

I.4. - Comunicaciones

1.4.—COMUNICACIONES

1.4.0.—Introducción

Lanzarote, al igual que el resto de las islas, ha experimentado una mejora notable en su infraestructura de comunicaciones en la pasada década 1960-1969, tanto por lo que se refiere a las comunicaciones interiores como externas. Las mejoras, con ser importantes, no han resuelto los problemas que comporta el hecho de que la isla se encuentre de lleno en una fase de expansión turística. Analizaremos los cuatro medios fundamentales de comunicación que hacen referencia a la infraestructura, para tratar posteriormente los transportes desde una perspectiva económica. Estos medios son:

Carreteras, puertos y aeropuerto, y radiotelefonía.

1.4.1.—Red de carreteras

En Lanzarote existen dos tipos de carreteras, clasificadas por su categoría y la consecuente dependencia de las mismas de distintas instituciones. Estos dos tipos son: carreteras locales, del Ministerio de OO. PP. y caminos vecinales del Cabildo Insular de la isla. No existen pues, carreteras nacionales, ni comarcales, ni carreteras privadas de uso público, excepto en las zonas donde se dan servidumbres de paso, que generalmente son caminos de herradura.

En el cuadro núm. 5 aparece la descripción, longitud y estado de la red a finales de 1969, con una extensión de 343,156 Kms. Ver también mapa de carreteras (cuadro núm. 6).

1.4.1.1.—Disposición de la red

Se puede considerar francamente buena. Dadas las características topográficas que facilita los enlaces, ningún núcleo habitado carece de comunicación viaria.

La relación kilómetros por habitantes, es alta en relación con la provincia e incluso con la media nacional:

	CARRETERAS DEL ESTADO		CARRETERAS LOCALES		TOTALES	
Canarias	1,4 Kms/10 ³ hab.		1,3 Kms/10 ³ hab.		2,7 Kms/10 ³ hab.	
Las Palmas (Provincia)	1,3	“	1,8	“	3,1	“
Lanzarote	2,7	“	7,3	“	10,0	“
Media Nacional	2,4	“	1,7	“	4,1	“

FUENTE: S.I.E. y elaboración propia

Se puede apreciar el alto porcentaje de caminos vecinales en relación con las carreteras del Estado (locales) a diferencia de lo que ocurre a escala provincial, regional y nacional.

La relación kilómetros de carretera por cada 100 kms² es también bastante alta puesto que si bien con respecto a las carreteras del Estado, es inferior a la media provincial, hay que tener en cuenta que la red viaria de caminos vecinales es más importante que la estatal.

Kilómetros de carretera por 100 km² de territorio.

ESTADO	
Canarias	20 Kms/100 km ² .
Las Palmas (Prov.)	18 "
Gran Canaria	36 "
Lanzarote... ..	15,1 "
Media Nacional	15,9 "

FUENTE: S.I.E. y elaboración propia

A Nivel de Municipio la distribución es como sigue:

	Kms. LOCALES	Kms. VECINALES	TOTALES	Kms./ 1.000 Hab.	Kms./100 Km ² de terreno útil (—)
ARRECIFE	10	.3	13	6,69	0,60
S. BARTOLOME	11	12,5	22,5	6,3	0,77
TIAS	12	38,5	50,5	16,3	1,05
TEGUISE	42	36,5	78,5	9,9	0,42
TINAJO	4,5	32,5	37,0	13,6	0,93
YAIZA	12	58,5	70,5	37,5	0,78
HARIA	16	37,5	53,5	13,7	1,42

FUENTE: Elaboración propia

De donde es necesario extraer que con respecto al número de habitantes el nivel de comunicación es muy alto, sobre todo para zonas como Yaiza, prácticamente despobladas (una densidad de 8 hab./Km² frente a una media insular de 50). Los Municipios de Haría, Tinajo y Tías ocupan un segundo lugar, para densidades de población medias sobre 30 hab./Km². Teguiise y S. Bartolomé, en el centro de la isla, ostentan los números más inferiores, haciendo salvedad de Arrecife que es un fenómeno aparte.

1.4.1.2.—Características técnicas.

Del cuadro nº 5 se puede deducir las características de pavimentación, un 13,9% de las carreteras del estado tienen déficit de asfaltado, frente a un 16,5% provincial y un 10,8% regional, lo cual parece indicar que el nivel de deficiencias de Obras Públicas se mantiene uniforme para el archipiélago. Respecto a las carreteras del Cabildo (caminos vecinales) los fríos números indican que un 45% se halla en mal estado. Sin embargo, hay que tener en cuenta que las vías fundamentales se hallan todas asfaltadas y en buenas condiciones, correspondiendo ese 45% restante a vías de segundo orden en cuanto a circulación y comunicación se refiere.

Respecto a las anchuras, todas son vías de dos carriles que oscilan de 2,50 a 2,75 metros. Estas anchuras que hasta hace unos años eran suficientes comienzan a ser deficitarias.

Las pendientes, son todas inferiores al 5% salvo en la zona de Haría donde se llega al 10%, pero en tramos muy cortos, pues la topografía de la isla es bastante llana.

(—) Se ha utilizado el concepto de terreno útil para uniformar los índices, dadas las extensas zonas lávicas que pudieran crear distorsión.

1.4.2.—Puerto

1.4.2.0.—Características técnicas

El puerto de Arrecife, único que puede ser estudiado como tal, de los que históricamente existieron en la isla (ya que la pequeña rada de Orsola no puede tomarse en consideración y el pequeño puerto de Arrieta está fuera de uso) está formado por una dársena pequeña (Puerto Naos), un dique comercial, (Los Mármoles) y un futuro dique deportivo (antiguo puerto de abrigo pesquero).

La dársena pesquera está abrigada por los islotes o arrecifes (Islote del Francés e Islote de Las Cruces) unidos por un dique de cierre de 1.200 metros de longitud, y dispone de un muelle de 150 metros de longitud con una anchura mínima de 70 metros. El calado máximo es de 4,5 a 5 metros. Está dotado de un varadero con tres rampas, las cuales, aunque su capacidad teórica es de 200 Tns. de peso muerto, no pueden soportar más de 100 Tns. dado su pésimo estado. Existe un depósito frigorífico de propiedad privada, pero no existen instalaciones públicas de frío ni depósitos de almacenaje.

El dique comercial, situado en la bahía de los Mármoles, es un dique-espigón, de unos 700 m. de línea de atraque por el costado sur, de los que 400 m. tienen una anchura media de 40 metros, y los 300 metros restantes de 9,50 metros. El calado máximo es de 10 metros. Este dique cuenta con un equipo de manipulación formado por:

1	grúa	móvil	sobre	ruedas	neumáticas	de	3-6	Tns.
1	"	"	"	"	"	"	3	"
3	carretillas	elevadoras	hidráulicas	"	2	"		

De este equipo, la grúa de mayor capacidad es propiedad de la Junta de Obras del Puerto, y el resto privado.

Entre los proyectos de mejora y acondicionamiento de las instalaciones portuarias están:

- Prolongación del muelle pesquero en 300 metros, con calado de 5 metros.
- Dragado de la dársena pesquera.
- Acondicionamiento eléctrico.
- Silos de cemento y cereales.
- Instalación de servicios portuarios.
- Instalaciones varias, teléfonos, etc.

1.4.2.1.—Movimiento del puerto

En el cuadro nº 7 aparece reflejado el movimiento portuario de buques, mercancías y pasajeros en una serie de nueve años, siendo el último año del que disponemos de datos, 1969. Podemos observar, que en tanto que el número de buques, en base 100, 1960 registró un índice de 200,55 en 1969, el TRB varió desde la base 100 hasta 525,71 en 1969, lo que supone un aumento del tonelaje en las unidades entradas muy considerable. En el capítulo de mercancías, en tanto que las cargadas evolucionaron desde un índice 100 en 1960 a un índice 172,94 en 1969, las descargadas, lo hicieron en una proporción casi tres veces superior, ya que variaron desde la base 100 en 1960 a 484,37 en 1969. Esto da una idea del crecimiento de las importaciones en la isla como consecuencia de la expansión experimentada por todas las actividades insulares.

Sin embargo, estos datos, ofrecen serias dudas sobre su rigor estadístico. Así por ejemplo, el año 1965 presenta una desviación importante a la cual no se ha encontrado justificación. Por otra parte, las declaraciones de las empresas exportadoras generalmente están falseadas.

El tráfico de pasajeros, que había experimentado un fuerte incremento entre 1960 y 1966 (desde la base 100 en 1960 a 193,62 en 1966), comenzó a descender en este último año, acusando una clara tendencia a la baja, que tiene su explicación lógica en el fuerte crecimiento y el desarrollo de los medios de transporte aéreo, y en el hecho de que el puerto de Arrecife no pueda recibir a las grandes unidades navales.

El cuadro núm. 8 donde se aprecia la evolución en una serie de cinco años de hielo y combustible suministrado a los buques, vuelve a tener problemas en cuanto a su realidad.

El suministro de combustible sigue una tendencia decreciente-creciente, que no tiene justificación alguna a partir de la evolución del tráfico del Puerto de Arrecife, según vimos más arriba. La inexistencia de instalaciones adecuadas y la diferencia de precios (más elevados en Arrecife), pudieran constituir parte de la explicación. De todos modos, a partir de 1966, el crecimiento de suministro de combustibles a la navegación ha sido notorio, duplicándose casi en un período de sólo dos años.

Por último, en el cuadro núm. 9 aparece el movimiento de la flota pesquera y la descarga de pescado. Evidentemente los datos ofrecidos tienen errores por defecto puesto que no se declaran las cifras reales para evitar impuestos. Con anterioridad a 1965 no había prácticamente control en este aspecto, de ahí el salto brusco que se ha experimentado en los últimos años. Para el análisis de este sector nos remitimos al apartado 4 del epígrafe II, Marco Económico.

I.4.3. AEROPUERTO

I.4.3.0.—CARACTERISTICAS TECNICAS

El aeropuerto de Lanzarote está emplazado al Oeste de la Capital Arrecife, a una distancia de unos 6 Kms. aproximadamente, unido por una carretera de firme asfáltico (G. C. 720 de Arrecife a Yaiza por Tías y Mácher). Sus condiciones de visibilidad son magníficas, así como la topografía circundante, prácticamente llana, ya que la cota más próxima a la pista de aterrizaje no supera los 50 metros sobre el nivel del mar, y se encuentra a una distancia de 2 Kms. de aquella.

Consta de una pista que en 1964 era natural terrera de 1.200 m. de extensión, orientada NE-SO. En 1967 fue construída una nueva pista, afirmada y asfaltada, con una extensión de 1.800 m.

A partir de este momento, es cuando el aeropuerto de Lanzarote experimenta el crecimiento acusado, y constante de aviones y pasajeros.

En 1969 se realizan obras de mejora y ampliación, siendo alargada la pista hasta una longitud de 2.400 m., y dotándola con un afirmado para reactores. También se construyó una nueva estación terminal de pasajeros, con los servicios de Bar-Restaurant, Teléfonos, Correos, Central de pasaportes, Torre de Control y equipo técnico.

El 3 de Marzo de 1970 el aeropuerto de Lanzarote se incorpora a las rutas internacionales, recibiendo el 5 de Marzo el primer reactor procedente del extranjero. Esto representa para Lanzarote una gran

afluencia de vuelos charters directos desde los diversos países que alimentan turísticamente a la isla, en reactores de mayor capacidad, potenciando un sustancial aumento en el tráfico de viajeros y de operaciones.

1.4.3.1.—MOVIMIENTO DEL AEROPUERTO

En el cuadro núm. 10 podemos observar la evolución del tráfico en el aeropuerto de Lanzarote, a través del número de viajeros totales (entrados y salidos) y las operaciones de vuelo realizadas. Los respectivos índices pasaron de 100 en 1964, a 540,5 para viajeros en 1969, y 302,2 para operaciones en el mismo año. Esta diferencia entre ambos índices, suponemos que sea debida a la mejora del tipo de aviones, en cuanto que ha aumentado la capacidad por unidad, especialmente a partir de 1969.

Las mercancías entradas y salidas por el aeropuerto pasaron de 22,4 Tns. en 1960 a 510,1 Tns. en 1968 (carecemos del dato para 1969), lo que representa un aumento del 217,7%.

1.4.4.1.—TELEFONOS

El servicio telefónico en Lanzarote, es deficiente en cuanto a equipo, capacidad y regularidad, provocando con ello continuas molestias y deficiencias en la vida económica de la isla.

Actualmente se realizan las comunicaciones con Las Palmas y Fuerteventura por medio de radio-enlace, por lo que son frecuentes las interrupciones en el servicio, provocadas principalmente por interferencias de tipo artificial o meteorológico.

En el transcurso del año 1970 se pondrá en funcionamiento provisional otra estación de radio-enlace que permitirá un mayor número de llamadas simultáneas.

Está prevista la instalación de un cable submarino entre Lanzarote y Las Palmas-Fuerteventura, y la construcción de un edificio para alojar la central automática, como parte del proyecto de mejora y ampliación de la red telefónica.

Las Centrales existentes en la Isla a 31/XII/69 eran las siguientes:

- a) Centrales normales 7
- b) Centrales automáticas 0

Los aparatos de servicio (públicos o abonados) ascienden a 980.

Los proyectos de ampliación de la red en la isla, exigen la instalación de una potencia en KW/h. distribuida de la siguiente forma:

— Arrecife	128 KW
— Tinajo	2 KW
— Teguisse	2 KW

Las previsiones relativas a los aparatos a instalar en los próximos 5 años se cifran en unas 1.000 nuevas líneas, cuya distribución por municipios es como sigue:

<u>Localidad</u>	<u>Nº de aparatos</u>
Arrecife	950
Haría	10
San Bartolomé	28
Tías	3
Teguise	22
Tinajo	10
Yaiza	3
<u>Total</u>	<u>1.026</u>

Hacia mediados de 1970 quedarán unidas telefónicamente las localidades de Guatiza y Mala (Teguise) y La Vegueta y Montaña Blanca (Tinajo).

1.4.4.2.—TELEGRAFOS

El servicio telegráfico tiene un equipo muy anticuado (del año 1930).

Al no fabricarse estos equipos desde hace años, la consecuencia es el no contar con repuestos para su mantenimiento, teniendo que recurrirse al ingenio para sustituir los componentes.

En el mismo edificio está situada la estación radio-costera (para barcos) la cual provoca serias interferencias, que obligan a que se tengan que alternar en horario.

En 1969 el número de telegramas emitidos-recibidos, fue de cerca de 300.000/año, de los cuales 100.000 fueron de tráfico interno y 40.000 de tráfico internacional.

El volumen de giros telegráficos emitidos-recibidos, pasa de los 7 millones de pesetas/mes en la actualidad, pero teniendo en cuenta que en la isla sólo existe una estación telegráfica (Arrecife), efectuándose comunicación mixta (telefónica) con 15 pueblos del interior.

1.4.4.3.—TELEX

Actualmente Lanzarote no cuenta con servicios de Telex, situación que frena el pujante desarrollo comercial y turístico, limitando considerablemente las comunicaciones y la información.

Si a esto, unimos el deficiente e irregular servicio telefónico, podemos darnos cuenta del triste panorama que presenta Lanzarote en cuanto a comunicaciones e información.

Se tiene proyectado el contratar el suministro de los equipos necesarios para el establecimiento de radio-enlaces en Las Palmas-Arrecife para los servicios de Telex y Gatex y así se ha convocado a concurso, siendo declarado desierto en 1ª convocatoria y publicándose en el B.O.E. del 2 de Junio de 1970 la segunda convocatoria. Esta permitiría dos servicios de 15 a 20 abonados de Telex. La inversión inicial se tiene calculada en 10 a 12 millones.

1.4.4.4.—RADIO Y TV.

En la isla de Lanzarote no existen emisoras comerciales de radio o TV. Únicamente dispone de un reemisor de TV, instalado en el Monte Mina (Arrecife), receptor de la emisora de Izaña (Tenerife) a través del canal 3. Existe el proyecto de mejora de este reemisor pero ninguno de ampliación o instalación de nuevos reemisores en la isla.

En el cuadro núm. 11, aparecen los resultados de la encuesta de población realizada respecto de la audiencia de radio y TV, en la isla, clasificada por municipios. En este cuadro podemos observar, no sólo la audiencia sino también si la población dispone o no de receptor de radio o de TV., aunque con la salvedad, de que pueden estar incluidos en el grupo de los que no responden, o responden que no, personas que tienen en su casa receptores de radio o TV. Sin embargo, para esta última, teniendo en cuenta que existen numerosas zonas sin energía eléctrica, y que el precio de un receptor de TV. con energía de baterías es muy elevado, es lógico pensar que su uso no está muy generalizado entre la población. En cualquier caso, la audiencia de radio es bastante elevada pues afecta a un 85,86% de la población. En la TV., la audiencia sólo alcanza el 23,84% del total de la población, dato que puede presentar una desviación importante, ya que no se contabiliza la audiencia posible en centros públicos tales como cafeterías o tabernas. De todas formas, la falta de energía eléctrica es un inconveniente grave para la difusión de este medio de comunicación.