

**LA MOVILIDAD ESPACIAL  
POR CARRETERA DE LA POBLACIÓN  
EN LA ISLA DE LANZAROTE (1990-1995)**

**Carmelo Caballero Jiménez**



## 1. INTRODUCCIÓN

El trabajo que presentamos se dirige al estudio de la movilidad espacial por carretera de la población de la isla de Lanzarote en el quinquenio 1990-1995. No obstante, la recogida de datos se inicia desde mediados de los años ochenta. Por ello, se hace preciso no sólo abordar las características del tráfico y los diferentes vehículos utilizados a nivel intrainsular sino además algunas de las variables socioeconómicas que se generan con los flujos del transporte de las personas y las mercancías.

Por su parte, la relación entre las infraestructuras de carreteras y el sector transporte en la isla de Lanzarote se encontraba afectada en esas fechas -a fines de los años ochenta -, por un cierto dinamismo económico (crecimiento en torno al 2,4 por ciento) frente al Producto Interior Bruto español. Teniendo el sector transportes una importante participación (10,6 por ciento del PIB).

## 2. CARACTERÍSTICAS DE LA RED DE CARRETERAS EN LA ISLA DE LANZAROTE

La base física y estructural, que soporta el proceso de la transportación de personas y mercancías en Lanzarote, se concreta en una red de infraestructuras de carreteras. Esta malla permite múltiples flujos socioeconómicos y su configuración se nos presenta, en relación con el período que se analiza, con una serie de características técnicas condicionantes de la viabilidad.

Asimismo, en su red la localización del Puerto de Arrecife, en primer momento, y la posterior construcción de su Aeropuerto han consolidado dos importantes nodos de atracción. Sin embargo, estos centros de atracción comercial y de intercambios han condicionado el desarrollo y trazado de la red de carreteras lanzaroteñas, al quedar fijados como principales enclaves de los intercambios con el exterior insular. Por otra parte, la construcción de carreteras se ha visto potenciada en la Isla, al igual que en la de Fuerteventura, por su escasa altitud media en comparación con las demás islas del Archipiélago. Esto le ha permitido, si la comparamos con el resto de la nación española, alcanzar valores muy superiores en cuanto a la dotación de estas infraestructuras en relación con el número de habitantes (en torno al 20,6 Km/ 1.000 habitantes).

La ausencia del ferrocarril y otras vías de enlace de carácter terrestre, juntamente con el crecimiento turístico, nos permitirán justificar en cierta medida el auge de la carretera y su consolidación para el funcionamiento del transporte terrestre en el marco intrainsular de Lanzarote.

A su vez, el predominio antes referido quedaba patente con el aumento del volumen del tráfico durante este período (en torno a un 60 por ciento en unos 6 años), incrementándose la participación de los vehículos/Kilómetro, al pasar del 2,93 por ciento al 4,15 por ciento en el referido quinquenio. Lanzarote partía de una dotación de carreteras que se distribuía entre diferentes organismos de la Administración:

a) Consejería de Obras Públicas .....	113,230 Km.
b) Cabildo Insular Lanzarote .....	287,791 Km.
c) IRYDA .....	29,892 Km.
Total .....	430,913 Km.

Por su parte, la clasificación de las vías en diferentes niveles constituye un instrumento que determina las posibilidades de la transportación según los diferentes espacios territoriales. En esos años, la configuración de la red de carreteras lanzaroteñas obedecía a una serie de criterios generales de entre los cuales se exponen los siguientes:

- Criterio territorial: con los núcleos de población y de actividad.
- Criterio de accesibilidad: compensatoria para los asentamientos alejados.
- Criterio de conexión: con industrias, comercios, centros turísticos.
- Criterio de tráfico intenso.

En la isla de Lanzarote los niveles técnicos de sus carreteras se encontraban distribuidos según la clasificación y características que exponemos en la tabla siguiente.

*Tabla I. Clasificación de las carreteras de la isla de Lanzarote*

NIVEL DE RED	LONGIT. (Km.)	ANCHO			
		<	>, =	>, =	>, =
		6(m)	6-7 (m)	7-9 (m)	9 (m)
<i>Primero</i>	14,230	8,730	5,500	---	---
<i>Segundo</i>	169,166	107,870	6,196	15,100	---
<i>Tercero</i>	247,517	175,012	72,505	---	---
<b>TOTAL</b>	<b>416,683</b>	<b>291,612</b>	<b>84,201</b>	<b>15,100</b>	<b>---</b>

Fuente: Archivo de la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

En cuanto al estado del pavimento, aparecía reseñado como en mal estado en relación con la viabilidad tan sólo en el 1,99 por ciento. Al mismo

tiempo, el índice de accesibilidad en las Islas Orientales del Archipiélago es favorable respecto a las restantes. Lo mismo ocurre en relación con la velocidad media de la red que estaba en torno a los 58,65 Km/h, frente a La Gomera que sólo alcanza los 39,6 Km/h, o Gran Canaria (43,51 Km/h).

### 3. LA MOVILIDAD POR CARRETERA EN LA ISLA DE LANZAROTE

De los flujos que efectúan los diversos medios de transportes se realizan las matrices de origen-destino que de forma geográfica plasman los itinerarios sobre el territorio. Además, se obtiene otro tipo de información al precisar las frecuencias, distribución horaria, tipos de vehículos, etc., con los cuales se pueden establecer las diferentes demandas que generan los múltiples intercambios socioeconómicos.

#### 3.1. EL PARQUE MÓVIL EN LA ISLA

En los comienzos de los años ochenta se podían apreciar lo acentuado de la intensidad del tráfico en varias de las carreteras del Archipiélago y, a la vez, una tendencia a la concentración espacial en el territorio canario. Como ejemplo, valgan los siguientes datos de mitad de los ochenta:

- Las Palmas: su red nacional básica de 164 Km, soportaba el 52 por ciento del tráfico total (veh.-Km).
- Santa Cruz de Tenerife: en sus correspondientes 199,3 kilómetros, el 55 por ciento del tráfico total.

Destaca a la vez, el aumento en porcentajes del número de guaguas, con un 2,3 por ciento de los vehículos/ Kilómetro en Las Palmas y el 3,1 por ciento veh./Km. en Santa Cruz de Tenerife. No ocurre lo mismo con los vehículos comerciales, en cuyo caso no se alcanzaba la media nacional.

Además, debemos añadir que determinados puntos singulares del tráfico por carretera, como son los puertos y los aeropuertos, en estos últimos especialmente, habían experimentado en el quinquenio un crecimiento importante. Este fenómeno se vincula al número de pasajeros transportados relacionado con el turismo extranjero. En cuanto al tráfico marítimo de mercancías por los puertos canarios, mediante el uso de camiones, estaba en expansión y el de pasajeros se elevaba, aunque a menores cotas que el aéreo (las relaciones entre las capitales provinciales registraba: 367.000 pasajeros en 1985).

Asimismo, el parque móvil estaba en auge y significaba el 3,7 por ciento del total estatal, creciendo la motorización con mayor aceleración que la media nacional, especialmente en el número de camiones y guaguas. Para el estudio de la isla de Lanzarote, en el Cuadro I, se distribuyen los diferentes tipos de vehículos según su Término Municipal. En el mismo se observa la supremacía de la Capital lanzaroteña (44,47 por ciento) en relación con el número de vehículos, seguida a distancia por Tías, Teguiise y San Bartolomé. Los últimos lugares lo ocupan Yaiza, Tinajo y Haría, que no alcanzaban el 6,5 por ciento.

En esos momentos, se comprueba como vehículo con mayor presencia los turismos (88,53 por ciento), continuando en orden decreciente los ca-

miones, las motocicletas y las guaguas de servicio público (5,96; 4,91 y 0,6 por ciento respectivamente).

*Cuadro I. Vehículos de tracción mecánica en la isla de Lanzarote en 1992*

ENTIDAD	Guagua Pública	%	Automóvil	%	Motocicleta	%	Camión	%	Total
Haría	---	---	767	85,89	68	7,58	58	6,53	893
San Bartolomé	55	1,25	4.068	90,80	211	4,70	146	3,25	4.480
Teguisc	4	.1	4.269	89,17	264	5,51	250	5,22	4.787
Tías	1	0.04	5.895	92,87	255	4,01	196	3,08	6.347
Tinajo	---	---	1.215	87,9	68	4,90	104	7,41	1.387
Yaiza	---	---	2.181	93,74	73	3,13	73	3,13	2.327
Arrecife	116	0,71	13.846	85,48	1.232	7,62	1.003	6,19	16.197
Lanzarote	176	0,6	32.241	88,53	2.171	5,96	1.830	4,91	36.418

Fuente: Parque de vehículos en Canarias del año 1992. Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia.

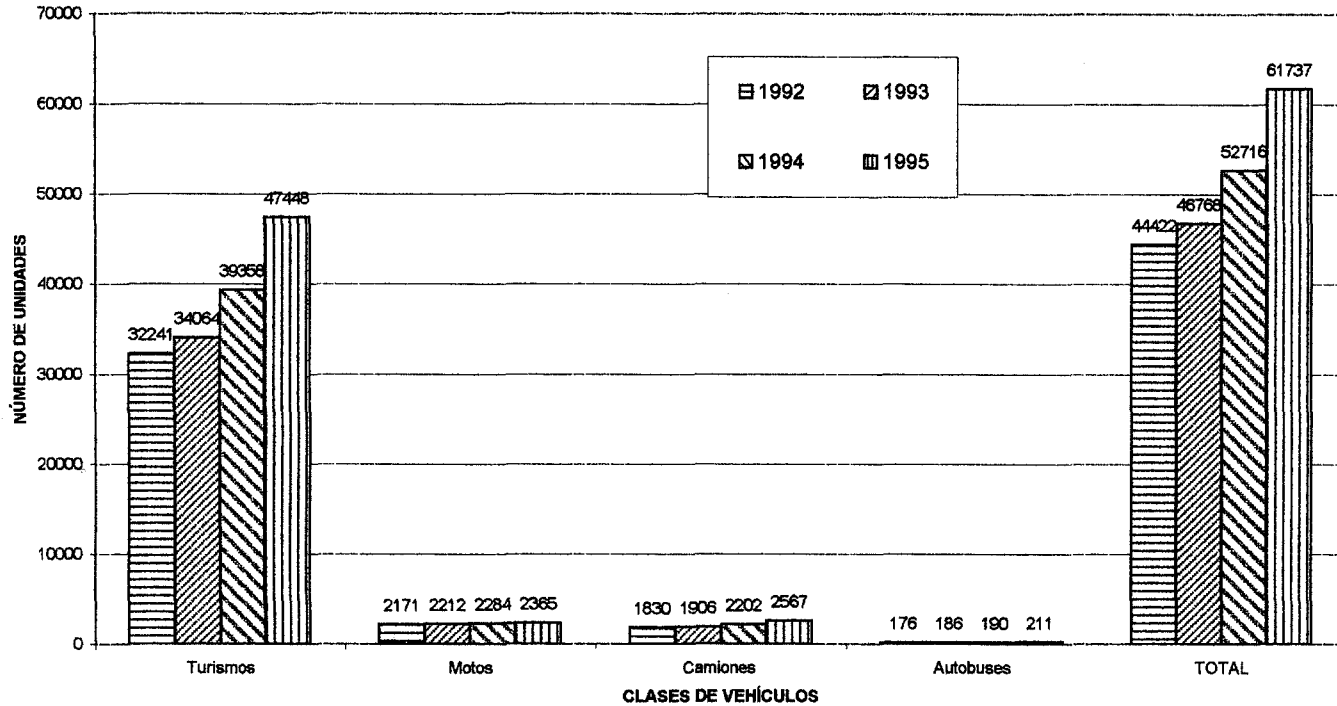
Si pasamos a comparar las ratios de vehículos turismos por 1.000 habitantes en el Cuadro II, se puede observar las diferencias existentes entre algunos municipios como el de Haría (265) y el de Tinajo (347) con los de Yaiza (763) o Tías (726). Otro ejemplo del elevado nivel de motorización que poseía la isla de Lanzarote se observa en relación con los turismos, la ratio supera a las islas restantes —470 veh/1.000 hab. frente a los 360 veh/1.000 hab. de Canarias—, de este modo se compensaban la necesidad del desplazamiento de estas poblaciones más alejadas de la Capital y sus servicios, permitiendo la movilización de los efectivos laborales y escolares.

Del mismo modo, destaca la elevada ratio que tiene la Isla en cuanto a las dotaciones de vehículos (648 veh/1.000hab) dentro del conjunto de Canarias (491 veh/1.000hab), superando por ello a las dos islas capitalinas. Ocupa, pues, el primer lugar seguida por Fuerteventura. Desde este período, una de las consecuencias previsibles de unas ratios tan elevadas, se aprecian en la actualidad ante el numeroso tráfico existente en Arrecife, que se ha visto impulsado por el crecimiento económico de fines de los años noventa.

Por otra parte, esta clara hegemonía de las Islas Orientales en cuanto a los índices de dotaciones de vehículos para la transportación, queda de manifiesto también en el volumen registrado de los camiones —27 veh/1.000hab frente a los 23 veh./1.000hab de Canarias—. Por su parte, los turismos de servicio privado vuelven a superar al resto del Archipiélago: 359 veh/1.000hab. de Lanzarote frente a los 325 veh/1.000hab. del Archipiélago.

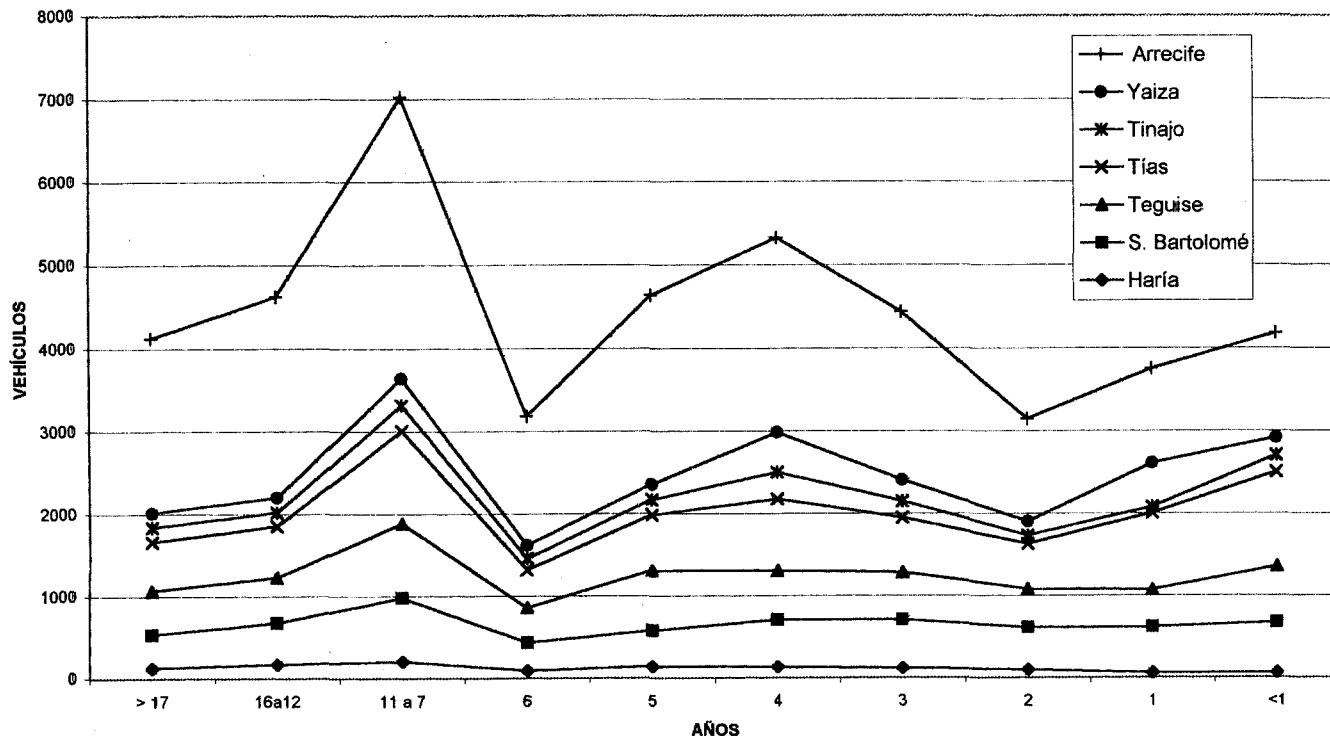
La evolución durante el período 1992-1995 se presenta en el Gráfico número I. En primer lugar destaca la importancia de los turismos que van en aumento a lo largo de los cuatro años analizados, pasando de 32.241 en 1992 a 47.446 al final del período. Las motocicletas tienen un reducido incremento, algo más los camiones. Finalmente, en las guaguas se aprecia un ligero crecimiento. En los cuatro años las tipologías representadas sufren un aumento en su conjunto del 38,9 por ciento, incorporando al tráfico rodado un total de 17.315 nuevos vehículos.

**GRÁFICO I**  
**EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS EN ISLA DE LANZAROTE**  
**(1992-1995)**



FUENTE: Parque de Vehículos en las Islas Canarias de 1992 a 1995, Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia.

**GRÁFICO II**  
**PARQUE DE VEHÍCULOS POR ENTIDADES MUNICIPALES SEGÚN ANTIGÜEDAD EN LA ISLA DE LANZAROTE**  
**(1992)**



FUENTE: *Parque de Vehículos en Canarias el año 1992*, Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia.



En el Gráfico número II se pueden comprobar los vehículos registrados en la isla de Lanzarote en relación con el tiempo que llevaban en servicio desde su puesta en funcionamiento en el año 1992. Destaca el número de vehículos entre 7 y 11 años de antigüedad en todos los municipios de la Isla. Se aprecia un cierto paralelismo en las dotaciones entre los parques de vehículos municipales con una ligera variación en San Bartolomé y Teguise y la excepción de Haría, que presenta un perfil homogéneo. Les siguen en un segundo lugar los vehículos de 4 años, un ligero descenso para los de 2 años y luego comienza un rejuvenecimiento constante debido a otro ascenso en la adquisición de nuevos vehículos por parte de algunos municipios Occidentales como Yaiza y Tías.

*Cuadro II. Ratios de vehículos por mil habitantes en la isla de Lanzarote (1992)*

ENTIDAD	Vehículos por 1.000 hab.	Turismos por 1.000 hab.	Turismos privados por 1.000 hab.	Camiones por 1.000 hab.
<i>Haría</i>	412	265	257	20
<i>San Bartolomé</i>	783	597	417	21
<i>Teguise</i>	720	519	368	30
<i>Tías</i>	940	726	255	24
<i>Tinajo</i>	538	347	448	30
<i>Yaiza</i>	939	763	286	26
<i>Arrecife</i>	547	383	363	28
<b>Lanzarote</b>	<b>648</b>	<b>470</b>	<b>340</b>	<b>27</b>
<b>CANARIAS</b>	<b>491</b>	<b>360</b>	<b>325</b>	<b>23</b>

Fuente: Parque de Vehículos en Canarias del año 1992, Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia.

Si se acumulan los datos para el nivel total de motorización en la Isla, se encuentra ocupando el primer lugar la Capital (Arrecife) con prácticamente el doble de los efectivos, seguida a cierta distancia por los términos de Yaiza, Tinajo y Tías.

#### 4. ANÁLISIS DE LOS CONDICIONANTES DE LA MOVILIDAD INSULAR

En este tipo de estudio geográfico se suelen analizar las circunstancias que acompañan a los desplazamientos de personas y mercancías con el objeto de planificar el sistema de transporte por carretera del territorio.

En nuestro estudio la influencia de la actividad turística se manifiesta en la frecuencia del porcentaje de los viajes, en torno al 12%, aunque tienen mayor intensidad en los grandes centros turísticos. En general, esta población se suele desplazar menos tras llegar a su alojamiento de descanso.

A la vez, los orígenes de los viajes se producen por la mañana, estando ligadas al trabajo (en torno al 10 por ciento) y estudio, aunque no son exclusivos, correspondiendo la hora punta entre las 8 y 9 de la mañana. En cuanto al tipo de vehículo, el turismo absorbe aproximadamente un 20 por ciento. Al mismo tiempo, el vehículo suele estar ocupado por una sola persona en el 50 por ciento de los viajes, salvo en caso de turismos en los cuales se suelen aumentar el número de viajeros.

Durante el período que comprende este estudio, la Capital lanzaroteña ocupaba un puesto importante al ser el núcleo de mayor número de habitantes, a la vez que seguía siendo un foco de atracción general de los desplazamientos. No obstante, ya se detectaba con nitidez el incremento de determinados núcleos poblacionales, como en el de Costa Teguise y el de Puerto del Carmen, al que se añadía el Aeropuerto, que se van consolidando como nodos secundarios de los flujos espaciales.

En toda esta dinámica socioeconómica intervienen algunas variables de cierto peso como la demográfica o la referida a la actividad turística. Debido a esta influencia se añade la tabla siguiente, en la que se pueden apreciar algunos datos referidos a las mismas.

*Tabla II. Datos demográficos de la isla de Lanzarote en 1995*

ENTIDAD	Camas	Residentes	Turistas	Total
<b>MUNICIPAL</b>				
<b>Haría</b>	1.462	3.183	983	4.166
<b>San Bartolomé</b>	---	8.395	---	8.395
	21.203	9.632	14.270	23.902
<b>Teguise</b>				
<b>Tías</b>	31.085	9.340	20.911	30.251
<b>Tinajo</b>	2.393	3.736	1.609	5.345
<b>Yaiza</b>	20.677	4.416	13.909	18.325
<b>Arrecife</b>	3.180	38.655	2.138	40.793
<b>Lanzarote</b>	80.000	77.357	53.820	131.177

Fuente: Avance del Plan Insular Cabildo Lanzarote, 1995, Cabildo Insular de Lanzarote. Elaboración propia.

Junto a los datos de la Tabla anterior se añadían otros en relación con las expectativas de la principal actividad económica de la Isla en este período. El total de camas *no turísticas* se estimaban en 203.279 y las *turísticas* en torno a 261.738, lo que aproximaba la cifra para la futura oferta en torno al medio millón de camas. Todo lo cual, conllevaba la necesidad de un reforzamiento y una adaptación de la red viaria ante las nuevas necesidades de los servicios de transporte de viajeros por carretera.

Entre las principales variantes tendentes a cubrir las nuevas demandas de infraestructuras de carreteras en la Isla se citaban:

- Costa Teguisse a Tahiche.
- Ronda de Arrecife.
- Guasimeta-GC-720.
- Puerto del Carmen a Macher.
- Puerto del Carmen a Tías.

Por ello, a partir del Cuadro III, se aborda la intensidad de paso de los vehículos por sectores de toda la Isla, que nos permiten constatar los índices para el año referido. Estos datos nos permiten comprobar que son las vías que parten de la Capital y se dirigen hacia el Aeropuerto, o los principales centros turísticos, las que obtienen los mayores registros. Como algunos ejemplos de lo expuesto se exponen los siguientes:

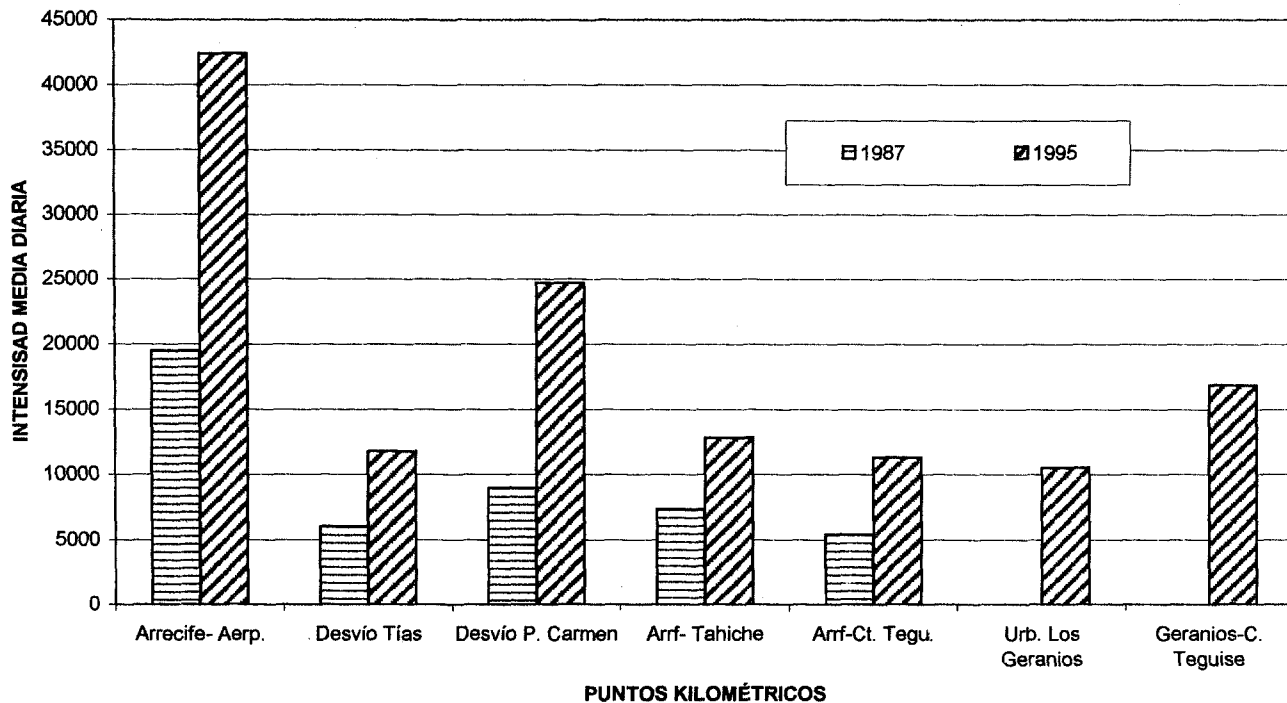
- De Arrecife al Aeropuerto (42.427)
- Arrecife desvío al Puerto del Carmen (24.742)
- Arrecife a Costa Teguisse (16.852)
- Arrecife desvío a Tías (11.797)
- Arrecife a Tahiche (12.852)

*Cuadro III. Intensidad media horaria de vehículos en la isla de Lanzarote (1995)*

LOCALIZACIÓN	FRECUENCIA	%	LOCALIZACIÓN	FRECUENCIA	%
C/ 800	14.477	5,72	C/ 830	2.379	0,94
C/ 801	6.516	2,57	C/ 831	1.096	0,43
C/ 802	1.777	0,70	C/ 832	936	0,37
C/ 803	2.236	0,88	C/ 833	2.092	0,82
C/ 804	1.172	0,46	C/ 834	880	0,34
C/ 805	1.371	0,54	C/ 840	9.264	3,66
C/ 810	5.047	1,99	C/ 841	5.595	2,21
C/ 812	6.832	2,70	C/ 843	2.952	1,16
C/ 814	3.086	1,21	C/ 844	2.132	0,42
C/ 815	1.252	0,49	C/ 845	1.943	0,76
C/ 820	42.427	16,77	C/ 850	3.849	1,52
C/ 821	11.797	4,66	C/ 851	3.956	1,56
C/ 822	7.652	3,02	C/ 852	1.480	0,58
C/ 823	8.902	3,51	C/ 853	2.071	0,81
C/ 824	8.255	3,26	C/854	5.635	2,22
C/ 825	24.742	9,78	C/ 855	8.556	3,38
C/ 826	3.127	1,23	C/ 891	16.852	6,66
C/ 827	774	0,30	C/ 892	12.852	5,08
C/ 828	1.154	0,45	C/ 893	10.546	4,16
			C/ 894	11.346	4,48

FUENTE: *Intensidad Media Diaria en la isla de Lanzarote en 1995*, Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

**GRÁFICO III**  
**EVOLUCIÓN DE LA INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS CON ÍNDICES MAYORES DE 10.000 EN LA ISLA DE LANZAROTE (1987-1995)**



FUENTE: *Intensidad media diaria de los vehículos en la isla de Lanzarote (1987-1995)*, Dirección General de Obras Públicas, Viviendas y Agua del Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

El fenómeno se puede apreciar mejor si tenemos en cuenta la evolución en varios enclaves con registros superiores a los 10.000 vehículos que aparecen en el Gráfico III, y al mismo tiempo se contrasta el incremento de la intensidad horaria entre fines de los años ochenta y el último de los años. De aquí que se encuentren itinerarios muy frecuentados en 1995 que todavía no se encontraban consolidados a comienzos de esta década.

Por otra parte, el contraste evolutivo nos permite apreciar el notable tirón económico por el aumento del parque de vehículos como indicador de este período. Del mismo se destaca el acelerado incremento de la intensidad, ya que en los cinco primeros casos se dobla el número del registro. Se ha seleccionado en este caso los referidos trazados ya que constituyeron a comienzos del período la propuesta de mejora y adaptación de las carreteras entonces existentes.

#### 4.1. LA MOVILIDAD ESCOLAR NO UNIVERSITARIA

En relación con los medios de transporte utilizados en los desplazamientos de carácter escolar en la isla de Lanzarote, se han distribuido por los diferentes términos municipales teniendo en cuenta su correlación con las zonas geográficas que ha establecido la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias. Los alumnos se han agregado de todos los niveles no universitarios y la utilización de los medios de transporte en sus traslados se refieren sólo a los cuatro tipos seleccionados.

*Cuadro IV. Medios de transporte de los estudiantes no universitarios en el sector geográfico septentrional de la isla de Lanzarote (1995)*

ENTIDAD	TOTAL ALUMNOS	PORCENTAJES			
		Guagua pública	Guagua escolar	Coche propio	A pie
Haría	562	3,81	6,69	4,06	2,12
Teguise	1609	11,93	18,26	14,78	8

Fuente: *Escolarización en los niveles no universitarios*, Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1995. Elaboración propia.

El sector septentrional, Haría (incluida La Graciosa) y Teguise contrastan en los diferentes tipos de vehículos, ya que Tequise, además de tener mayor número de escolares, registra un mayor porcentaje de vehículos.

*Cuadro V. Medios de transporte de los estudiantes no universitarios en el sector geográfico central de la isla de Lanzarote (1995)*

ENTIDAD	TOTAL ALUMNOS	PORCENTAJES			
		Guagua pública	Guagua escolar	Coche propio	A pie
San Bartolomé	1772	12,02	12,03	12,52	6
Tinajo	607	9,86	10,84	5,53	3,2
Arrecife	11.853	48,49	34,05	43,45	67,7

FUENTE: *Escolarización en los niveles no universitarios*, Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1995. Elaboración propia.

Por su parte, el sector central, que comprende San Bartolomé, Tinajo y Arrecife, presenta una clara supremacía en la Capital, en cuanto a todos los tipos de vehículos y número de estudiantes. San Bartolomé aventaja a Tinajo, posiblemente por el condicionante de cercanía a la Capital. No obstante, al tener menor número de habitantes los dos núcleos menores, los porcentajes sólo reflejan los datos globales. Así, Tinajo presenta el número más bajo de desplazamientos a pie.

*Cuadro VI. Medios de transporte de los estudiantes no universitarios en el sector geográfico meridional de la isla de Lanzarote (1995)*

ENTIDAD	TOTAL ALUMNOS	PORCENTAJES			
		Guagua pública	Guagua escolar	Coche propio	A pie
Tías	1503	14,77	34,05	15,6	9,2
Yaiza	801	3,12	9,21	4,08	3,78

Fuente: *Escolarización en los niveles no universitarios*, Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1995. Elaboración propia.

Finalmente, en el sector meridional, se constituye por dos municipios. Tías y Yaiza. Los porcentajes están diferenciados con una mayor presencia para Tías, condicionado en parte por su dinamismo económico.

#### 4.2. MOTIVOS DE ESTUDIO O TRABAJO Y MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN EN LOS MUNICIPIOS DE LA ISLA DE LANZAROTE

Los datos con los porcentajes de los desplazamientos de la población estudiantante en general se registran en el Cuadro VII. En estos Arrecife, al concentrar el mayor número de centros educativos y servicios administrativos, es la que presenta menor movilidad (3,28 por ciento de los estudiantes). En el extremo opuesto, la población estudiantante que realiza más desplazamientos es la de Tegüise, con más del 38 por ciento. A la vez, es la Capital la que recibe los mayores flujos, superior en todos los casos al 14 por ciento de los estudiantes que se desplazan desde los restantes municipios de la Isla.

En cuanto a la movilidad que genera la población que trabaja del Cuadro VIII, se puede observar por una parte la influencia de la Capital insular y por otra en mayor medida con relación a la oferta del empleo dentro de los espacios turísticos de la Isla. Debido a ello, se comprueba que el municipio de Arrecife acoge casi la mitad de los trabajadores del de San Bartolomé (44,95 por ciento) y más del 34 por ciento de los municipios de Tinajo (36,49 por ciento), Tegüise (35,99 por ciento) y Haría (34,53 por ciento). Siendo estas entidades territoriales las que reflejan unos porcentajes más elevados en sus traslados. Asimismo, son los municipios de Yaiza (81,34 por ciento) y Tías (78,07 por ciento) los que registran menores frecuencias en los desplazamientos por motivo laboral, superando en este caso la propia Capital insular (Arrecife registra sólo el 70,05 por ciento).

La demanda de mano de obra en los centros turísticos genera también un porcentaje significativo de los desplazamientos desde la Capital hacia Tías (18,11 por ciento) o desde otros municipios como los casos de San Bartolomé hacia Tías (20,33 por ciento) o de Tinajo (12,44 por ciento).

*Cuadro VII. Municipio de estudio para la población de la isla de Lanzarote en 1991 (porcentajes)*

MUNICIPIO DE ESTUDIO	A	H	SB	TE	TI	TN	Y
Arrecife	96.72	15.58	28.23	23.35	15.38	15.89	14.07
Haría	0.4	81.26	0.12	6.58	0.66	1.69	0.9
San Bartolomé	0.42	-	67.29	2.36	0.78	3.51	0.36
Tegüise	1.78	2.83	2.39	61.47	3.33	2.42	3.97
Tías	0.31	0.23	1.16	0.2	73.71	-	0.9
Tinajo	0.09	-	-	5.86	0.06	75.12	0.18
Yaiza	4.28	-	0.81	0.18	6.08	1.37	79.62
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100

Fuente: Censo de Población y Viviendas de Canarias 1991, Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia.

*Cuadro VIII. Municipio de trabajo para la población de la isla de Lanzarote en 1991 (porcentajes)*

MUNICIPIO DE TRABAJO	A	H	SB	TE	TI	TN	Y
Arrecife	70.05	34.63	44.95	35.99	13.96	36.49	10.92
Haría	0.77	52.9	0.04	0.35	0.06	0.18	-
San Bartolomé	7.04	3.09	28.99	4.16	3.85	6.45	2.89
Teguise	0.82	0.6	0.65	50.44	0.17	0.27	-
Tías	18.11	6.99	20.33	6.26	78.07	12.44	4.29
Tinajo	0.82	1.6	1.07	1.53	0.37	39.07	0.56
Yaiza	2.39	0.8	3.97	1.27	2.89	5.1	81.34
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100

Fuente: Censo de población y viviendas de Canarias, 1991, Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia.

#### *4.3. LOS MEDIOS DE TRANSPORTE MÁS UTILIZADOS POR LOS ESTUDIANTES Y POBLACIÓN ACTIVA INSULAR*

En el Cuadro IX se refleja en porcentajes los tipos de vehículos utilizados en los desplazamientos desde los diferentes municipios de la Isla. Acapara Arrecife los mayores índices en todas las tipologías con relación a los demás términos municipales: en taxi 54,17 por ciento; 44,49 por ciento en guagua pública y 34,05 por ciento de la guagua escolar. A continuación de la Capital se encuentran los municipios de San Bartolomé, Teguise y Tías, con porcentajes mayores que Haría, Tinajo y Yaiza. Asimismo, el coche particular se utiliza en orden decreciente por las siguientes entidades poblacionales: Arrecife en el 43,45 por ciento, Tías en el 15,6 por ciento, Teguise el 14,78 por ciento y San Bartolomé en el 12,52 por ciento.

*Cuadro IX. Medios de transporte más utilizados por la población estudianta y ocupada en la isla de Lanzarote en 1991 (porcentajes)*

Municipios	no se desplaza	guagua pública	guagua escol.	taxi	coche particul.	moto-bicicl.	a pie	coche ajeno	otros
Arrecife	39.49	44.49	34.05	54.17	43.45	57.4	67.7	37.29	40
Haría	9	3.81	6.69	3.38	4.06	2.9	2.12	2.27	2.5
San Bartolomé	6.23	12.02	12.03	11.59	12.52	9.4	6	26.1	9.6
Teguise	26.8	11.93	18.26	5.3	14.78	9.4	8	17.9	24.9
Tías	9.09	14.77	8.92	13.5	15.6	13.8	9.2	13.5	19.2
Tinajo	2.67	9.86	10.84	5.3	5.53	1.88	3.2	2.14	1.8
Yaiza	6.72	3.12	9.21	6.76	4.08	5.22	3.78	0.8	2
	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Fuente: Censo de Población y Viviendas de Canarias, 1991. ISTAC, Las Palmas de G.C., 1993. Elaboración propia.

## 5. CONCLUSIONES

Uno de los principales condicionantes del tráfico de los vehículos ha sido la adaptación de la red de carreteras, que ha contado con la ventaja de poseer para su trazado una altitud media y unas características físicas que no han hecho excesivo el coste de su construcción en la Isla. Consecuencia de esta posibilidad de



la transportación de personas y mercancías, conjuntamente con el dinamismo económico del período estudiado vinculada en una parte importante a la actividad turística, ha sido el incremento continuado del parque de vehículos en Lanzarote.

A través de los correspondientes análisis se constata que las mayores tasas de viajes motorizados se efectúan hacia la Capital, los centros principales y enclaves turísticos. Al mismo tiempo se aprecia una cierta dependencia con relación a la dirección de los flujos de las poblaciones situadas en los sectores cercanos a los núcleos turísticos (hinterland).

Con relación a las tasas de vehículos por número de habitantes en la isla de Lanzarote se constata que registran las más altas de todo el Archipiélago Canario. De aquí, los diferentes flujos intermunicipales hacia los centros de trabajo y estudio que reflejan unos niveles de movilidad consolidados en la población. Hecho que se observa en nuestros días con el importante incremento del tráfico en la Capital. Esto es debido en parte al auge del transporte aéreo y marítimo que concentra en Arrecife los servicios e infraestructuras de transporte más importantes. Por todo lo cual, la intensidad horaria de los vehículos ha ido creciendo de forma acelerada en los años analizados, primer quinquenio de la década de los noventa, asimismo se ha ido concentrando paulatinamente en la franja litoral del Este insular.

Finalmente, el análisis de los desplazamientos por motivos de estudios y trabajo ofrecen una diversificación territorial del comportamiento, ligados no sólo a factores como la distancia sino a la dotaciones de servicios. Asimismo, se detecta una correlación importante de los flujos con relación a la actividad turística que ya entre 1990 y 1995 se desarrollaba en la isla de Lanzarote.

## 6. FUENTES

*Archivos del Servicio de Carreteras* de la Dirección General de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias.

*Archivo de la Dirección General de Transportes*, Consejería de Transportes del Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.

*Censo de Población y Viviendas de Canarias, 1991*, I.S.T.A.C., Las Palmas de Gran Canaria.

*Datos Estadísticos Provincia de Las Palmas*, Jefatura Provincial de Tráfico de Las Palmas.

*Datos estadísticos de la Provincia de Las Palmas, 1993*, Delegación del Gobierno de la Provincia de Las Palmas.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

DE RUS MENDOZA, G. (1987): *El transporte terrestre de viajeros en la isla de Gran Canaria*, Ediciones Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.

HERNÁNDEZ LUIS, J. A. (1993): *Transporte y red viaria en la isla de La Palma*, Servicio Publicación U.L.P.G.C. y otras entidades, Las Palmas de Gran Canaria.

*Nomenclátor de la Población y Viviendas*, Instituto Nacional de Estadística, Madrid.

*Parque de vehículos de Canarias*, Instituto Canario de Estadística, Las Palmas de Gran Canaria.