



SEMINARIO CIVICO-MILITAR DE CANARIAS

C I C L O I

ESTUDIO

La Economía para la Defensa en el ámbito del Archipiélago Canario

SEGUNDA PONENCIA

T O M O I

T E M A : "CANARIAS Y SUS VIAS DE COMUNICACION"



- I -

SEMINARIO CIVICO-MILITAR

2ª PONENCIA

I N D I C E

	<u>Pág.</u>
1º INTRODUCCION	1
2º INFRAESTRUCTURA	3
3º MEDIOS	6
4º SITUACION ACTUAL	9
5º PROBLEMATICA DEL TRAFICO AEREO DE CANARIAS.....	12
6º EL PUENTE AEREO	16
7º EL TERCER NIVEL	19
8º CONCLUSIONES	21



B I B L I O G R A F I A

-- LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE AEREO

-- REVISTAS:

- ELICHT INTERNACIONAL
- AIR TRANSPORT WOLD
- INTERAVIA
- AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA
- TRANSPORT INTERNACIONAL



SEMINARIO CIVICO MILITAR DE CANARIAS

2ª PONENCIA: VIAS DE COMUNICACION

=====

1.- INTRODUCCION.-

El Archipiélago Canario por su separación física de la Península, la distancia a la misma y su condición de insularidad, hace que la organización del transporte aéreo y su problemática, sea claramente diferente de cualquier transporte aéreo continental.

Este tipo de transporte cubre dos funciones de especial trascendencia en el Archipiélago Canario, debido a su peculiar situación. Por una parte es el "cordón umbilical" que lo une con la Península y el extranjero, en un tipo de vuelo que podríamos llamar de PRIMER NIVEL, ya que en cualquiera de los dos casos se trata de cubrir largas distancias. Y por otro lado realiza junto con el transporte marítimo, el tráfico interinsular que por la discontinuidad geográfica de la Región resulta más dificultoso.

Canarias, por su situación geográfica es paso semiobligado de las rutas aéreas y marítimas de tres continentes, precisamente, debido a dicho valor estratégico, las amenazas sobre las Islas fueron tan viejas como ellas mismas.

Desde los más remotos tiempos, las potencias navales europeas, codiciaron este punto de partida, para singladuras en el "Mar de las Tinieblas" y conquistas en el próximo continente africano. Posteriormente, y dando un gran salto en el tiempo, en la 2ª Guerra Mundial, las líneas de abastecimiento de los ejércitos que operaban en el Norte de Africa pasaban por las inmediaciones de las aguas y cielos de este Archipiélago.

Hoy, la cotización estratégica está aún más en alza que en tiempos pasados, ya que, a todo lo anteriormente expuesto, se une la privilegiada proximidad al continente africano, que empieza a despertar y despegarse económicamente, dada su gran reserva de materias primas y riqueza potencial que tiene en el subsuelo.

Estas materias primas tan necesarias para los países industrializados hacen pensar en que Canarias podrían ser en un futuro próximo el lazo de unión en este binomio, formado por estos países industrializados y los poseedores de las materias primas necesarias para esa industria. En ese futuro próximo



Canarias debe ser la PLATAFORMA DE LANZAMIENTO de los productos de los países industrializados y el ALMACEN receptor de las materias primas del hoy llamado Tercer Mundo.

Pero Canarias debe estar preparada para éste futuro, potenciando su economía y su defensa, ésta última, actualmente muy en precario ya que como anteriormente se expuso, las principales vías de abastecimiento procedente de la Península y tanto el tráfico marítimo como el aéreo han de discurrir durante más de 1.000 Km. a escasa distancia y paralelamente a la zona Norte del continente africano, difícilmente defendibles, en la actualidad, de ataques procedentes de dicho sector donde se encuentran países que tratan de inquietar al Archipiélago, poniendo en duda, sobre el tapete diplomático su condición europea.

Este trabajo de transporte aéreo, no trata de hacer hipótesis sobre posibles enemigos, ni tampoco el estudio de las futuras amenazas y la réplica de las mismas. Se entiende, que debemos limitarnos a exponer la situación actual del transporte aéreo del Archipiélago Canario y sacar unas conclusiones que puedan servir al C.E.S.E.D.E.N. para los estudios específicos de su competencia.

La situación física que supone el Archipiélago respecto de los transportes hace que las líneas de comunicaciones de origen a destino deban ser en su mayoría servidos por medios mixtos.

Las redes insulares de carreteras cumplen, o deben cumplir, dos condiciones distintas pero complementarias: la primera asegurar las comunicaciones y transportes dentro de cada una de las Islas, de entre las distintas zonas de las mismas, de una manera cómoda y eficaz de acuerdo con su nivel de tráfico, y en segundo lugar garantizar el enlace con los medios marítimos mediante un acceso a los puertos, terminales y puntos de transbordo, que deban reunir unas condiciones mejores que las ordinarias de la red de carreteras.

La continuidad de la red insular debe darla el transporte marítimo y, por tanto, es fundamental que el paso de mercancías y viajeros por los puertos sea lo más rápido posible y sometido al mínimo de manipulaciones y demoras. Esto obliga a unas actuaciones, si no especiales, especializadas y dedicadas exclusivamente al tráfico interinsular. Lo mismo puede afirmarse de los buques que cubren éstas líneas.



Dado el carácter de este Seminario, que no debe ceñirse exclusivamente a los aspectos económicos sino a la incidencia que esta red de transporte tiene sobre la Defensa Nacional y la supervivencia de la población con unos niveles estrictos de subsistencia, esta imagen de la red ideal de transporte - debe quedar superpuesta a unas soluciones alternativas de nivel de servicio inferior y que permitan mantener las comunicaciones en cualquier circunstancia. Esta superposición se verá traducida en itinerarios alternativos de carreteras y puertos y embarcaderos susceptibles de utilización en caso de colapso total de los puertos principales.

2.- INFRAESTRUCTURA.-

a).- Carreteras.-

En este concepto de carreteras se incluyen conjuntamente la red estatal, provincial, local e incluso algunos caminos agrícolas.

En el anexo nº8 figura el inventario de carreteras y los planos en los que se recogen los mismos.

Vamos a comentar Isla por Isla la red de carreteras.

GOMERA:

No parece plantear ninguna necesidad desde el punto de vista de este Seminario la red de carreteras.

LA PALMA:

Considerando los criterios expuestos en la introducción, el acceso a la Isla de La Palma tendría un punto principal (Puerto de Santa Cruz de La Palma) y una solución alternativa en Tazacorte y, por tanto, ésta red de carreteras debe contemplar como mínimo el enlace de éstos dos puntos entre sí y el acceso a los mismos del resto de la Islas. Este mínimo actualmente se puede obtener por dos vías alternativas: una directamente atravesando la Isla y otra por el Sur, que a su vez permite el acceso de los productos de éstas zonas a los puertos y viceversa. No obstante la zona Norte de la Isla tiene un acceso difícil y solamente hacia el puerto de Santa Cruz de La Palma siendo inexistente el acceso hacia el Puerto de Tazacorte.

HIERRO:

La red de carreteras del Hierro parece suficiente, tanto en trazado como en pavimentos, no obstante sería conveniente que la carretera de acceso al



nuevo Puerto de La Restinga se le dotara de pavimento asfáltico capaz de soportar el tráfico pesado.

TENERIFE:

Siguiendo el mismo criterio la Isla de Tenerife cuenta con el Puerto de Santa Cruz como punto principal de entrada a la Isla y como solución alternativa el Puerto de los Cristianos. Este último puerto cumple principalmente la misión de un enlace con la isla de Gomera.

El elemento esencial de la red de carreteras es la de unión de Santa Cruz con los Cristianos que a su vez conecta con el aeropuerto Reina Sofía. El nivel de servicio de esta carretera se encuentra en su límite de saturación y por lo tanto parece conveniente el desdoblamiento total de la misma. Por otra parte existe un itinerario para caso de necesidad en la carretera antigua de Santa Cruz al Sur.

La conexión entre las distintas zonas de la Isla y el de ésta con los puertos se realiza por la carretera norte que a su vez puede conectar con la del Sur a través de Las Cañadas, Teide y Granadilla. Es muy difícil obtener una conexión de la zona central de la Isla a la carretera Santa Cruz-Los Cristianos por la dificultad de la topografía de la zona, obstáculos insalvables.

GRAN CANARIA:

El esquema general de la isla de Gran Canaria lo podemos polarizar en el Puerto de la Luz como punto principal de acceso y el Puerto de Arguineguín en el Sur. "Considerando el Puerto de Arguineguín el actualmente existente de propiedad particular o bien el nuevo en construcción de financiación pública". La unión entre éstos dos puntos se realiza a través de la Carretera Sur (Las Palmas-Mogán) que a su vez enlaza con el Aeropuerto. Sin embargo el itinerario alternativo a éste, que sería por el centro de la Isla a través de Tejeda y Ayacata, presenta un nivel de servicios muy bajo que haría impracticable el transporte en caso de necesidad urgente.

La conexión de las diferentes zonas de la Isla entre sí y con estos puntos presenta unas deficiencias que enumeramos a continuación: la zona Norte servida por la carretera 810, la entrada en Las Palmas por el Rincón o por Arucas no tiene un nivel de servicios adecuado ni siquiera para una situación ordinaria pudiendo darse la contingencia de quedar cortados simultáneamente los dos accesos. Es básico pues la adecuación de estos accesos.



La Zona Oeste de la Isla dispone de la carretera de San Nicolás a Agaete y por tanto sometida a los mismos defectos citados anteriormente. Sería aconsejable pues un mínimo nivel de servicios del itinerario San Nicolás-Agaete, actualmente pista de tierra.

El tercer punto es que la conexión del Oeste y el Sur de la Isla también se realiza en condiciones muy deplorables por pistas de tierra entre San Nicolás y Mogán. Sería conveniente dotarla también de unas condiciones mínimas de seguridad.

La red de Gran Canaria es excesivamente radial, centrada en la Ciudad de Las Palmas, que al no disponer de cinturones de circunvalación obliga a un tráfico por dentro de la Ciudad. Y a los efectos de este Seminario puede considerarse la terminación de algún itinerario diagonal Noroeste-Sureste que uniera la carretera del Norte con la del Sur sin pasar por la ciudad de Las Palmas.

FUERTEVENTURA:

La red de Fuerteventura en la actualidad y una vez que se finalice la carretera de Jandía, es bastante completa. Sin embargo el Sur de la Isla y por tanto la conexión con el futuro Puerto de Morrojaable no dispone de itinerario alternativo como ocurre con el Norte. Quizá fuera necesario plantear la posibilidad de un enlace Pozo Negro-Gran Tarajal.

Esta Isla se encuentra bien dotada de accesos portuarios al disponer de los de el Puerto del Rosario, Gran Tarajal y en un futuro inmediato Corralejo y Morrojaable.

LANZAROTE:

El Puerto principal de entrada a la Isla es el de Arrecife y actualmente, en tanto no se termine el de Playa Blanca, no dispone de otra solución alternativa.

La red de carreteras es bastante completa y garantiza prácticamente el acceso a toda la Isla. No obstante y considerando a la Isla de la Graciosa integrante de aquella comunidad, parece conveniente dotar de un acceso de carretera a la zona del Río que permita el acceso corto por mar a la Isla de la Graciosa. Este acceso podría realizarse bien a través del Túnel de Cozola, bien por acondicionamiento de la pista de Famara o bien mediante un camino que bajara desde Guinate a Las Salinas.



b).- Puertos.-

En el anexo nº9 se recogen las características de todos los Puertos actualmente existentes y cuya construcción se ha iniciado así como el nivel de servicios que actualmente tienen. No obstante, vamos a pasar a comentar las características de cada uno de ellos.

Puerto de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas.- Son los dos Puertos base de todo el Archipiélago, en los cuales se centraliza gran parte del tráfico exterior para su redistribución en el Archipiélago, tal como se deduce de los Cuadros y Estadísticas que antes citamos; su nivel de servicio es alto, desde luego suficiente para el tráfico en situación de emergencia. No obstante es de suponer que son los que más riesgo corren en sufrir alteraciones e interferencias en su funcionamiento.

Como soluciones alternativas globales para el Archipiélago puede considerarse el Puerto de Arrecife con posibilidad de sustituir a alguno de éstos. El resto de los Puertos Pesqueros que, como se ha descrito en el apartado anterior, son al menos dos por Isla, permiten un nivel de servicio que prácticamente supone un paso de las mercancías por el Puerto sin posibilidad de almacenamiento en el mismo, pero que con el tráfico en gran parte roll-on roll-off las instalaciones son suficientes para atender unos niveles de consumo estrictos en las cantidades que se recogen en el anexo nº9.

El hecho de que la mayoría de la maquinaria portuaria es móvil, permite por carretera el traslado de estos medios de un Puerto a otro dentro de la misma Isla.

Y como última instancia la existencia de numerosas playas con acceso por carretera que pueden permitir el movimiento de tráfico por las mismas.

3.- MEDIOS.-

El anexo nº10 recoge la estadística del Parque de Vehículos de carga de las dos Provincias, así como su capacidad de transporte, de lo cual puede deducirse que éste rebasa ampliamente las necesidades mínimas. Únicamente habría que garantizar que la distribución de este Parque fuera la adecuada en cada una de las Islas, por lo que es del todo necesario que parte del tráfico interinsular se realiza por medio de buques roll-on roll-off.

En el anexo nº11 se recogen las principales características de las flotas de buques que dan el servicio tanto interinsular como en su enlace con la Península.



De los datos que se recogen en este Anexo y estableciendo la hipótesis de un buque de tipo de capacidad de transporte de cuatrocientas toneladas, velocidad doce nudos y tiempo de estancia para las operaciones de carga y descarga de veinticuatro horas para el tráfico interinsular, suponiendo como Puerto base Las Palmas y Tenerife, en su distribución con las Islas de su Provincia, resulta una ocupación de la flota interinsular de cincuenta por ciento, para garantizar la supervivencia de la población de unos niveles estrictos de subsistencia.

Asimismo en relación con el tráfico con la Península y en los supuestos de que todo el abastecimiento, tanto de alimentos como de combustibles proviene de ésta y de un buque medio de dos mil toneladas de capacidad de transporte y una velocidad media de quince nudos, tiempo de estancia media de cuarenta y ocho horas para las operaciones de carga y descarga, con recorrido medio de 698 Km., resulta una ocupación del cincuenta por ciento de la flota.

No parece lógico un estudio exhaustivo de los medios de las diferentes Compañías que emplean en el transporte Canarias-Península-Canarias o en vuelos interinsulares, ya que éstos son aleatorios, al variar con las programaciones de cada Compañía, lo cual haría que el presente trabajo quedase desfasado, incluso antes de la exposición del mismo.

Por otro lado, siendo una de las virtudes de la Aviación, la "movilidad", parece más indicado, el incidir más en los medios fijos que dispone el Archipiélago y su capacidad de recepción y distribución, así como la infraestructura y las necesidades que en ésta se consideran más perentorias para solucionar a corto y medio plazo.

En el Anexo nº4, se especifican los Aeropuertos y Pistas del Archipiélago y en las fichas de aproximación del Anexo nº5 se determinan las características, situación maniobras y ayudas radioeléctricas de las mismas, por lo que se citará cada una de ellas con sus posibilidades actuales y necesidades para recibir aviones de altas características y transporte pesado:

- Los Rodeos o Tenerife Norte. 3.400 metros y pista de rodadura.
- Reina Sofía o Tenerife Sur. 3.200 metros y pista de rodadura.
- La Palma. 1.700 metros y 500 en construcción. Sin rodadura.
- Hierro. 1.100 metros de longitud sin pista de rodadura.
- Fuerteventura. 2.400 metros de longitud, sin pista de rodadura.
- Las Palmas. Dos pistas paralelas de 3.100 metros cada una; una con rodadura.



dura completa y la otra, la más proxima a la Zona Militar, incompleta.
- Lanzarote. 2.400 metros de longitud, sin pista de rodadura.

El Aeropuerto de La Palma, con la ampliación de la longitud de pista, quedará con 2.200 metros, lo que hace que se pueda considerar, en situaciones concretas, para determinadas configuraciones de combate, apoyo y transporte pesado.

La cesión del Sáhara convirtió el Archipiélago Canario en frontera con el Continente Africano. La posibilidad de un despliegue de Bases hipotéticamente enemigas muy próximas, creó la necesidad del estudio de un despliegue propio lo más amplio posible.

Sin apartarnos de la temática de nuestro específico trabajo, se considera la necesidad de desconcentrar de Gando -en especiales circunstancias- los medios aéreos. Para lo cual se podrían considerar los Aeropuertos de Tenerife, Fuerteventura y Lanzarote que con muy pequeña infraestructura, serían útiles para su empleo en DEFENSA.

Por último, existen en el Archipiélago una serie de campos auxiliares, que pueden ser empleados para transporte aéreo ligero así como para avionetas y helicópteros (Anexo nº6).

- Pista y campo de Jandía (Fuerteventura).
- Los Estancos.
- Tefía.
- Pista de Gomera (Gomera).
- Aeroclub de Maspalomas.
- Aeropuerto viejo de La Palma (Buenavista).



4.- SITUACION ACTUAL.-

Según la clasificación de la I.A.T.A. (Asociación Internacional de Transportes Aéreos), existen tres denominaciones diferentes para definir los Servicios Aéreos, en función de las prestaciones de los mismos.

- a).- Líneas Regulares.
- b).- Vuelos Charters.
- c).- Puente Aéreo.

En virtud de la Ley de Navegación Aérea de 1.960, todo el tráfico regular nacional de España, queda monopolizado por Iberia y Aviaco, Líneas Estatales y Para-Estatales, respectivamente, pero no contemplan entonces, el Puente Aéreo, ni lo que podría llamarse el Tercer Nivel.

Con motivo de la explosión turística en la década de los sesenta, nacieron nuevas Compañías de Transporte Aéreo en España, de tráfico a la demanda, por lo que mejoró mucho éste transporte, para los usuarios del Puente Aéreo pero con la limitación de no poder transportar carga en las Bodegas.

Durante esta década de los sesenta se efectúa la revolución del transporte aéreo, con la adquisición del reactor por parte de las Compañías. Esta sensible mejora del transporte "acorta" considerablemente las distancias al reducir, notoriamente, los tiempos de vuelo.

Para Canarias se creó una bonificación de un treinta y tres por ciento en el precio del billete, para los canarios y peninsulares, residentes en el Archipiélago; el Estado, prima los vuelos regulares abonando ésta diferencia.

Actualmente en Canarias operan las Compañías regulares y Charters Estatales Para-Estatales y las formadas por grupos financieros o Sociedades ajenas al I.N.I., independientemente, de las extranjeras, que no se consideran en este trabajo, reducido exclusivamente al ámbito nacional.

El tráfico regular con la Península e interinsular, lo cubre, las Compañías Iberia y Aviaco, que en determinadas circunstancias, por exigencias de programación, contratos o mantenimientos, se ven obligadas a subcontratar algunos servicios con otras Compañías.

Pese a lo anteriormente dicho hay días del año, en que las operaciones --



aéreas en líneas regulares con la Península e interinsulares quedan bloqueadas por una excesiva demanda.

Estos ciclos deficitarios de plazas, se repiten anualmente en fechas vacacionales. Paradójicamente, con lo anteriormente expuesto, observamos en el gráfico nº1 del Anexo nº1 la cantidad de aviones que pernoctan diariamente en distintos Aeropuertos del Archipiélago, que con una mayor disponibilidad de tripulaciones bajo un "MANDO UNIFICADO" salvarían cualquier situación de atasco, aún en fechas de saturación de billeteaje.

A las Compañías citadas en el gráfico nº1 se puede añadir la capacidad de transporte aéreo militar -ya conocida por el Mando- (que se indica en el Anexo nº2) y el transporte que podrían proporcionar entre el Archipiélago y las Compañías locales CONDAL y NAYSA, específicamente como:

- AEROTAXIS.
- EVACUACION DE ENFERMOS Y HERIDOS.
- ENLACE.
- MANDO.

Recientemente se fusionaron las Compañías del I.N.I. Iberia, Aviaco y Trans Europa bajo una dirección única, lo que parece indicar una rotura de antiguos moldes y que la nueva estructura funcionará de la siguiente forma:

- a) PRIMER NIVEL: Líneas Exteriores a 47 Países que cubrirá IBERIA, además de cierto sector de Líneas Nacionales.
- b) SEGUNDO NIVEL: Líneas Nacionales responsabilidad de AVIACO, que también hará Charter.
- c) TERCER NIVEL: Y Líneas Interinsulares de responsabilidad de TRANSEUROPA.

Es muy posible que Iberia contemple también algunas líneas Canarias-Península-Canarias, además de los enlaces directos de Canarias con el extranjero.

Aviaco cubrirá los vuelos directos Península-Canarias así como los vuelos Canarias-Madrid en escalas intermedias.

La Compañía charter SPANTAX y T.A.E. efectuarán los vuelos contratados con el extranjero y Península, desde o a Canarias, con la periodicidad y movimiento de pasaje y carga que se detalla en el Anexo nº3.



Por último citaremos también a la Compañía HELICSA de helicópteros con base en Gran Canaria y que desarrolla misiones de evacuación de heridos y enfermos desde barcos en alta mar, así como misiones de enlace.



5.- PROBLEMATICA DEL TRAFICO AEREO DE CANARIAS.-

Se puede dividir en tres grandes grupos para un mejor desarrollo del tema:

- a) Problemática Internacional.
- b) Problemática de Transporte.
- c) Problemática de Mantenimiento.

5.1.- PROBLEMATICA INTERNACIONAL.-

Esta afecta al tráfico con Europa, puesto que el espacio aéreo que media entre la Península y Canarias está dividido en tres zonas de control: WIR/FIR SEVILLA, WIR/FIR CASABLANCA y WIR/FIR CANARIAS.

Todo plan de vuelos de Canarias a Europa ha de pasar por control Casablanca, quien lo autoriza, o no, dando normalmente mayor prioridad a la situación diplomática con España en ese momento que a la seguridad del tráfico aéreo.

Cuando en las mesas de negociación hispano-marroquíes se trata de algún convenio pesquero, aguas jurisdiccionales o se quiere hacer presión sobre España, surge una "huelga de cielo" de los controladores marroquíes. Entonces, no permiten por "SEGURIDAD" para el tráfico, el paso de aviones comerciales, normalmente más que uno cada treinta minutos, con lo cual, producen un atasco de tráfico, que incita a la cancelación de vuelos nacionales y extranjeros con las consabidas molestias y pérdidas económicas.

Se efectuó un estudio para evitar este tipo de presión, por parte del Control Casablanca y se llegó a la conclusión, de que el tráfico aéreo en el tramo que nos ocupa puede controlarse perfectamente pasando directamente el control Sevilla a control Canarias.

Pero ha de ser la O.A.C.I. quien resuelva en éste caso y, por razones políticas, no es materia fácil para ese Organismo la decisión.

5.2.- PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE.-

Es conveniente en esta apartado hacer varias subdivisiones que contemplan:

- a) Transporte de Líneas Regulares Internacionales, Nacionales e Insulares.
- b) El Charter.
- c) Los Cargueros.



5.2.1.- El transporte de Líneas Regulares Internacionales y Nacionales.-

La crisis energética de los años 1.973-74 que repercutió en la economía de todas las Naciones, fue un toque de atención para que se tomaran medidas encaminadas al ahorro de combustible.

Las líneas regulares Españolas representadas por IBERIA, como Compañía - Estatal, tenían hasta el momento de la crisis energética, su principal fuente de beneficios en sus actividades internacionales; beneficios que le permitieron el mantenimiento de la explotación de los servicios regulares interiores, aún en algunos casos deficitarios.

En esta nueva situación, los Servicios Aéreos Interiores no pueden ser compensados por los márgenes de explotación en la actividad internacional, lo que supone una nueva reestructuración de la red, haciendo que la dispersión actual pueda centralizarse más, suprimiendo tramos y cediendo tráfico a los transportes de superficie, dejando huecos sin cubrir, que podrán ser cubiertos por Compañías del "Tercer Nivel".

En los últimos años la situación cambió rápidamente; dado que uno de los sectores de mayor consumo de petróleo es el aéreo, hizo que las grandes industrias aeronáuticas elaboraran sus programas ajustándolos al ahorro de combustible.

En Estados Unidos el año 1.978 fue uno de los mejores años para las Líneas Aéreas y el consumo de combustible fue igual que en 1.973, llevando muchos más pasajeros y mercancías.

Para lograr estos óptimos resultados fue necesario romper moldes y reestructurar las Compañías haciendo:

- a) Renovación de la flota, con Aviones de mayor capacidad de carga y pasaje, para trayectos largos.
- b) Cesión a Compañías especializadas, de aquellas rutas deficitarias, de bajas densidades de tráfico, pero con empleo de medios aéreos adecuados
- c) Despegarse del tráfico radial interior, con redes enormemente dispersas, evidentemente más estructuradas.

Tanto Iberia como Aviaco, son las últimas Empresas europeas importantes en incorporar a sus flotas aviones de tipo AIRBUS de doscientas cincuenta plazas y gran productividad comparativamente con aviones anteriores. Lo que hace presumir que en un futuro próximo continuarán siendo deficitarias con grave-



perjuicio para:

- El Estado que la subvenciona.
- El usuario que tendrá que pagar los sucesivos aumentos de tarifas.
- Para Iberia misma, hasta que se despegue de sus actuales lastres y sea autosuficiente.

La incidencia en Canarias de ésta situación será acusadísima ya que según citábamos anteriormente el Reactor "acortó" distancias. Pero también creó -- una nueva medida. ¡Estoy a X Ptas. de Madrid!

Esta nueva medida, se irá acentuando en razón directa al aumento de la tarifa. Luego "X Ptas." según aumente o disminuya nos servirá de medida, para saber, si las vías de comunicación aéreas, con y en Canarias están mal o bien estructuradas.

En el apartado 6 del presente trabajo indicamos basándonos en experiencias de otros Países, una posible solución para la disminución de tarifas y por -- tanto de "X Ptas."

5.2.2.- EL CHARTER.-

Si las sucesivas subidas del petróleo inciden en las Compañías Aéreas Estatales, lo hacen aún más profundamente en las Compañías Charters independientes:

- a) Por no estar tuteladas por el Estado.
- b) Por el material aéreo más antiguo.
- c) Por sus reducidas tarifas.

Pero también es cierto que las Compañías Charters, al suprimir muchas de las servidumbres marginales, disponen de menos personal y al contratar la totalidad de la capacidad de sus aviones compensan, en parte, esta incidencia.

Canarias, que debe su desarrollo turístico mayoritariamente a las compañías Charters, se vería inmersa en la crisis, paralelamente con éstas Compañías, que son las que buscan sus contratos con los Tours-Operadores de los Países Emisores de Turismo.

Para la supervivencia de estas Compañías sería necesario, que el Ministerio de Transportes actualizase la Ley sobre Navegación Aérea de 1.960, en aquellos artículos que directamente les afectarían.



Las Leyes Aeronáuticas deberían ser revisadas y actualizadas con una periodicidad máxima de dos años, dada la velocidad de avance de la tecnología aérea.

Los artículos de dicha Ley que fueron válidos en la década de los cincuenta con aviones de madera y tela, hoy están superados, en la era de los grandes tetrareactores, con una disponibilidad de espacio en bodega para carga, que en la citada época, no existía apenas y que de poder hoy ser utilizada por los Charters, bajaría considerablemente el precio del pasaje.

5.2.3.- Los Cargueros.-

El incremento del tráfico de mercancía por vía aérea es superior al de pasajeros. En el Anexo nº3 se puede observar la desproporcionada subida de esta faceta del transporte aéreo, dentro del Archipiélago Canario.

Conviene destacar que no todos los Aeropuertos del Archipiélago están en condiciones de ser exportadores e importadores de mercancía a gran escala. - Dado que por las limitaciones de sus pistas, los aviones que en ellos operan son los impuestos por esas limitaciones, lo cual obviamente repercute en el volumen de carga transportada.

En los dos Aeropuertos principales del Archipiélago, Tenerife y Gando, se suele reservar de un año para otro la disponibilidad de transporte de carga, por parte de los exportadores de mercancías, como flores, frutas, tomates, - pepinos, etc.

En la época de la zafra, se contratan hasta tres aviones semanalmente, sólo para envío de flores desde Tenerife a Frankfurt. Una Administración Nacional de la carga utilizando fletes de retorno con el consiguiente abaratamiento, permitiría una disminución del déficit de la balanza de pagos de Canarias, donde al no ser autosuficiente, la importación es mayor que la exportación y el fletar aviones para enviar mercancías sólo queda reservado para los grandes exportadores.

Por otra parte, permitir llevar carga a los Charters o Puente-Aéreo no sería ninguna medida lesiva para los vuelos regulares que se ven desbordados hoy por la demanda y no son capaces de absorber tanta carga como tienen, incidiendo aún más favorablemente en lo anterior.



5.3.- EL MANTENIMIENTO.-

Sería incompleto el presente trabajo si no nos ocupamos del problema del mantenimiento de aviones en Canarias, de una magnitud tal, que no tiene parangón con ningún otro de la Península.

Las Compañías Iberia y Spantax tienen hangares para hacer mantenimiento de primer y segundo escalón en Gando Iberia, también en los Rodeos dispone de un hangar en el cual hace revisiones y el mantenimiento de su flota interinsular.

Los factores más decisivos en el mantenimiento insular son:

- La corrosión en Gando.
- Falta de personal cualificado.
- Bajos niveles de abastecimiento.

La corrosión en Gando solamente es equiparable a la existente en Formosa; la amalgama que forma el viento salino, con partículas de arena volcánica, crea en los aviones un par galvánico, que con el metal hace de electrolito y crea el campo de corrosión que acorta considerablemente la vida de los aviones, que permanezcan continuamente en Gando.

El personal de mantenimiento procede en su mayoría del Ejército del Aire, bien de personal civil no funcionario, o de Cabos Ayudantes de Especialistas, que al no aprobar el examen de Ingreso en la Escuela de Especialistas, encuentran su salida en el colocarse en el mantenimiento de las Compañías en Canarias. Iberia en su mantenimiento en Madrid, como Spantax en Palma, son mucho más selectivas en la contratación de su personal.

6.- EL PUENTE AEREO.-

Se estableció el primer Puente Aéreo en Estados Unidos para unir por este sistema la ciudad de Nueva York y Washington, abaratando el transporte por medio de una Compañía Aérea, que ofrecía unos Aviones modernos dotados de las mejores prestaciones, que no tenían que mantener Oficinas de despacho de billetes en distintas Ciudades, con el consiguiente beneficio, de reducción de personal, ya que los billetes se adquirían en el Aeropuerto de Salida. La disminución de Técnicos de todo tipo, en cuanto al mantenimiento y explotación en vuelo así como el personal no cualificado, ya que el pasajero llegaba con la maleta al Aeropuerto directamente, obtenía su billete y embarcaba sin más trámites. Son factores que de por sí justificaban el abaratamiento del vuelo.



Este sistema, repetido en más Puentes Aéreos y en distintos Países es más rentable, ya que agiliza los trámites, se eliminan intermediarios y con él se ha conseguido rebajar en el pasaje del orden del cuarenta por ciento del precio del billete.

En España, cuando se estudió la posibilidad de un Puente Aéreo Madrid-Barcelona, se contemplaron los factores determinantes de esa necesidad y que se cumplieran en la mayor parte de las premisas que justificasen su creación. "Serían Operadores o Compañías, que sirvieran en áreas muy pobladas, con alto nivel de renta y con buenas comunicaciones terrestres en consecuencia".

Todo ello lo cumplía el Puente Aéreo Madrid-Barcelona y por tanto se dio luz verde para su realización.

La Dirección General de Transportes Aéreos y la Subsecretaría de Aviación Civil, propusieron hacer un concurso en el que podrían participar todas las Compañías de Aviación Civil Españolas o que se creasen a tal fin.

Este concurso abierto, se establecería entre las Compañías Nacionales de vuelos regulares o vuelos Charters y el fin primordial era la rebaja de las tarifas como todos los demás Países donde existía el Puente Aéreo.

Pero Iberia empeñándose en el Monopolio que ostenta -discutible la interpretación del capítulo 11 en el Artículo nº73 de la Ley sobre Navegación Aérea de 1.960-, y el cual suprimió entonces, amparada por la Administración, con más poder que la Dirección del transporte aéreo, consiguió quedarse con la adjudicación del Puente Aéreo.

Se suprimió por tanto el concurso abierto, en el que se podrían poner unas condiciones de uso, que beneficiaran al viajero y a la Compañía explotadora. Como ocurrió en el caso del Puente Aéreo Madrid-Barcelona que, no solamente, no abarató notablemente el precio del billete, sino que la dirección de la Compañía adjudicataria puso un precio muy similar al que regía entonces en los vuelos regulares, con redondeo hacia arriba, a favor de la Compañía, para, según la Dirección de Iberia, facilitar los trámites a los viajeros y agilizar la Administración.

De todo lo anteriormente expuesto se deduce que:

a) El Puente Aéreo Madrid-Barcelona desde su nacimiento estaba condenado al fracaso, inidiendo además el que posteriormente, no existiera una política coordinadora tarifaria entre los diversos modos de transporte.



b) Que la aplicación del monopolio de una Compañía, en lugar del concurso abierto, no fue afortunado.

c) Que desde el principio y dados los precios de los billetes, no se cumplía el principal requisito, de abaratar el transporte.

d) Tarde o temprano sería deficitario -como actualmente lo es-, para la Compañía adjudicataria.

Lo anteriormente expuesto y previo análisis profundo de la densidad de tráfico entre los puntos Madrid/Las Palmas o, Tenerife, nos conduce a meditar detenidamente la propuesta de esta PONENCIA de abaratar "la distancia económica" entre Madrid y Canarias, con la creación de un PUEBTE AEREO CANARIAS-MADRID-CANARIAS, con frecuencias a estudiar progresivamente en función de la demanda y del material a emplear.

Si analizamos esta disposición observamos:

- a) Que los canarios, que por razón de su trabajo o destino viven en la Península, no son residentes y por tanto cada vez que vengan a reunirse con sus familias no pueden beneficiarse de ese descuento, y pagarán billete entero.
- b) Esta bonificación significa al Estado un Millón de Pesetas diario.
- c) Si esta bonificación del Estado se aplica íntegra, en el Puento Aéreo quiere decirse que con Aviones tipo AIRBUS, de 250 plazas se puede disponer de cuatro vuelos, Las Palmas o Tenerife-Madrid por un costo sustancialmente menor por persona. Entonces "estoy a X Ptas. de Madrid" se reduciría tanto que ya estará al alcance de los más económicamente débiles.

Las Compañías regulares con programaciones adecuadas no se perjudicarían, ya que aquellas personas que deseen volar a una hora determinada la seguirán empleando como hoy, con la organización actual quien viaje en primera clase.

Por otro lado, como el Puento Aéreo estaría subvencionado únicamente de punto a punto, Tenerife-Madrid-Tenerife o Las Palmas-Madrid-Las Palmas. Todos aquellos pasajeros que continuaran a puntos como Bilbao, Coruña, Barcelona, etc., pagarían desde Madrid, su tarife normal, que hoy tiene descuento de residente.

De éste Puento Aéreo se beneficiarían todos los españoles, residentes o no



con lo que es presumible que por tan módico precio, el turismo peninsular se incrementaría de forma notable en beneficio de Canarias. Además del ya mencionado acercamiento de Canarias y Península a "DOS HORAS TREINTA DE VUELO" y "A UN COSTO SENSIBLEMENTE MENOR".

El que los aviones del "Puente Aéreo" lleven cargas en las bodegas, significa el abaratamiento del billete de forma considerable, no perjudicando a las líneas regulares. Ya que como anteriormente se expuso, en el apartado "cargueiros" hay sobrado remanente de carga para todas las Compañías.

Las Compañías Aéreas de los Países pertenecientes al Mercado Común, tanto las regulares -que a su vez chartean los aviones- como las Charters apoyándose en los artículos 85 y 86 del tratado de Roma y el informe de la Comisión Europea del pasado mes de Julio, han iniciado la lucha contra los criterios proteccionistas y monopolíticos existentes en materia de transportes aéreos, programando una serie de vuelos a diferentes capitales europeas, con unos precios de los Países integrantes del Mercado Común.

El éxito de esta ofensiva comunitaria puede hacer caer las actuales barreras de las Compañías "banderas" (Nacionales) cosa que a Canarias podría beneficiar. Luego, siempre será mejor, que el beneficio de Canarias, sea creado por una Compañía Española, con lo cual el beneficio sería doble.

7.- EL TERCER NIVEL. -

En el punto segundo, al hacer el estudio de la situación actual del transporte aéreo en el Archipiélago Canario y mencionar a la Compañía "TRANSEUROPA" como la que en un futuro próximo sería la que asumiría la responsabilidad del tráfico interinsular, se citaba la necesidad de un estudio más detallado de esta temática.

Existen dos razones importantes para acometer un estudio del tráfico regional, interinsular o "tercer nivel":

- a) La progresiva carestía del petróleo.
- b) La necesidad de que el transporte aéreo sea autosuficiente.

La carestía del petróleo, obliga a las Compañías a la renovación de las flotas para hacerlas más rentables, con menor gasto de combustible.

En las líneas que nos ocupan de "tercer nivel" donde las distancias son muy cortas, compensan aviones más lentos y de menos consumo que los actualmente empleados.



En cualquier vuelo interinsular, punto a punto, las diferencias de tiempo, entre un DC-9, F-27 y T-12-8, no son, en ningún caso superiores a los quince minutos, mientras que los consumos de combustible sí son superiores a un cuarenta y cinco por ciento entre los dos aviones primeros y el T-212-2000.

Si observamos el Anexo nº7, el exhaustivo estudio del "Tercer Nivel" observamos que en distancias reducidas se antepone la economía a la velocidad y que en función de la primera se adopta un tipo de avión económico, TWIN OTTER 200, BEETH CRAFT, CESSNA, etc.

La Compañía "TRANSEUROPA", para ser Compañía interinsular necesita renovar completamente su anticuada flota, -es de las pocas Compañías que aún vuela en Caravelle- por una más reducida.

7.1.- EL CASA 212 (AVIOCAR).-

De fabricación Nacional, es un avión idóneo para su empleo en un "Tercer Nivel" por reunir las características siguientes:

- a) Apoyo a la Industria Nacional.
- b) Fácil mantenimiento.
- c) Reposición de niveles de abastecimiento.
- d) Poco consumo de combustible.

Este avión se está vendiendo a varios Países para los fines anteriormente citados. Portugal, Oriente Medio, Africa, Oceanía, Turquía, Países Sudafricanos, etc., pueden dar fé del buen rendimiento de este avión del que están dotados las F.F.A.A. Nacionales para transportes ligeros.

Próximo a salir al CASA T-212-2000, con más potencia de motor mayor capacidad de carga y pasaje, parece ser el avión esperado para cumplir los fines del transporte interinsular.

El Tercer Nivel en Canarias podría montarse siguiendo un esquema semejante al siguiente:

EMPRESA - J. CANARIAS - CAPITAL

CAJA INSULAR DE AHORROS DE GRAN CANARIA.
CAJA INSULAR DE AHORROS DE TENERIFE.
MANCOMUNIDAD DE CABILDOS DE GRAN CANARIA.
MANCOMUNIDAD DE CABILDOS DE TENERIFE.
I.N.I. INFERIOR AL 50%.
SUSCRIPCION POPULAR DE ACCIONISTAS.



Con lo cual el problema del tráfico aéreo interinsular se vería paliado en su totalidad.

En el Anexo nº7 se habla de la legislación pertinente por la cual parece viable la creación de esta Compañía autónoma del Tercer Nivel.

8.- CONCLUSIONES.-

La actual situación del transporte aéreo, Canarias-Península y el interior dentro del Archipiélago requiere una notable transformación.

Los medios aéreos empleados actualmente están impuestos por las necesidades de una extensa red nacional, pero no son los adecuados, ni los más rentables, siendo por tanto deficitarios para la Compañía Nacional, gravosos para el contribuyente y molestos para el usuario de este tipo de transportes.

Es necesario separar, completamente, las líneas exteriores que operan en el extranjero o Primer Nivel.

Los interiores o nacionales, Segundo Nivel, en los que conviene reagrupar líneas por regiones e incluso ceder a Compañías filiales o especializadas de transporte aéreo, que tengan una flota adecuada, determinados tramos de la red actual, Tercer Nivel.

La bonificación del treinta y tres por ciento del billete para el residente en el Archipiélago a cualquier punto de la Península, no es recíproca para el canario que por razones de trabajo tiene que vivir en la Península y quiere ver a su familia en Canarias.

La creación de un Puente Aéreo punto a punto, Las Palmas-Madrid-Las Palmas, Tenerife-Madrid-Tenerife, sacándolo a concurso entre todas las Compañías Españolas o las que se pudieran crear para tal fin. Sería la solución para acertar económicamente a Canarias y a la Península, subvencionando el Estado indiscriminadamente, para el residente o no, con lo que hoy bonifica todos los billetes de los residentes.

Las líneas regulares Península-Canarias-Península, seguirán prestando sus servicios y se verían beneficiados en:

- a) Los enlaces entre Madrid y cualquier otro punto de la red peninsular, hoy bonificados para los residentes con el Puente Aéreo, no gozarían de esa bonificación.



- b) Como tal línea regular, cobraría su billete normal.
- c) Podría ajustar la programación de sus vuelos a un número de frecuencias menor que el actual.

El puente Aéreo incidiría favorablemente en el turismo peninsular al abaratar considerablemente el billete.

Conveniencia de actualizar determinados artículos de la Ley de Navegación Aéreo de 1.960, en el sentido de permitir carga a las líneas no regulares, con lo que ayudaría a paliar el déficit de la balanza de pagos, fomentando la exportación de productos canarios. Actualmente, las regulares no son capaces de absorber todo el volumen de mercancías que se podrían mover por vía aérea.

El Tercer Nivel en el Archipiélago sería el complemento del Puente Aéreo, al radiar entre las Islas el pasaje canalizado de Madrid a Tenerife o a Las Palmas por el mencionado Puente Aéreo.

Por otro lado el "Tercer Nivel" podría hacer misiones de Puente Aéreo entre Tenerife y Las Palmas, así como enlaces entre los Aeropuertos de Tenerife Norte y Sur.

España fabrica el avión idóneo para un Tercer Nivel, la instalación de éste en Canarias con una flota compuesta de Aviocar 212 o 212-2000 sería el sistema de lanzamiento óptimo, de cara a la exportación y venta a los Países de Africa.

Esta posible Compañía Canaria, reúne las dos premisas básicas que se expusieron en este trabajo. Potenciar la economía y la defensa del Archipiélago.

La economía se potenciaría desde el momento que se creen nuevos puestos de trabajo y a un nivel tecnológico muy superior al actual de "servicios". Creando en Canarias las escuelas de Formación Profesional para cubrir las necesidades del sector.

La defensa podría disponer de una flota propia capaz de movimiento rápido de fuerzas, en el tiempo y en el espacio, sin olvidar que el material propuesto C.212-2000, es el mismo del que está dotado el Ejército del Aire para el transporte interinsular. La suma de unidades del "Tercer Nivel" y de las Fuerzas Armadas y la posible introducción en el mercado africano, podría justificar la instalación de una planta de montaje de CASA en Canarias, lo que crea-



ría más riqueza y puestos de trabajo altamente cualificados.

La red viaria de carreteras, bastante completa en sí, necesita terminarse, desde el punto de vista de este Seminario, en el sentido de disponer de itinerarios alternativos entre dos puertos de acceso marítimo en cada Isla.

En este punto son de destacar, la terminación de la circunvalación de las Islas de La Palma y Gran Canaria, el acceso a los nuevos puertos de Restinga, Morro Jable y Gusa, y la conexión de los accesos Norte y Sur de la Isla de Gran Canaria sin pasar por el caso de la ciudad de Las Palmas.

El plan actual de puertos menores cumple con creces el objetivo de diversificar al menos a dos las posibilidades de operaciones portuarias en cada isla, con el tipo de buque dedicado al cabotaje interinsular.

El parque de vehículos parece suficiente para atender las necesidades del Archipiélago, así como la flota asignada al tráfico interinsular y con la Península, que alcanza al doble de la capacidad indispensable.

Sin embargo es recomendable continuar la política de reconversión, de la flota, de buques convencionales a buques roll-on roll-off que simplificaría las operaciones en puerto y permitiría la distribución más idónea en cada momento del parque de vehículos automóviles.

Desde el punto de vista administrativo sería conveniente potenciar el transporte continuo, eliminando barreras tanto entre provincias como entre Islas, así como simplificar los trámites de despacho en los puertos para crear una conciencia de unidad de transporte, aún no suficientemente desarrollada y que permitiría pasar de una situación normal a otra de emergencia con el menor número de inconvenientes posible.

El volumen de tonelaje con la Península es suficiente también, y en este caso la reconversión de la flota no es tan perentoria como la interinsular. Sin embargo a fin de mantenerla en un nivel adecuado sería conveniente estudiar la fórmula para que, al menos en el transporte de mercancías alcanzara la subvención oficial a todo tipo de líneas regulares de bandera española, imponiendo como contrapartida la obligación de adecuar los buques y sus medios de carga y descarga a las necesidades globales de la Nación.



A N E X O N ° 1

NUMERO DE AVIONES NACIONALES QUE DIARIAMENTE PERNOCTAN
EN LOS DISTINTOS AEROPUERTOS DEL ARCHIPIELAGO



AEROPUERTO DE LAS PALMAS DE G.C.

RELACION DE AVIONES DE COMPAÑIAS ESPAÑOLAS, REGULARES y CHARTERS, QUE PERNOTAN EN ESTE AEROPUERTO.-

	NUMERO DE AVIONES.-	TIPO DE AVION.-	CAPACIDAD DE PAÑAJE	CAPACIDAD DE CARGA.	CIA AEREA
<u>L U N E S.</u>					
	4	DC-9	400	10.000.-	IBERIA
	2	B-727	298	5.000.-	IBERIA
	2	F-27	88	1.400.-	IBERIA
	3	DC-9	330	7.500.-	AVIACO
	1	DC-8/52	171	2.500.-	AVIACO
	1	CARAVELLE	99	----	TRANSEUROPA
	1	CARAVELLE	110	700.-	T.A.E.
	1	DC-8/33	181	500.-	T.A.E.
	1	DC-8/63	253	5.000.-	SPANTAX
	3	C.CORONADOS	447	15.000.-	SPANTAX
<u>M A R T E S.</u>					
	4	DC-9	400	10.000.-	IBERIA
	1	B-727	149	2.500.-	IBERIA
	2	F-27	88	1.400.-	IBERIA
	1	CARAVELLE	110	700.-	T.A.E.
	1	DC-8/33	181	500.-	T.A.E.
	1	DC-8/63	253	5.000.-	SPANTAX
	3	C.CORONADOS	447	15.000.-	SPANTAX
<u>M I E R C O L E S.</u>					
	4	DC-9	400	10.000.-	IBERIA
	2	B-727	298	5.000.-	IBERIA
	2	F-27	88	1.400.-	IBERIA
	1	DC-9	110	2.500.-	AVIACO
	1	DC-8/33	181	500.-	T.A.E.
	1	DC-8/63	253	5.000.-	SPANTAX
	1	C.CORONADOS	447	15.000.-	SPANTAX
<u>J U E V E S.</u>					
	3	DC-9	300	7.500.-	IBERIA
	2	B-727	298	5.000.-	IBERIA
	2	F-27	88	1.400.-	IBERIA



1	DC-8/33	181	500.-	T.A.E.
1	DC-8/63	253	5.000.-	SPANTAX
3	C.CORONADOS	447	15.000.-	SPANTAX

VIERNES.

4	DC-9	400	10.000.-	IBERIA
3	B-727	447	7.500.-	IBERIA
2	F-27	88	1.400.-	IBERIA
1	DC-9	110	2.500.-	AVIACO
1	CARAVELLE	110	700.-	T.A.E.
1	DC-8/33	181	500.-	T.A.E.
2	DC-8/63	506	10.000.-	SPANTAX
3	C.CORONADOS	447	15.000.-	SPANTAX
1	DC-10	380	25.000.-	SPANTAX

SABADOS.

4	DC-9	400	10.000.-	IBERIA
3	B-727	447	7.500.-	IBERIA
2	F-27	88	1.400.-	IBERIA
2	DC-9	220	5.000.-	AVIACO
1	DC-8/33	181	500.-	T.A.E.
2	DC-8/63	506	10.000.-	SPANTAX
3	C.CORONADOS	447	15.000.-	SPANTAX
1	DC-10	380	25.000.-	SPANTAX

DOMINGOS.

4	DC-9	400	10.000.-	IBERIA
1	B-727	149	2.500.-	IBERIA
2	F-27	88	1.400.-	IBERIA
1	DC-9	110	2.500.-	AVIACO
1	CARAVELLE	99	----	TRANSEUROPA
1	DC-8/33	181	500.-	T.A.E.
2	DC-8/63	506	10.000.-	SPANTAX
3	C.CORONADOS	447	15.000.-	SPANTAX
1	DC-10	380	25.000.-	SPANTAX



RESUMEN.-

LUNES	19 Aviones	2.377 Plazas	47.600. Kilos
MARTES	13 "	1.628 "	35.100. "
MIERCOLES	14 "	1.777 "	39.400. "
JUEVES	12 "	1.567 "	34.400. "
VIERNES	18 "	2.669 "	72.600. "
SABADOS	18 "	2.669 "	74.400. "
DOMINGO	16 "	2.360 "	66.900. "
<hr/>			
TOTALES	110 AVIONES	15.047 PLAZAS	370.400. KILOS
<hr/>			

NOTA.- El total de los kilos está basado en el supuesto de que los aviones vayan totalmente ocupados por pasajeros.



AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE (LOS RODEOS).-

RELACION DE AVIONES DE COMPAÑIAS ESPAÑOLAS, REGULARES Y CHARTERS, QUE PERNOCTAN EN ESTE AEROPUERTO.

NUMERO DE AVIONES.-	TIPO DE AVION.-	CAPACIDAD DE PASAJE	CAPACIDAD DE CARGA	CIA AEREA
<u>L U N E S .</u>				
3	DC-9	330	7.500.-	AVIACO
<u>M A R T E S .</u>				
1	F-27	44	700.-	IBERIA
2	DC-9	220	5.000.-	AVIACO
<u>M I E R C O L E S</u>				
1	F-27	44	700.-	IBERIA
1	DC-9	110	2.500.-	AVIACO
<u>J U E V E S .</u>				
1	F-27	44	700.-	IBERIA
2	DC-9	220	5.000.-	AVIACO
<u>V I E R N E S .</u>				
1	F-27	44	700.-	IBERIA
4	DC-9	440	10.000.-	AVIACO
<u>S A B A D O S .</u>				
1	F-27	44	700.-	IBERIA
4	DC-9	440	10.000.-	AVIACO
<u>D O M I N G O S .</u>				
1	F-27	44	700.-	IBERIA
2	DC-9	220	5.000.-	AVIACO
<u>R E S U M E N</u>				
L U N E S	3 Aviones	330 Plazas	7.500.- Kilos	
M A R T E S	3 "	264 "	5.700.- "	
M I E R C O L E S	2 "	155 "	3.200.- "	
J U E V E S	3 "	264 "	5.700.- "	
V I E R N E S	5 "	484 "	10.700.- "	
S A B A D O S	5 "	484 "	10.700.- "	
D O M I N G O S	3 "	264 "	5.700.- "	
TOTALES	24 AVIONES	2.245 PLAZAS	49.200.- KILOS	



AEROPUERTO DE TENERIFE SUR (REINA SOFIA)

RELACION DE AVIONES DE COMPAÑIAS ESPAÑOLAS, REGULARES Y CHARTERS, QUE PER-
NOCTAN EN ESTE AEROPUERTO.-

NUMERO DE AVIONES.-	TIPO DE AVION.-	CAPACIDAD DE PASAJE	CAPACIDAD DE CARGA.	CIA AEREA
<u>LUNES.</u>				
2	B-727	298	5.000.-	IBERIA
1	DC-9	100	2.500.-	IBERIA
1	F-27	44	700.-	IBERIA
1	CARAVELLE	99	----	TRANSEUROPA
<u>MARTES.</u>				
2	B-727	298	5.000.-	IBERIA
1	DC-9	100	2.500.-	IBERIA
1	CARAVELLE	99	----	TRANSEUROPA
<u>MIERCOLES.</u>				
3	B-727	447	7.500.-	IBERIA
1	DC-9	100	2.500.-	IBERIA
2	CARAVELLE	188	----	TRANSEUROPA
<u>JUEVES.</u>				
2	B-727	298	5.000.-	IBERIA
2	DC-9	200	5.000.-	IBERIA
<u>VIERNES.</u>				
3	B-727	447	7.500.-	IBERIA
1	DC-9	100	2.500.-	IBERIA
2	CARAVELLE	188	----	TRANSEUROPA
<u>SABADOS.</u>				
3	B-727	447	7.500.-	IBERIA
1	DC-9	100	2.500.-	IBERIA
2	CARAVELLE	188	----	TRANSEUROPA
<u>DOMINGOS.</u>				
3	B-727	447	7.500.-	IBERIA
1	DC-9	100	2.500.-	IBERIA
1	CARAVELLE	99	----	TRANSEUROPA



AEROPUERTO TENERIFE SUR (REINA SOFIA).

RESUMEN. -

LUNES	5 Aviones	541 Plazas	8.200 Kilos
MARTES	4 "	497 "	7.500 "
MIERCOLES	6 "	735 "	10.000 "
JUEVES	4 "	498 "	10.000 "
VIERNES	6 "	735 "	10.000 "
SABADOS	6 "	735 "	10.000 "
DOMINGOS	5 "	646 "	10.000 "

TOTALES	36 AVIONES	4.387 PLAZAS	65.700 KILOS
---------	------------	--------------	--------------



A N E X O N ° 2

- TRANSPORTE AEREO MILITAR PENINCULA-
- CANARIAS - PENINSULA E INTERINSULAR-



RELACION DE TRAFICO AEREO MILITAR PENINSULA-CANARIAS-PENINSULA EN LOS CINCO ULTIMOS AÑOS.

<u>AÑO</u>	<u>PASAJEROS</u>	<u>CARGA</u>
1.974	13.954	:660.568
1.975	4.268	509.183
1.976	6.893	511.693
1.977	6.266	294.131
1.978	5.874	279.423
1.979	5.586	271.110

La carga está expresada en Kilos.

TRANSPORTES INTERINSULARES REALIZADOS POR LOS T-12 (AVIOCAR).

<u>AÑO</u>	<u>PASAJEROS</u>	<u>CARGA</u>
1.975	28.432	2.110.995
1.976	12.811	274.619
1.977	12.366	217.120
1.978	18.808	194.798
1.979		

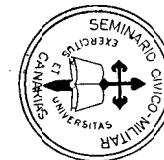
La carga está expresada en Kilos.



A N E X O N ° 3

TRAFICO COMERCIAL DE TRANSPORTE AEREO NACIONAL E INSULAR, DE PASAJE Y

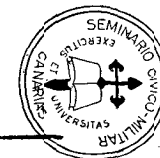
CARGA EN TODOS LOS AEROPUERTOS DEL ARCHIPIELAGO.



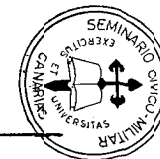
AEROPUERTO NACIONAL DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

=====

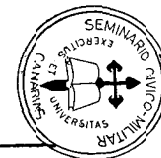
**TRAFICO COMERCIAL DE TRANSPORTE AEREO EN LOS AÑOS 1.972, 1.973, 1.974, 1.975, 1.976, 1.977, 1.978 y 1.979,
EN EL AEROPUERTO DE LAS PALMAS, LANZAROTE, FUERTEVENTURA, TENERIFE (Norte y Sur), LAS PALMA Y HIERRO.**



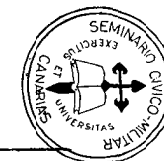
A V I O N E S						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.961	327	2.288	745	1.309	2.054
FEBRERO	1.834	254	2.088	771	1.047	1.818
MARZO	2.005	252	2.257	805	1.153	1.958
ABRIL	2.243	269	2.512	650	831	1.481
MAYO	2.455	221	2.676	611	363	974
JUNIO	2.413	233	2.646	610	319	929
JULIO	2.485	362	2.847	637	360	997
AGOSTO	2.498	355	2.853	623	350	973
SEPTIEMBRE	2.377	343	2.720	650	366	1.016
OCTUBRE	2.477	349	2.826	630	746	1.376
NOVIEMBRE	2.279	285	2.564	729	933	1.662
DICIEMBRE	2.236	341	2.577	780	1.309	2.089
TOTAL	27.263	3.591	30.854	8.241	9.086	17.327



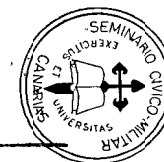
PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	82.745	23.549	106.294	30.698	143.265	173.963
FEBRERO	76.955	18.095	95.050	29.508	124.423	153.931
MARZO	85.449	20.033	105.482	32.913	135.521	168.434
ABRIL	92.197	18.614	110.811	25.439	81.429	106.868
MAYO	88.776	16.740	105.516	19.251	42.335	61.586
JUNIO	89.158	15.633	104.691	19.202	34.222	53.424
JULIO	119.234	30.418	149.652	26.470	42.452	68.922
AGOSTO	114.999	31.369	146.368	27.209	43.186	70.395
SEPTIEMBRE	115.179	28.733	143.912	29.395	44.528	73.923
OCTUBRE	102.378	27.078	129.456	25.242	85.752	110.994
NOVIEMBRE	82.174	19.036	101.210	29.105	106.432	136.537
DICIEMBRE	87.154	21.852	109.006	34.756	126.242	160.998
TOTAL	1.136.398	271.050	1.407.448	329.188	1.009.787	1.338.975



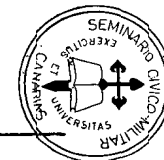
M E R C A N C I A S (Kgs.)						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.127.115	3.036	1.130.151	1.205.496	683.246	1.843.742
FEBRERO	1.227.417	9.153	1.236.570	1.737.769	102.196	1.839.965
MARZO	1.295.962	3.398	1.299.360	2.122.776	156.605	2.279.381
ABRIL	1.230.230	59.632	1.289.862	675.934	84.883	760.817
MAYO	983.047	67.885	1.050.932	232.948	3.447	236.395
JUNIO	909.289	99.491	1.008.780	200.814	8.870	209.684
JULIO	869.277	136.107	1.009.384	184.658	11.604	200.262
AGOSTO	851.721	134.730	986.451	153.316	9.692	163.008
SEPTIEMBRE	823.694	151.086	974.780	196.769	12.336	209.105
OCTUBRE	1.052.778	209.793	1.262.571	256.498	13.498	269.996
NOVIEMBRE	1.100.522	212.095	1.312.617	620.374	8.725	629.099
DICIEMBRE	1.280.507	74.099	1.354.606	1.942.671	239.578	2.182.249
TOTAL	12.751.559	1.160.506	13.912.064	9.534.023	1.289.680	10.823.703

AEROPUERTO DE LAS PALMAS AÑO 1.973

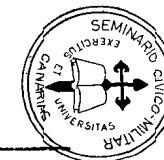
A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	2.206	359	2.565	824	1.379	2.203
FEBRERO	1.978	241	2.214	659	1.169	1.828
MARZO	2.322	294	2.616	695	1.293	1.988
ABRIL	2.318	420	2.738	608	1.054	1.662
MAYO	2.390	325	2.715	596	426	1.022
JUNIO	2.392	260	2.652	605	391	996
JULIO	2.528	398	2.926	601	431	1.032
AGOSTO	2.606	506	3.112	603	397	1.000
SEPTIEMBRE	2.597	394	2.991	568	423	991
OCTUBRE	2.540	355	2.895	557	781	1.338
NOVIEMBRE	1.841	257	2.098	704	1.068	1.772
DICIEMBRE	1.884	345	2.229	739	1.414	2.153
TOTAL	27.602	4.154	31.756	7.759	10.226	17.985



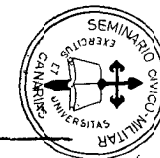
PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	86.627	22.956	108.583	37.042	148.735	185.777
FEBRERO	79.483	17.044	96.527	33.719	132.919	166.638
MARZO	93.361	22.848	116.209	33.872	147.972	181.844
ABRIL	109.081	28.603	137.684	26.357	109.126	135.483
MAYO	102.766	20.353	123.119	18.000	45.018	63.018
JUNIO	101.693	18.928	120.621	18.159	39.353	57.512
JULIO	124.555	31.826	156.381	24.488	50.721	75.209
AGOSTO	138.241	39.642	177.883	26.723	47.733	74.456
SEPTIEMBRE	135.713	32.524	168.237	26.868	47.466	74.434
OCTUBRE	117.431	29.834	147.265	22.163	87.627	108.790
NOVIEMBRE	94.987	19.802	114.789	30.431	119.338	149.769
DICIEMBRE	104.718	23.838	128.556	32.897	162.437	195.334
TOTAL	1.288.656	308.198	1.596.854	330.819	1.138.819	1.469.264



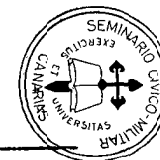
MERCANCIAS (Kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.068.497	9.177	1.077.674	2.655.223	159.682	2.814.905
FEBRERO	1.110.540	13.448	1.123.988	2.511.789	203.311	2.715.100
MARZO	1.521.740	6.526	1.528.266	2.183.539	167.687	2.351.226
ABRIL	1.348.951	53.907	1.402.858	926.036	163.291	1.089.327
MAYO	1.294.293	30.545	1.324.838	248.825	19.229	268.054
JUNIO	1.253.444	4.157	1.257.601	205.411	18.185	223.596
JULIO	1.229.375	15.391	1.244.766	162.534	9.637	172.171
AGOSTO	1.219.481	6.847	1.226.328	145.761	9.916	155.677
SEPTIEMBRE	1.267.733	9.664	1.277.397	161.034	28.419	189.453
OCTUBRE	1.476.837	18.915	1.496.752	243.182	30.636	273.818
NOVIEMBRE	1.544.522	23.444	1.567.966	619.655	47.075	666.730
DICIEMBRE	1.619.880	26.885	1.646.765	1.389.218	167.379	1.556.597
TOTAL	15.955.293	219.906	16.175.199	12.476.654	1.024.447	12.475.554



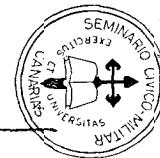
A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.865	357	2.222	777	1.447	2.224
FEBRERO	1.730	258	1.988	689	1.244	1.933
MARZO	1.874	353	2.227	774	1.395	2.169
ABRIL	1.878	432	2.310	597	1.095	1.692
MAYO	1.922	306	2.228	599	452	1.051
JUNIO	1.899	394	2.293	572	422	994
JULIO	1.908	594	2.502	620	515	1.135
AGOSTO	1.951	716	2.667	589	519	1.108
SEPTIEMBRE	1.851	622	2.473	594	554	1.148
OCTUBRE	1.924	519	2.443	588	854	1.442
NOVIEMBRE	1.956	471	2.427	561	1.162	1.723
DICIEMBRE	1.950	626	2.576	675	1.450	2.125
TOTAL	22.708	5.648	28.356	7.635	11.109	18.744



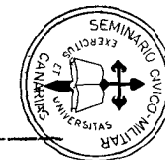
PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	103.384	22.119	125.503	36.772	182.280	219.052
FEBRERO	93.424	19.022	112.446	29.973	159.014	188.987
MARZO	100.254	20.049	120.303	36.565	179.740	216.305
ABRIL	111.802	31.513	143.315	28.300	120.745	149.045
MAYO	96.216	18.117	114.333	23.024	49.370	72.394
JUNIO	102.420	24.540	126.960	21.308	37.586	58.894
JULIO	116.771	45.052	161.823	26.662	53.344	80.006
AGOSTO	129.980	55.910	185.890	30.230	59.171	89.401
SEPTIEMBRE	131.906	45.988	177.894	30.361	65.772	96.133
OCTUBRE	115.125	32.889	148.014	27.885	95.381	125.266
NOVIEMBRE	98.031	23.242	121.273	25.429	150.281	175.710
DICIEMBRE	107.902	28.520	136.422	29.247	170.717	199.964
TOTAL	1.307.215	366.961	1.674.176	347.756	1.323.401	1.671.157



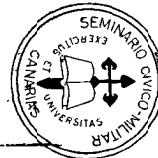
MERCANCIAS (Kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.498.146	22.654	1.520.800	1.803.908	51.642	1.855.550
FEBRERO	1.514.335	19.597	1.533.932	2.059.728	60.109	2.119.837
MARZO	1.642.516	26.532	1.669.038	2.157.271	30.015	2.187.286
ABRIL	1.855.007	11.842	1.866.849	1.144.318	70.009	1.214.327
MAYO	1.751.827	22.783	1.774.619	290.835	8.654	299.489
JUNIO	1.425.881	23.802	1.449.683	238.247	5.760	244.007
JULIO	1.444.100	22.249	1.466.349	167.954	33.477	201.431
AGOSTO	1.478.590	23.435	1.502.025	190.018	3.168	193.186
SEPTIEMBRE	1.674.093	24.337	1.698.430	149.208	1.598	150.806
OCTUBRE	1.832.056	19.658	1.851.714	180.051	3.612	183.663
NOVIEMBRE	1.862.042	22.459	1.884.501	392.777	8.180	400.957
DICIEMBRE	2.036.817	24.322	2.061.139	1.323.516	106.392	1.429.908
TOTAL	20.015.410	263.660	20.279.070	10.107.831	382.626	10.490.457



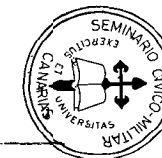
A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.937	547	2.484	642	1.660	2.302
FEBRERO	1.785	484	2.269	618	1.483	2.101
MARZO	2.006	713	2.719	719	1.750	2.469
ABRIL	1.850	590	2.440	586	1.053	1.639
MAYO	1.931	598	2.529	503	646	1.149
JUNIO	1.830	736	2.572	520	584	1.104
JULIO	1.940	988	2.928	576	594	1.170
AGOSTO	1.913	1.095	3.008	565	569	1.134
SEPTIEMBRE	1.869	959	2.828	514	643	1.157
OCTUBRE	1.935	855	2.790	555	861	1.416
NOVIEMBRE	1.976	840	2.776	640	1.162	1.802
DICIEMBRE	1.892	829	2.721	706	1.402	2.126
TOTAL	22.830	9.254	32.064	7.144	12.425	19.569



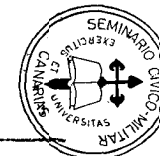
PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	101.125	27.237	128.362	35.750	211.039	246.789
FEBRERO	96.103	23.802	119.905	30.550	194.945	225.495
MARZO	120.281	41.629	161.910	38.947	230.730	269.677
ABRIL	104.381	35.379	139.760	27.867	120.296	148.163
MAYO	105.596	31.701	137.297	22.661	70.769	93.430
JUNIO	109.514	38.085	147.599	22.701	64.368	87.069
JULIO	130.349	57.166	187.615	31.408	73.775	105.183
AGOSTO	137.494	72.038	209.532	36.252	79.085	107.337
SEPTIEMBRE	133.465	57.307	190.772	30.569	77.756	108.325
OCTUBRE	113.706	43.812	156.518	29.355	109.112	130.467
NOVIEMBRE	96.636	30.385	127.021	25.516	148.074	173.590
DICIEMBRE	114.126	38.029	152.155	31.661	152.782	184.443
TOTAL	1.362.776	495.570	1.858.346	363.237	1.516.731	1.879.968

AEROPUERTO DE LAS PALMASAÑO 1.975

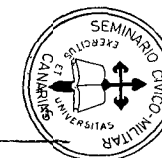
MERCANCIAS (Kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.982.866	37.017	2.019.883	1.791.599	84.313	1.875.912
FEBRERO	2.139.497	57.797	2.197.294	1.860.735	9.178	1.869.913
MARZO	2.252.052	71.854	2.323.906	2.643.149	16.609	2.659.758
ABRIL	2.323.936	95.241	2.419.177	991.600	10.533	1.002.133
MAYO	1.882.976	46.264	1.929.240	233.452	23.287	256.739
JUNIO	1.744.743	65.463	1.810.206	156.239	6.367	162.606
JULIO	1.835.096	42.659	1.877.755	166.445	782	167.227
AGOSTO	1.880.243	42.250	1.922.493	152.371	1.684	154.055
SEPTIEMBRE	1.630.033	52.084	1.682.127	156.007	40.717	196.724
OCTUBRE	2.029.915	39.954	2.069.869	180.908	5.297	186.155
NOVIEMBRE	2.017.657	58.900	2.076.557	402.945	29.187	432.132
DICIEMBRE	1.946.723	27.685	1.974.408	1.133.716	49.252	1.182.968
TOTAL	23.665.737	637.178	24.302.915	9.869.166	277.156	10.146.322



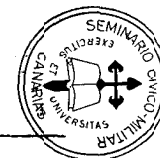
A V I O N E S						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.792	620	2.412	718	1.574	2.292
FEBRERO	1.685	738	2.418	706	1.312	2.018
MARZO	1.751	609	2.360	788	1.586	2.374
ABRIL	1.679	995	2.674	648	1.225	1.873
MAYO	1.703	737	2.440	507	666	1.173
JUNIO	1.670	739	2.409	452	518	970
JULIO	1.761	1.014	2.775	467	547	1.014
AGOSTO	1.811	1.066	2.877	500	545	1.045
SEPTIEMBRE	1.758	840	2.598	543	581	1.124
OCTUBRE	1.736	676	2.412	514	1.076	1.590
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE	1.680	609	2.289	632	1.557	2.189
TOTAL						



PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	105.678	30.005	135.683	35.849	210.039	245.888
FEBRERO	97.020	28.292	125.312	38.635	177.640	216.275
MARZO	102.981	32.283	135.264	42.646	182.736	226.382
ABRIL	116.102	52.032	168.134	42.609	149.168	191.767
MAYO	104.115	29.266	133.381	28.039	72.852	100.891
JUNIO	100.072	36.499	136.571	25.375	56.304	81.679
JULIO	133.239	60.238	193.477	34.211	67.738	101.949
AGOSTO	143.630	73.134	216.764	38.663	72.175	110.838
SEPTIEMBRE	135.417	56.538	191.955	34.417	69.412	103.829
OCTUBRE	118.932	42.604	161.536	31.650	129.971	161.601
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE	116.269	29.731	146.000	29.297	176.168	205.465
TOTAL						



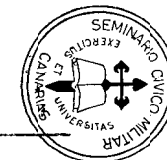
MERCANCIAS (Kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.466.261	37.356	1.503.617	1.519.770	109.963	1.629.733
FEBRERO	1.752.176	62.624	1.814.800	1.677.480	214.720	1.892.200
MARZO	1.723.661	55.717	1.779.378	2.020.554	213.520	2.234.074
ABRIL	1.555.960	87.215	1.643.175	1.761.577	39.590	1.801.167
MAYO	1.310.033	57.774	1.367.807	313.453	31.011	344.464
JUNIO	1.313.616	40.752	1.354.368	131.013	5.408	136.421
JULIO	1.414.103	63.968	1.478.071	137.681	6.910	144.591
AGOSTO	1.272.893	30.743	1.303.636	134.259	1.220	135.479
SEPTIEMBRE	1.272.303	14.400	1.286.708	141.229	408	141.637
OCTUBRE	1.486.438	49.967	1.536.405	176.114	19.298	195.412
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE	2.110.611	38.890	2.139.501	1.435.614	54.563	1.490.177
TOTAL						

AEROPUERTO DE LAS PALMASAÑO 1.977

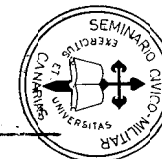
A V I O N E S						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.666	663	2.329	687	1.899	2.586
FEBRERO	1.542	531	2.073	638	1.569	2.207
MARZO	1.720	671	2.391	704	1.820	2.524
ABRIL	1.826	771	2.597	639	1.640	2.279
MAYO	1.768	673	2.441	523	804	1.327
JUNIO	1.696	645	2.341	492	703	1.195
JULIO	1.829	836	2.665	517	781	1.298
AGOSTO	1.847	1.035	2.882	661	764	1.425
SEPTIEMBRE	1.763	779	2.542	500	757	1.297
OCTUBRE	1.798	736	2.534	522	1.276	1.798
NOVIEMBRE	1.720	498	2.218	423	1.567	1.990
DICIEMBRE	1.999	517	2.516	508	1.998	2.506
TOTAL	21.174	8.355	29.529	6.854	15.570	22.432



PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	115.225	35.463	150.688	36.901	247.093	283.994
FEBRERO	107.845	25.887	133.732	35.683	207.692	243.375
MARZO	116.440	33.976	150.416	41.640	236.920	278.560
ABRIL	124.042	46.123	170.165	37.753	193.741	231.494
MAYO	109.568	31.253	140.253	140.821	89.714	116.552
JUNIO	111.110	32.998	144.108	27.894	78.311	106.205
JULIO	153.192	57.701	210.893	40.514	93.203	133.717
AGOSTO	162.101	77.145	239.246	45.218	101.218	146.436
SEPTIEMBRE	152.816	56.446	209.262	41.846	96.918	138.764
OCTUBRE	137.554	45.385	182.939	35.837	166.610	202.447
NOVIEMBRE	106.376	25.157	131.527	24.371	209.186	233.557
DICIEMBRE	122.482	28.424	156.906	27.186	225.222	252.408
TOTAL	1.527.731	495.952	2.020.683	421.691	1.915.828	2.367.519



MERCANCIAS (Kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.731.998	56.493	1.788.491	1.901.024	350.573	2.251.597
FEBRERO	1.939.723	36.453	1.976.176	2.265.278	471.073	2.736.351
MARZO	2.156.628	68.938	2.225.566	2.665.710	468.304	3.134.014
ABRIL	1.650.095	99.245	1.749.340	1.639.827	187.804	1.827.631
MAYO	1.750.774	42.385	1.793.159	403.278	15.919	419.197
JUNIO	1.662.134	30.440	1.692.574	213.516	161	213.677
JULIO	1.615.549	41.042	1.656.591	217.572	1.607	219.179
AGOSTO	1.613.196	40.009	1.653.205	196.667	20.109	216.776
SEPTIEMBRE	1.727.279	13.599	1.740.878	209.331	31.985	241.316
OCTUBRE	1.847.088	48.130	1.895.218	385.681	93.749	479.430
NOVIEMBRE	1.950.332	39.075	1.989.407	305.721	217.208	522.929
DICIEMBRE	2.569.780	73.224	2.642.004	1.022.003	794.662	1.816.665
TOTAL	22.213.576	589.033	22.802.609	11.425.003	2.653.154	14.078.157

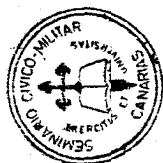


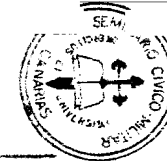
A V I O N E S						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	2.042	505	2.547	528	2.070	2.598
FEBRERO	1.884	389	2.273	494	1.883	2.377
MARZO	2.121	566	2.687	564	1.993	2.557
ABRIL	2.266	504	2.770	544	1.442	1.986
MAYO	2.343	475	2.818	521	868	1.389
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	2.632	689	3.321	535	893	1.428
SEPTIEMBRE	2.546	569	3.115	539	891	1.430
OCTUBRE	2.358	574	2.932	512	1.299	1.811
NOVIEMBRE	2.248	500	2.768	430	1.583	2.013
DICIEMBRE	2.291	665	2.956	510	1.874	2.384
TOTAL						

AEROPUERTO DE LAS PALMASAÑO 1.978

P A S A J E R O S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	122.323	24.071	146.394	27.346	264.167	291.613
FEBRERO	110.414	19.108	129.522	23.320	236.288	259.608
MARZO	142.550	33.549	176.099	31.600	257.857	289.457
ABRIL	128.183	24.867	153.050	33.142	170.423	203.565
MAYO	134.058	21.496	155.564	32.627	102.020	134.647
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	182.327	50.609	232.936	48.673	120.691	169.364
SEPTIEMBRE	180.017	37.429	217.446	49.344	112.227	161.571
OCTUBRE	153.568	30.007	183.575	37.959	169.836	207.895
NOVIEMBRE	123.948	24.034	147.982	27.254	206.862	234.116
DICIEMBRE	138.110	26.264	164.374	29.291	224.170	253.461
TOTAL						

- 54 -





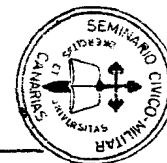
MERCANCIAS (Kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	2.050.963	42.710	2.093.673	1.513.471	1.632.765	3.146.236
FEBRERO	2.183.050	22.339	2.205.389	1.746.100	1.927.575	3.673.675
MARZO	2.562.922	60.675	2.623.597	2.424.481	1.635.078	4.059.559
ABRIL	2.423.641	33.467	2.457.108	1.477.899	605.961	2.083.860
MAYO	2.309.405	24.991	2.334.396	548.735	316.152	864.887
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	1.814.977	37.499	1.852.476	255.161	11.171	266.332
SEPTIEMBRE	1.841.838	19.528	1.861.366	273.512	9.246	282.758
OCTUBRE	2.067.612	28.037	2.095.649	401.354	162.421	563.775
NOVIEMBRE	2.324.736	29.205	2.353.941	493.554	301.693	795.227
DICIEMBRE	2.287.055	67.589	2.354.644	798.198	1.675.200	2.473.398
TOTAL						



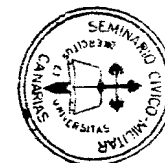


A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	2.068	579	2.647	475	1.958	2.433
FEBRERO	1.917	491	2.408	469	1.686	2.155
MARZO	2.340	521	2.861	510	1.854	2.364
ABRIL	2.302	659	2.961	444	1.638	2.082
MAYO						
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	2.587	732	3.319	481	900	1.381
SEPTIEMBRE						
OCTUBRE						
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE						
TOTAL						

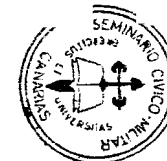




PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	123.004	23.245	146.249	28.040	248.726	276.766
FEBRERO	109.470	18.361	127.831	24.626	226.362	250.988
MARZO	135.095	22.807	157.902	29.413	256.028	285.441
ABRIL	142.259	33.092	175.351	32.271	200.661	232.932
MAYO	170.842	47.520	218.362	44.607	111.715	156.322
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO						
SEPTIEMBRE						
OCTUBRE						
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE						
TOTAL						

AEROPUERTO DE LAS PALMAS AÑO 1.979

MERCANCIAS (Kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	2.143.468	14.150	2.157.618	1.274.284	1.486.033	2.760.317
FEBRERO	2.015.691	17.420	2.033.111	1.662.349	1.258.695	2.921.044
MARZO	2.730.149	18.329	2.748.388	1.677.521	1.535.225	3.212.746
ABRIL	2.187.218	4.842	2.192.060	991.901	1.349.367	2.341.268
MAYO	1.843.632	9.288	1.852.920	248.979	2.533	251.512
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO						
SEPTIEMBRE						
OCTUBRE						
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE						
TOTAL						



AEROPUERTO DE LANZAROTE

AÑO 1.978

A V I O N E S						
MESES	N A - C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	478	143	621	----	82	82
FEBRERO	447	118	565	----	75	75
MARZO	496	115	611	----	85	85
ABRIL	574	64	638	----	64	64
MAYO	595	66	661	----	32	32
JUNIO	572	60	632	----	32	32
JULIO	652	88	740	----	36	36
AGOSTO	740	104	844	----	40	40
SEPTIEMBRE	704	102	806	----	38	38
OCTUBRE	728	84	812	----	43	43
NOVIEMBRE	636	94	730	----	72	72
DICIEMBRE	604	74	678	----	90	90
TOTAL	7.226	1.112	8.338	----	673	673

AEROPUERTO DE LANZAROTEAÑO 1.972

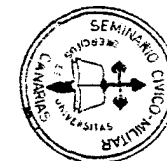
PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	16.503	9.358	25.861	----	5.983	5.983
FEBRERO	15.991	7.412	23.403	----	6.070	6.070
MARZO	17.753	8.261	26.014	----	6.571	6.571
ABRIL	20.372	4.330	24.902	----	3.877	3.877
MAYO	18.785	4.834	23.619	----	1.650	1.650
JUNIO	18.751	4.246	22.997	----	1.578	1.578
JULIO	24.169	6.901	31.070	----	2.266	2.266
AGOSTO	28.511	8.879	37.390	----	2.385	2.385
SEPTIEMBRE	27.690	7.783	35.473	----	2.190	2.190
OCTUBRE	24.101	5.888	30.081	----	2.877	2.877
NOVIEMBRE	20.939	7.720	28.659	----	5.666	5.666
DICIEMBRE	20.393	6.111	26.504	----	6.543	6.543
TOTAL	254.050	81.923	335.973		47.656	47.656

AEROPUERTO DE LANZAROTEAÑO 1.972

MESES	MERCANCIAS (Kgs.)			INTERNACIONAL		
	NACIONAL		TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	126.586	----		126.586		
FEBRERO	176.464	----	176.464			
MARZO	197.426	----	197.526			
ABRIL	120.350	----	120.350			
MAYO	108.257	----	108.257			
JUNIO	110.184	----	110.184			
JULIO	135.092	170	135.262			
AGOSTO	141.932	----	141.932			
SEPTIEMBRE	132.770	10.841	143.611			
OCTUBRE	168.992	240	169.232			
NOVIEMBRE	165.732	---	165.732			
DICIEMBRE	168.271	225	168.496			
TOTAL	1.752.056	11.476	1.763.532			

AEROPUERTO DE LANZAROTEAÑO 1.973

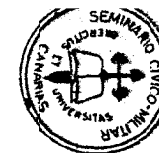
MESES	A V I O N E S					
	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	636	90	726	----	118	118
FEBRERO	542	84	626	----	94	94
MARZO	632	94	726	----	108	108
ABRIL	674	132	806	----	82	82
MAYO	698	72	770	----	34	34
JUNIO	660	75	735	----	32	32
JULIO	756	116	872	----	29	29
AGOSTO	797	147	944	----	27	27
SEPTIEMBRE	763	117	880	----	26	26
OCTUBRE	776	83	859	----	42	42
NOVIEMBRE	418	85	503	---	94	94
DICIEMBRE	412	128	540	----	118	118
TOTAL	7.764	1.223	8.987	----	804	804

AEROPUERTO DE LANZAROTEAÑO 1.973

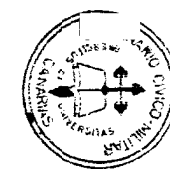
PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	22.824	7.990	30.814	----	8.272	8.272
FEBRERO	19.097	7.152	26.249	----	7.034	7.034
MARZO	23.118	7.653	30.771	----	7.375	7.375
ABRIL	23.005	10.543	33.548	----	5.264	5.264
MAYO	22.456	5.085	27.541	----	1.811	1.811
JUNIO	22.921	5.769	28.690	----	1.734	1.734
JULIO	30.158	7.728	37.886	----	2.056	2.056
AGOSTO	31.453	9.280	40.733	----	1.476	1.476
SEPTIEMBRE	30.461	9.147	39.608	----	1.754	1.754
OCTUBRE	27.093	7.317	34.410	----	2.913	2.913
NOVIEMBRE	20.783	6.828	27.611	----	6.879	6.879
DICIEMBRE	22.795	9.148	31.943	----	8.275	8.275
TOTAL	296.164	93.640	389.804	----	54.843	54.843



MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULA	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	156.388	----	156.388			
FEBRERO	173.954	----	174.254			
MARZO	195.614	130	195.744			
ABRIL	149.536		149.536			
MAYO	168.942		168.942			
JUNIO	165.745		165.745			
JULIO	182.808		182.808			
AGOSTO	185.394		185.394			
SEPTIEMBRE	186.324		186.324			
OCTUBRE	228.005	170	228.175		170	170
NOVIEMBRE	227.040		227.040			
DICIEMBRE	227.306		227.306			
TOTAL	2.247.056	600	2.247.656		170	170



A V I O N E S						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	424	132	556	----	137	137
FEBRERO	388	100	488	----	88	88
MARZO	420	111	531	----	84	84
ABRIL	458	118	576	----	93	93
MAYO	462	72	534	----	48	48
JUNIO	447	59	506	----	44	44
JULIO	473	103	576	----	48	48
AGOSTO	472	164	636	----	54	54
SEPTIEMBRE	452	116	568	----	52	52
OCTUBRE	472	112	584	----	51	51
NOVIEMBRE	454	79	533	----	92	92
DICIEMBRE	458	85	541	----	123	123
TOTAL	5.380	1.249	6.629	----	914	914

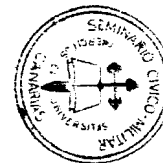


AEROPUERTO DE LANZAROTE

AÑO 1.974

PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	22.784	9.720	32.504	----	9.756	9.756
FEBRERO	19.785	7.600	27.385	----	7.917	7.917
MARZO	22.759	7.918	30.677	----	8.501	8.501
ABRIL	25.259	8.269	33.528	----	8.238	8.238
MAYO	19.628	6.184	25.812	----	4.059	4.059
JUNIO	21.964	5.103	27.067	----	3.775	3.775
JULIO	28.262	10.120	38.382	----	4.414	4.414
AGOSTO	34.450	16.059	50.509	----	5.546	5.546
SEPTIEMBRE	31.143	11.402	42.545	----	5.755	5.755
OCTUBRE	26.509	10.504	37.013	----	5.680	5.680
NOVIEMBRE	22.358	6.454	28.812	----	7.747	7.747
DICIEMBRE	23.210	6.452	29.662	----	9.167	9.167
TOTAL	298.141	105.785	403.896	----	80.505	80.505

- 66 -

AEROPUERTO DE LANZAROTEAÑO 1.974

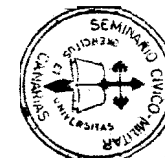
MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	260.801		260.801			
FEBRERO	221.843		221.849			
MARZO	230.837		250.837			
ABRIL	238.229		238.229			
MAYO	237.832		237.832			
JUNIO	220.681		220.681			
JULIO	230.799		230.799			
AGOSTO	232.434		232.434			
SEPTIEMBRE	228.285		228.285			
OCTUBRE	252.502		252.502			
NOVIEMBRE	257.583		257.583			
DICIEMBRE	272.530		272.530			
TOTAL	2.884.362		2.884.362			

AEROPUERTO DE LANZAROTEAÑO 1.975

A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	462	122	584	----	142	142
FEBRERO	418	110	528	----	106	106
MARZO	461	197	658	----	119	119
ABRIL	446	167	613	----	89	89
MAYO	472	160	632	----	88	88
JUNIO	456	140	596	----	72	72
JULIO	470	222	692	----	79	79
AGOSTO	470	256	726	----	73	73
SEPTIEMBRE	454	226	680	----	78	78
OCTUBRE	472	192	664	----	100	100
NOVIEMBRE	456	97	553	----	112	112
DICIEMBRE	456	99	555	----	143	143
TOTAL	5.493	1.988	7.481	----	1.201	1.201

AEROPUERTO DE LANZAROTEAÑO 1.975

MESES	PASAJEROS					
	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	23.981	9.085	33.066	----	11.464	11.464
FEBRERO	21.386	7.922	29.305	----	9.481	9.481
MARZO	28.049	11.709	39.758	----	11.602	11.602
ABRIL	24.430	8.393	32.823	----	7.909	7.909
MAYO	25.610	7.978	33.588	----	6.874	6.874
JUNIO	25.717	6.526	32.243	----	6.222	6.222
JULIO	34.928	10.128	49.056	----	7.436	7.436
AGOSTO	38.086	16.876	54.962	----	7.321	7.321
SEPTIEMBRE	35.685	12.807	48.492	----	7.037	7.037
OCTUBRE	30.655	11.066	41.721	----	8.949	8.949
NOVIEMBRE	24.313	7.352	31.665	----	9.065	9.065
DICIEMBRE	26.679	8.784	35.463	----	9.895	9.895
TOTAL	339.519	118.626	458.145	----	103.255	103.255

AEROPUERTO DE LANZAROTEAÑO 1.975

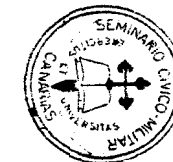
MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	273.147	-	273.147			
FEBRERO	213.997		213.997			
MARZO	231.846		231.846			
ABRIL	275.963		275.963			
MAYO	255.269		255.269			
JUNIO	298.546		298.546			
JULIO	313.712		313.712			
AGOSTO	302.521		302.521			
SEPTIEMBRE	276.395		276.395			
OCTUBRE	342.686		342.686			
NOVIEMBRE	307.280		307.280			
DICIEMBRE	354.304		354.304			
TOTAL	3.445.666		3.445.666			



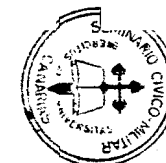
AEROPUERTO DE LANZAROTE

AÑO 1.976

A V I O N E S						
M E S E S	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	450	113	563	----	174	174
FEBRERO	422	99	521	----	87	87
MARZO	468	140	605	----	114	114
ABRIL	456	132	588	----	128	128
MAYO	472	94	566	----	86	86
JUNIO	454	95	549	----	81	81
JULIO	498	136	634	----	90	90
AGOSTO	530	108	638	----	91	91
SEPTIEMBRE	528	104	632	----	89	89
OCTUBRE	520	80	600	----	97	97
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE	478	112	590	----	139	139
TOTAL						

AEROPUERTO DE LANZAROTEAÑO 1.976

MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	26.831	10.083	36.914	----	12.687	12.687
FEBRERO	24.453	9.372	33.825	----	8.391	8.391
MARZO	28.148	12.929	41.077	----	10.057	10.057
ABRIL	31.130	11.040	42.170	----	11.052	11.052
MAYO	28.176	8.391	36.367	----	6.171	6.171
JUNIO	38.141	8.320	36.461	----	5.231	5.231
JULIO	39.686	11.077	50.763	----	6.975	6.975
AGOSTO	42.173	7.654	49.827	1.231	7.056	8.288
SEPTIEMBRE	40.857	7.826	48.683	----	6.630	6.630
OCTUBRE	35.966	5.948	41.914	----	9.360	9.360
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE	30.941	6.839	37.780	----	9.003	9.003
TOTAL						

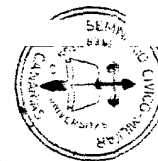


MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	322.201	20	322.221			
FEBRERO	313.076		313.076			
MARZO	361.747		361.747			
ABRIL	294.372		294.372			
MAYO	243.010		243.010			
JUNIO *	295.153		295.153			
JULIO	316.755		315.755			
AGOSTO	308.548		308.548			
SEPTIEMBRE	294.220		294.220			
OCTUBRE	341.561		341.561			
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE	401.770		401.770			
TOTAL						

AEROPUERTO DE LANZAROTEAÑO 1.977

A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	480	111	591	---	149	149
FEBRERO	440	102	542	---	122	122
MARZO	462	124	586	---	133	133
ABRIL	478	98	576	---	152	152
MAYO	530	78	608	---	86	86
JUNIO	504	67	571	---	69	69
JULIO	536	72	608	---	78	78
AGOSTO	602	75	677	---	77	77
SEPTIEMBRE	540	36	576	---	82	82
OCTUBRE	536	40	576	---	112	112
NOVIEMBRE	520	38	556	---	146	146
DICIEMBRE	576	50	626	---	194	194
TOTAL	6.240	891	7.095	---	1.400	1.400

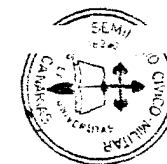
- 74 -



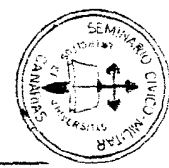
AEROPUERTO DE LANZAROTE

AÑO 1.977

PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	32.092	8.833	40.925	452	10.957	11.409
FEBRERO	29.685	8.375	38.060	---	9.393	9.393
MARZO	31.783	9.851	41.634	---	10.742	10.740
ABRIL	32.718	7.783	40.501	---	9.361	9.361
MAYO	33.939	5.536	39.475	---	6.893	6.893
JUNIO	34.180	5.075	39.255	---	5.699	5.699
JULIO	47.155	5.204	52.359	---	8.525	8.525
AGOSTO	49.037	4.354	53.391	---	6.527	6.527
SEPTIEMBRE	47.412	2.739	50.151	---	6.663	6.663
OCTUBRE	42.692	3.450	46.142	---	8.717	8.717
NOVIEMBRE	30.350	3.504	33.854	---	11.810	11.810
DICIEMBRE	35.353	3.704	39.057	---	14.405	14.405
TOTAL	446.396	68.408	514.804	452	109.692	109.692

AEROPUERTO DE LANZAROTEAÑO 1.977

MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	325.597		325.597			
FEBRERO	337.807		337.807			
MARZO	334.524		334.524			
ABRIL	311.993		311.993			
MAYO	397.681		397.681			
JUNIO	429.152		429.152			
JULIO	399.127		399.127			
AGOSTO	396.174		396.174			
SEPTIEMBRE	457.695		457.695			
OCTUBRE	483.419		483.419		542	542
NOVIEMBRE	471.951		471.951			
DICIEMBRE	534.112		534.112			
TOTAL	4.879.233		4.879.233		542	542

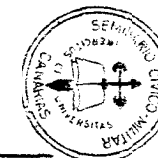


AEROPUERTO DE LANZAROTE

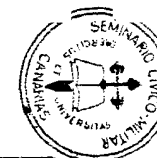
AÑO 1.978

A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	622	66	688	---	202	202
FEBRERO	592	42	634	---	157	157
MARZO	660	62	722	---	191	191
ABRIL	710	36	786	---	124	124
MAYO	736	32	768	---	94	94
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	950	28	978	---	118	118
SEPTIEMBRE	916	4	920	---	126	126
OCTUBRE	738	10	748	---	130	130
NOVIEMBRE	652	74	726	---	246	246
DICIEMBRE	642	83	725	---	277	277
TOTAL						

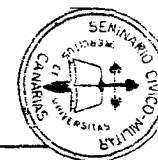
- 77 -



PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	35.791	4.933	40.724	---	19.601	19.601
FEBRERO	34.570	3.168	37.738	---	15.983	15.983
MARZO	41.703	4.643	46.346	---	18.774	18.774
ABRIL	38.492	2.874	41.366	---	10.815	10.815
MAYO	40.258	2.549	42.807	---	8.300	8.300
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	59.161	1.264	60.625	---	11.715	11.715
SEPTIEMBRE	58.306	22	58.328	---	11.922	11.922
OCTUBRE	49.104	570	49.674	---	12.546	12.546
NOVIEMBRE	35.018	5.255	40.273	---	24.187	24.187
DICIEMBRE	35.850	3.908	39.758	---	24.779	24.779
TOTAL						



MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	399.088		399.088			
FEBRERO	464.868		464.868			
MARZO	519.992		519.992			
ABRIL	472.703		472.703			
MAYO	553.933		533.933			
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	465.036		465.036			
SEPTIEMBRE	423.586		423.586			
OCTUBRE	488.011		488.011			
NOVIEMBRE	548.586		548.586			
DICIEMBRE	460.334		460.334			
TOTAL						



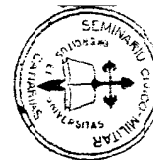
A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	556	97	653	---	248	248
FEBRERO	558	58	616	---	232	232
MARZO	668	49	717	---	251	251
ABRIL	758	77	835	---	243	243
MAYO						
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	1.053	105	1.157	---	117	117
SEPTIEMBRE						
OCTUBRE						
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE						
TOTAL						



AEROPUERTO DE LANZAROTE

AÑO 1.979

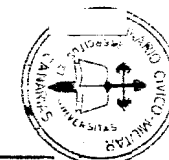
PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	33.101	5.487	38.588	---	27.280	27.820
FEBRERO	33.424	3.743	37.167	---	25.082	25.082
MARZO	34.290	4.826	44.116	---	28.837	28.837
ABRIL	40.537	3.531	44.068	---	25.119	25.119
MAYO						
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	62.028	6.544	68.572	---	14.350	14.350
SEPTIEMBRE						
OCTUBRE						
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE						
TOTAL						



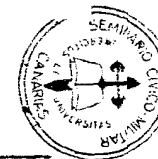
AEROPUERTO DE LANZAROTE

AÑO 1.979

MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	506.942		506.942			
FEBRERO	447.113		447.113			
MARZO	545.912		545.912			
ABRIL	499.949		499.949			
MAYO						
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	467.820		467.820			
SEPTIEMBRE						
OCTUBRE						
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE						
TOTAL						



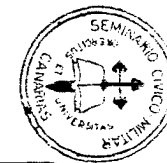
A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	358	32	390			
FEBRERO	328	30	358			
MARZO	372	30	402			
ABRIL	298	32	330			
MAYO	310	22	332			
JUNIO	300	20	320			
JULIO	322	24	346			
AGOSTO	346	20	366			
SEPTIEMBRE	334	20	354			
OCTUBRE	344	26	370			
NOVIEMBRE	298	26	324			
DICIEMBRE	284	33	317			
TOTAL	3.894	315	4.209			



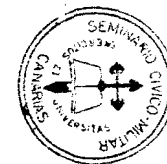
AEROPUERTO DE FUERTVENTURA

AÑO 1.972

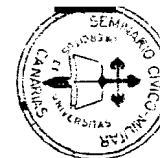
PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	7.958	1.244	9.262			
FEBRERO	7.063	1.137	8.200			
MARZO	8.276	982	9.258			
ABRIL	8.398	875	9.273			
MAYO	7.663	771	8.434			
JUNIO	7.886	861	8.747			
JULIO	10.717	1.059	11.776			
AGOSTO	12.058	987	13.045			
SEPTIEMBRE	11.465	981	12.446			
OCTUBRE	9.591	1.175	10.766			
NOVIEMBRE	8.302	1.492	9.794			
DICIEMBRE	8.469	1.245	9.714			
TOTAL	107.846	12.809	120.655			

AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA AÑO 1972

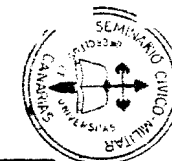
MERCANCIAS (Kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	75.288	---	75.288			
FEBRERO	111.470	278	111.748			
MARZO	120.287	170	120.457			
ABRIL	84.435	---	84.435			
MAYO	106.884	---	106.884			
JUNIO	99.703	---	99.703			
JULIO	85.168	---	85.168			
AGOSTO	89.294	---	89.294			
SEPTIEMBRE	82.148	---	82.148			
OCTUBRE	91.141	---	91.141			
NOVIEMBRE	108.816	---	108.816			
DICIEMBRE	110.833	2.210	110.833			
TOTAL	1.165.467	2.658	1.168.125			

AEROPUERTO DE FUERTEVENTURAAÑO 1.973

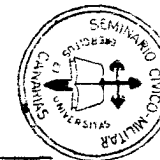
A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	298	26	324			
FEBRERO	298	10	270			
MARZO	298	22	320			
ABRIL	300	18	318			
MAYO	309	15	324			
JUNIO	300	16	316			
JULIO	370	14	384			
AGOSTO	372	14	386			
SEPTIEMBRE	358	10	368			
OCTUBRE	372	22	394			
NOVIEMBRE	266	8	274		4	4
DICIEMBRE	264	4	268		28	28
TOTAL	3.707	178	3.946		32	32

AEROPUERTO DE PUERTO RICOAÑO 1.973

PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	9.820	1.395	11.215			
FEBRERO	8.285	873	9.158			
MARZO	9.473	1.404	10.877			
ABRIL	9.680	1.220	10.900			
MAYO	9.246	923	10.169			
JUNIO	9.141	1.177	10.318			
JULIO	12.866	1.048	13.914			
AGOSTO	12.967	947	13.914			
SEPTIEMBRE	13.551	707	14.258			
OCTUBRE	12.337	1.449	13.786			
NOVIEMBRE	10.128	541	10.669		421	421
DICIEMBRE	10.577	100	10.677		1.503	1.503
TOTAL	128.071	11.788	139.858		1.924	1.924

AEROPUERTO DE FUERTEVENTURAAÑO 1.973

MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	115.777	539	116.316			
FEBRERO	94.445	---	94.445			
MARZO	113.581	10.165	123.746			
ABRIL	97.154	555	97.689			
MAYO	111.941	5.788	117.729			
JUNIO	99.288	---	99.288			
JULIO	106.690	---	106.690			
AGOSTO	111.711	---	111.711			
SEPTIEMBRE	102.191	---	102.191			
OCTUBRE	111.992	748	112.740			
NOVIEMBRE	140.039	---	140.039			
DICIEMBRE	129.916	---	129.916			
TOTAL	1.334.705	17.795	1.352.500			



AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA

AÑO 1.974

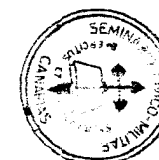
A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	253	4	257		24	24
FEBRERO	248	2	250		12	12
MARZO	174	1	275		11	11
ABRIL	234	6	240		20	20
MAYO	248	2	250		8	8
JUNIO	240		240		8	8
JULIO	248	2	250		10	10
AGOSTO	248		248		8	8
SEPTIEMBRE	240		240		10	10
OCTUBRE	246	2	248		8	8
NOVIEMBRE	266		266		16	16
DICIEMBRE	260	72	332		32	32
TOTAL	3.005	91	3.096			

AEROPUERTO DE FUERTEVENTURAAÑO 1.974

PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	10.787	130	10.917		1.838	1.838
FEBRERO	9.777	92	9.869		1.273	1.273
MARZO	10.775	119	10.894		1.355	1.355
ABRIL	12.710	273	12.983		1.337	1.337
MAYO	10.823	82	10.905		503	503
JUNIO	11.007		11.007		497	497
JULIO	13.541	34	13.580		850	850
AGOSTO	15.608		15.608		914	914
SEPTIEMBRE	14.559		14.559		1.159	1.159
OCTUBRE	11.869	123	11.992		954	954
NOVIEMBRE	10.096		10.096		1.450	1.450
DICIEMBRE	11.189	208	11.397		2.399	2.399
TOTAL	142.741	1.066	143.807		14.535	14.535



MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	136.287		136.287			
FEBRERO	129.423		129.423			
MARZO	141.062		141.062			
ABRIL	150.164	2.597	152.761			
MAYO	186.148		186.148			
JUNIO	163.502		163.502			
JULIO	188.446		188.446			
AGOSTO	166.087		166.087			
SEPTIEMBRE	150.856		150.856			
OCTUBRE	165.060	818	165.878			
NOVIEMBRE	149.652		149.652			
DICIEMBRE	177.278	4.332	181.610			
TOTAL	1.903.965	7.747	1.911.712			



AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA

AÑO 1.975

A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	258	61	319		28	28
FEBRERO	248	28	276		29	29
MARZO	274	44	318		32	32
ABRIL	264	22	286		26	26
MAYO	274	54	328		24	24
JUNIO	266	50	316		30	30
JULIO	274	50	324		24	24
AGOSTO	258	36	294		24	24
SEPTIEMBRE	266	24	290		30	30
OCTUBRE	276	19	295		31	31
NOVIEMBRE	266	40	306		32	32
DICIEMBRE	256	52	308		50	50
TOTAL	3.180	480	3.660		360	360

AEROPUERTO DE FUERTEVENTURAAÑO 1.975

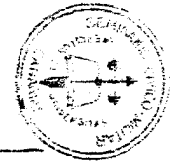
PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	10.339	449	10.788		2.503	2.503
FEBRERO	8.895	140	9.035		2.490	2.490
MARZO	12.364	157	12.551		3.344	3.344
ABRIL	10.547	75	10.622		2.376	2.376
MAYO	10.470	164	10.634		1.965	1.965
JUÑO	11.067	214	11.281		2.512	2.512
JULIO	14.880	231	15.111		2.577	2.577
AGOSTO	15.698	144	15.842		2.445	2.445
SEPTIEMBRE	15.196	87	15.285		2.850	2.850
OCTUBRE	12.212	69	12.281		3.250	3.250
NOVIEMBRE	11.029	91	11.120		3.321	3.321
DICIEMBRE	13.252	264	13.516		4.202	4.202
TOTAL	145.942	2.115	148.064		33.845	33.845



AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA

AÑO 1.975

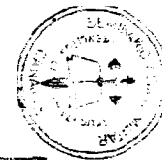
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	171.396	1.451	172.847			
FEBRERO	142.857		142.857			
MARZO	152.917		152.917			
ABRIL	178.324		178.324			
MAYO	174.033		174.033			
JUNIO	185.681		185.681			
JULIO	222.900		222.900			
AGOSTO	236.269	1.200	237.469			
SEPTIEMBRE	189.834		189.834			
OCTUBRE	213.068		213.068			
NOVIEMBRE	204.700		204.700			
DICIEMBRE	268.679		268.679			
TOTAL	2.340.658		2.340.658			



AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA

AÑO 1990

A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	250	60	310		46	46
FEBRERO	236	16	252		42	42
MARZO	270	8	278		54	54
ABRIL	304	16	320		42	42
MAYO	316	4	320		36	36
JUNIO	312	32	344		30	30
JULIO	318	22	340		32	32
AGOSTO	308	4	312		32	32
SEPTIEMBRE	308	22	330		30	30
OCTUBRE	290	38	328		28	28
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE	208	96	304		84	84
TOTAL						

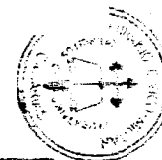


AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA

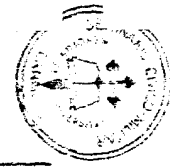
AÑO 1.976

PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	12.824	185	13.007		4.265	4.265
FEBRERO	10.455	26	10.481		3.608	3.608
MARZO	12.612	123	12.735		4.982	4.982
ABRIL	14.464	67	14.531		4.350	4.350
MAYO	12.481	10	12.491		3.145	3.145
JUNIO	12.689	14	12.703		1.963	1.963
JULIO	15.921		15.921		2.530	2.530
AGOSTO	16.489	5	16.494		3.796	3.796
SEPTIEMBRE	16.858	102	16.960		2.566	2.566
OCTUBRE	15.002	108	15.110		3.408	3.408
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE	15.289	27	15.316		5.299	5.299
TOTAL						

90



MERCANCIAS (KGS.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	242.685		242.685			
FEBRERO	220.010		220.010			
MARZO	254.900		254.900			
ABRIL	241.040		242.040			
MAYO	236.567		236.567			
JUNIO	268.805		268.805			
JULIO	322.837		322.837			
AGOSTO	302.272		302.272			
SEPTIEMBRE	282.924		282.924			
OCTUBRE	286.966		286.966			
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE	365.785	19350	367.135			
TOTAL						



AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA

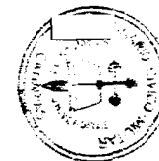
AÑO 1.977

A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	292		292		90	90
FEBRERO	272	6	278		76	76
MARZO	278	34	312		87	87
ABRIL	296	16	312		106	106
MAYO	322	54	376		86	86
JUNIO	320	6	326		80	80
JULIO	326	16	342		86	86
AGOSTO	326	12	333		94	94
SEPTIEMBRE	312	2	314		77	77
OCTUBRE	326	58	334		97	97
NOVIEMBRE	270	8	278		94	94
DICIEMBRE	308	11	319		125	125
TOTAL	3.648	223	3.871		1.098	1.098

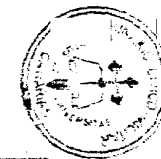
- 86 -

AEROPUERTO DE RIEYVENTURAAÑO 1 977

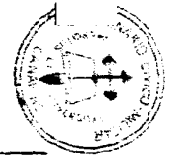
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	13.518		13.518		7.677	7.677
FEBRERO	11.692	8	11.700		6.139	6.139
MARZO	13.141	2	13.143		7.031	7.031
ABRIL	13.843	246	14.089		6.767	6.767
MAYO	13.578	8	13.586		6.442	6.442
JUNIO	13.215	32	13.245		5.455	5.455
JULIO	18.993	158	19.151		5.871	5.871
AGOSTO	19.965	62	20.030		6.952	6.952
SEPTIEMBRE	19.044	8	19.052		6.018	6.018
OCTUBRE	17.018		17.018		7.806	7.806
NOVIEMBRE	13.069	317	13.356		7.378	7.378
DICIEMBRE	15.435	28	15.461		8.250	8.250
TOTAL	182.110	869	182.979		81.786	81.786



MERCANCIAS (Kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	329.671		329.671			
FEBRERO	315.537		315.537			
MARZO	352.793		352.793			
ABRIL	323.483		323.483			
MAYO	351.480		351.480			
JUNIO	380.981		380.981			
JULIO	398.142	5.593	403.735			
AGOSTO	385.965		385.965			
SEPTIEMBRE	368.404		368.404			
OCTUBRE	361.355		361.355			
NOVIEMBRE	348.925	5.789	354.714			
DICIEMBRE	416.903	5.504	422.407			
TOTAL	4.340.639	16.886	4.357.525			



A V I O N E S						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	292	6	298		114	114
FEBRERO	292	38	330		72	72
MARZO	330	20	350		104	104
ABRIL	312	11	323		72	72
MAYO	330	5	335		62	62
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	340	14	404		82	82
SEPTIEMBRE	382	14	396		76	76
OCTUBRE	326	2	329		74	74
NOVIEMBRE	380	6	386		104	104
DICIEMBRE	366	30	396		130	130
TOTAL						



PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	15.095	67	15.162		10.656	10.656
FEBRERO	15.818	15	15.833		7.912	7.912
MARZO	16.483	166	16.649		10.351	10.351
ABRIL	16.171	79	16.250		9.263	9.263
MAYO	17.413	6	17.414		6.961	6.961
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	24.202	116	24.318		10.023	10.023
SEPTIEMBRE	24.290	503	24.793		9.194	9.194
OCTUBRE	20.513	8	20.521		8.988	8.988
NOVIEMBRE	18.772	17	18.789		10.291	10.291
DICIEMBRE	18.665	215	18.880		11.464	11.464
TOTAL						

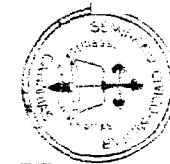


AEROPUERTO DE PUERTO RICO

AÑO 1978

MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	372.634		372.634			
FEBRERO	376.068		376.068			
MARZO	465.628	1.500	467.128			
ABRIL	478.366		478.366			
MAYO	494.086		494.086			
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	475.929	400	475.329			
SEPTIEMBRE	408.089	6.639	414.728			
OCTUBRE	438.056		438.056			
NOVIEMBRE	450.882	5.505	456.387			
DICIEMBRE	445.399	5.421	450.800			
TOTAL						

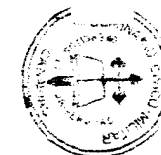
- 103 -



AEROPUERTO DE PUERTO DE LA CRUZ

AÑO 1979

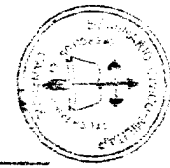
A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	366	56	422		111	111
FEBRERO	328	2	330		83	83
MARZO	392		392		98	98
ABRIL	574	30	404		116	116
MAYO						
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	418	16	434		58	58
SEPTIEMBRE						
OCTUBRE						
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE						
TOTAL						

AEROPUERTO DE FUERTEVENTURAAÑO 1.979

PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	16.768	31	16.799		10.359	10.359
FEBRERO	15.002		15.002		8.807	8.807
MARZO	17.652		17.652		10.298	10.298
ABRIL	18.892	377	19.269		12.094	12.094
MAYO						
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	25.311	168	25.479		7.483	7.485
SEPTIEMBRE						
OCTUBRE						
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE						
TOTAL						

AEROPUERTO DE FUENTEVENTURAAÑO 1.979

MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	448.297		448.297		27.105	27.105
FEBRERO	387.060		387.060		28.080	28.080
MARZO	524.387		524.387			
ABRIL	530.537	500	531.037			
MAYO						
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	516.007		516.007			
SEPTIEMBRE						
OCTUBRE						
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE						
TOTAL						



AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)

AÑO 1.972

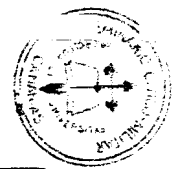
A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.854	282	2.136	24	1.020	1.044
FEBRERO	1.723	240	1.963	24	859	863
MARZO	1.953	270	2.223	24	909	953
ABRIL	2.038	191	2.229	26	673	699
MAYO	2.048	108	2.156	8	358	366
JUNIO	1.932	134	2.066	8	338	346
JULIO	2.038	178	2.216	10	388	398
AGOSTO	2.038	204	2.242	8	360	368
SEPTIEMBRE	1.958	165	2.123	8	372	380
OCTUBRE	1.980	156	2.136	11	511	522
NOVIEMBRE	2.056	165	2.221	45	716	761
DICIEMBRE	2.030	187	2.217	62	976	1.038
TOTAL	23.648	2.280	25.928	258	7.460	7.718



AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)

AÑO 1.972

PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	65.305	11.898	77.203	6.500	97.177	103.677
FEBRERO	62.985	10.312	73.297	5.379	89.811	95.190
MARZO	72.875	11.489	84.364	6.911	81.940	88.851
ABRIL	75.030	8.615	83.645	5.328	59.022	64.350
MAYO	72.112	7.059	79.171	2.594	31.200	33.794
JUNIO	71.023	7.307	78.330	2.444	31.950	34.394
JULIO	89.029	12.736	101.765	3.993	38.080	42.073
AGOSTO	93.231	15.279	108.510	3.954	39.060	43.014
SEPTIEMBRE	93.632	13.544	107.176	4.191	40.956	45.147
OCTUBRE	82.517	11.033	93.550	4.316	53.188	57.504
NOVIEMBRE	69.865	8.441	78.306	4.130	32.309	36.439
DICIEMBRE	71.433	7.437	78.870	3.072	31.318	34.390
TOTAL	935.036	124.177	1.059.213	56.477	511.070	567.547

AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)AÑO 1.972

MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	689.671	----	689.671	65.718	611.963	677.681
FEBRERO	760.634	1.182	761.816	51.046	879.406	930.452
MARZO	871.551	11.092	892.643	62.683	1.459.657	1.522.340
ABRIL	746.959	2.665	749.624	87.861	518.669	576.530
MAYO	691.744	3.000	694.744	50.926	751	151.677
JUNIO	644.842	---	644.842	26.163	4	26.187
JULIO	660.771	---	660.771	18.233	127.563	45.796
AGOSTO	599.380	10.002	609.382	18.565	41.007	59.572
SEPTIEMBRE	646.958	32.135	679.093	28.233	350	28.583
OCTUBRE	769.821	---	769.821	45.257	24.490	69.747
NOVIEMBRE	771.124	31.139	802.263	66.395	20.942	87.340
DICIEMBRE	944.597	2.983	947.580	117.785	349.327	467.112
TOTAL	8.798.052	94.198	8.892.250	608.868	3.934.129	4.542.997



AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)

AÑO 1977

A V I O N E S						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	2.056	230	2.286	50	1.071	1.121
FEBRERO	1.827	162	1.989	53	846	899
MARZO	2.023	184	2.207	40	797	837
ABRIL	2.038	305	2.343	28	703	731
MAYO	2.078	182	2.260	8	374	382
JUNIO	2.056	193	2.249	8	323	331
JULIO	2.136	290	2.426	10	358	368
AGOSTO	2.016	303	2.319	8	337	345
SEPTIEMBRE	2.041	219	2.260	10	330	340
OCTUBRE	2.104	177	2.281	8	473	481
NOVIEMBRE	1.639	177	1.816	36	596	632
DICIEMBRE	1.663	307	1.970	40	838	878
TOTAL	23.677	2.729	26.406	307	7.086	7.393

- 110 -

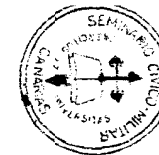
AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)AÑO 1.973

PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	77.669	7.668	85.337	6.077	93.488	99.565
FEBRERO	70.231	8.823	79.054	5.065	77.916	83.021
MARZO	79.059	9.829	88.888	4.048	82.919	86.967
ABRIL	85.346	17.523	102.869	5.555	67.009	72.564
MAYO	79.482	8.836	88.318	2.801	32.950	35.751
JUNIO	81.687	10.086	91.773	2.465	29.870	32.335
JULIO	100.140	18.422	118.562	3.994	37.136	41.130
AGOSTO	105.135	22.510	127.645	3.412	39.331	42.743
SEPTIEMBRE	101.015	15.374	116.389	3.297	37.376	40.673
OCTUBRE	91.007	12.507	103.514	3.447	48.397	51.844
NOVIEMBRE	76.721	9.996	86.722	3.991	69.801	73.792
DICIEMBRE	89.398	12.649	102.047	5.949	81.048	86.994
TOTAL	1.035.895	154.223	1.190.118	50.101	697.278	747.379

- III -

AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)AÑO 1.973

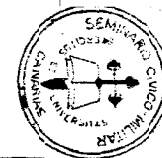
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	848.570	1.663	850.052	169.053	1.857.398	2.026.451
FEBRERO	923.244	----	923.244	146.456	1.435.037	1.585.493
MARZO	973.530	500	974.030	47.800	588.264	631.064
ABRIL	790.804	2.696	793.500	59.377	253.730	313.107
MAYO	832.212	575	832.787	41.757	3.067	44.824
JUNIO	788.527	----	788.527	32.110	11.507	43.619
JULIO	737.053	----	737.053	40.243	1.758	42.001
AGOSTO	672.961	111.516	784.477	26.860	24.419	51.279
SEPTIEMBRE	704.479	2.788	707.267	37.599	382	37.981
OCTUBRE	961.462	----	961.462	49.514	4.071	53.385
NOVIEMBRE	1.006.135	2.000	1.008.135	48.420	409	48.829
DICIEMBRE	1.092.450	2.287	1.094.737	71.496	263.281	334.777
TOTAL	10.331.227	124.024	10.455.251	770.465	4.442.125	5.212.610

AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)AÑO 1.974

A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.644	293	1.937	40	893	933
FEBRERO	1.494	193	1.687	38	669	707
MARZO	1.547	226	1.783	49	772	821
ABRIL	1.865	271	2.136	32	606	638
MAYO	1.886	225	2.111	18	353	371
JUNIO	1.807	206	2.013	18	323	341
JULIO	1.867	304	2.171	18	361	379
AGOSTO	1.914	392	2.306	18	433	451
SEPTIEMBRE	1.861	302	2.163	18	408	426
OCTUBRE	1.910	269	2.179	16	489	505
NOVIEMBRE	1.817	218	2.035	44	669	713
DICIEMBRE	1.757	335	2.092	48	846	894
TOTAL	21.369	3.244	24.613	357	6.822	7.179

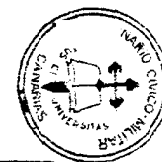
AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)AÑO 1.974

PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	84.431	12.922	97.353	5.516	97.189	102.705
FEBRERO	75.797	10.664	86.461	4.728	79.211	83.939
MARZO	79.622	11.271	91.093	5.555	89.337	94.910
ABRIL	91.143	12.891	104.134	4.702	67.367	69.069
MAYO	76.732	10.646	87.398	3.322	26.835	30.337
JUNIO	80.160	9.919	90.079	3.361	24.650	28.092
JULIO	97.391	18.094	115.685	4.436	54.666	63.102
AGOSTO	110.856	26.576	137.431	3.652	23.776	27.991
SEPTIEMBRE	111.473	19.681	131.155	4.571	24.526	29.097
OCTUBRE	92.179	15.493	107.672	5.939	51.045	59.984
NOVIEMBRE	82.372	9.287	91.659	5.228	81.232	86.460
DICIEMBRE	91.139	11.209	102.348	6.008	93.318	99.326
TOTAL	1.073.814	168.654	1.242.468	61.019	763.032	824.051

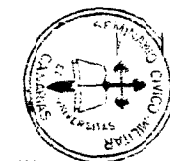
AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)AÑO 1.974

MERCANCIAS (Kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.061.286	1.140	1.062.426	68.483	596.042	664.525
FEBRERO	963.390	1.577	964.967	75.809	608.293	684.102
MARZO	1.058.440	2.840	1.061.280	113.420	569.814	683.234
ABRIL	974.009	720	974.729	57.293	209.520	266.816
MAYO	962.254	2.880	965.134	38.321	700	39.021
JUNIO	927.833	1.500	929.333	34.870	25.402	60.272
JULIO	969.105	937	970.042	27.216	869	28.085
AGOSTO	834.978	230	835.201	24.975	-----	24.975
SEPTIEMBRE	948.905	-----	948.905	29.329	1.127	30.456
OCTUBRE	1.127.976	-----	1.127.976	23.794	740	24.534
NOVIEMBRE	1.009.135	4.916	1.014.051	72.741	26.892	99.633
DICIEMBRE	1.110.612	4.427	1.115.039	104.729	302.211	406.940
TOTAL	11.947.923	21.167	11.969.090	670.980	2.341.613	3.012.593

- 115 -



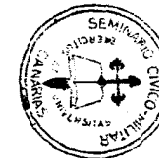
A V I O N E S						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.714	275	1.989	44	987	1.031
FEBRERO	1.587	222	1.809	40	817	857
MARZO	1.773	334	2.107	52	957	1.009
ABRIL	1.742	210	1.952	24	576	600
MAYO	1.854	240	2.094	8	482	490
JUNIO	1.798	272	2.070	10	428	438
JULIO	1.936	428	2.364	8	506	514
AGOSTO	1.940	516	2.456	10	518	528
SEPTIEMBRE	1.882	417	2.299	8	533	541
OCTUBRE	1.924	368	2.292	10	598	608
NOVIEMBRE	1.850	313	2.163	56	833	889
DICIEMBRE	1.852	373	2.225	49	984	1.033
TOTAL	21.852	3.968	25.820	319	8.219	8.538



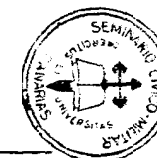
PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	87.196	10.622	97.818	6.868	117.926	124.794
FEBRERO	84.547	12.123	96.670	6.200	102.632	108.832
MARZO	100.814	20.323	121.137	8.884	114.448	123.332
ABRIL	84.615	12.107	96.722	5.782	65.999	71.781
MAYO	88.256	13.122	101.378	3.829	53.997	57.826
JUNIO	88.335	15.544	103.879	3.885	48.400	52.285
JULIO	111.396	24.535	135.931	5.395	60.121	65.516
AGOSTO	118.853	35.956	154.805	3.687	66.227	71.914
SEPTIEMBRE	111.798	29.127	140.925	4.952	63.841	68.793
OCTUBRE	92.668	22.199	114.867	4.790	70.358	75.148
NOVIEMBRE	81.064	15.474	96.538	5.906	97.471	103.377
DICIEMBRE	100.309	16.836	117.145	5.884	102.384	108.268
TOTAL	1.148.851	227.968	1.377.819	68.062	963.804	1.031.866



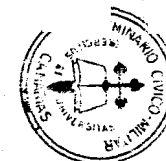
MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	971.540	-----	971.540	109.866	705.580	815.446
FEBRERO	1.006.038	-----	1.006.038	102.093	961.876	1.063.969
MARZO	1.053.089	12.342	1.065.431	145.747	1.725.094	1.870.841
ABRIL	1.178.982	-----	1.178.982	40.137	95.293	135.430
MAYO	1.037.985	760	1.038.745	28.808	-----	28.808
JUNIO	1.155.504	-----	1.155.504	25.618	142	25.760
JULIO	1.050.334	400	1.050.734	23.499	270	23.769
AGOSTO	939.795	1.350	941.145	20.891	40.778	61.669
SEPTIEMBRE	967.352	-----	967.352	27.708	8.872	36.580
OCTUBRE	1.273.308	-----	1.273.308	22.099	21.500	47.599
NOVIEMBRE	1.166.208	-----	1.166.208	77.979	72.073	150.052
DICIEMBRE	1.208.364	300	1.208.664	86.153	384.505	470.658
TOTAL	13.008.499	1.512	13.023.651	4.019.983	710.598	4.730.581

AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)AÑO 1.976

A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.880	315	2.195	57	1.100	1.163
FEBRERO	1.715	236	2.001	52	953	1.005
MARZO	1.920	327	2.247	53	1.000	1.053
ABRIL	1.805	399	2.204	46	916	962
MAYO	1.836	273	2.109	26	627	653
JUNIO	1.750	303	2.053	24	590	614
JULIO	1.903	469	2.372	19	735	754
AGOSTO	1.938	634	2.572	42	710	752
SEPTIEMBRE	1.866	424	2.290	16	642	658
OCTUBRE	1.839	343	2.182	18	772	790
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE	1.853	345	2.198	58	1.154	1.222
TOTAL						

AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)AÑO 1.976

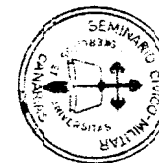
PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	93.584	14.221	107.805	6.876	139.971	176.847
FEBRERO	87.119	13.891	101.010	7.097	126.852	133.949
MARZO	96.361	19.156	115.517	7.536	131.639	139.175
ABRIL	105.450	23.698	129.148	8.024	115.690	123.714
MAYO	92.725	16.302	109.027	3.943	74.133	78.076
JUNIO	93.238	19.195	111.433	3.198	18.882	72.080
JULIO	116.262	31.298	147.560	5.147	87.953	93.100
AGOSTO	128.762	48.807	177.569	9.174	91.604	100.778
SEPTIEMBRE	122.111	29.806	151.917	5.016	83.008	88.024
OCTUBRE	104.447	23.066	127.513	5.582	93.736	93.318
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE	103.395	18.370	121.765	6.188	116.354	122.542
TOTAL						



MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.056.988	200	1.057.188	71.048	611.195	682.243
FEBRERO	1.126.370	164	1.126.734	95.197	711.816	807.012
MARZO	1.067.311	-----	1.067.311	80.541	811.283	891.824
ABRIL	1.100.883	-----	1.100.883	49.588	222.446	272.034
MAYO	1.061.715	-----	1.061.715	32.350	418	32.768
JUNIO	1.112.003	-----	1.112.003	16.859	615	17.474
JULIO	1.057.362	-----	1.057.362	17.576	1.778	19.354
AGOSTO	909.671	-----	909.671	24.854	4.312	29.166
SEPTIEMBRE	1.030.346	-----	1.030.346	19.707	473	20.180
OCTUBRE	1.245.861	-----	1.254.861	41.589	3.998	45.587
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE	1.425.641	2.200	1.427.841	102.864	740.752	843.516
TOTAL						

AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)AÑO 1.977

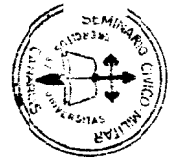
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.851	347	2.198	64	1.180	1.244
FEBRERO	1.718	287	2.005	56	1.061	1.117
MARZO	1.741	321	2.062	53	1.061	1.114
ABRIL	1.710	296	2.006	33	883	916
MAYO	1.902	302	2.204	28	754	782
JUNIO	1.870	287	2.157	26	619	645
JULIO	2.040	493	2.533	26	741	767
AGOSTO	2.084	561	2.745	28	721	749
SEPTIEMBRE	1.992	478	2.470	24	712	731
OCTUBRE	1.963	391	2.354	28	898	926
NOVIEMBRE	1.819	250	2.069	44	1.071	1.115
DICIEMBRE	2.044	238	2.282	54	1.196	1.250
TOTAL	22.734	4.351	27.085	464	10.897	11.361



AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)

AÑO 1.977

PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	101.916	19.455	121.371	8.557	152.874	161.431
FEBRERO	93.783	16.594	110.377	7.797	136.533	144.380
MARZO	93.310	18.137	111.447	6.819	130.208	137.027
ABRIL	90.201	18.331	108.532	5.803	90.571	105.374
MAYO	96.465	17.298	113.763	5.478	78.297	83.775
JUNIO	99.301	17.124	116.425	4.012	68.085	72.100
JULIO	134.263	31.432	165.695	5.476	89.702	95.178
AGOSTO	146.816	49.950	196.766	8.248	90.409	98.657
SEPTIEMBRE	137.307	34.733	172.040	5.762	89.208	94.970
OCTUBRE	117.442	25.773	143.215	6.716	108.160	114.876
NOVIEMBRE	90.259	14.098	104.357	5.232	126.881	132.113
DICIEMBRE	109.508	12.971	122.479	5.584	134.353	139.937
TOTAL	1.310.561	275.886	1.586.447	75.484	1.304.334	1.375.818



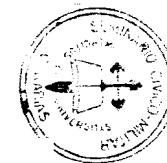
MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.234.186	----	1.234.186	133.210	976.046	1.109.256
FEBRERO	1.341.459	----	1.341.459	125.332	940.638	1.065.971
MARZO	1.251.629	150	1.251.779	125.886	1.061.972	1.187.858
ABRIL	1.094.118	159	1.094.277	75.850	94.557	170.407
MAYO	1.342.166	557	1.342.723	74.637	20.482	95.119
JUNIO	1.180.413	----	1.180.413	46.405	17.455	63.860
JULIO	1.083.036	215	1.083.251	27.589	274	27.863
AGOSTO	1.073.286	----	1.073.286	22.931	-----	22.931
SEPTIEMBRE	1.284.287	2.280	1.286.567	19.097	970	20.067
OCTUBRE	1.579.330	1.235	1.580.565	39.998	6.856	46.854
NOVIEMBRE	1.512.072	683	1.512.755	122.885	71.055	193.940
DICIEMBRE	1.638.080	----	1.638.080	116.236	467.969	584.205
TOTAL	15.619.341	5.279	15.619.341			



AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)

AÑO 1.978

A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	2.096	263	2.359	54	1.303	1.357
FEBRERO	1.899	190	2.089	89	1.110	1.199
MARZO	2.212	305	2.517	62	1.255	1.317
ABRIL	2.216	227	2.443	50	948	998
MAYO	2.353	236	2.589	43	704	747
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	2.649	397	3.046	42	770	812
SEPTIEMBRE	2.557	301	2.858	41	697	738
OCTUBRE	2.366	260	2.626	38	940	978
NOVIEMBRE	1.947	115	2.060	--	1.229	1.229
DICIEMBRE	1.904	173	2.076	--	1.386	1.386
TOTAL						

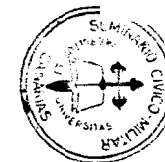


AEROPUERTO DE TENLITA (DOME)

PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	109.125	13.668	122.753	8.009	166.375	174.384
FEBRERO	97.733	10.054	107.787	7.961	144.256	152.217
MARZO	125.765	18.441	144.201	8.525	177.200	185.726
ABRIL	113.279	12.120	125.399	8.838	108.941	117.779
MAYO	119.441	13.069	132.480	7.377	99.126	106.503
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	169.074	38.849	202.923	8.622	103.878	112.500
SEPTIEMBRE	164.634	22.822	187.456	7.750	89.684	97.434
OCTUBRE	137.382	18.992	156.374	8.306	116.734	125.040
NOVIEMBRE	92.353	4.483	96.836	87	156.184	156.271
DICIEMBRE	93.502	3.682	97.184	---	160.656	160.656
TOTAL						

AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)AÑO 1.978

MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.380.442	1.200	1.381.642	125.442	681.436	806.878
FEBRERO	1.468.356	-----	1.468.356	163.627	798.416	962.043
MARZO	1.708.549	-----	1.708.549	178.540	1.153.088	1.331.628
ABRIL	1.903.807	-----	1.903.807	101.465	554.835	656.300
MAYO	2.171.525	-----	2.171.525	46.620	93.572	140.192
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	1.474.032	-----	1.474.032	11.964	-----	11.964
SEPTIEMBRE	1.535.386	-----	1.505.386	17.662	-----	17.662
OCTUBRE	1.800.109	-----	1.800.109	24.944	-----	24.944
NOVIEMBRE	1.689.351	10.062	1.699.413	434	1174	608
DICIEMBRE	1.547.886	21.419	1.569.305	-----	275.936	275.936
TOTAL						

AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)AÑO 1.979

A V I O N E S						
MESES	N A C I O N A L			I N T E R N A C I O N A L		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.590	113	1.703	--	1.445	1.445
FEBRERO	1.615	115	1.730	--	1.334	1.334
MARZO	1.954	118	2.072	--	1.520	1.520
ABRIL	1.228	236	1.464	--	1.324	1.324
MAYO						
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	1.646	227	1.873	--	753	753
SEPTIEMBRE						
OCTUBRE						
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE						
TOTAL						

AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)AÑO 1.979

PASAJEROS						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	79.102	3.067	82.169	--	177.959	177.959
FEBRERO	73.322	3.311	82.633	11	166.695	166.706
MARZO	96.974	4.321	101.295	--	191.780	191.780
ABRIL	43.898	10.677	54.575	--	144.891	144.891
MAYO						
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	61.624	16.787	78.411	--	101.725	101.725
SEPTIEMBRE						
OCTUBRE						
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE						
TOTAL						



AEROPUERTO DE TENERIFE (NORTE)

AÑO 1.979

MERCANCIAS (kgs.)						
MESES	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL
ENERO	1.415.822	436	1.416.258	--	581.121	581.121
FEBRERO	1.329.692	---	1.329.692	173	606.755	606.755
MARZO	1.783.711	---	1.783.711	--	732.046	732.046
ABRIL	891.635	---	891.635	--	574.414	574.414
MAYO						
JUNIO						
JULIO						
AGOSTO	801.641	---	801.641	--	-----	-----
SEPTIEMBRE						
OCTUBRE						
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE						
TOTAL						



SEMINARIO CIVICO-MILITAR DE CANARIAS

CICLO I

ESTUDIO

La Economía para la Defensa en el ámbito del Archipiélago Canario

SEPTIMA PONENCIA

T E M A : "LA PRESENCIA MILITAR Y SU REPERCUSION EN LA ECONOMIA DEL ARCHIPIELAGO"



SEMINARIO CIVICO-MILITAR DE CANARIAS

SEPTIMA PONENCIA

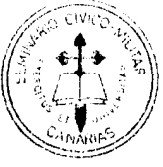
LA PRESENCIA MILITAR Y SU REPERCUSION EN LA

ECONOMIA DEL ARCHIPIELAGO



I N D I C E

0. INTRODUCCION
1. IMPORTANCIA GEO-ESTRATEGICA DEL ARCHIPIELAGO
2. PRESENCIA MILITAR
3. UNIDADES DE LAS FF.AA.
 - 3,1. Ejército de Tierra.
 - 3,2. Armada.
 - 3,3. Ejército del Aire.
4. REPERCUSION ECONOMICA DIRECTA
 - 4,1. Aspectos Generales de Economía y Defensa.
 - 4,2. Participación de las FF.AA. en los Presupuestos Generales del Estado.
 - 4,3. Presupuesto de Defensa en Canarias.
5. REPERCUSION ECONOMICA INDIRECTA
 - 5,1. Repercusiones no cuantificables.
 - 5,2. Formación de Personal.
 - 5,3. Elevación de la técnica y estímulo de la industria.
 - 5,4. Colaboración con Organismos Civiles.
 - 5,5. La Seguridad.
6. ANEXOS
7. BIBLIOGRAFIA



I N T R O D U C C I O N



I N T R O D U C C I O N

0,1.- EL SEMINARIO CIVICO MILITAR.-

La finalidad de este Seminario que se inició en Canarias, bajo los auspicios del CESEDEN a través del Instituto Español de Estudios Estratégicos, es la de formar y difundir la conciencia de Defensa Nacional.

En este primer ciclo anual, se han difundido mediante conferencias, los aspectos básicos de la Defensa y mediante los trabajos desarrollados y expuestos por las diversas Ponencias, se han analizado aspectos económicos, industriales y defensivos en el ámbito del Archipiélago Canario, contribuyendo todo ello, a un mejor conocimiento de los problemas de la Defensa y al establecimiento de una colaboración entre las Fuerzas Armadas y la sociedad, porque, tal como señalaba el Ministro de Defensa en la conferencia inaugural del ciclo, "La Defensa Nacional no es sólo cosa de militares, sino que nos concierne a todos los españoles, a todos nosotros."

0,2.- ENFOQUE DEL TRABAJO.-

A esta ponencia le ha correspondido el estudio del tema "LA PRESENCIA MILITAR Y SU REPERCUSION EN LA ECONOMIA DEL ARCHIPIELAGO".

Este tema distingue en su enunciado, dos aspectos perfectamente diferenciados. De un lado, la presencia militar, y de otro, condicionado al primero, su repercusión económica.

Posteriormente, expondremos una descripción general de las unidades que materializan en nuestros días la presencia militar, especificando las características y funciones que hemos creído más destacadas. A continuación analizaremos su influencia en la economía, y para terminar, las conclusiones que hemos extraído de este estudio.

La realización de estos trabajos, con toda la modestia de su alcance, ha sido bastante laboriosa, y no se ha basado en antecedente alguno, ya que este tipo de estudios de repercusión económica a nivel regional no existen, o son muy escasos y desde luego, la Ponencia no ha podido acceder a ninguno de ellos.

Por otra parte, la descripción de las unidades, se hace por motivos de su posterior repercusión económica, referidas



al nivel Archipiélago, pero sin sujeción a un método o clasificación económica o funcional, ya que no existen criterios actuales definidos, que permitan hacerlo.

En el análisis económico, es de destacar la dificultad que supone la estructura funcional del presupuesto, que sólo está consolidado a nivel central. Para la realización de un trabajo de investigación de índole regional, paradójicamente lo fácil es lo difícil, debido a la dispersión de la información y a las distintas terminologías usadas por cada Ejército.

Para años venideros, estas dificultades van a desaparecer por completo ya, que este año, se pone en marcha por primera vez, el PRESUPUESTO POR PROGRAMAS DEL MINISTERIO DE DEFENSA, que permitirá una mayor claridad y cantidad de información, en el sentido de conocer QUIÉN va a gastar los créditos presupuestados, la estructura de costes, y PARA QUÉ se gasta.

El Ministerio de Defensa, está haciendo un gran esfuerzo en este sentido. Mediante la Directiva nº 1/1.978 implantó la elaboración del presupuesto por programas, (P.P.P.), que este año se presenta por primera vez. Para que ésto fuera posible, ha habido que, primero, establecer el criterio de considerar como planeamiento la realidad de lo que tenemos, de la Fuerza y del Apoyo que físicamente existen en el Ejército de Tierra, Armada y Ejército del Aire, así como la asignación de objetivos que cada Cuartel General, ha hecho en su marco orgánico, previa coordinación de la Junta de Jefes de Estado Mayor, y segundo, se aceptó la programación multianual existente, así como la distribución de los recursos financieros, entre los distintos órganos de la Fuerza y del Apoyo. Finalmente, con base en estos criterios, se establecieron las Estructuras de Programas.

Estas Estructuras, junto con las Clases de Costes, constituidas por diez categorías utilizables en cada uno de los niveles de cada Programa, permitirán un análisis completísimo al nivel que se desee, global, regional, unidad, de los gastos del Departamento de Defensa, aunando criterios de los distintos Ejércitos y permitiendo evaluar los objetivos señalados, conocer si los planes se están desarrollando de acuerdo con las previsiones y ordenar o proponer medidas correctoras.



OBJETIVOS GENERALES DEL SEMINARIO

Las normas generales de organización del Seminario, establecían como objetivos a conseguir los siguientes:

Establecer unas relaciones y vínculos reales y efectivos entre las F.A.S. y la Sociedad Civil.

Estudiar Problemas Fundamentales de la Nación, de forma conjunta, para establecer unos criterios compartidos por ambos estamentos, que sirvan de base para fomentar la formación de una conciencia común de Defensa Nacional.

Elaborar y desarrollar aspectos importantes de los anteriores criterios, para su posible utilización comunitaria.

Esta Ponencia, ha elaborado su trabajo con miras a conseguir estos objetivos, pero sin embargo, creo que lo que en este Ciclo vamos a aportar, no será más que un pequeño grano de arena, una base, que esperamos sea útil como introducción, para una mayor profundización en nuevos ciclos del Seminario.



1.- IMPORTANCIA GEO-ESTRATEGICA DEL ARCHIPIELAGO

CANARIO



1.- IMPORTANCIA GEOESTRATEGICA DEL ARCHIPIELAGO CANARIO

Se ha dicho que por las Islas Canarias, pasan los caminos que van desde España -avanzada de Europa- hacia todas partes.

El Archipiélago Canario se convierte, ya en las postrimerías de la Edad Media, en base y en obligada escala de las expediciones que tienen por objetivo, tanto Africa, las Indias Orientales, Oceanía y la lejana China, como las Indias Occidentales. Por cuanto respecta al proceso de vertebración de España, serán las Canarias punto de convergencia de mallorquines, castellanos, andaluces, vascos, montañeses, y catalanes. Desde Canarias los buques alcanzan Berbería, Guinea y el Cabo de Buena Esperanza - que es la puerta del Indico-; pero también el Continente Americano y, dejando atrás Tierra de Fuego, el Oceano Pacífico. Para España el Archipiélago Canario, fué ayer un trampolín: hoy debiera continuar siéndolo.

La Historia nos demuestra el valor posicional del Archipiélago, no en vano ha sido necesario hacer frente a los intentos expansionistas, efectuados por ingleses, holandeses, franceses y berberiscos.

En la actualidad, con una simple observación del mapa, se deduce la importancia de la posición estratégica del Archipiélago. Está situado sobre los dos grandes haces del tráfico marítimo mundial, procedente del Atlántico Sur. Uno, es el que tiene su origen en Sudamérica y se dirige hacia Europa Occidental y el Mediterráneo. El otro, es el que circundando el Cabo de Buena Esperanza, procede del Indico y del Pacífico Occidental.

Este último, soporta en la actualidad el tonelaje de los grandes petroleros, debido a las limitaciones del Canal de Suez, para el paso de buques de gran desplazamiento. La importancia de la derrota del Cabo de Buena Esperanza, es vital para el aprovisionamiento de combustible de Europa Occidental y de América.

La posición del Archipiélago Canario, con respecto a España peninsular y con respecto al Mundo, puede definirse así:

Constituye una unidad de vida interinsular, basada esencialmente en la libre comunicación marítima y aérea, entre las Islas que constituyen el Archipiélago.



Esta unidad de vida, se proyecta sobre las aguas que forman parte del ámbito canario en sus diversas vertientes: línea de accesos, aguas litorales e interinsulares, zonas habituales de pesca de la población canaria y áreas de seguridad.

Ineludible necesidad de mantener abierta, en todo caso, la libre comunicación marítima y aérea entre la España peninsular y la España insular canaria. Si es posible, de acuerdo con el Derecho Internacional; pero si llegara el caso, incluso contra ese Derecho.

Interesa destacar a este respecto, y en toda su transcendencia, la importancia de la acción diplomática, cuando se halla dirigida a favorecer en conferencias y órganos internacionales, y en pactos bi o multilaterales, los intereses antes señalados. No se olvide que Inglaterra defendió la tesis de la libertad de los mares, no por su valor científico, sino porque era la más conveniente a sus intereses nacionales.

Por su situación respecto a las costas marroquíes, saharianas y mauritanas, tiene el Archipiélago Canario una decisiva posición flanqueante sobre ellas.

La evidencia de esta posición dominante y de sus grandes posibilidades estratégicas, es tan clara, que basta para explicar la tendencia que Marruecos pueda tener a perturbar, o a yugular si le es posible, las comunicaciones marítimas y aéreas entre la España peninsular y el Archipiélago Canario, para intentar así debilitar la posición de este último, en cuanto pueda ser agresiva. También explica, la tendencia marroquí y mauritana a perturbar, o evitar incluso, la explotación, por parte de Canarias, de sus recursos naturales y en especial, la de sus recursos pesqueros.

La situación del Archipiélago Canario en el Océano Atlántico, es tal que, prácticamente, existe la misma distancia entre Las Palmas y Fernando Poo, que entre Las Palmas y la desembocadura del río Amazonas. También ocurre prácticamente, lo mismo entre Las Palmas y las grandes Antillas, y entre Las Palmas y la desembocadura del río Congo.

Las Palmas, casi equidista de Cabo de Buena Esperanza y de Cabo de Hornos. A consecuencia de todo ello, el Archipiélago Canario domina por igual, como hemos dicho antes, los haces de tráfico que proceden de, o se dirigen a, los Océanos Indico o Pacífico, América del Sur o del Centro y Africa subsahariana, si se dirigen o proceden de Europa o del



Mediterráneo. Todos ellos, convergen en la proximidad del Archipiélago.

Por su situación periférica, con respecto al Estrecho de Gibraltar, por donde circulan anualmente cerca de trescientos millones de toneladas de crudos, el Archipiélago constituye una excelente posición de cobertura y de bloqueo, que se extiende a las rutas transatlánticas que, procedentes del Mediterráneo, se dirigen al Canal de Panamá y al Caribe o viceversa. Es mucho menor, sin embargo, su pretendida capacidad de control sobre el tráfico transmediterráneo americano; (Gráfico nº 1)

Para las grandes potencias mundiales, el Archipiélago Canario es, ante todo, la posición avanzada - clave para el control y el dominio del Atlántico - Sur y de su tráfico.

Resumiendo, los planteamientos estratégicos actuales hay que verlos con panorámica casi mundial, o al menos, continental, puesto que así son las implicaciones de las relaciones comerciales, de las alianzas militares, de las zonas de influencia, y en fin, de la interdependencia de las naciones.

En este contexto, el Archipiélago Canario ocupa una posición dominante, sobre una zona marítima importante en la estrategia mundial, Canarias es un punto esencial del transporte marítimo mundial, con un tráfico superior a los 100 millones de Tm/año. Sus aguas, son paso obligado de los buques que siguen, dos de las principales rutas del tráfico marítimo internacional. (Gráfico nº 2)

Esta privilegiada posición se ha visto revalorizada, si cabe, en la década de los setenta, como consecuencia de los grandes cambios experimentados en el panorama mundial.

La Guerra de Oriente Medio, punto de arranque de su revalorización, supuso el cierre del canal de Suez, hecho que probablemente se volvería a repetir, en caso de conflicto mundial, acarreando que, todo el petróleo procedente de esa zona, que abastece a Europa, navegase por estas aguas. (Gráfico nº 3)

La crisis económica, las tensiones políticas y cambios internacionales, alcanzaron de lleno al continente Africano, que pasó en pocos años a convertirse en una de las regiones más calientes del globo, debido en gran parte, a la influencia desplegada por la Unión Soviética, apoyando a los movimientos de liberación, y que aprovechó para tomar posiciones, a lo largo de estas rutas de abastecimiento de Occidente.



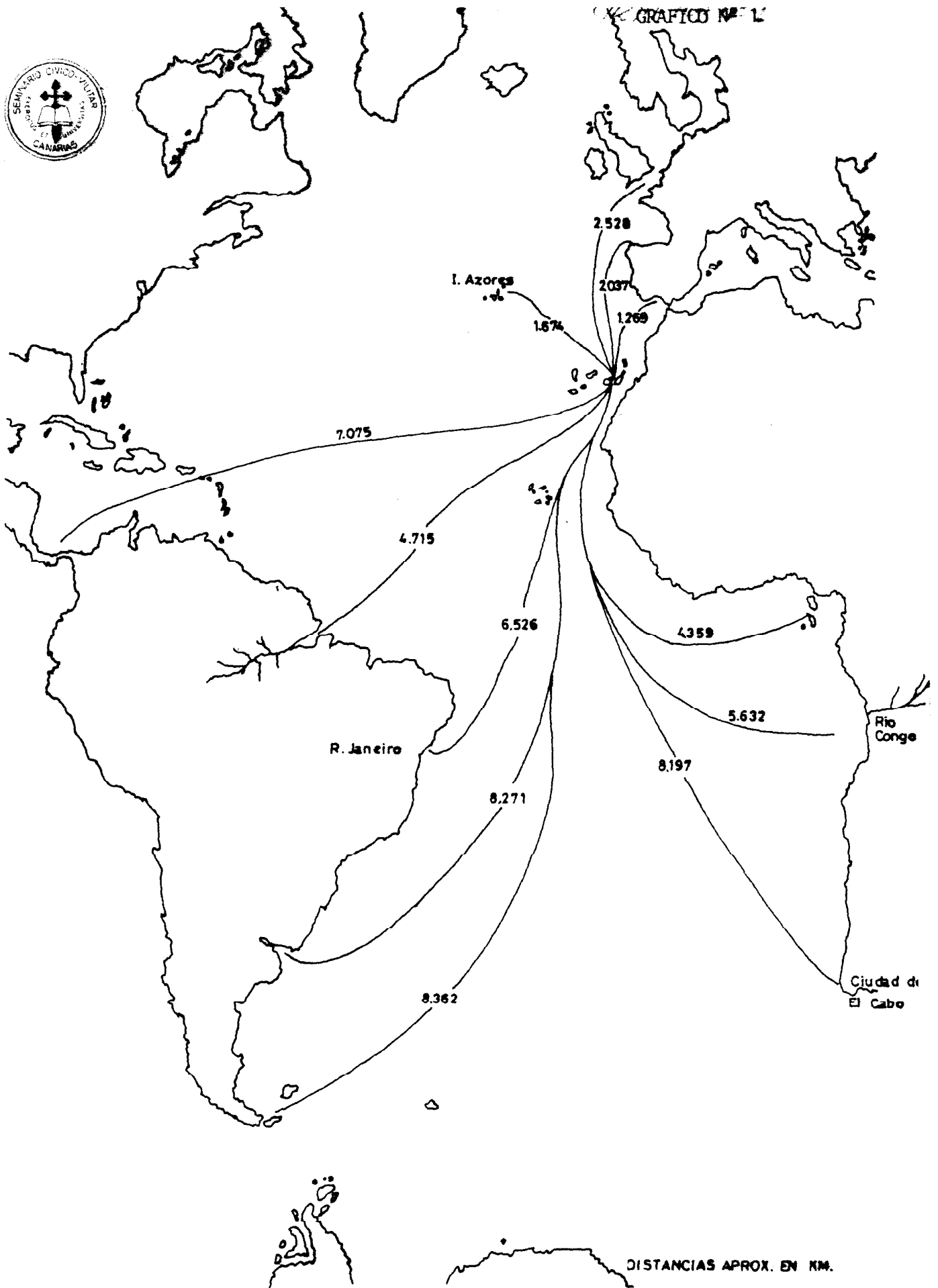
La revolución portuguesa, con la pérdida de sus colonias, -
contribuyó decisivamente a esta toma de posiciones de la --
U.R.S.S., que intenta un punto más de control, a través de -
Argelia y el Polisario en el Sahara Occidental.

Con una visión más local, el Archipiélago es plataforma
logística, de las flotas pesqueras que faenan en el BANCO
SAHARIANO.

Por último y en relación con su privilegiada situación
estratégica, existen en el Archipiélago, unos objetivos concreta
tos de vital importancia y que es imprescindible defender -
a toda costa. Son éstos, los dos superpuertos de Las Palmas
y de Santa Cruz de Tenerife, de importancia mundial, dada -
su envergadura y su situación geográfica, y los aeropuertos
internacionales de Gando, Reina Sofía, Lanzarote y Fuerteveren
tura, además de los más pequeños de La Palma y del Hierro.



GRAFICO Nº 1

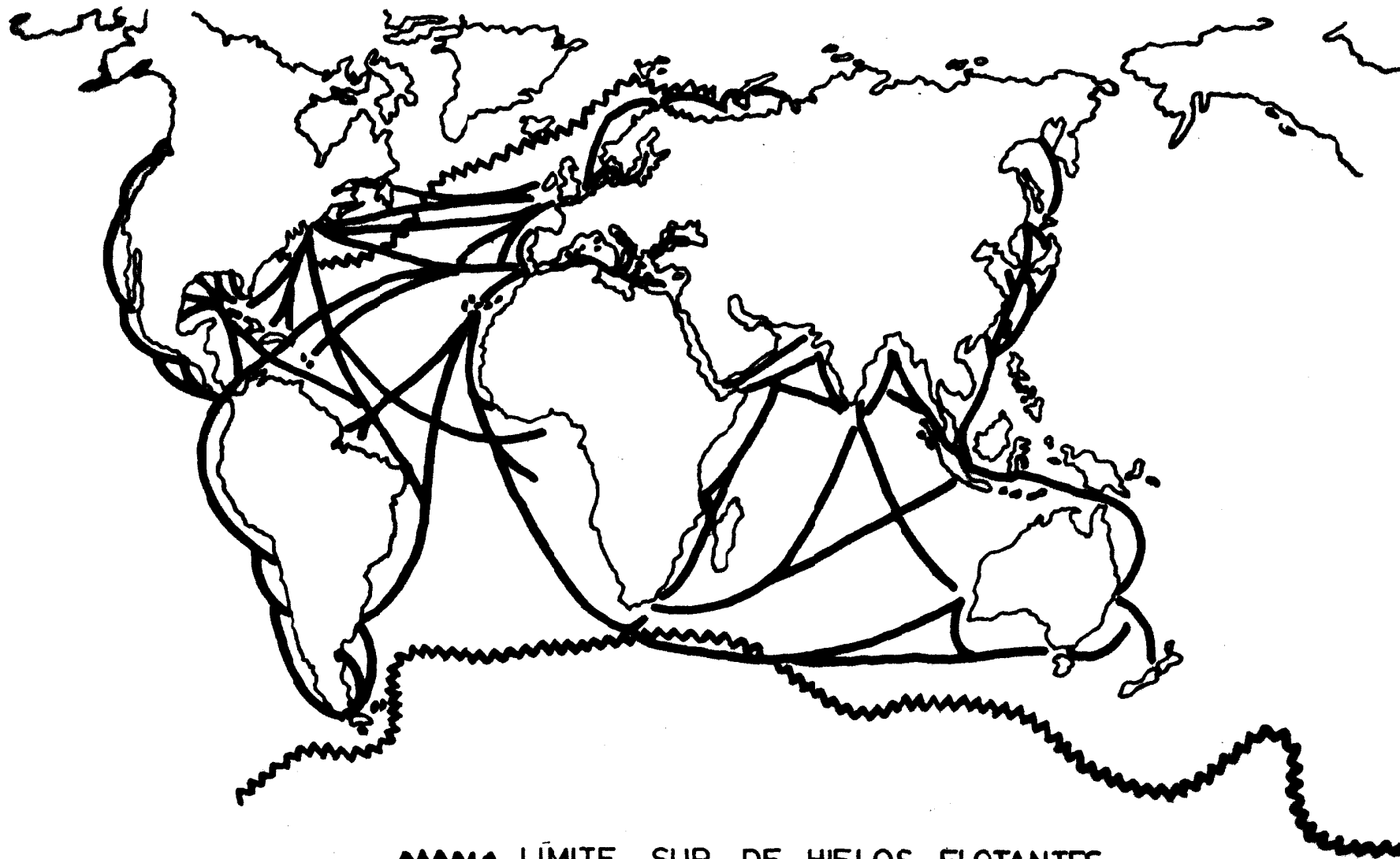


DISTANCIAS APROX. EN KM.



PRINCIPALES RUTAS DE TRÁFICO MARÍTIMO - INTERNACIONAL

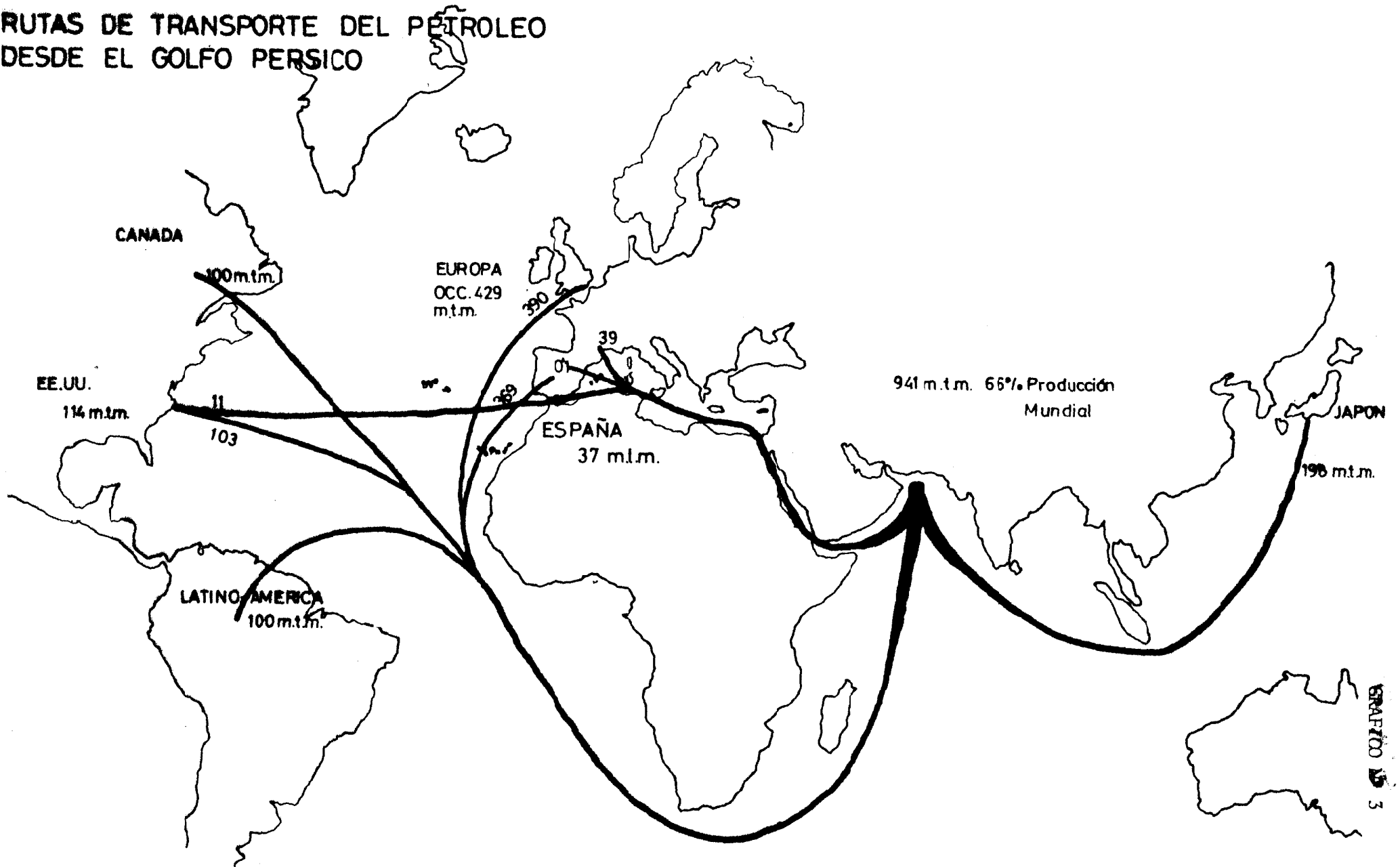
~~~~~ LÍMITE NORTE DE HIELOS FLOTANTES



~~~~~ LÍMITE SUR DE HIELOS FLOTANTES

Gráfico N.º 10

RUTAS DE TRANSPORTE DEL PETRÓLEO DESDE EL GOLFO PERSICO





2.- P R E S E N C I A M I L I T A R



2.- PRESENCIA MILITAR

2.1.- Consideraciones previas

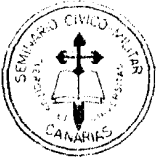
Repetidas veces y con suficiente amplitud se ha tratado a lo largo de este Seminario, sobre el tema de la Defensa Nacional y sus tres componentes: la Defensa Militar, Defensa Civil y Defensa Económica y aunque la primera, sea la razón de ser fundamental de la presencia de las FAS en el Archipiélago, al igual que en cualquier Región de España, es premisa básica que no se debe olvidar, que la Defensa Nacional, es un todo en el que sus diferentes aspectos, se relacionan íntimamente, repercutiendo cualquier variación de uno de ellos, en todos los demás; afecta por tanto a todos los españoles y, por ésto, todos hemos de tener una conciencia clara de sus implicaciones: ¿qué es lo que queremos defender? ¿de quién hemos de defenderlo? ¿qué estamos dispuestos a aportar para contribuir a esa Defensa, en dinero, en esfuerzo?.

Aparece aquí una clara participación de la opinión pública, que no puede menospreciarse, pues, constituye, la médula de toda voluntad defensiva. En vano se esforzó la administración Norteamericana, en sostener la "Civilización Occidental" en Vietnam, si el pueblo norteamericano no conseguía convencerse de la necesidad de tal empeño; de poco le ha servido al Sha, su voluntad de convertir a Irán en el Estado "Gendarme" del Golfo Pérsico, soberbiamente armado para tal misión, si el pueblo no lo ha respaldado en su empeño.

Si la guerra ha sido siempre un instrumento de la política, antes existía una cierta distensión y diferenciación entre ella y otros medios de la política estatal y, sobre todo, entre la situación de guerra y la paz; hoy, la totalización de la guerra, ha llevado a su integración en un sistema político-militar-económico-ideológico y, como decía el Director del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, al movimiento de una Estrategia superior o de Gran Estrategia, que, engloba prácticamente, todos los factores Nacionales.

Por otra parte, nos encontramos en pleno período de estudio y desarrollo legal, para una nueva reestructuración y organización legal, para una nueva reestructuración y organización de la Defensa Nacional y de las Fuerzas Armadas.

Una de las tareas primarias a abordar, es la de determinar los objetivos de la Política de Defensa, previstos en el artículo 3º de la Ley núm. 83/1.978, de 28 de diciembre de 1.978, que regula las funciones de los distintos órganos del Estado, en relación con la Defensa Nacional.



Esta definición de objetivos, es la premisa básica para cualquier reestructuración de las FAS, porque, en teoría, - una vez establecidos los objetivos de la Defensa Nacional - de un país, de ellos se deduce la entidad y organización de sus FAS, su despliegue, su armamento, su formación e instrucción, etc.

Estos objetivos no pueden ser ni permanentes ni inalte^rables; están lógicamente sujetos a modificaciones, sobre todo, en función de las variaciones de la situación interna^cional, pero también a causa de las variaciones de las posi^bilidades propias de la nación. Así pues, los objetivos de la Defensa necesitan ser periódicamente revisados y puestos al día. A su logro, tenderán todos los recursos pertinentes de la Nación, y en especial, toda la actividad de las FAS - que a ellos se orienta específicamente. Por todo lo expues^to, creemos que no se puede tratar la Presencia Militar en el Archipiélago y su repercusión directa en la Economía, de una forma generalizada, teniendo que limitarnos al presente, puesto que los cambios de la situación internacional y como consecuencia de la política nacional, inciden directamente, - tanto en la organización de las FAS, como en la Economía Caⁿaria y de España entera.

Dos ejemplos claros de esta diferente influencia que, - en la economía Canaria, ha tenido la presencia Militar a --- través de los tiempos, son la creación en 1.941 del Mando Económico, que funcionó hasta 1.946 y la descolonización del Sáhara en 1.975.

2.2.- El Mando Unificado

2.2.1.- Generalidades

Los Mandos Unificados, contra lo que comúnmente se cree, no son fórmulas orgánicas de invención moderna.

La idea de que existe una separación substancial entre Ejército y Marina, separación total, de base cartesiana, es, precisamente lo reciente. Hasta el siglo XVIII Marina y Ejér^cito se articulan, especialmente en España, constituyéndose en una superior Unidad: Las Armas de la Monarquía.

No obstante, si estudiáramos detenidamente los anteceden^tes de los actuales Mandos Unificados, se advierte, sin embar^go, un hecho de fundamental importancia. En Roma, en Bizan^cio, en el Califato Cordobés, en el Imperio Otomano, en Venecia y en la Monarquía Española, existía el órgano vértice de cada Mando Unificado, pero no -si se exceptúan los Conse^jos- órganos conjuntos de trabajo y apoyo, hoy imprescindibles.



En la Monarquía española, cada componente del Mando Unificado, mantenía su propia y privativa estructura que, sólo tenía en común con las otras, la persona que ocupaba el punto vértice. No hay órganos conjuntos. Son conocidas las innumerables cuestiones de competencia, suscitadas entre los Auditores y Asesores de los Capitanes Generales y los órganos virreinales de gobierno; actuando unos y otros, en defensa de las prerrogativas, respectivamente correspondientes a los distintos oficios desempeñados, por quien es, a la vez Virrey y Capitán General del Territorio. También abundaban las cuestiones, entre los órganos de Mando Terrestre y Naval.

Sin embargo, se advierte la permanencia, a través de los tiempos, de los parámetros que definen la peculiaridad de dichos Mandos:

- . Existencia de una situación diferenciada y compleja.
- . Necesidad y posibilidad, ante esta situación, de cumplir determinadas misiones defensivas u ofensivas.
- . Necesidad de medios y criterios de acción, que exceden de los propios de un sólo y determinado sujeto orgánico. (Ejército, Armada, Ejército del Aire)
- . Necesidad, para cumplir la misión de seleccionar los medios de acción más adecuados a la situación y a los criterios de utilización, que vayan a ser empleados.
- . Necesidad de definir la naturaleza del Mando Unificado, en función de la situación de la misión a cumplir y de los medios y criterios de acción a utilizar.
- . Necesidad de estructurar el Mando Unificado, en función de su naturaleza y responsabilidades.

2.2.2.- El Mando Unificado de Canarias

El Director del CESEDEN, en su conferencia destacaba que, "en el plano de la Defensa Militar, es necesaria una mayor cooperación e integración de los tres componentes de las Fuerzas Armadas, para llegar a una estrategia común, al estudio conjunto de los problemas en un único esfuerzo y a la integración de mentalidades y necesidades. Esto, permitirá un planteamiento y una programación adecuada, con el fin de obtener el máximo rendimiento de los recursos humanos y materiales, que la Nación ponga a disposición de las Fuerzas Armadas."

Por todo lo expuesto ahora, es evidente que el Archipiélago Canario, por constituir una muy definida unidad geográ-



fica situada a 700 millas -casi 1.300 Kilómetros- de la Península, por su compleja estructura, por las posibilidades de utilización que encierra y por formar parte, todo el Archipiélago, del territorio nacional español, constituyó, - al plantearse el problema de su defensa y su proyección exterior, interesante campo para estudiar la necesidad de crear y mantener un Mando Unificado en el Archipiélago.

El Mando Unificado de Canarias, se creó por decreto en Junio de 1.975 con dependencia directa de la Junta de Jefes de Estado Mayor. Su misión es clara y concisa: mantener la integridad y soberanía de los espacios terrestres, marítimos y aéreos del Archipiélago Canario.

2.2.3.- Composición

Consta de tres Mandos Componentes, de Tierra, Mar y Aire, ubicados en Las Palmas. Los Componentes naval y aéreo tienen, además otras responsabilidades, ya que a la vez, son Jefes de las Zonas Marítimas y Aérea que, a causa de la movilidad característica de las fuerzas navales y aéreas, requieren amplios espacios de actuación.

El Mando Unificado de Canarias, es auxiliado, por un Estado Mayor Conjunto.

Conviene advertir, ante todo, que el Mando Unificado de Canarias, es un Mando de naturaleza esencialmente Operativa. No se trata pues, de un Mando Orgánico, a pesar de su estable permanencia.

La determinación del tipo y número de unidades que han de integrarse en el Mando Unificado, corresponde al Estado Mayor del respectivo Ejército y, en su caso, a la Junta de Jefes de Estado Mayor. El vínculo entre Mando Unificado de Canarias y Unidades asignadas a este Mando, es pues, de carácter operativo, no orgánico.

La naturaleza, tipo y cantidad de unidades, es función de la situación en presencia. El vínculo entre Mando Unificado y Unidades a sus órdenes, no es pues estable. El Mando Unificado permanece, la entidad de la Fuerza no.

2.2.4.- Logística

En el plano logístico, sin lugar a duda, el que más interesa a los fines del estudio de esta Ponencia, es necesario destacar que la existencia de un Mando Unificado y, todavía, la existencia de la realidad que motivó su constitución,



determinan una especial estructura y funcionamiento de los Servicios.

Como primordial exigencia, destacaremos la necesidad de una íntima cooperación entre las distintas ramas de las Fuerzas Armadas; pero sin olvidar que los Parques, Almacenes y Depósitos de cada una de ellas, no forman tan sólo parte del Mando Unificado, sino también, y esencialmente, del sistema de Servicios del respectivo Ejército; sistema que no es territorial sino nacional. No puede, por tanto, consumirse -- carburante, munición, repuestos o recursos de cualquier tipo, depositados en un Centro situado en el ámbito Canario, y que forma parte de las reservas estratégicas del Sistema de Fuerza, sin especial anuencia del Estado Mayor del correspondiente Ejército, o, en un caso, de la Junta de Jefes de Estado Mayor.

El Plan Logístico del Mando Unificado, queda integrado -- pues, en el Plan de previsiones logísticas de las Fuerzas Armadas. Lo contrario, podría comprometer la capacidad ofensiva del país, al consumir en un ámbito local, lo que está destinado a la Gran Estrategia.

Por otro lado, es necesario desarrollar la infraestructura técnica y económica de Canarias, pues la actual insuficiencia condiciona a la Fuerza. Mientras no existe en Canarias, un mínimo nivel industrial en los campos mecánico, eléctrico, químico y electrónico, la logística del ámbito canario, no se basa en la producción, sino en el transporte.

Incluso la producción de carburante viene condicionada por la importación de crudos.

El problema se plantea, no sólo como problema del Archipiélago Canario, pendiente del tráfico con la Península y con el Mundo, sino también a escala de todas y cada una de las Islas, que constituyen el Archipiélago. En el Plano Logístico, Canarias es deficitaria. Incluso buen número de productos agrícolas y ganaderos, han de ser importados. Este hecho, constituye el más claro exponente de una gravísima situación económica. Las consecuencias son previsibles y no sólo en el campo Militar.



3.- UNIDADES DE LAS FUERZAS ARMADAS EN
EL ARCHIPIELAGO



3.1.- E J E R C I T O . D E T I E R R A



3.- UNIDADES DE LAS FUERZAS ARMADAS EN EL ARCHIPIELAGO

3.1.- El Ejército en Canarias.

3.1.1.- Generalidades.

Indudablemente, el carácter insular del Archipiélago, su situación respecto a la España peninsular y las distancias interinsulares, exigen basar la defensa militar del mismo, en los medios navales y aéreos, claro está, siempre que las posibilidades económicas de la Nación, permitan el reforzamiento necesario de estos medios, de tal forma que, aseguren por un lado, la protección de nuestras líneas marítimas de comunicación, y por otro, la defensa aérea de las Islas y, dentro de ellas, de sus objetivos más importantes.

La presencia del Ejército en el Archipiélago, está justificada en razón de constituir el último reducto defensivo, contra cualquier intento de penetración que no haya sido previamente neutralizado, por las fuerzas navales y aéreas.

No se puede olvidar, que el perímetro costero que corresponde al Archipiélago Canario es, en total, de 1.125 Km., equivalente en longitud al de nuestro Mediterráneo Occidental, desde el Cabo de Creus hasta Gibraltar.

3.1.2.- Misión y estructura

Como componente Terrestre, dentro del Mando Unificado de Canarias, la misión del Ejército, en su más simple expresión, es la de mantener la integridad y soberanía del espacio terrestre del Archipiélago, en colaboración con las restantes FAS.

Para el cumplimiento de esta misión, el Ejército de Tierra se estructura, independientemente de los cambios de la situación internacional y por consiguiente de la Política de Defensa Nacional, en Unidades Operativas y Servicios.

Expuestos con anterioridad el carácter cambiante de los objetivos de la Política de Defensa y como consecuencia la entidad, organización, despliegue, armamento, instrucción, etc., del Ejército, no se considera objeto del trabajo de esta Ponencia, un estudio detallado de las Unidades Operativas -téngase en cuenta que los Servicios están en relación directa con las unidades a apoyar- que actualmente cumplen con la misión de mantener la integridad y soberanía del Archipiélago, en su ámbito terrestre, y sus



relaciones con la historia del mismo.

3.1.3.- Unidades Operativas del Ejército en el Archipiélago

Como apuntamos anteriormente, es necesario centrarse en las Unidades Operativas, toda vez que la entidad de los Servicios, está en proporción directa con las mismas.

Podemos considerar como Unidades Operativas, los Regimientos de Infantería, Artillería e Ingenieros y el Tercio 3 de la Legión, que con fuerzas en proporción directa a la importancia de las Islas y, a los objetivos de interés a cubrir en cada una de ellas, guarnecen todo el Archipiélago.

3.1.3.1.- Unidades de Infantería

Son las más antiguas en el Archipiélago y su historial, está íntimamente ligado a la historia del mismo.

Si nos remontáramos al final de la Conquista, y pese a la dureza de la misma, nos daríamos cuenta que, la población nativa se asimila pronto a España y defiende lealmente el Archipiélago contra los intentos de invasión efectuados por ingleses, holandeses, franceses, berberiscos. En estas ocasiones, guanches, coteros, canarios, palmeses y gomeros, combaten codo a codo, con los demás súbditos de los Reyes de España. En estas operaciones contra las islas, se demuestra la integración del pueblo - en buena parte indígena- y el Ejército.

En la actualidad, dos Regimientos, uno en cada provincia, configuran, junto con el Tercio D. Juan de Austria 3 de la Legión en Fuerteventura, la guarnición infante en el Archipiélago.

Regimiento de Infantería Canarias nº 50, de guarnición actualmente en Las Palmas y Lanzarote, conocido también por "El del Batán" en honor a la durísima batalla librada contra los holandeses en la Zona del Batán en el Norte Lentiscal.

Es creado en 1.573 con el nombre de Tercio de Las Palmas y desde entonces, hasta su actual denominación y organización, defendió gloriosamente la Isla de Gran Canaria en diversas ocasiones, entre las que destacaremos:

- 1.595.- Contra el Almirante inglés DRAKE.
- 1.594.- Contra el holandés Vander Roetz en el Batán.
- 1.741.- Contra dos incursiones Inglesas que intentan desembarcar en Gando.
- 1.743.- De nuevo contra los Ingleses mandados por Windo



- . 1.797.- En Tenerife colabora un Batallón contra el Almirante Nelson.

Regimiento de Infantería Tenerife nº 49, de guarnición en Tenerife, La Palma, Hierro y Gomera, su origen se remonta al año 77 del siglo XV, cuando al poco tiempo de la Conquista de Lanzarote, se organizó un Tercio de Arqueros, formados por los naturales de la misma.

Como hechos de armas en defensa de las Islas destacaremos:

- . 1.655.- Rechazó los ataques de la escuadra del Almirante Blake y después los continuos asaltos de Stayner.
- . 1.706.- Hizo fracasar la ofensiva inglesa de las Tropas mandadas por el Almirante Benning.
- . 1.769.- Resistió los ataques del Almirante Window en La Orotava y playa de Los Cristianos.
- . 1.797.- Cooperó brillantemente a la derrota del Almirante Nelson.

Tercio D. Juan de Austria 3 de la Legión, a pesar de que esta gloriosa Unidad es de más moderna creación, ya que fué fundada en 1.939, en la actualidad es indudable que su historial está íntimamente ligado con el Archipiélago, más concretamente con la isla de Fuerteventura que guarnece como veremos más adelante.

3.1.3.2.- Unidades de Artillería

Al igual que en Infantería, dos Regimientos, uno en cada provincia, constituyen la actual guarnición artillera del Archipiélago. Ambos cuentan actualmente, con Unidades de Campaña, Antiaéreos y de Costa.

Es difícil separar el historial de estos dos Regimientos, Mixtos de Artillería 93 y 94, toda vez que el segundo, de guarnición en Las Palmas, tiene sus orígenes en una Compañía y Batería de Montaña de guarnición en Las Palmas, pero perteneciente a un Batallón de Artillería, cuya Plana Mayor estaba ubicada en Santa Cruz de Tenerife.

No obstante, y aunque los antecedentes de la creación oficial de la primera Compañía Artillera, que sirvió de núcleo para la organización de nuevas formaciones, son de -- 1.769 en Tenerife, parece ser que, Unidades de Artillería colaboraron en las Islas contra, las escuadras inglesas, --



mandadas sucesivamente por Blake, Bennig y Nelson.

3.1.3.3.- Unidades de Ingenieros

Un Regimiento, de guarnición en Santa Cruz de Tenerife y con destacamentos en Las Palmas, representan el Arma de Ingenieros en el Archipiélago.

Unidad de más moderna creación, puesto que sus orígenes se remontan a 1.898, cuando una Compañía Expedicionaria, se trasladada de Sevilla a Las Palmas de Gran Canaria, con objeto de fortificar esta Plaza, su historial no podemos desligarlo - del Archipiélago.

Como Arma eminentemente técnica especializada, la necesidad de su presencia en el mismo se observa, cuando las características de los medios puestos en la acción, obligan a la fortificación con obras de fábrica, de los objetivos más importantes a defender.

3.1.4.- Otras Unidades

No podemos dejar de citar, aunque sea muy ligeramente, el Centro de Instrucción de Reclutas nº 15, creado en 1.964 y ubicado en Santa Cruz de Tenerife y que, proporciona anualmente a cada reemplazo, la instrucción básica a los futuros soldados de las Armas y Servicios del Archipiélago.

Todo el conjunto, está complementado con una serie de - órganos burocráticos, cuya enumeración y funciones no son - objeto del estudio de la Ponencia, que si bien no pueden -- considerarse como Unidades Operativas ni Servicios, colaboran muy directamente al normal funcionamiento de todo este conjunto, que constituye el Ejército y sus relaciones con la Administración Central.

3.1.5.- Consideraciones finales

Como resumen de esta breve reseña sobre las Unidades del Ejército que guarnecen el Archipiélago Canario, podemos decir que un total aproximado de 17.000. hombres velan día y noche por mantener la integridad y soberanía del espacio -- terrestre del mismo, colaborando de esta forma, al normal desarrollo de su economía.



3.2.- A R M A D A



3.2.- MISIONES DE LA ARMADA Y ESTRUCTURA

3.2.1. La L.O.A.

Las misiones y estructura de la Armada, están definidas por la L.O.A., Ley Orgánica de la Armada (Ley 6/1.970). Esta Ley, asigna a la Marina de Guerra las siguientes responsabilidades:

- a) Cooperar en la definición de la Estrategia General y Militar de la Nación.
- b) Formular y desarrollar la Estrategia Naval, como -- componente derivada de la Estrategia General o Militar.
- c) Prever las posibles amenazas al interés nacional, en el ámbito marítimo y la forma de conjurarlas.
- d) Asegurar las comunicaciones marítimas.
- e) Ser instrumento de la Política Exterior.
- f) Proteger los intereses marítimos nacionales.
- g) Velar por el cumplimiento de las leyes y convenios nacionales e internacionales, en el ámbito marítimo.

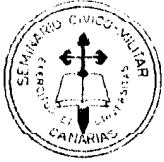
Estas misiones se desarrollan en tres niveles; Nivel - Político, Nivel de Conducción Estratégico y Dirección Logística y Nivel de Conducción de Operaciones y Preparación de la Fuerza. Estos niveles se caracterizan, por la distinta - naturaleza de las decisiones que deben adoptar.

El Nivel Político es aquél, en el que se formula la Política Naval de la Nación, como componente de la Política - General o Militar.

El Nivel de Conducción Estratégica y Dirección Logística, es aquél en el que la Política Naval se transforma en Estrategia y se formula la Logística de Alto Nivel; este nivel está constituido por las siguientes Autoridades:

- . Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada
- . Estado Mayor de la Armada
- . Almirante Jefe de Personal
- . Almirante Jefe del Apoyo Logístico
- . Intendente General

A este nivel corresponde desarrollar las misiones enunciadas en los apartados a, b, y c de los generales de la Arma



da, y además:

Fijar misiones, asignar fuerzas, y proporcionar información a las Autoridades del Nivel de Conducción de Operaciones y Preparación de las Fuerzas.

. Dirigir los Servicios

Finalmente, el Nivel de Conducción de Operaciones y Preparación de la Fuerza, es aquél en el que la Fuerza toma entidad y se deciden y ejecutan los planes de operaciones. En este nivel se encuentra fundamentalmente:

. La Fuerza

. Las Zonas Marítimas del Cantábrico, Estrecho, Mediterraneo y Canarias.

3.2.2.- LAS ZONAS MARITIMAS

El espacio marítimo en que, normalmente actuará la Fuerza Naval en defensa de los intereses nacionales, se organiza en Zonas Marítimas.

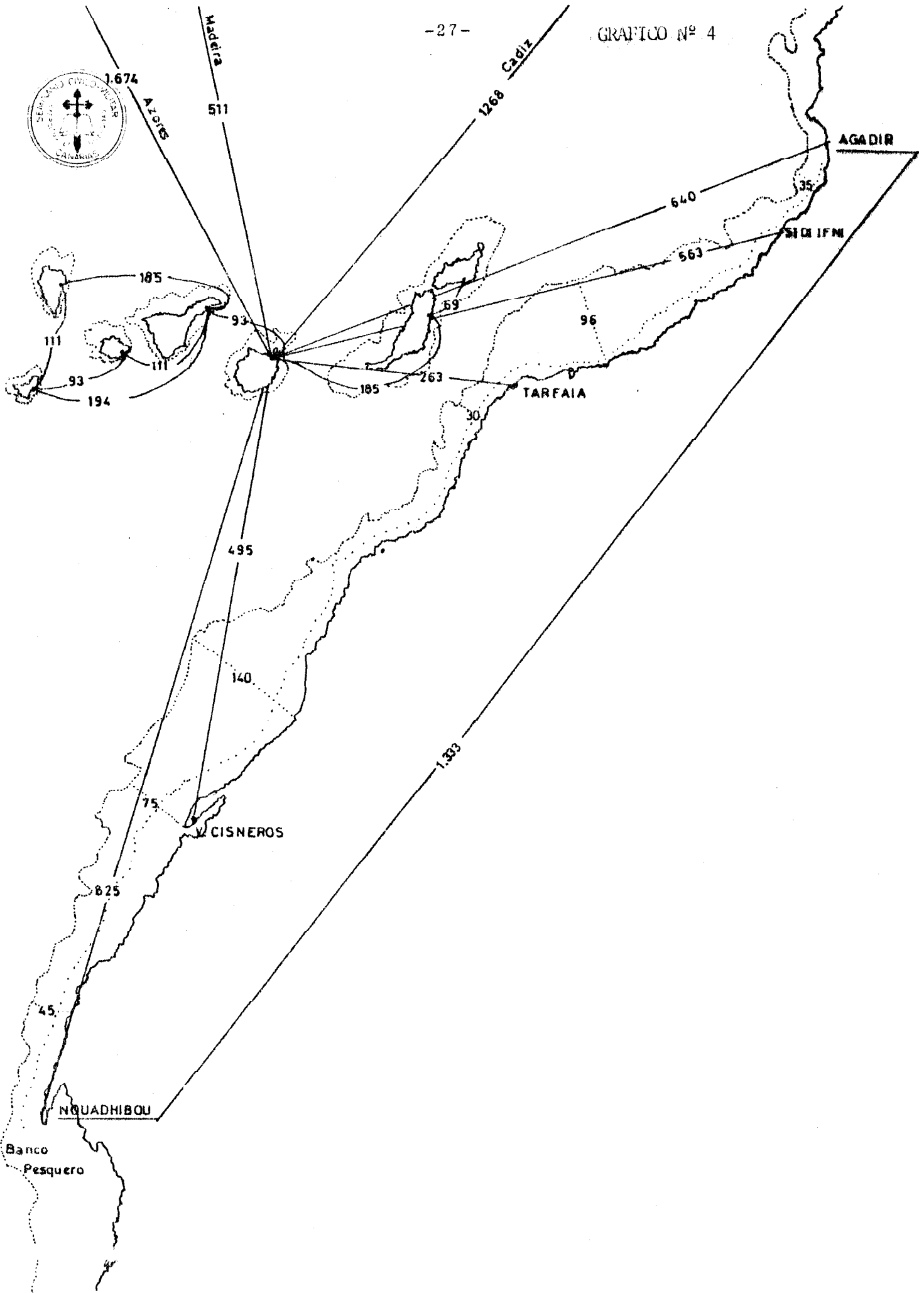
Se entenderá por Zona Marítima, un amplio espacio de mar controlado y el litoral que comprende, en el que las operaciones, han de responder a cierta unidad estratégica naval.

Incluye la Zona, las instalaciones para apoyo operativo y logístico de la Fuerza y los medios precisos para la investigación de la Zona, el control del tráfico marítimo y la acción de sus fuerzas, así como el ejercicio de la jurisdicción en la demarcación territorial, que establecen las disposiciones jurídico-administrativas del Estado.

Los Mandos de Zona Marítima, serán Autoridades navales que dependerán directamente del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, y , cuando así se disponga, de un Mando Unificado de Teatro de Operaciones.

Les corresponde en su Zona:

- . El Mando Operativo de las Fuerzas que les fuesen -- asignados
- . El control operativo
- . Apoyar operativa y logísticamente a la conducción de operaciones navales.
- . Hacer efectiva la Soberanía Nacional en las aguas -- de su jurisdicción



Distancias aproximadas en Kilómetros



. El ejercicio de la Autoridad Militar sobre todos los - servicios e instalaciones de la Armada, así como la facultad de supervisión sobre aquéllos que, funcionalmente, dependen de otras Autoridades de la Armada.

- . El gobierno de su zona Marítimo-Administrativa
- . Ejercer las facultades que le competen como Autoridad Judicial en el ámbito de su jurisdicción.

3.2.3.- LA ZONA MARITIMA DE CANARIAS

3.2.3.1.- Descripción

El espacio marítimo correspondiente de esta Zona, está limitado al Norte por el paralelo de 30º N, que constituye la frontera con la Zona Marítima del Estrecho. Al Este, por la costa africana y al Sur y al Oeste, carece de límites en profundidad.

Dentro de esta zona, se encuentra el Archipiélago Canario, con sus 7 Islas principales agrupadas en dos provincias, tanto a efectos de división territorial, como de provincias marítimas.

El Mando de la Zona, lo ejerce un Vicealmirante con la denominación de COMANDANTE GENERAL DE LA ZONA MARITIMA DE CANARIAS.

Sus deberes y atribuciones son los que acabamos de citar al hablar de la L.O.A.

3.2.3.2.- Meteorología

La Zona Marítima, o mejor el Archipiélago Canario, está dominado climatológicamente por la zona de altas presiones atlánticas, situadas por término medio, sobre las islas Azores, conocida con el nombre de "Anticiclón de las Azores".

Durante casi todo el año, produce una régimen climático denominado del Alisio o viento del Alisio, el cual en superficie, produce un viento de dirección casi constante del primer cuadrante, levantando cierta mar de leva o de fondo.

En alturas y entre cotas de 600 a 1.500 metros, este régimen climático produce un estrato de nubes en las laderas N., que es el que da lugar a la existencia de la vegetación en dichas zonas ya que, prácticamente, el régimen de lluvias es casi nulo. Dicho estrato, está limitado superiormente por la denominada "inversión del Alisio", es decir, por encima de los 1.500 metros aproximadamente, la temperatura, en vez de disminuir con la altura, aumenta, haciéndose el aire seco y limpio.



El Alisio, dependiendo de la intensidad del anticiclón, adquiere su mayor fuerza en el período comprendido entre los meses de Marzo y Agosto, y mínima durante el invierno. Esta influencia del "alisio", es la que origina el contraste que se aprecia entre el aspecto proliferante en la vegetación - de la ladera N. en las Islas de mayor relieve y la escasa vegetación en la ladera S. En Islas de poco relieve, Lanzarote y Fuerteventura, la vegetación es casi nula.

Un factor, asimismo, influyente en el hecho de que el grupo de Islas orientales sea distinto geofísicamente del grupo occidental, radica en su proximidad o lejanía con el desierto del Sáhara.

En efecto, aparte de la sequedad del aire en el Archipiélago oriental, está el contraste de playas de fina arena comparada con la escasez o nulidad de las mismas en el Archipiélago occidental. El origen de estas playas se encuentra en la proximidad al desierto africano, y también a las aportaciones de arena, que, tanto por tierra o por mar, originan los factores geofísicos.

Cuando falta el alisio, puede presentarse cualquiera de las dos situaciones que citamos a continuación y que son importantes, desde el punto de vista que estamos considerando. La primera, es la que se presenta con la situación denominada "tiempo del Sur". Ocurre principalmente en invierno y es originada por una depresión atlántica, que se desplaza a estas latitudes subtropicales y que, en ocasiones, puede dar lugar a verdaderos huracanes, con vientos de 70 a 140 nudos, lo cual, hace que se haya de prestar un especial cuidado, a estas situaciones, para mayor seguridad en todo tipo de operaciones.

La segunda situación, es la relacionada con un viento del desierto denominado el "Siroco", viento muy seco y que adquiere gran fuerza durante ciertas horas del día. Lo peligroso de este viento es que, es de componente Sur o del segundo cuadrante y que trae gran cantidad de arenas en suspensión, arena finísima que al mantenerse en suspensión varios días, obstaculiza la visibilidad. Durante el régimen del alisio, la visibilidad es buena, pero no excepcional, por ello, no es fácil el poder ver las Islas una desde la otra, salvo en raras ocasiones. Esto dió lugar a que los primeros navegantes, hablaran de las Islas que aparecían y desaparecían, - al igual que sucedió en el Pacífico. El origen de ello, radica en el enorme contenido de vapor de agua en las capas bajas que queda aprisionado, debido a la inversión del alisio - produciendo, a veces, atmósferas fatigantes y con una sensación fisiológica de malestar y de cansancio, con el consi



guiente bajo rendimiento en la actividad personal.

3.2.3.4.- Oceanografía

También en el aspecto oceanográfico, tiene una gran influencia el anticiclón de las Azores y con ello el alisio. Debido a la persistencia de este viento, se forma una corriente oceánica de aguas frías denominada corriente Canario-Sahariana, que se produce de la siguiente forma: el viento arrastra consigo el agua superficial del océano y por razones de continuidad, asciende del fondo marino a la superficie el agua más fría, originándose así la corriente citada.

El alisio, produce también, a causa de su persistencia, una mar de fondo o de lava, a veces bastante intensa, con altura de olas que en ocasiones, dificulta o impide la entrada en los puertos de las Islas menores.

3.2.3.5.- Tráfico Marítimo y pesca

La situación geográfica del Archipiélago Canario, hace de estas Islas una inmejorable escala, para toda aquella navegación que se realice desde el Norte de Europa y Mar Mediterráneo, hacia América del Sur, Africa y Extremo Oriente, o viceversa.

Esta situación, ha convertido el Archipiélago en un enclave económico, en cuanto a tránsito, aprovisionamiento y turismo, donde destacan como principales puertos, los de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

La apertura del Canal de Suez, ha disminuído un tanto el tráfico marítimo, pero aún así, sigue siendo muy importante, debido sobre todo a que los grandes petroleros no pueden hacer uso del canal y siguen recalando en el Archipiélago.

Durante el año 1.976 y a título informativo, entraron en el puerto de LAS PALMAS y en el de SANTA CRUZ DE TENERIFE - 16.563 buques, con la siguiente distribución:

| | <u>LAS PALMAS</u> | <u>TENERIFE</u> |
|----------------------|-------------------|-------------------|
| Nacionales | 5.182 | 5.057 |
| Extranjeros. | 3.472 | 2.852 |
| T.R.B. | <u>53.842.706</u> | <u>43.939.429</u> |

Las Palmas es el principal puerto base de las flotas pesqueras en el Archipiélago. Estas flotas, tanto nacionales como extranjeras, operan en el Banco Sahariano que es muy rico en diversas clases de peces.



Al litoral canario, afluyen corrientes marinas procedentes del Mediterráneo, Noratlántico y Centro América, que -- hacen variar la salinidad y temperatura de las aguas.

Los fondos interinsulares son, en general, de gran profundidad. A modo de ejemplo, entre Las Palmas y Tenerife -- hay profundidades de hasta 3.500 metros. Debido a la total ausencia de plataformas submarinas insulares, la modalidad de pesca más utilizada es la de fondo.

Dentro de la pesca efectuada en las aguas de Canarias, destacan las capturas de distintas especies de túnidos: atún, listados, barrilotes, etc.; siguen en importancia las capturas de sardinas, chicharros, caballas, bogas, pargo, burro, etc.

Al ser el mar canario, mar de paso para especies típicamente viajeras, se supone que las masas de pesca, tengan una gran variación a lo largo de todo el año y que las migraciones de peces de tipo pelágico, hagan que las biomásas tengan distinto potencial. Dentro de la biomasa total por Islas, -- hay que estimar provisionalmente que un 5% corresponde a la sardina, un 70% a la caballa y, el resto, un 25%, al chicharro.

La producción del litoral canario, arroja un total de 7.762'8 Tn. y la captura de Túnidos en el mar canario, fué de 10.350 Tn. Sumando estas dos cifras, nos da aproximadamente 17.700 Tn. que es la cifra de consumo local y que supone un 7'5% de la producción total de la flota pesquera canaria, que es de 235.900 Tn., contando también, lo que se pesca en el banco sahariano; esta cantidad se distribuyó el año pasado de -- la siguiente forma: el 7'5% para el consumo local del que ya hemos hablado, el 40'4% a conservas (en el Archipiélago hay 14 industrias de conservas); el 30'4% a exportaciones; el 14'8% a harinas y aceites; el 0'4% a salazón; el 0'1 a seco; el 6'4% a congelación.

En cuanto a las flotas pesqueras, se han observado barcos de hasta 37 nacionalidades diferentes, habiendo entrado en el puerto de LAS PALMAS durante el año 1.976, un total de 2.649 pesqueros extranjeros, siendo RUSIA, el país con mayor representación con 702 buques, seguido de COREA con 412, JAPON con 403 y PANAMA con 310.

La flota canaria está compuesta de 2.349 embarcaciones, de las cuales 1.040 son de Tenerife y 1.309 son de Las Palmas. La flota de Las Palmas es más moderna que la de Tenerife, estando la mayoría de la flota tinerfeña construída ---



de 1.950.

La mayoría de la flota de Las Palmas, faena en el banco Sahariano, siendo la flota de Tenerife más aficionada a la pesca de los túnidos.

La flota artesanal, que se dedica exclusivamente a la captura de los túnidos, puede resumirse de la siguiente manera:

- . 250 unidades que forman la flotilla regional sin cubierta, con un total de 1.250 TRB.
- . 19 embarcaciones que forman la flotilla local con cubierta, de un total de 342 TRB.
- . 10 Bermeanos pequeños con 236 TRB en total.
- . 10 Bermeanos de tipo medio con un total de 498 TRB
- . 15 Bermeanos grandes con 1.419 TRB

La pesca, pasa actualmente por una problemática compleja debido, fundamentalmente, a tres factores:

- 1º. Incertidumbre creada por la situación política de la zona.
 - . A partir de la descolonización del Sahara, Marruecos y Mauritania por una parte, y el pueblo saharauí por otra, tratan de hacer valer sus derechos produciendo constante tensión en esas aguas. Canarias sufre las consecuencias de esas tensiones y las derivadas de los acuerdos establecidos entre España y Marruecos.
- 2º. Estado Artesanal y anticuado de su flota, junto a la insuficiente infraestructura (puertos, industrias auxiliares y de reparaciones, red del frío, organización de ventas, etc.), que no ayuda a incrementar y desarrollar la extracción, la industrialización.
- 3º. La pobre capacitación de los profesionales de la pesca. Se requiere un mejor conocimiento de las distintas especies, sus áreas correspondientes, las técnicas más adecuadas de captura, etc.



3.2.4.- BASE NAVAL DE LAS PALMAS

3.2.4.1.- Generalidades

Las Bases Navales son lugares estratégicos de la costa, eficazmente defendidos, dotados de elementos logísticos (reparación y aprovisionamiento), capaces de ofrecer seguro refugio a las flotas cuando no es precisa su acción en el mar, o conviene evitar el choque con el contrario.

No es fácil encontrar una definición más exacta ni más moderna (a pesar de haber sido enunciada en 1.933 por el Cap. de Navío D. Enrique Pérez Chao) de lo que es una base naval.

Según la definición, son tres las características principales que determinan una base naval:

- . Factor Estratégico: lugar estratégico de la costa, - función estratégica.
- . Factor Táctico : Eficazmente defendida.
- . Factor Logístico : Dotada de elementos logísticos.

Desde el punto de vista logístico, una base naval es - un órgano ejecutivo, destinado a apoyar directamente a las Fuerzas Navales, satisfaciendo sus necesidades.

Estas necesidades de apoyo, se desarrollan en seis aspectos logísticos principales, que a continuación veremos - por encima, con objeto de tener una idea de la complejidad que supone apoyar una Fuerza operativa actual.

Los buques de guerra son plataformas portadoras de sistemas de armas, sensores y conjuntos mecánicos, y electrónicos de gran sofisticación, que operan en un medio adverso, como, es la mar, y que actúan cada vez más con carácter de "permanencia" en ese medio. De ahí, que no quepa improvisación. El apoyo debe estar estudiado, planificado y desarrollado con mucha antelación, a la operatividad de un buque - determinado.

3.2.4.2. Funciones Logísticas

Las funciones que desarrolla una base naval principal son:

| | |
|---------------------|----------------------|
| Aprovisionamiento (| |
| Mantenimiento) | Referidas a Material |
| (| |



- . Sanidad, Personal, Transporte y Comunicaciones
- . Servicios de Base: Energía, Comunicaciones, Autoentretimiento

3.2.4.2.1.- Aprovisionamiento

Tanto desde el punto de vista orgánico como operativo, si se pretendiera establecer un orden de importancia, entre todas las funciones logísticas, indudablemente la del aprovisionamiento ocuparía un lugar preferente, ya -- que cubre uno de los sectores más amplios y complejos, y constituye el eje de la logística de Material.

Los aprovisionamientos son tan necesarios, que pueden condicionar cualquier tipo de operación, y las posibilidades de movimiento, combate y trabajo de una Unidad. El cumplimiento de la misión por parte de cualquier Unidad, siempre estará condicionada y subordinada por:

- . La regularidad de la llegada de la corriente de reposición.
- . La oportunidad con que satisfaga cualquier petición, una Unidad de Aprovisionamiento, para resolver una situación crítica.

Los artículos objeto de aprovisionamiento se clasifican en tres grandes grupos:

- . Equipos: son conjuntos, electrónicos o mecánicos que constituyen una unidad física completa, con una función definida. Existe gran variedad de equipos, tanto pesados, piezas de artillería, misiles, motores, etc. como ligeros, material electrónico de comunicaciones o de detección (radares), generadores de energía, etc.
- . Las piezas de repuesto constituyen el tipo de aprovisionamiento de mayor cantidad de artículos, el -- más importante y también el más complicado. Como -- ejemplo, podemos citar el caso de la Marina Norteamericana que de los 1.500.000 artículos que aproximadamente tiene catalogados, casi las nueve décimas partes (1.300.000) corresponde a piezas de repuesto y sólo una décima parte, a artículos de consumo y equipos completos. Esta proporción, similar a la de nuestra Armada, hace que el noventa por ciento de -- todo el esfuerzo de aprovisionamiento, dentro de la Marina, se centre en las piezas de repuesto.
- . Además de todo ello, resulta que, tanto para el cálculo de necesidades como para la obtención y distribución, los problemas que representan las piezas de



repuestos, son mucho más complicados que los de cualquier otro tipo de artículo.

- . En resumen, puede afirmarse que el gran problema del aprovisionamiento naval, se centra hoy en día, tanto en esfuerzos logísticos como financieros y técnicos, en el suministro de piezas de repuestos.
- . El tercer tipo de artículos que entran dentro del sistema de aprovisionamiento, es el de artículos de consumo, que pueden definirse como aquellos artículos, que están destinados a alimentar hombres o máquinas, proporcionando, de algún modo, alguna capacidad energética. A este tipo, pertenecen los Viveres, Agua, Carburantes, Lubricantes, Municiones, Medicamentos, etc.. A excepción de las municiones, que presentan características similares, a las ya expuestas de los repuestos, el resto aunque son de importancia logística decisiva, no presentan problema particularmente complicado, en el aprovisionamiento naval.

3.2.4.2.2.- Funciones del desarrollo del Aprovisionamiento

La Función básica "Aprovisionamiento", se desarrolla dentro del Servicio correspondiente, a través de una serie de funciones técnicas y orgánicas, cuya articulación constituye el sistema de aprovisionamiento.

A mayor complejidad, más necesidad de organización y técnica. De ahí, que se consideren OCHO funciones de desarrollo.

Catalogación - Adquisición - Almacenamiento - Contabilidad - Control de Inventario - Transporte - Entrega y Eliminación.

La función más importante de las anteriores mencionadas, es la de CONTROL DE INVENTARIO. Consiste en el ejercicio del control de las "existencias", reales y en proceso de obtención, su comparación con las "necesidades", presentes y futuras, estableciendo como consecuencia de tal comparación y teniendo en cuenta el ritmo de consumo, los "niveles" de aprovisionamiento y las "adquisiciones", para atender a la demanda. Como se ve, esta función tiende al establecimiento de una coordinación entre lo que hay y lo que se necesita, siendo pues condición previa, el conocimiento de ambas.

Previsión de necesidades. Cuando se trata de artículos de consumo, el cálculo de previsiones de necesidades es normalmente sencillo (se fundamenta solamente en tres variables, grado de actividad, factor de consumo y factor de juicio), pero cuando se refiere a equipos, o sobre todo, a piezas de repuestos, el problema, se complica enormemente; en esquema..../...



podemos decir que, esta previsión se realiza, a partir de la "suma condicional consolidada", de las necesidades correspondientes, a los escalones inferiores.

Este proceso, requiere un gran esfuerzo de organización y técnica, ya que su fundamento, es la constitución de un -- banco de datos mecanizado con información sobre:

Piezas que componen un equipo, sus características, coeficiente de demanda, esencialidad, grado de seguridad, etc.

- . Equipos, instalados en cada unidad
- . Unidades, asignadas a una Base.

Para a través de procesos de ordenador determinar:

- . Necesidades del primer escalón (buque)
- . Necesidades del segundo escalón (Base Naval)

Estas necesidades de piezas de repuesto se materializan en "libro de cargo", que llevan todas las unidades, en los - cuales, se relacionan las cantidades a bordo, que constituyen el primer escalón.

Control de Existencias..- Tiene por misión proporcionar conocimiento en todo momento de lo que hay, tanto en almacenes, como en proceso de obtención, fabricación, entrega, etc

El control de existencias, se realiza en la actualidad por medio del "Sistema Integrado de Gestión de Material" -- (SIGMA), que se apoya en: un procedimiento, un documento -- multifunción, que sirve para pedido, guía de remisión, parte de movimiento, documento contable, documento informativo sobre la tramitación, etc. etc., y un ordenador central y - un banco de datos, conectados on-line con otros ordenadores instalados, en los 3 almacenes de las bases principales, a - los cuales a su vez, se conectan terminales para consultar y registrar las transacciones de material.

Este sistema, se utiliza sólo en su aspecto documental en la Base de Las Palmas, por no justificar el volumen de - repuestos, la mecanización del control de existencias de los almacenes.



Los datos que vienen a continuación, nos pueden dar una idea del volúmen de repuestos manejados.

Los datos corresponden al año 1.979.-

NIVEL DE TODA LA ARMADA

CONTROL DE EXISTENCIAS

Número de Repuestos en el Sistema de Aprovisionamiento Naval, controlados por ordenador:

| | | |
|------------------------------------|---------|---------|
| De procedencia Americana | 150.000 | 53,57% |
| De procedencia Francesa. | 60.000 | 21,43% |
| De procedencia Nacional. | 50.000 | 17,86% |
| Varios. | 20.000 | 7,14% |
| TOTAL. | 280.000 | 100,00% |

El número total de artículos en todos los almacenes, asciende a 340.425.

El número de artículos suministrados por los almacenes en un año es como sigue:

| | |
|---------------------------|--------|
| Entregas. | 80.000 |
| Redistribuciones. | 3.000 |

CONTROL DE REPOSICIONES

El total de artículos adquiridos es:

| | |
|---|--------|
| . Material Americano. | 26.000 |
| . Material Francés | 4.000 |
| . Material Nacional | 3.000 |
| . Material Corbetas y Patrullas | 1.500 |
| TOTAL | 34.500 |

CONTROL ECONOMICO

Los Recursos asignados para adquisiciones normales son:

| | |
|---|---------------|
| . Reposición de Material Americano. | 620.000.000 |
| . Reposición de Material Francés. | 318.000.000 |
| . Material Nacional y Patrullas | 430.000.000 |
| TOTAL | 1.368.000.000 |



ALMACENES BASE NAVAL CANARIAS

CONTROL DE EXISTENCIAS

| | |
|--------------------------------|--------------|
| . Material Americano | 1.500 |
| . Material Nacional. | 2.900 |
| TOTAL. | <u>3.400</u> |

Nº de Movimientos de material en el año 1.979, 4.503.

CONTROL DE REPOSICIONES

Nº de pedidos, material americano y patrulleros: 1.075

REPUESTOS QUE LLEVA UN BUQUE A BORDO

- . Nº de Piezas a bordo Fragata "D.E.G." . . 25.000
- . Nº de Piezas a bordo Corbeta "Descubierta" 12.000
- . Nº de Piezas a bordo Submarino "Daphe". . 4.000

La procedencia extranjera, ha obligado a establecer acuerdos logísticos cooperativos con los suministradores, que solucionen las necesidades, pero no eliminan la servidumbre logística exterior. En las nuevas construcciones, se está -- haciendo un gran esfuerzo para conseguir el mayor grado de nacionalización.

El apoyo de material está organizado en tres escalones, el primer escalón es barco, el segundo son los almacenes en tierra y el tercero la industria nacional y extranjera.

Una condición importante del funcionamiento de todo - este sistema, es la fijación de niveles en todos los escalones, para hacer frente al plazo de obtención, desde que se produce una necesidad, hasta que se obtiene el recurso solicitado.

3.2.1.2.3.- Mantenimiento

La segunda actividad de apoyo logístico de una base naval es el Mantenimiento, que en cierto modo, es complemento del Aprovisionamiento, formando ambos la logística de Material.

El Mantenimiento tiene por función básica, conseguir - que el material se encuentre en perfecto estado de eficacia.

El Mantenimiento debe de realizarse en el escalón más - bajo posible, empleando de forma limitada la técnica de repa



ración por reemplazo de módulos. De forma periódica, se realizan inmovilizaciones de unidades, para que la dotación se dedique a actividades de mantenimiento de forma más intensa. Asimismo se programan obras periódicas para cada tipo de buque.

Existen varios grados en la acción de mantenimiento:

. Mantenimiento de comprobación y preventivo. Este tipo de acción se desarrolla en los buques de forma continua, englobando las acciones que llevan consigo, recorridos, entretenimientos, lubricación, ajustes, etc.

Se realizan normalmente, de acuerdo con un programa preestablecido.

. Mantenimiento Correctivo. - Consiste en reparaciones destinadas a devolver el material al estado perdido por avería.

. Obras normales. - En este tipo de actividad se inmoviliza el buque en un Arsenal con capacidad para efectuarlos, y se realizan reparaciones a bordo sobre los propios equipos, o en los talleres del Arsenal o de la industria civil. Cada buque entra periódicamente en obras normales.

. Modificaciones. - Si son importantes, se efectúan sólamente por la industria civil.

Desde el punto de vista de capacidad que pueda tener una base o una unidad, se consideran los siguientes niveles:

. Nivel A. - Implica una capacidad que permita llevar a cabo, un mantenimiento de comprobación y preventivo, consistente en reparaciones menores en las que se sustituyen piezas, subconjuntos y conjuntos; supone la capacidad que debe tener el buque o primer escalón.

. Nivel B. - Implica una capacidad que permita la ejecución de mantenimiento correctivo, reparaciones destinadas a devolver al material el estado de eficacia perdido por avería, incluyendo la fabricación de piezas para las que no se disponen de repuestos, la calibración de equipos y aparatos de medidas elementales, y apoyo técnico al primer escalón. - Esta es la capacidad que debe poseer como mínimo todo Arsenal, con respecto a los sistemas y equipos de las "unidades de su demarcación".

. Nivel C. - Implica capacidad que permita el recorrido total de equipos e instalaciones, de forma periódica y pro-



gramada, con objeto de restaurar sus características iniciales o de proyecto, y de garantizar sus fiabilidades operativas durante un período de tiempo dado, incluyendo la fabricación de los elementos necesarios, así como acciones conducentes a mejorar características o funciones primitivas. Este nivel supone la máxima capacidad, para efectuar mantenimiento en un determinado sistema o equipo. Puede ser propio de un Arsenal especializado o de la industria.

Los tres elementos sobre los que descansa el mantenimiento, son el personal que ha de desarrollarlo, las instalaciones a las que ha de ejecutarse y los refuerzos que exigen las acciones de mantenimiento.

El personal de las unidades, además de ser adiestrado para manejar un equipo, es adiestrado y mentalizado para el desarrollo de las actividades de conservación del mismo, inculcándole un espíritu de disciplina de mantenimiento, con inspección posterior, para conseguir superar la agresión continua de agentes tales como la humedad, salinidad, y vibraciones, etc., a que están sometidos los equipos instalados en un buque.

Las instalaciones navales, tienen que estar dotadas de equipos modernos, pero sin sobrepasar un límite que corresponde a la industria civil (E.N. Bazan). También se tiende a concentrar órganos industriales, que desarrollen la misma misión, o similares, evitando la dispersión.

Respecto a los repuestos, se tiende a la normalización y a la unificación de equipos, para facilitar el acopio y entrega necesarios.

La actividad de la Armada frente a los problemas de Mantenimiento, ha venido evolucionando en los últimos años, hacia una forma de conciencia sobre la importancia de este elemento funcional, logístico y acciones a iniciar, para resolver los problemas planteados con la modernización de la flota, y la puesta en marcha de nuevas construcciones en las distintas fases del Programa Naval.

En el momento presente, aclarados conceptos confusos en el ámbito del mantenimiento, se han sentado los principios doctrinales correspondientes al "Apoyo Logístico Integrado", consistente en el conjunto de acciones que deben realizarse durante la construcción de nuevos buques, o unidades necesarios para asegurar un apoyo eficaz al material, en todos los escalones de su mantenimiento, y a lo largo de todo su ciclo de vida previsto, creación de nuevas instalaciones de manteni-



miento, o modernización y adecuación de las existentes; acopios de repuestos y municiones, establecimiento de cauces - de reparación, preparación de personal, previsión de recursos financieros, etc..

El Apoyo Logístico Integrado, persigue el doble objetivo de conocer qué apoyo va a requerirse durante toda la vida operativa de un sistema, y el de integrar en el proyecto, junto con las consideraciones técnicas, las logísticas, de forma, que se logre un equilibrio de disponibilidades.

Esta tendencia logística, empuja a la utilización de - equipos y sistemas cada vez más modularizados, con la idea - de simplificar las tareas de mantenimiento, en cuanto a tiempo para reparar y, a conocimientos técnicos necesarios en el nivel operativo de la organización, normalizando y unificando, equipos y técnicas.



3.2.4.2.4.- Sanidad, Personal, Transporte y Construcciones.

La función básica de Sanidad, tiene por objeto conservar y mejorar la salud del personal militar.

El sujeto es el conjunto del potencial humano y se realiza, por medio de la aplicación de la ciencia y técnica de la medicina.

Destaca de esta función su aspecto "operativo", en el que difiere de la medicina civil. Los puntos más importantes son los relativos a evacuación, hospitalización y recuperación; así como especialidades propias de las FF.AA., como por ejemplo, la medicina aplicada al buceo.

La Función del Personal la realiza el correspondiente Departamento, a través de sus Organos Ejecutivos, Centros de Movilización y Reclutamiento, Escuelas, Cuarteles de Instrucción, Centros de Distribución, Organos de Selección, etc, que tienen por misión básica proveer los efectivos humanos en cantidad suficiente y adecuada calidad a las Fuerzas y los Servicios.

El Elemento funcional Personal, es el de desarrollo más difícil debido a que el objetivo sobre el que opera, el ser humano, es más complejo, más delicado y de mucha mayor transcendencia para la eficacia militar, que el material.

Quizá las funciones más propias de una Base, sean la instrucción, transformación de personal civil en militar, y la especialización en cada grado.

El Transporte tiene por misión, trasladar de un punto a otro, medios logísticos (materiales o personal) en un plazo dado y bajo unas condiciones determinadas. Constituye una de las actividades destacadas, en la eficacia de todo el proceso logístico, pues raro es el problema en el que no existe incluido un problema de transporte. En el aspecto operativo, el transporte es fundamental, no resulta extraño que algunos autores, hayan llegado a considerar la guerra moderna como un problema de transporte.

3.2.5.- Medios

Los medios de que dispone actualmente la Zona para cumplir su misión, son los siguientes:

3.2.5.1.- Unidades Navales



Se cuenta con unidades de vigilancia y patrulla, de apoyo logístico, de desembarco y para otros servicios, unas asignadas con carácter fijo a la Zona y otras destacadas operativamente con carácter accidental, como son dos destructores pertenecientes a la Flota y una corbeta perteneciente a la Zona Marítima del Estrecho, que se relevan por unidades similares periódicamente.

Respecto a la labor de vigilancia y protección, de la flota pesquera que faena en aguas del Sahara, durante los años 78 y 79, ha sido realizada por un total de 21 buques diferentes de la Armada, estas unidades han sido los destructores Jorge Juan, Almirante Valdés, Lepanto, Almirante Ferrandiz, Marqués de la Ensenada, Gravina, Lángora, Méndez Núñez, Roger de Lauria, Churruca, Alcalá Galiano, y Blas de Lezo; la fragata Cataluña, las corbetas Princesa, Villa de Bilbao, Nautilus y Atrevida; los patrulleros Villaamil y Recalde, el remolcador R.A.S. y el buque-aljibe A-2.

De entre las unidades asignadas permanentemente a la Zona, destacan los patrulleros, que pese a su escaso tonelaje son de gran valor militar. Son buques de 400 toneladas de desplazamiento máximo, con 58 metros de eslora, accionados por dos hélices movidas por dos motores M.T.U. BAZAN, de 16 cilindros en V. con 8.000 H.P. de potencia global, que les imprimen una velocidad máxima de 30 nudos.

La autonomía es de 6.100 millas a 17 nudos y la dotación la forman 30 hombres. El armamento actual consta de: un cañón de doble uso OTO MELARA de 76/62 mm. automático a proa, capaz de hacer fuego a un ritmo de 70 disparos por minuto; un cañón BOFORS-BREDA de 40-70 mm. con cargador automático de 144 disparos, a popa y dos ametralladoras de 7'62 mm. en los alerones del puente.

Estos barcos están previstos para montar un sistema de misiles superficie-superficie, para ello, cuenta con la correspondiente dirección de tiro, que puede conjugar la acción de cañón de proa (76/72 mm.) del de popa (40/70 mm.) y de 4 misiles, mediante el seguimiento simultáneo de tres blancos diferentes (uno aéreo y dos de superficie), gracias al computador de 24 K de capacidad de memoria, que permite la actualización de los datos suministrados por los sensores electrónicos dos veces por segundo, con lo que el máximo error de los datos transmitidos a la artillería y al misil, que son dirigidos también de forma automática por la dirección de tiro, asegura una probabilidad de impacto superior al 95%.

A la "calidad" de la dirección de tiro, hay que añadir también la del radar de exploración, y tiro de gran precisión y una gran resistencia a las interferencias electrónicas.



cas (cambio automático de frecuencias).

Actualmente, estos patrulleros no están equipados con los proyectiles antibuques, ya que, si bien los estudios de la BAZAN estaban en el supuesto de que el ingenio a montar fuera el "Exocet", parece ser que hoy existe una tendencia que se inclina hacia el "Harpoon", previsto para las fragatas tipo Baleares y que parece también lo montarán las nuevas corbetas "Descubierta", lo que supone normalizar el armamento antibuque de toda la Armada.

Estas unidades, ya de gran valor operativo, están sin embargo, a menos de la mitad de su camino de lo que serán como buques de guerra, una vez al completo de su armamento.

Estos patrulleros han sido construídos por la E.N. BAZAN, alcanzando un índice de nacionalización que se cifra del orden del 83% del valor del buque básico, existiendo dificultades para su completa nacionalización en lo que se suele llamar "Tecnología de punta", artillería y dirección de tiro en este caso, en las que no puede pensarse en una completa autarquía, sino más, bien, en una cooperación internacional que enriquezca nuestra tecnología.

3.2.5.2.- Fuerzas de Guarnición y Seguridad

La Infantería de Marina, es un Cuerpo formado por tropas especiales y constituye una Fuerza de la Armada que, tiene por misión, llevar a cabo acciones militares en la costa, iniciadas en la mar. Le corresponde además, contribuir a la defensa y seguridad de las Instalaciones Navales, formar parte de dotaciones de buques, y asistir a las Autoridades marítimas, cuando el ejercicio de su Autoridad lo requiera. La existencia de la Infantería de Marina, produce un fuerte efecto de disuasión sobre cualquier posible enemigo, cuyo territorio cuente con costas accesibles, obligándole a dispersar sus fuerzas para la defensa de las mismas. La Movilidad que le proporciona la flota, le permite actuar a cientos, e incluso miles de Kilómetros de sus bases, con una capacidad de choque y unas posibilidades logísticas que ningún otro medio de transporte, excepto los buques, pueden proporcionar.

En esta Zona existe una Agrupación de Infantería de Marina, como fuerzas de Defensa y Seguridad, con unos efectivos de unos 1.000 hombres al mando de un Coronel. Esta fuerza está constituida, en términos generales, por una unidad de guarnición; la primera de ellas, constituye la fuerza móvil de la defensa de la zona, y la segunda, para dotar a las instalaciones y destacamentos.



3.2.6.- Consideraciones finales.-

3.2.6.1.- La expansión de las Fuerzas Navales.

Las nuevas tendencias, tanto en las cantidades de buques que se construyen, como en el ritmo de su avance tecnológico, indican que la carrera naval de armamentos, es ahora más intensa que nunca. Hay que destacar, además, la nueva tendencia a preferir las embarcaciones navales ligeras, tales como las lanchas patrulleras rápidas dotadas actualmente de una gran capacidad de combate, equivalente incluso al nivel que anteriormente poseían buques mucho más grandes, tales como fragatas y destructores.

Los desarrollos de los "sistemas de armas" son un buen ejemplo de la carrera tecnológica evolucionista, los nuevos tipos de armamentos navales, en realidad, no se diferencian mucho de sus predecesores, la diferencia, radica en la mayor eficacia de sus componentes, desde la vigilancia remota, descubrimiento y asignación de un objetivo, hasta el rápido y certero disparo y destrucción de un blanco, pasando por la apreciación de los daños causados y la consideración de un eventual contraataque.

El resultado de esta carrera, es que las ventajas que se obtienen son de corta vida. Cada vez que se logra un arma, empieza la caza por otra que la contrarreste. El resultado, es que los países terminan con arsenales similares de armamentos cada vez más sofisticados, y también más caros, siendo sin lugar a dudas éstas, las características de la carrera armamentística naval.

En el período 1.975-78, la cantidad de lanchas patrulleras rápidas provistas con misiles, creció de 398 a 811, es decir, fué más del doble. La cantidad de todo tipo de lanchas patrulleras creció en el mismo período a 2.483, y la cantidad de otros tipos de naves de patrulla (incluyendo corbetas armadas con misiles) subió de 1.899 a 2.475. Mientras que en 1.960, sólo un país disponía de lanchas patrulleras rápidas, en 1.970 eran 17 países, y en 1.978, 45 las habían incorporado a sus fuerzas navales.

Debido a diversos factores, geopolíticos, económicos y tecnológicos, la participación de los países menos desarrollados en la expansión naval global está creciendo, con la adquisición de embarcaciones ligeras.

Su posesión, permite que Marinas pequeñas o virtualmente inexistentes, se transformen velozmente en Marinas poderosas



y modernas.

Esta escalada en la carrera naval, puede causar serios agravamientos en la política, a nivel global o regional, -- aunque es cierto que su impacto es difícil de apreciar. Existe, por tanto, una necesidad urgente de preocuparse de este aspecto de la carrera de armamentos, para prevenir futuras sorpresas o amenazas.

3.2.6.2.- La Armada ante el Futuro

Al iniciarse la década de los 60, la fuerza de combate de la Armada podía ser comparada, en cierto modo, con muchas de la O.T.A.N., conservando además, un tamaño apreciable, -- aunque la edad de los buques dejáse mucho que desear. Dos eran los procedimientos que habían proporcionado el material, buques cedidos por los Estados Unidos, y el Programa de Modernización Español, realizado a mediados de los años 50 sobre más de 30 unidades de construcción entonces reciente.

En 1.964, se aprueba un primer Programa Naval que abarca el período 1.965-71, durante el cual, se reactiva y pone en servicio un buque transferido de los Estados Unidos, el Dédalo, se reconstruyen dos destructores, Roger de Lauria, y Marqués de la Ensenada, y se construyen 5 fragatas DEG-7 y 4 Submarinos Daphne.

El Programa Naval para los años 70, elaborado en 1.971 con los medios que la Armada deseaba para 1.979, sufrió diversas vicitudes y remodelaciones, no sólo respecto a los conceptos que afectaban a los tipos de unidades de combate principales escogidos, sino muy determinadamente, en las previsiones económicas, en la medida en que fué coincidente la explosión de la economía mundial y el alza inflacionista y con siguiente subida de precios.

Por fin, los buques de combate principales que componen la flota, iniciados en el plan 1.972, están en servicio algunos y otros en construcción, En conjunto el Programa Naval de los años 70, es el que nos ha permitido contar con las unidades hoy en servicio.

Mención especial hay que hacer al futuro "GRUPO DE COMBATE 1.984", cuya construcción ya se ha iniciado, compuesto por un portaaviones de 15.000 toneladas y tres fragatas de escolta de 3.600 toneladas, que permitirá ejercer el control de amplios espacios marítimos, especialmente Atlánticos.

3.2.7.- RESUMEN



Ya para finalizar, en resumen, lo que se ha querido expresar en las líneas anteriores es lo siguiente:

- 1.- Una Base es un órgano de apoyo que ejercita actividades logísticas de Aproveccionamiento, Mantenimiento, Sanidad, Personal, Transportes y Construcciones.
- 2.- Estas actividades son en la actualidad de gran complejidad, debido a la sofisticación de equipo y armas.
- 3.- La capacidad de apoyo de una Base, se determina en función de los buques asignados, variable a partir de la cual se crea la infraestructura de apoyo. Si por cualquier razón se asignan unos buques, o se destacan unidades de forma permanente, deben de reconsiderarse los medios para hacer frente a estas nuevas necesidades.
- 4.- El esfuerzo organizativo y de cualificación de personal, con una proporción de 7 hombres de apoyo por cada 1 operativo, debe ser planificado y desarrollado con gran antelación a la entrada en servicio de las unidades navales.
- 5.- La Armada tiene en curso programas de construcción que, en el año 1.984 nos permitirán contar con una flota de combate moderna.
- 6.- ¿Serán Las Canarias uno de los puntos de apoyo de esta Flota.? Si así fuese determinado, (quizás en la definición del Objetivo Conjunto de Fuerza que está estudiándose por el Ministerio de Defensa), no cabe duda que el esfuerzo a realizar en cuatro años, para preparar una Base Naval y transformarla en un órgano capaz de apoyar a unidades modernas, sería enorme, y más aún, tendrían que iniciarse sin demora las previsiones adecuadas, si se quiere en este breve espacio de tiempo preparar una Base eficaz.



3.3.- EJERCITÒ DEL AIRE

3.3.- MISION DE EJERCITO DEL AIRE Y ESTRUCTURA

3.3.1.- Generalidades.-

Corresponde al Ejército del Aire la realización de aquellas operaciones militares (de fuego, reconocimiento o transporte) que, teniendo su origen en el espacio aéreo, se proyectan sobre objetivos o blancos no sólo aéreos, sino terrestres y navales; y lo mismo si son de naturaleza militar, que si forman parte del sistema socio-económico del adversario.

Ya en términos más concretos y formales, la misión del Ejército del Aire es la que figura en el Artículo 1º del Real Decreto nº 1108/78, de 3 de Mayo, por el que se establece su estructura orgánica:

"El Ejército del Aire es el instrumento militar del poder aéreo y un factor esencial de disuasión, correspondiéndole en paz y en guerra, en cumplimiento de la misión asignada a las Fuerzas Armadas, la realización de las funciones siguientes:

- a.- Ejercer el control del espacio aéreo en el de Soberanía Nacional.
- b.- Organizar, equipar, mantener y adiestrar Unidades Aéreas para:
 - . Defender el territorio nacional contra ataques aero-espaciales.
 - . Conseguir y mantener la superioridad aérea en áreas vitales para la Defensa Nacional.
 - . Destruir o neutralizar el poder y el potencial bélico enemigo.
 - . Apoyar a las fuerzas de superficie en las operaciones que la guerra exija
 - . Proporcionar el transporte aéreo necesario para el desarrollo de las operaciones.
 - . Obtener, evaluar, interpretar y difundir información de interés militar.
- c.- Planear, conducir y ejecutar operaciones aéreas.
- d.- Formular doctrinas y procedimientos para organizar equipo y mantener, adiestrar y emplear las unidades Aéreas del Ejército del Aire.



- e) Desarrollar doctrinas y procedimientos unificados, en coordinación con el Ejército de Tierra y la Armada.
- f) Desarrollar tácticas, técnicas, y equipos de interés conjunto en coordinación con el Ejército de Tierra y la Armada.

3.3.2.- La Fuerza Aérea

Es un conjunto activo y concreto, dotado de medios y elementos adecuados que, funcionando coordinadamente como un sólo instrumento bajo una sólo dirección, se encuentra dispuesto permanentemente para destruir o neutralizar en el espacio aéreo, o desde él, a los elementos del poder y potencial militar del adversario, y al mismo tiempo, apoyar con sus acciones a los del propio.

Por potencial aéreo se entiende, la capacidad de una nación para crear, mantener y reforzar, en el tiempo, un poder aéreo.

3.3.3.- La Logística

No podemos entender el Poder Aéreo desconectado de la Logística. La Logística es la fuente del Poder Militar, porque proporciona los medios que emplea la Táctica, para lograr los objetivos fijados por la Estrategia. La Logística es pues vital, porque sin los recursos, las operaciones militares no pueden mantenerse con una cierta probabilidad de éxito. La Logística es la creación y el sostén de la capacidad militar, para servir en forma efectiva los Objetivos Nacionales.

Los fines de la Logística, son como ya se ha dicho, crear y mantener las Fuerzas Armadas, para que puedan cumplir la misión asignada por la Política Nacional. Por ello, el Gobierno, en sus planes logísticos debe asegurar una distribución equitativa de los recursos, acorde con las disponibilidades de éstos y con las necesidades de las Fuerzas Armadas para el cumplimiento de su Misión.

Se puede, pues, considerar la Logística como el puente que une las fuentes económico-industriales nacionales con sus Fuerzas Armadas, mediante la transformación de los recursos en unidades de defensa.

En consecuencia, hoy en día se necesita de una base industrial adecuada, y así lo estiman la mayor parte de los países, que sea capaz de proporcionar a sus Fuerzas Armadas



el mayor porcentaje posible de los medios que aquéllas necesitan para alcanzar los objetivos impuestos por la Política Nacional.

3.3.3.4.- Funciones de Apoyo Logístico

Dentro de la Organización Logística y para facilitar el ejercicio del Mando y el Apoyo de la Fuerza Aérea, se desarrollan un grupo de actividades logísticas, denominadas Funciones Básicas Logísticas. Las más comúnmente aceptadas son:

DE PERSONAL. Tiene por objeto proporcionar a las Fuerzas Aéreas el personal, en cantidad suficiente y de calidad adecuada, en el momento y lugar precisos, y mantenerlo en el mejor estado de eficacia.

DE ABASTECIMIENTO. Tiene por finalidad proveer a los Organos de Apoyo Directo, de aquellos artículos necesarios o convenientes para el sostenimiento de la Fuerza.

DE MANTENIMIENTO. Atiende a la conservación del material, para que se encuentre en todo momento, en perfecto estado de eficacia.

DE TRANSPORTE. Consiste en trasladar con eficacia de un punto a otro, medios logísticos de personal o material, en un plazo dado y en unas condiciones determinadas.

DE OBRAS. Construye y mantiene en servicio todas las instalaciones que precisa la Fuerza Aérea, para poder cumplir su misión.

3.3.4.- La Zona Aérea de Canarias.- Introducción y Descripción

Cuenta la Zona Aérea de Canarias, para el cumplimiento de la Misión asignada al Ejercicio del Aire en el Archipiélago Canario, con la Base Aérea de Gando, a su vez, operativa y logística, la Agrupación de Unidades y Servicios núm. 7 y el Aeródromo Militar de Lanzarote.

En caso de necesidad de guerra, automáticamente, se contará con los servicios de los diversos aeropuertos civiles de las Islas.

En el afán del Gobierno de acercar las Fuerzas Armadas al pueblo, del cual se nutre, celebró el Mando de la Zona Aérea de Canarias, el domingo 27 de noviembre de 1.977, por primera vez, el "Día de las Fuerzas Aéreas", con diversos actos llevados a cabo en la Base Aérea de Gando y Acuartelamiento de la Agrupación de Unidades y Servicios núm. 7.



Acudieron alrededor de 15.000 personas. Se realizaron diversos ejercicios. Entre ellos, demostración del adiestramiento de perros policías, principalmente exhibiciones en vuelo de aviones T-12, Aviocar y reactores F.5.

Inicia su andadura militar aeronáutica el Archipiélago Canario, allá por el año 1.924, concretamente el 18 de Enero. Tomaron tierra por primera vez en Canarias, en lo que hoy es la Base Aérea de Gando, tres aviones militares españoles tipo Breguet XIV, bautizados con los nombres de Gran Canaria, Tenerife y Archipiélago Canario y pilotados por los Capitanes Martínez Estévez y Bermúdez de Castro, Tenientes Martínez de Pisón y Reixoch y el Cabo Bosch, procedente de Tetuán.

Cincuenta años después, el 18 de Enero de 1.974, la Zona Aérea de Canarias descubre una placa conmemorativa. Al acto asistió como testigo excepcional, el General de la Reserva D. Félix Bermúdez de Castro, un superviviente de aquella hazaña.

En el año 1.939 se crea la Zona Aérea de Canarias, cuyo primer Jefe fué el Comandante D. Antonio L. Lorente Sola. Entre los muchos Jefes que hasta hoy han ostentado el mando aéreo en el Archipiélago, no podemos olvidar al Coronel Mas de Gaminde, cuyos propios méritos le hicieron acreedor a nominar una de las calles de la ciudad de Las Palmas.

A partir de 1.940, la Base Aérea de Gando adquiere entidad propia, siendo su primer Comandante D. Alfredo Gutiérrez López. Desde entonces hasta hoy, ha sido mucho el material aéreo que ha desfilado por sus pistas de vuelo y talleres de mantenimiento. Se crea el Regimiento Mixto del Aire núm. 4 y se conocen aviones como el Junkers-52, Fiat, Messerschmitt 110, Heinkel 111, DC-3, T-6, y C-10 (Saetas).

Hoy cuenta la Base Aérea con el Ala Mixta núm. 46 y en ella aviones modernos, de transporte y caza, tales como el T-12 Aviocar (empleados hoy por el R.C.C. y S.A.R. en misiones, entre otras, humanitarias de evacuaciones de enfermos y accidentados desde las Islas menores a las Capitales de Provincia), así como los modernos reactores Northrop F-5.

En ella, se encuentra también ubicada la Unidad de Salvamento que cuenta para su importante misión, tanto en paz como en guerra, con Helicópteros para rescate y aviones Fokker-27 "Marítima" para búsqueda, antes realizada por el avión anfibia Grumman, que durante más de veinte años, prestó servicios ininterrumpidos en estas aguas. Esta unidad del S.A.R. dada



su importancia en tiempo de paz y su repercusión en la vida y economía del Archipiélago, merece un estudio detallado que se realiza más adelante.

3.3.5.- HISTORIA DEL R.C.C. LAS PALMAS

3.3.5.1.- Introducción

Para hacer frente con eficacia a la misión encomendada en el Art. 2º del R. Dec. antes citado, el R.C.C. se encuentra enclavado en los F.I.C. (Centros de Información de Vuelo) para recibir lo más rápidamente posible la información del accidente aéreo, y se sirve de sus medios de comunicación, además de los suyos propios. El F.I.R. es nuestra región de información de vuelo que abarca 1.500.000 Km².

El R.C.C. recibe la información del accidente aéreo -- que ocurre en su región de responsabilidad y basándose en previsiones establecidas de antemano, decide el tipo de operaciones a realizar y los medios S.A.R. que deben ser empleados. Asimismo, dirige y coordina la oportuna intervención de dichos medios en el lugar adecuado.

3.3.5.2.- Fundación

Por orden del Ministro del Aire de fecha 16 de Enero de 1.956 y en cumplimiento de lo que determina el Artículo 11 del Decreto de 17 de Junio de 1.955, se creó el Centro Coordinador de Salvamento de Canarias, con cabecera en Las Palmas.

Su funcionamiento comenzó el 1º de Mayo de 1.956 y a partir de esa fecha, la Escuadrilla de Salvamento dependía en lo relativo a organización, instrucción y empleo táctico, de la Jefatura SAR a través de este RCC. Dicha Escuadrilla estaba formada por dos aviones Grumman AD-1, con base en Gando y dos helicópteros Z-1 ubicados en Los Rodeos (Tenerife), hasta el mes de Marzo de 1.960, fecha en que se incorporaron a Gando, quedando a partir de entonces, la Unidad Aérea completa enclavada en esta Base.

Por Orden del 16 de Diciembre de 1.963, Boletín Oficial del Aire núm. 152, pasó a depender de la Subsecretaría de Aviación Civil, el Servicio de Búsqueda y Salvamento, y sus Unidades Aéreas dependen:

- a.- De la Jefatura del Servicio para operaciones, ejercicios y prestación de sus servicios de acuerdo con su misión.



- b) De los Jefes de Región o Zona Aérea, para cuanto se relacione con el régimen interior de las Bases Aéreas en las que están asentadas, mantenimiento de material, abastecimiento, haberes y detall.

Los planes de instrucción son ordenados al Escuadrón de Salvamento por el Estado Mayor, a propuesta de la Subsecretaría de Aviación Civil.

A partir de 1 de Abril de 1.965, a la Unidad Aérea afectada a este RCC, se la denomina 802 Escuadrón y está formado por:

- 1º.- Escuadrilla, compuesta por dos aviones Grumman AD-1 (De baja en la actualidad, sustituidos por tres -- aviones Fokker F-27 "Maritime").
- 2º.- Escuadrilla, compuesta por tres helicópteros Z-1 y dos avionetas Dornier L-9. Ambas Escuadrillas con Base en Gando.

3.3.5.3.- Características Propias

El área de responsabilidad de este RCC, abarca el espacio comprendido entre 3200 N 1700 W como punto más septentrional; 1900 N 1900W como punto más meridional; 0840 W como límite oriental y 2500 W como límite occidental, formando un polígono irregular de una extensión aproximada de 1.500.000 kilómetros cuadrados.

Es eminentemente marítimo, ya que más del 80% de su superficie pertenece al Océano.

Posee una enorme y creciente densidad de tránsito aéreo, calculándose en unos 3.900.764 el número de pasajeros que mensualmente sobrevuelan su espacio aéreo, según estadística de 1.975, lo que refleja la importancia y alcance que la protección SAR tiene en este área.

3.3.5.4.- Características Adversas

LAS CONDICIONES DEL MAR, azotado por fuertes vientos y encrespado, hace prohibitivo el amaraje de los aviones anfibios, impidiendo completar la Operación SAR con la fase Rescate. Su gran extensión y la carencia de medios navales, dificultan enormemente las misiones de salvamento.

LA HOSPITALIDAD DEL MEDIO que necesariamente hay que sobrevolar, mar o desierto, impone a los siniestrados la necesidad de iniciar a continuación del accidente, una nueva fase, la de supervivencia, de resultados tan dudosos e incier



tos, como la propia emergencia en sí.

EL AISLAMIENTO Y LA LEJANIA de su situación geográfica, se traduce en la imposibilidad de contar con ayudas de Unidades SAR especializadas de otros Centros, precisamente en los primeros momentos del siniestro, que son los más decisivos.

LA ESCASA DENSIDAD DE POBLACION trae como consecuencia, la carencia de oportuna y precisa información que anticipe la alarma y fije el siniestro, obligando a llegar al conocimiento del accidente por deducción y como consecuencia, una demora considerable en la iniciación de la búsqueda y desconocimiento del lugar exacto donde se ha producido, condicionando a determinar la zona de búsqueda con un margen muy amplio, que va en detrimento de la densidad de rastreo.

3.3.5.6.- Modalidades Diversas de Actuación.

Auxilio a tripulaciones de aviones siniestrados (Búsqueda, penetración y rescate):

Auxilio a tripulaciones de barcos: Las frecuentes demandas de auxilio procedentes de tripulaciones de barcos en peligro, se producen generalmente entre Villa Cisneros y Guerra, debido a las especiales características de aquel litoral. Esas demandas ofrecen una doble faceta: una de auxilio a víctimas de naufragios y otra, de tipo humanitario, como es la evacuación urgente de enfermos o heridos graves de a bordo.

Misiones especiales: Las Unidades de Aviones monomotores del Ala 46 y Aeroclub solicitan a menudo, escolta para sus desplazamientos interinsulares y al continente africano.

Misiones de evacuación: Las autoridades civiles requieren con frecuencia la evacuación de enfermos o heridos graves en las islas menores, mediante el empleo de los helicópteros del Servicio de Salvamento.

A continuación, se exponen las misiones de evacuación de enfermos y heridos graves efectuadas por los medios S.A.R. de este R.C.C. durante el año 1.979.

Se hace notar que en los últimos años, el R.C.C. ha contado para las misiones especiales de evacuación con la inestimable ayuda del 461 Escuadrón del Ala Mixta núm.46 de la



Base Aérea de Gando, que prácticamente, ha realizado casi todas las evacuaciones.

En el informe adjunto, se contabilizan a lo largo del año 154 misiones de las 155 ordenadas por el R.C.C. y realizadas por los aviones T-12, Aviocar del 461 Escuadrón, en todo tiempo y lugar.

3.3.6.- RESUMEN DE LAS MISIONES DE EVACUACION DE ENFERMOS Y HERIDOS GRAVES, EFECTUADAS POR LOS MEDIOS SAR DE ESTE RCC DURANTE EL AÑO 1.979.

Como detalle y aclaración de los datos estadísticos que se adjuntan con el presente informe, es conveniente hacer constar las siguientes circunstancias:

Número de evacuaciones.- Se han efectuado un total de 155, mientras que el número total de personas evacuadas ha sido de 191. La no coincidencia de estas cifras se debe a que en 36 ocasiones han sido dos o más, los evacuados transportados en el mismo vuelo.

Lugar de procedencia.- Del total de 155 misiones efectuadas las mismas corresponden a las Islas menores.

Lugar de destino.- 24 tuvieron como destino Tenerife, procedentes de La Palma y Hierro. El resto de evacuaciones lo fueron a Las Palmas de Fuerteventura y Lanzarote.

Hora.- Se hacen constar las horas de despegue de Las Palmas en la fase inicial de la evacuación. Todas fueron diurnas, excepto 16, que se efectuaron antes del orto después del ocaso.

Evacuados.- Del total de 191 evacuados, 19 fueron militares y 172 civiles, de los cuales había 103 hombres, 57 mujeres y 31 niños.

Motivos de evacuación.- de las 191 personas trasladadas, solamente 13 de ellas sufrían enfermedad infecciosa, lo cual supone, tomar las correspondientes medidas preventivas tanto durante el vuelo, como después del mismo, con la consiguiente desinfección del medio utilizado.

Ambulancias utilizadas.- Para su traslado desde Gando hasta el Centro Hospitalario correspondiente de Las Palmas, se han utilizado 139 ambulancias civiles, 13 del Ejército de Tierra y 5 del Ejército del Aire.

Medios SAR.- De las 155 misiones efectuadas, 154 lo fueron por medio de un Avión AVIOCAR del 461 Escuadrón del Ala Mixta núm. 46, una realizada por el Helicóptero Z-10 del 802 Escuadrón.

. Anexos detalles de las misiones



3.3.7.- EL SERVICIO DE SALVAMENTO EN EL ARCHIPIELAGO CANARIO

Destacaremos en primer lugar, puesto que es su Norte y guía la leyenda que figura en el costado de sus aviones y en la cazadora de vuelo de sus pilotos: "VADE ET TU FAC SI MILITUR" (Vé tú y haz lo mismo), inspirada en la Parábola de Samaritano de los Evangelios.

3.3.7.1.- Introducción

Por orden Ministerial de 21 de enero de 1.955, se crea la 51 Escuadrilla de Salvamento, con asentamiento en la Base de Gando. Comienza a prestar sus servicios en Diciembre de este mismo año, en que pasa a llamarse 56 Escuadrilla de Salvamento. Desde 27 de Octubre de 1.967 adquiere la denominación de 802 Escuadrón de Salvamento.

El S.A.R. tiene como misión primordial localizar a las aeronaves siniestradas y prestar auxilio al personal de las mismas, así como cooperar en accidentes, catástrofes, o calamidades públicas, al ser requerida su colaboración por los organismos civiles o militares.

Desde su fundación, el 802 Escuadrón ha efectuado: 232 servicios de Búsqueda y Salvamento, 532 Evacuaciones de heridos y enfermos graves, 898 Escoltas a aviones monomotores en ruta sobre el mar, 54 Servicios de guerra y ha participado en 28 Ejercicios Nacionales y en cooperación con otros países.

De las misiones reseñadas anteriormente, es preciso destacar por su importancia y resultado las siguientes:

- . Un avión de este Escuadrón y su correspondiente tripulación, fueron los primeros extranjeros en tomar tierra en Agadir (Marruecos), a las pocas horas de producirse el terremoto que destruyó la ciudad. Informaron, sacaron las primeras fotografías, trasladaron el primer equipo quirúrgico, medicinas y evacuó heridos.

Debido a estas informaciones, se adelantó la ayuda que España habría de enviar después.

- . Localización y rescate de los naufragos de un avión DC-4 de nacionalidad portuguesa, caído al mar en la noche del 22 de Enero de 1.963. Por este Servicio el Gobierno portugués concedió la Medalla del Mérito Militar de Portugal, a la tripulación que realizó dicho servicio.

El número de horas efectuadas en estos servicios es de 24.910, sin que jamás haya ocurrido un accidente mortal.



Estas misiones se han desarrollado en un área de características propias tan particulares, que la diferencian notablemente de cualquier otra. Gran extensión, el aislamiento o la hostilidad del medio que la rodean, son características de tipo geográfico, adversas al desenvolvimiento del Servicio de Salvamento en esta Zona.

3.3.7.2.- Características de la Zona

Geográficas.- El área responsabilidad del R.C.C. de Canarias abarca el espacio comprendido entre las coordenadas: 31° 39'N 17° 25'W como punto más septentrional; 19° W como límite occidental, formando un polígono irregular de una extensión aproximada de 1.500.000 Km², cuyas máximas distancias son de 750 NM de norte a sur y de 950 NM de este a oeste.

Esta superficie tiene tres zonas diferenciadas en sus características geográficas:

Zona insular.- Comprende el archipiélago Canario. Tiene una extensión superficial de 7.300 Km² y está formado por siete Islas grandes, dos pequeñas y varios Islotes.

El terreno de estas Islas, es de origen volcánico muy accidentado. Su población se encuentra muy diseminada, lo que facilita las misiones de búsqueda en esta zona.

Zona Desértica.- Comprende una superficie de 280.000 - Km² en forma de plataforma continental, que se adentra en los países limítrofes: Marruecos, Argelia y Mauritania. Este terreno se caracteriza por su escasa vegetación, casi nula población y extremada climatología. Factores que dificultan la supervivencia en esta zona.

A la vista de los acontecimientos, cabe pensar en la posibilidad de que el Sahara deje de formar parte del área de responsabilidad de este R.C.C. y que el límite oriental del FIR- Canarias sea la línea de costa.

Las costas del Sahara están formadas, en su mayor parte, por acantilados muy batidos por el mar, que alcanzan alturas de hasta 80 metros. En sus proximidades faena una importante flota pesquera, cuyo balance de accidentes es tan alto y las posibilidades de supervivencia de los siniestrados tan limitada, que hacen de esta costa una de las zonas más preocupantes para el S.A.R.

Zona Marítima.- Constituye el 80% del área total, tiene una superficie aproximada de 1.210.000 Km. cuadrados y está formada por un agitado mar oceánico, azotado la mayor parte del año por fuertes vientos.

Desde las Azores y las costas occidentales de la Penín-



sula Ibérica, desciende la corriente en sentido Sur o SW, - hasta Canarias, inclinándose, en algunas épocas del año, hacia el W y NW con una velocidad de hasta dos nudos. Esta -- corriente es fría, no solamente por venir el viento de latitudes más septentrionales, sino sobre todo, por estar alimentada de los ascensos de aguas profundas, que recoge en su recorrido a lo largo de las costas de Marruecos.

La gran extensión de esta Zona, dificulta la misión de búsqueda y la gran hostilidad del medio, impone a los sinietrados la necesidad de iniciar a continuación del accidente una nueva fase, la de supervivencia, de resultados tan dudosos e inciertos como la propia emergencia.

Económicas.-

El creciente desarrollo de los países sudafricanos y latinoamericanos, originan un constante incremento del tráfico aéreo y marítimo, entre estos países y Europa a través de Canarias.

Las estadísticas nos ofrecen unos datos muy significativos: en el año 1.974, fueron atendidos por este FIC, --- 138.280 aviones, mientras que en el 75, hasta Diciembre, el número de aviones asciende a 144.024, lo que supone un aumento superior al 10%.

Sólamete el aeropuerto de Gando, registró en el año - 1.974 un movimiento de 3.528.468 pasajeros, con un incremento en el 75 de 372.278 pasajeros más.

Estos datos hablan por sí solos y ponen de manifiesto la necesidad de contar en esta región de vuelo, con un servicio de Salvamento, que garantice la seguridad a este denso tráfico.

También es de gran importancia el tráfico marítimo, ya que este área, está atravesada por las rutas petrolíferas que unen Europa-Centro con Sudamérica y Europa-Oeste con Sudáfrica, así como las procedentes del Medio y Extremo Oriente.

Es también digno de destacar, la gran concentración de barcos pesqueros que operan en el banco sahariano, procedentes de flotas de todo el mundo.

3.3.7.3.- Misiones

Específicas.- Comprenden las operaciones: SAMAR, SATER, MIXTAS Y SOCORRO MARITIMO Y ASISTENCIA NAVAL.

OPERACIONES SAMAR.-

Búsqueda



De las tres fases que hay que completar en toda misión de Salvamento (búsqueda, penetración y rescate), la búsqueda es la más difícil de todas ellas, y la dificultad es mayor, si la zona a rastrear se encuentra alejada de las costas.

Las zonas de rastreo asignadas a los medios S.A.R., son elegidas por el R.C.C. director de la operación, en función de unas áreas de probabilidad, que son aquéllas en las cuales, existen razones para pensar se encuentra el objetivo - desaparecido.

El factor determinante de que se haya afectado una cobertura total en la zona de búsqueda, es la navegación. De su exactitud depende, en mayor grado, el éxito de la misión.

La experiencia ha demostrado que las ayudas a la navegación existentes en el FIR, aunque numerosas, son de escasa utilidad en un rastreo, al realizarse éstos a alturas muy bajas (entre 500 y 1.500 pies) y con frecuencia, a grandes distancias de sus emplazamientos. Por otra parte, los equipos con que iban dotados los aviones Grumman eran anticuados y sus marcaciones, con frecuencia erróneas.

Bajo estas circunstancias, careciendo de puntos de referencia, se impone la necesidad de llevar una navegación a la estima lo más exacta posible, basada en la experiencia - de las tripulaciones en este Servicio.

Es necesario, por tanto, contar con aviones dotados de un sistema de navegación autónomo (doppler, inercial), que garanticen la cobertura de la zona a rastrear.

Penetración.-

Las condiciones del mar en esta zona, hacen prohibitivo el amaraje de los aviones anfibios, impidiendo a éstos - realizar la fase de rescate. Es necesario, pues, iniciar -- otra fase, la de penetración, en la cual se hace llegar a - los supervivientes del siniestro, unos medios que mejoren - en lo posible sus penosas condiciones, hasta tanto se efectúe su rescate.

Según la tabla del Dr. Aury, un hombre flotando en estas aguas, cuya temperatura media anual es de unos 18º, sólo puede subsistir unas ocho horas, sufriendo desvanecimientos a las 3 ó 4 horas de permanecer en ella. Este dato es suficiente expresivo para destacar la importancia que tiene, aislar lo más rápidamente posible a los siniestrados de este - medio hostil.



Para realizar esta fase, los aviones de esta Unidad, - están dotados del Contenedor Polivalente SARMAT 692, capaz para 32 personas, Consta en esencia de una balsa de inflado automático y un flotador, ambos unidos por una cuerda flotante de 200 metros de longitud. El lanzamiento de esta cadena requiere una técnica especial. Una vez la cadena fuera del avión, un paracaídas extrae del interior del cilindro contenedor, el conjunto, estirando la cuerda en toda su longitud lo que permite, una vez en el agua, que ésta envuelva a los naufragos.

Rescate.-

El helicóptero es el medio idóneo para realizar esta fase, siempre y cuando posea una capacidad de carga y autonomía adecuadas, en función del número de personas a rescatar y de distancia entre el lugar del siniestro y la base de partida.

La zona comprendida entre las Islas y la costa de África, es frecuentada por numerosos barcos que colaboran en las misiones de rescate, una vez requeridos sus servicios por el R.C.C., a través de las emisoras costeras.

No ocurre así en la parte occidental, donde el tráfico marítimo es menos intenso y la intervención del helicóptero se hace de todo punto necesaria.

OPERACION SATER

Zona Insular.-

Las operaciones de búsqueda y rescate no presentan en general problemas, ya que la población se encuentra muy diseminada y es difícil que un accidente aéreo pase desapercibido.

La experiencia ha demostrado que, en esta zona, cuando los medios de rescate llegan al lugar del accidente, los accidentados ya han sido recogidos y evacuados.

Zona Desértica.-

Por su gran extensión y escasísima población, en esta zona, puede plantearse una situación comprometida de búsqueda.

En las circunstancias actuales, y pensando en la posibilidad de que el Sahara quede fuera del área de responsabilidad del R.C.C. de Canarias, se agravan los problemas propios de esta Zona. De una parte, Marruecos, tiene enclavado su R.C.C. en Casablanca, lejos de esta zona. Por tanto, se haría necesaria la participación del S.A.R. Canarias en las opera



ciones en territorio saharauí.

Operaciones Mixtas.-

Son las realizadas en socorro de navíos a lo largo de 1.000 Km. de costa sahariana.

La búsqueda de esta zona no presenta problemas. No ocurre así con el rescate, que requiere la intervención de patrullas terrestres, que partiendo de Cabo Bojador, Villa Cisneros o La Güera y dirigidas por medios aéreos S.A.R., se trasladen al lugar del siniestro para rescatar a los naufragos y prestarles asistencia, ayudándoles a salvar los altos acantilados, de muy difícil escalada sin material apropiado.

OPERACIONES DE SOCORRO MARITIMO Y ASISTENCIA NAVAL

Son muy frecuentes, dada la concentración de barcos en esta zona. Este tipo de operaciones, tienen por objeto evacuar desde los barcos a algún tripulante herido o enfermo grave.

Si el barco se encuentra dentro del radio del helicóptero, este efectúa la misión, siempre y cuando ocurran las siguientes condiciones:

- a.- Que el barco disponga de una plataforma libre de obstáculos en un radio de 20 metros.
- b.- Que no contando el buque con plataforma deposite al herido en un bote, que deberá situar a sotavento a una distancia superior a 50 metros.

Las Misiones de asistencia naval las realizan medios navales y helicópteros, pertenecientes a empresas privadas y que tienen sus bases en el Puerto de La Luz.

Especialidades.

. Evacuaciones

Tienen por finalidad el traslado de heridos y enfermos de gravedad, desde las Islas menores, donde la asistencia médica y los medios clínicos son deficientes, a los centros asistenciales de capitales de provincia. O bien dentro de una Isla, cuando los enfermos quedan aislados de la capital, por falta de carretera: entre éstas y los caseríos del interior.



Estas misiones especiales que realiza el Servicio de - Salvamento, son totalmente gratuitas, tanto para las entidades locales que las solicitan, a través del Gobierno Civil de - la Provincia, como para los particulares que piden esa ayuda urgente del S.A.R.

En un caso reciente de evacuación, que en esa ocasión no pudo ser realizado por el Helicóptero del S.A.R., y lo - fué por los medios de una empresa civil, importó el trasla- do de un enfermo de la Isla Graciosa 350.000.- pesetas, que indudablemente no abonó el enfermo.

Escoltas.-

Ordenadas por la Jefatura de la Z.A.C., se efectúan pa- ra acompañar a aviones monomotores en vuelo sobre el mar.

Protección civil.-

Siempre que lo requiera el Servicio de Protección Civil, ante una supuesta situación de calamidad pública.

Ejercicios.-

Se realizan en colaboración con otros países, general- mente Francia, Italia y Senegal.

3.3.7.4.- Medios Aéreos

Medios aéreos especializados.

Son los pertenecientes al 802 Escuadrón de F.F.A.A., - que ha contado en su plantilla con 5 AD. 1 y 3 Z. 10, y ac- tualmente, con tres Fokkes F-27 "Maritime".

Las características de estos medios aéreos es de todos conocidas, por tanto, nos limitaremos a enumerar alguna de las cualidades positivas y negativas, de interés para el de- sarrollo del Servicio.

Grumman A.D.1. La "Salvadora"

Hoy fuera de servicio, pero digno de describir por los muchos Servicios realizados durante 23 años.

a.- Cualidades positivas:

Puede realizar misiones en todo tiempo.

Tiene un radio de acción de 750 KM, más 2,30 horas de - reserva para búsqueda.

Velocidad idónea para la búsqueda (140 Km.)

Posee buena visibilidad.

La puerta principal es adecuada para el lanzamiento de



cadenas.

b.- Cualidades restrictivas:

Es anticuado y su mantenimiento requiere muchas horas de trabajo.

No tiene una velocidad alta que permita desplazarse a la zona de búsqueda.

Los equipos de navegación son anticuados y están sujetos a errores.

No tiene un equipo de navegación autónomo.

No tiene un radar de búsqueda efectivo.

Helicóptero BELL 205

a.- Cualidades positivas:

Potencia adecuada para las misiones de rescate a nivel del mar.

Equipos de navegación modernos.

Puerta amplia para lanzamiento de equipos de salvamento.

Gran maniobrabilidad.

b.- Cualidades negativas:

Poca potencia para los rescates de montaña.

Tienen poca autonomía. (Con depósitos suplementarios - puede volar seis horas).

Poca capacidad de carga:

Al ser monomotor requiere la escolta de AD. 1 en vuelos sobre el mar.

El circuito eléctrico de la grúa se calienta con exceso a partir del 2º ó 3º izado.



CARACTERISTICAS DEL FOKKER F-27 "MARITIME"

| | |
|------------------------------|--------------------------------|
| VELOCIDAD CRUCERO: | 240 nudos |
| VELOCIDAD BUSQUEDA: | 140 nudos |
| TECHO: | 25.000 pies |
| AUTONOMIA: | 12 horas |
| <u>MAX. RADIO DE ACCION:</u> | <u>2.700 millas (5.000 Km)</u> |

E Q U I P O S

Radar de búsqueda, radar metereológico e INS (sistema de navegación autónomo)

TRIPULACION MINIMA

- 2 Pilotos
- 1 Navegante
- 2 Operadores radar
- 1 Radiotelegrafista
- 1 Mecánico
- 2 Buscadores

POSIBILIDADES

- Búsqueda y Salvamento
- Vigilancia
- Patrulla
- Evacuaciones
- Reconocimiento visual y fotográfico
- Protección Pesquera
- Control de la polución en el mar

- o o o o o -



4. REPERCUSION ECONOMICA DIRECTA



4.1.- ASPECTOS GENERALES DE ECONOMIA Y DEFENSA

En el contexto de la soberanía de una nación, la valoración económica de determinadas instituciones particularizadas sobre una determinada región, comarca o localidad, -- aparte de su difícilísima evaluación, plantea una primera reflexión sobre su pertinencia.

Tal ocurría por ejemplo, al tratar de valorar las repercusiones de la Administración Pública, o de Justicia de una provincia sobre la economía local.

Las FF.AA. constituyen un todo difícilmente desmenuzable, responde a planteamientos estratégicos globales, en los aspectos locales poco o nada significan, al igual que absurdo sería tratar de obtener la participación que a una región le corresponde, por las actuaciones de la diplomacia exterior.

¿Para qué analizar los efectos económicos si la Defensa en sí misma, no debe responder a motivaciones económicas?

Y sin embargo, la influencia existe y los técnicos se han encargado de encontrar relaciones entre las magnitudes militares y económicas, hasta encontrar una asociación de la producción con la política militar.

Dados los consabidos técnicos, sobre las particularidades sobre Canarias (insularidad, geopolítica, etc.), podría pensarse que queda justificada excepcionalmente, la obtención de conclusiones económicas sobre el comportamiento de la Defensa en esta Región. Sin embargo, escasas connotaciones, por no decir ninguna, existen en este aspecto, que establezcan una diferenciación con el mismo estudio, aplicado a otra Región o Comarca española.

La Marina de Guerra con su vigilia en las riberas del canal que separan las Canarias del banco sahariano, contribuye a proteger a los pesqueros canarios que faenan en aquellas aguas.

Aunque no cuantificable, su efecto es evidente sobre la economía pesquera de las Islas; pero al mismo tiempo, se protege también las faenas pesqueras de barcos de otras provincias españolas. Pero es que, además, la Marina no sólo ejerce esta función en Canarias. Bien en la actualidad o preparados para hacerlo, este cometido lo realizan en el mar de Alborán o en el Golfo de Vizcaya o en otras latitudes. Lo mis



mo podríamos decir, de los servicios de salvamento y socorristas no prestados por las Fuerzas Aéreas, con lo que tenemos claros ejemplos de la inviabilidad de establecer correlaciones, a niveles que no comprendan el conjunto nacional.

Quizá a través de la inversión real o de la existencia de una industria bélica, militar o civil, podría establecerse una mejor relación de la influencia de la Defensa, sobre una determinada zona donde aquéllas se materialicen o se asienten. Pero éstas, no están uniformemente repartidas por todo el territorio nacional, sino concentradas en unas pocas zonas. Canarias, no asienta ninguna industria ni base, con lo que el estudio particularizado de esa comarca, estaría distorsionado por el peso de la mayor parte de la Defensa de la nación. Tres grandes industrias de armamento, pertenecientes al INI, generan las 3/4 partes de la producción bélica española y de los trabajadores dedicados a ella (Bazán, Santa Bárbara y Construcciones Aeronáuticas, y se localizan en un reducido número de poblaciones). Es más, pequeñas localidades concentran un gran dispositivo militar o bélico industrial, cuya desmesurada influencia económica, no guarda relación alguna con las magnitudes económicas de esa localidad (Cartagena, El Ferrol, ...).

Válido el estudio dentro del contexto nacional, y sin dejar de aspirar en las páginas siguientes o, siquiera intentar, su aplicación particular a Canarias, conviene asimismo plantear la separación, si existe, del doble enfoque que puede tener, pues no parece ser lo mismo un planteamiento que trate de analizar la influencia de la Defensa sobre el sistema económico, que estudiar el grado de militarización o rearme de un país.

La primera, trataría de ver las consecuencias finales sobre determinados conceptos macroeconómicos, para extraer - unas conclusiones económicas, a través de comparaciones en el tiempo y en el espacio. Como por ejemplo, analizando la participación del gasto total dedicado a la defensa en el PNB, o en los Presupuestos Generales del Estado de diversos países, a lo largo de una serie de años.

En cambio, el grado de militarización o rearme, entraña aspectos no siempre económicos, como el entrenamiento, la disciplina, calidad del material, innovaciones técnicas, a la vez que plantea decisiones económicas y políticas, como, por ejemplo, sobre qué porcentaje del Presupuesto o del PNB debe dedicarse a la Defensa, o alternativas sobre el gasto del Estado en investigación, si debe canalizarse por la vía de la institución militar, o por la empresa pública o privada, o am



bas a la vez, y en qué proporción. El estudio se ha pretendido centrar en la primera vertiente, aún cuando una parte del mismo se entronque con el segundo enfoque.

Si bien el espacio geográfico de la Ponencia se constrñe a las Islas Canarias, su intento se restringiría más, si no tuvieramos unas medidas de comparación, por lo que es obligado, establecer relaciones económicas con la Defensa a nivel de la Nación, e incluso con las de otros países afines por su situación geográfica, similitud de economías o factores políticos y culturales.

Por ello, el estudio comparativo acoge nuevas variables no explicables en términos económicos. Así nos encontramos con países de ingresos per cápita bajos (inferiores a 265 \$) y tasas de aumento anual del PNB del 1%, que dedican a la +defensa una proporción mayor que la de países desarrollados. La India, con un ingreso per cápita de 139\$ cuya tasa de crecimiento anual del PNB es del 1,5%, dedica el 17% de su presupuesto a la defensa, mientras que el Japón con 4.105 \$ de ingresos per cápita y un crecimiento anual del PNB de 7,6%, sólo dedica el 8,2%; y, es que la estructura política del -Estado, las formas de Gobierno, las ideologías de los partidos, la situación geoestratégica, etc, pueden condicionar -los gastos militares de un país, sin que guarde relación alguna con factores económicos, lo que añade una dificultad -más, a la hora de comparar la situación de unas naciones y -otras.

Otras perspectivas aparecen, al estudiar las relaciones de la Defensa con el sistema económico. Unos autores, estudian los efectos del gasto militar sobre la economía, ponderando -su influencia positiva, en cuanto alcance ciertas cotas del -PNB o del Presupuesto total. Otros, desde una posición crítica, analizan sus repercusiones negativas, estudiando por -el contrario, los beneficios que una desmilitarización produciría sobre los sistemas productivos, apareciendo la vieja -polémica entre el carácter meramente consuntivo e inflacio-nario, que juegan las FF.AA. frente a la tesis de quienes, no niegan pueda ser un gasto productivo, a la vez que da garantías de paz y tranquilidad, para las expectativas empresariales y seguridad de la sociedad.

Seymour Nelman señalaba en 1.970 que, sin contar el fracaso militar y político, el costo total de las operaciones -militares en Vietnam, probablemente sobrepasaba los 100 mil -millones de \$. Esta cifra era más de la mitad de los fondos de capital requeridos, para la creación de un gran programa -de desarrollo económico en los EE.UU., para los 30 millones -de norteamericanos que llevan vidas económicamente y socialles



mente, inferiores a lo normal. (1)

Según la publicación "Military Balance 1.978-79" citada por V. Fisas (2), el mundo dedicó en 1.977 unos 400 mil millones de \$ para fines militares.

Para hacernos una idea, esta cifra es casi 3,5 veces superior al PNB de toda Africa; 1,5 más que el de América Latina y casi el doble del de toda Asia, incluida China y Japón. El gasto mundial en defensa, equivalía al 40% del PNB de todos los países del mundo en desarrollo (el 78% de la población mundial). En fin, equivale a 5 veces el PNB de España.

Mientras el mundo gasta esa cantidad en defensa, la realidad económica del mundo es desastrosa, el 64% de la población del mundo, tiene menos de 500 \$ de ingresos, 1.500 millones de personas carecen de servicios médicos adecuados, de 1.100 a 1.400 millones de personas consumían en 1.975 menos proteínas y calorías por día, que la cantidad recomendada, el 35% de la población del planeta, tiene una esperanza de vida al nacer de menos de 50 años, etc., etc...

Desde esta tesis crítica, este enorme esfuerzo militar puede ser medido con mayor exactitud, por lo que se ha dejado de hacer, es decir, los bienes y servicios que podrían haber estado a la disposición de los pueblos, de no haberse concedido prioridad a los objetivos de la defensa. Según el profesor Seymour Melman, cada mes del costo de la guerra del Vietnam pudo haber financiado: La educación completa de 100 mil hombres de ciencia, el doble de los recursos que la Agencia Internacional para el Desarrollo, destina a sus programas económicos anuales en todo el mundo. Los alimentos de un año de 10 millones de norteamericanos, la creación de cuatro nuevas fundaciones Rockefeller, o, doblar los beneficios del seguro social, pagados a más de 20 millones de norteamericanos.

Leontieff afirmaba en un estudio para las Naciones Unidas (citado por V. Fisas), que sólo la reducción de los gastos militares, o al menos, su estancamiento, podría generar los -

(1).- "El Capitalismo del Pentágono (La Economía Política de la Guerra)"

Seymour Melman. Siglo XXI. Ediciones, S.A. 1.972

(2).- "El Poder Militar en España", Vicenc Fisas. Laia. 1.979



volúmenes monetarios necesarios, para disminuir la diferencia actual entre el desarrollo de los países ricos y pobres. La transferencia a la asistencia al desarrollo, de sólo un 5% - de los actuales presupuestos militares de los países industrializados, podría proporcionar los medios, para alcanzar - los objetivos fijados por la Estrategia Internacional de Desarrollo, para la década del 70 (0,7% del PNB), es decir, -- para mejorar las más indispensables condiciones humanas.

Frente a estos datos, la realidad se manifiesta sin embargo contradictoria. A principios de la década de los 50, las perspectivas económicas para los países en desarrollo - eran pesimistas, sin que hubiera razón para esperar que obtuvieran mejores resultados que en el pasado. Muchos de los países en desarrollo, no habían experimentado durante milenios aumento alguno en su crecimiento económico. De hecho, - las naciones industrializadas en su más largo período de crecimiento económico, sin paralelos en la historia mundial, habían logrado aumentar el ingreso per cápita en apenas un 2% por año.

El pesimismo era tal, que hizo pensar a Hignis que, "si se puede conseguir que Libia alcance una etapa de crecimiento sostenido, hay esperanzas para todo el mundo". Esto lo - escribía en 1.959, después de trabajar allí.

Pues bien, 20 años más tarde, el petróleo lograba que - Libia se situara al nivel de los países con mayor ingreso - per cápita (4.675 \$ en 1.975), con la más alta tasa de aumento anual del mundo, (11'8%) en el período 1.960-75, a una tasa del 3,40% anual de promedio. Es decir, a pesar del armamentismo, de partir de bajas tasas de crecimiento históricas y escasas expectativas para el futuro, el aumento del ingreso per cápita de los países en desarrollo, en el período --- 1.950-1975, fué más rápido, que el crecimiento que habían experimentado los países en desarrollo y las naciones desarrolladas, en ningún período comparativo, antes de 1.950 y superó, tanto los objetivos oficiales, como las expectativas privadas.

Este crecimiento real, se confirma por el progreso logrado simultáneamente, por varios indicadores de necesidades básicas. En el mundo en desarrollo, se obtuvieron en dos o tres decenios aumentos de la esperanza de vida al nacer, que exigieron un siglo de desarrollo económico en los países industrializados. Se ha avanzado en la erradicación de enfermedades - transmisibles y la proporción de adultos que saben leer y escribir, ha aumentado substancialmente.



Hoy día, la esperanza de vida es de 50 años, nivel que Europa occidental sólo alcanzó al comienzo de este siglo. - Para 1.975, la peste bubónica (que causó más de 10 millones de muertos en los primeros veinte años del presente siglo) y la viruela, prácticamente han desaparecido, en tanto que el paludismo y el cólera, han retrocedido con respecto a 1.950.

Entre 1.950 y 1.970, el número de alumnos inscritos en escuelas primarias en los países en desarrollo, se triplicó y llegó a 200 millones y el número de estudiantes de los niveles secundarios y superior, se sextuplicó y alcanzó los 42 y 6 millones respectivamente en 1.979. La proporción de adultos en los países en desarrollo que saben leer y escribir, que aproximadamente era de un 33% en 1.950, había aumentado a más de 50% en 1.975. Las tasas de alfabetización en América Latina, aumentaron del 65% en 1.960 al 75% diez años más tarde. En Asia, del 45 al 53% y en Africa, del 20 al 26%.

No queda claro, pues, que el desarrollo de los gastos de defensa y armamento, hayan frenado el crecimiento económico y social cualitativo y cuantitativo de los países en desarrollo. Más clara aparece, la correlación entre estabilidad política y estabilidad de las reglas del juego económico y el crecimiento económico. La mayoría de los países que crecieron más rápidamente durante 1.950-75, contaron con esa estabilidad; muchos de los que crecieron con más lentitud, se destacaron por no haberla tenido. Bolivia, por ejemplo, hasta 1.970 tuvo 184 gobiernos en 146 años y su tasa de crecimiento, fué de las más bajas del mundo. A partir de 1.970, entró en una etapa de mayor estabilidad política y poco tiempo después, la tasa de crecimiento se aceleró significativamente.

No parece tampoco rigurosamente válida, la afirmación de que la parte del PNB de una nación, utilizada para fines militares, se va hacia actividades económicamente parasitarias, - (1) por no rendir un producto que pueda a su vez, reutilizarse para producir más, o lo que es lo mismo, mientras una parte de los incrementos del PNB se destinan a sectores de crecimiento parasitario, entonces, la cantidad de bienes y servicios valorados en dinero, no está disponible para usos productivos.

Si ésto fuera así, tendríamos que medir por el mismo rasero la parte del PNB que se destina a la Administración Pública, a la Justicia, al control del Tráfico, a la Seguridad ciudadana, a las relaciones exteriores, al sufragio político, a las Autonomías, a retribuir a Alcaldes y Concejales.

(1).- Seymour Melman.



les, a los partidos políticos, servicios de recogida de basuras, alcantarillados y desagües, al esparcimiento, a las viviendas sociales y a tantos y tantos servicios no destinados a la venta, que forman parte de la consustancial actividad del Estado y que son gastos e inversiones que, precisamente, contribuyen a formar el PNB. Y es que obviamente, las instituciones, acciones y gastos de esta naturaleza, han formado y forman parte de toda sociedad en cualquier tiempo y en cualquier espacio, sea cual fuesen las ideologías o creencias y aunque no siempre cuantificables, sus efectos hacen posible que existan los sectores productivos que, sí pueden medir su actividad por el beneficio económico. Su no reconocimiento, es decir, considerarlos a todos parásitos, nos llevaría al absurdo de creer en una sociedad ácrata, constituida exclusivamente por los tres clásicos sectores económicos y por tanto, a la desaparición del Estado.

Por el contrario, aunque no es objeto de la Ponencia, ni lo pretende, una defensa del papel de las FF.AA. en la sociedad, evidente es la influencia de lo militar en la estabilidad industrial, motivado por la actividad económica de alto nivel. Las empresas bélico-industriales, son nuevas industrias con un alto nivel de capacidad técnica, que representan un enriquecimiento de los recursos técnicos y empresariales de una nación, pudiendo convertirse, de ser necesario, en industrias de producción civil en un proceso de fácil adaptación.

Las economías privadas de bienes de consumo, se encuentran limitadas en los recursos que pueden destinar a la investigación y el desarrollo. Las FF.AA. desempeñan un profundo papel funcional, en la subvención de la tecnología y la investigación del que se beneficia la empresa civil. El desarrollo de las computadoras para usos civiles, se ha beneficiado de las inversiones realizadas en la cibernética militar. El desarrollo vertiginoso del transporte aéreo comercial, tiene su origen en la aviación de las fuerzas aéreas. La energía nuclear puede usarse cada vez más para fines civiles. Los trabajos sobre la física de estado sólido y su aplicación tecnológica en la industria privada, provienen de los estudios para aplicaciones militares.

Mucho es lo que se ha logrado por una investigación y un perfeccionamiento, inspirados por las necesidades militares y no sometidos a los principios comerciales. Pero, produce el efecto ulterior, de asociar unos adelantos científicos, grandes y admirables, con una atmósfera de temor, y hasta cierto punto, de terror. Sin embargo, la naturaleza de nuestro sistema es tal, que la estabilidad de la producción, depende en gran parte de los gastos militares.



4.2.- PARTICIPACION DE LAS FF.AA. EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO (P.G.E.)

Una proporción decreciente de la participación de las FF.AA. (Ejército, Marina y Aire) en los P.G.E., es la tónica dominante en las series históricas de los últimos 20 años analizados, tal como se evidencia en el cuadro siguiente.

Del 22'34% que representaban en 1.960, en el año 1.980, las FF.AA. de la Nación participan en el P.G.E. con el 12'35% nivel más bajo alcanzado en estos 20 años, con excepción del año 1.971, en que se redujeron al 12'14%. En el gráfico nº 5, queda reflejada esta evolución porcentual.

En valores absolutos, las cifras presupuestarias de los años seleccionados de la serie de los 20 años que figuran en el Anexo nº 1 son:

CLASIFICACION FUNCIONAL
(millones de ptas.)

| <u>AÑOS</u> | <u>P.G.E.</u> | <u>P. DE DEFENSA</u> |
|--------------|------------------|----------------------|
| 1.960 | 64.198 | 14.335 |
| 1.965 | 150.209 | 26.307 |
| 1.970 | 309.758 | 41.230 |
| 1.975 | 656.000 | 95.446 |
| <u>1.980</u> | <u>2.284.456</u> | <u>282.165</u> |

Fuentes: Presupuestos Generales del Estado. Ministerio de Hacienda.

En el gráfico nº 6, se han representado las variaciones porcentuales interanuales de los respectivos P.G.E. y de Defensa (FF.AA.), cuyos valores figuran en el Anexo 2 para la serie de los 20 años. Dada la dificultad de encontrar una tendencia clara por los constantes y bruscos saltos que se producen, se ha procedido a calcular las tasas de crecimiento acumulativas anuales, dando los siguientes resultados:

.../...



TASAS ANUALES PARA LOS PERIODOS QUE SE CITAN. %

| <u>P E R I O D O S</u> | <u>DE LOS P.G.E.</u> | <u>DE LOS P. DE DEFENSA</u> |
|---------------------------------|----------------------|-----------------------------|
| Veinte años: 1.960-1.980 | 19'55 | 16'06 |
| Diez años : 1.960-1.970 | 17'28 | 11'15 |
| Diez años : 1.970-1.980 | 22'12 | 21'21 |
| Cinco años : 1.960-1.965 | 18'53 | 12'55 |
| Cinco años : 1.965-1.970 | 15'58 | 9'40 |
| Cinco años : 1.970-1.975 | 16'19 | 18'28 |
| <u>Cinco años : 1.975-1.980</u> | <u>28'34</u> | <u>24'23</u> |

El crecimiento del P.G.E. es mayor en todos los períodos que el registrado en el Presupuesto de Defensa, con la excepción del quinquenio 1.970-75. La mayor diferencia entre el crecimiento de uno y otro, se registra precisamente en el quinquenio anterior (1.965-70) en el que el P.G.E. crece casi 6'2 puntos más que el de Defensa.

Los datos señalados hacen sólo referencia a los recursos que la Nación destina de sus P.G.E. a las FF.AA. (Ministerio de Defensa), incluyéndose las dotaciones que figuran en el Presupuesto de la Presidencia del Gobierno, para el Alto Estado Mayor. No comprenden las cantidades a las fuerzas de seguridad epigrafiadas en el Ministerio del Interior (Dirección General de la Seguridad), ni los haberes pasivos de carácter militar.

En el cuadro siguiente se ha ampliado la información, recogiendo porcentualmente lo que sobre el P.G.E. representan los presupuestos del Interior, para la seguridad ciudadana y las clases pasivas. Los valores absolutos figuran en el Anexo 1.

.../...



% QUE SOBRE EL P.G.E. REPRESENTAN LOS PRESUPUESTOS DE

| <u>AÑOS</u> | <u>1.
DEFENSA</u> | <u>2.
INTERIOR(X)</u> | <u>3.
H. PASIVOS</u> | <u>(1+2+3)
TOTAL</u> |
|--------------|-----------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1.970 | 13'31 | 4'50 | 6'02 | 23'84 |
| 1.971 | 12'14 | 4'06 | 6'21 | 22'41 |
| 1.972 | 12'92 | 4'50 | 5'53 | 22'95 |
| 1.973 | 13'11 | 4'23 | 5'01 | 22'35 |
| 1.974 | 14'25 | 4'93 | 4'52 | 23'70 |
| 1.975 | 14'56 | 5'60 | 5'06 | 25'21 |
| 1.976 | 15'18 | 5'89 | 4'76 | 25'84 |
| 1.977 | 15'45 | 6'20 | 4'90 | 26'50 |
| 1.978 | 13'17 | 5'95 | 4'68 | 23'81 |
| 1.979 | 13'58 | 5'70 | 4'57 | 23'85 |
| <u>1.980</u> | <u>12'35</u> | <u>4'98</u> | <u>4'07</u> | <u>21'41</u> |

(x) Direcciones Generales de la Guardia Civil y de Seguridad.

Al incluir las columnas 2 y 3, el porcentaje del Presupuesto de las FF.AA. queda incrementado en alrededor de 10 - puntos en cada uno de los años considerados, hasta dar una participación del 21'41% sobre el P.G.E. para 1.980, la cota -- más baja, o del 26'50% en 1.977, la más alta del período de 11 años considerados.

Desde la perspectiva del gasto público, es decir, a -- través de lo realmente consumido o invertido en contraposición con lo previsto, los datos hacen variar la participación de las FF.AA., en los recursos públicos del país.

El cuadro siguiente ofrece esta comparación, así como - las desviaciones producidas en cada uno de los años considerados:

.../...



P.G.E.
(MILLONES PTAS)

P. DE DEFENSA (FF.AA.)
(MILLONES PTAS)

| AÑOS | PRESUPUESTO | GASTO | DESVIACION | PRESUPUESTO | GASTADO | DESVIACION |
|------|-------------|-----------|------------|-------------|---------|------------|
| 1970 | 309.758 | 376.668 | 21,60 | 41.230 | 43.654 | 5,88 |
| 1971 | 370.169 | 450.278 | 21,64 | 44.943 | 45.992 | 2,33 |
| 1972 | 419.290 | 475.700 | 13,45 | 54.172 | 56.849 | 4,94 |
| 1973 | 474.283 | 577.085 | 21,67 | 62.194 | 71.480 | 14,93 |
| 1974 | 551.698 | 713.872 | 29,40 | 78.597 | 88.476 | 12,56 |
| 1975 | 656.000 | 894.679 | 36,38 | 95.446 | 106.937 | 12,00 |
| 1976 | 785.000 | 1.069.385 | 36,22 | 199.222 | 125.037 | 4,87 |
| 1977 | 967.250 | 1.461.710 | 51,12 | 149.396 | 155.017 | 3,76 |

Fuentes: Cuentas de las Administraciones Públicas. Ministerio de Hacienda. Presupuestos Generales del Estado.

Al ser significativamente menores las diferencias entre lo presupuestado y lo gastado en las FF.AA. que en el conjunto del P.G.E., la participación real de aquéllas queda reducida a los porcentajes siguientes:

| AÑOS | % GASTO DEFENSA
(FF.AA.)
S/ GASTO NACIONAL | % GASTO DEFENSA (FF.AA)
+ INTERIOR
+ HABERES PASIVOS
S/ GASTO NACIONAL |
|-------|--|---|
| 1.970 | 11,58 | 19,8 |
| 1.971 | 10,21 | 18,4 |
| 1.972 | 11,95 | 20,6 |
| 1.973 | 12,38 | 20,6 |
| 1.974 | 12,39 | 20,1 |
| 1.975 | 11,95 | 20,4 |
| 1.976 | 11,69 | 19,9 |
| 1.977 | 10,60 | 18,3 |

Si con anterioridad se había determinado la participación de las FF.AA. sobre el P.G.E., es el cuadro que antecede el que refleja realmente, la atención que se le presta al estamento defensivo, bien sea considerado estrictamente en sus FF.AA. activas, bien sea agregándole los otros conceptos conocidos.



Los niveles máximos y mínimo del gasto de Defensa se producen respectivamente en 1.974 (12,39%) y 1.971 (10,21%).

Si a las FF.AA. se le añade Seguridad Interior y H. Pasivos, son los años, 72 y 73 (20,6%) y 1.980 (18,3%) los que alcanzan los máximos y mínimos respectivamente.

El gráfico nº 3 representa la comparación entre lo presupuestado y lo gastado.

La tabla de los porcentajes de Variaciones interanuales del gasto, figuran en el Anexo nº 3; calculadas las tasas acumulativas anual de gasto, para el período de ocho años (1970-1977), éste arroja una tasa de un 19,84% para el gasto militar.

Entrando a analizar el Presupuesto de Defensa, el desglose económico funcional, cuyos datos se contienen en el Anexo nº 4, da una distribución entre los tres Ejércitos, muy semejante en cada uno de los últimos cinco años.

| | % SOBRE EL PRESUPUESTO DE DEFENSA | | | | |
|-----------------|-----------------------------------|------------|-------------|------------|------------|
| | 1.975 | 1.976 | 1.977 | 1.978 | 1.979 |
| EJERCITO | 56,8 | 56,8 | 56,7 | 56,9 | 55,7 |
| MARINA | 22,1 | 22,2 | 22,2 | 21,8 | 22,5 |
| AIRE | 19,5 | 18,9 | 19,5 | 19,1 | 19,7 |
| ADMON.GENERAL | | | | | |
| INVESTIGACION | | | | | |
| Y DEFENSA CIVIL | <u>1,60</u> | <u>2,1</u> | <u>1,60</u> | <u>2,2</u> | <u>2,1</u> |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Se manifiesta una estructura constante a lo largo de los últimos años, apreciándose que en 1.970, la distribución era prácticamente la misma que en la actualidad (Ejército - 57,87%, Marina 21,07%, Aire 20,12%, resto 0,94).

Por capítulos, en el Anexo nº 4 se recogen los valores absolutos tanto del Presupuesto de Defensa como del P.G.E, de cuyo cuadro se han extraído, los porcentajes de cada capítulo sobre el total de sus respectivos Presupuestos detallados a continuación.



| | | % | | | | |
|---------------------------|----------|--------------|-------|-------|-------|-------|
| | | 1.970 | 1.977 | 1.978 | 1.979 | 1.980 |
| CAP. 1. REMUNERACIONES | P.G.E. | 41,9 | 45,2 | 42,6 | 42,7 | 38,2 |
| PERSONAL | P. DFSA. | 69,6 | 61,1 | 63,2 | 59 | 56,6 |
| CAP. 2. COMPRA DE BIENES | P.G.E. | 6 | 5,6 | 5,4 | 5,7 | 4,7 |
| CORRIENTES Y DE SERVICIOS | P. DFSA. | 14,6 | 13 | 12,4 | 14,4 | 16,5 |
| CAP. 6. INVERS. REALES | P.G.E. | 17,1 | 11,9 | 9,2 | 8,8 | 9,3 |
| | P. DFSA. | 14,8 | 24,6 | 22,7 | 24,9 | 26,4 |
| CAP. VARIOS | P.G.E. | 35,9 | 37,3 | 42,8 | 42,80 | 47,90 |
| | P. DFSA. | 1 | 1,3 | 1,7 | 1,70 | 0,5 |
| TOTAL | | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| | | P. DFSA. 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Aunque la evolución es decreciente, alrededor del 60% - del Presupuesto de Defensa está destinado a las remuneraciones militares, proporción significativamente mayor que la del conjunto del P.G.E.

Si bien la tendencia es creciente para los capítulos de "adquisiciones de bienes corrientes y servicios" e "inversiones reales", sobre todo en éste último, se presenta la misma característica de estar los promedios por arriba de los del P.G.E., con la particularidad, de que estos tres capítulos absorben casi el 100% del Presupuesto de Defensa.

Desde otra perspectiva del análisis por capítulos, las remuneraciones al personal militar, los gastos corrientes de bienes y servicios defensivos y la inversión real de las FF.AA. sobre los mismos capítulos del total del P.G.E., dan los siguientes resultados:

.../...



| | % | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | <u>1.970</u> | <u>1.977</u> | <u>1.978</u> | <u>1.979</u> | <u>1.980</u> |
| REMUNERACIONES
DEL PERSONAL MILI
TAR S/ REMUNERACIO
NES TOTALES DEL -
P.G.E. | 22,6 | 20,9 | 19,5 | 18,7 | 18,3 |
| COMPRAS DE BIENES
CORRIENTES Y S. DE
LAS FF.AA. S/ TOTAL
GASTOS CORRIENTES
P.G.E. | 32,7 | 35,8 | 30 | 34,2 | 43 |
| INVERSION
REAL MILITAR S/
INVERSION TOTAL
ESTADO | <u>11,5</u> | <u>32</u> | <u>32,3</u> | <u>38,2</u> | <u>35</u> |

Es de destacar en el cuadro anterior, la evolución decreciente de gastos en personal militar, si bien, contabiliza - alrededor de la quinta parte del total de retribuciones contempladas en el P.G.E.

Significativa es asimismo, la actividad inversa de las FF.AA. que, en un crecimiento rápido y elevado, llega a materializar el 38% de la inversión total prevista en el P.G.E. del pasado año.

Creciente igualmente y correspondiéndole el 43% del total presupuestario del presente año, los gastos corrientes parecen tener su correlación con el soporte humano y material de la institución militar.

En el amplio y variado capítulo de "Remuneraciones de Personal", se refleja la influencia de la Defensa sobre el empleo, a través de los casi 20 mil millones consignados en 1.980 para retribuciones del personal civil de la Administración Militar (el 12,5% del total del capítulo), cifra - que desde 1.970 (2.400 millones en ese año), se ha visto incrementada en más de ocho veces.

Aparte de los propios de las remuneraciones del personal militar, destaca asimismo en este capítulo, el gasto en alimentación (16 millones en 1.980; 2.800 en 1.970).



El Capítulo de "Compras de bienes corrientes y de servicios", un 32% (casi 15 mil millones) es destinado en 1.980 a la conservación y reparación ordinaria de las inversiones - realizadas, no incluyéndose las de inmuebles. En 1.970 representaban el 28% con 1.700 millones de Pts.

Respecto a las "inversiones reales", en 1.980 casi 56 - mil millones de Pts. (el 74% del Capítulo) se destinan a armamento y material de guerra, distribuidas en : Ejército, 21 mil millones; Marina, 20 mil y Airc, 15 mil.

Las inversiones en obras e instalaciones, ascienden en el mismo año a 10.200 millones de Ptas., con lo que estas - dos partidas, absorben el 89% del Capítulo.

4.3.- PRESUPUESTOS DE DEFENSA EN CANARIAS

Al no estar regionalizados los datos del P.G.E., no hay cifras del Presupuesto de las FF.AA. en Canarias, se han obtenido directamente, de las respectivas unidades militares - asentadas en el Archipiélago. De los datos reales del presupuesto para 1.979, al cual se le aplicó la tasa anual de variación del Presupuesto Nacional de Defensa del quinquenio 75-79, corregida, teniendo en cuenta el mayor peso del capítulo personal en Canarias, se obtuvo la serie retrospectiva siguiente, la que contrastada con datos reales de años anteriores de la Marina, evidenció insignificantes desviaciones:

PRESUPUESTOS DE DEFENSA EN CANARIAS

| <u>AÑOS</u> | <u>MILLONES DE PTAS</u> | <u>% S/ PTO. DFSA. NACIONAL</u> |
|--------------|-------------------------|---------------------------------|
| 1.976 | 4.178 | 3,50 |
| 1.977 | 5.211 | 3,48 |
| 1.978 | 6.500 | 3,44 |
| <u>1.979</u> | <u>8.108</u> | <u>3,42</u> |

Para 1.979, la distribución por Ejércitos fué la siguiente:

.../...



| | P.G.E. | | P. DFSA. CANARIAS | |
|----------|----------------|-------|-------------------|-------|
| | MILLONES PTAS. | % | MILLONES PTAS. | % |
| EJERCITO | 132.292 | 56,92 | 5.170 | 63,76 |
| MARINA | 53.299 | 22,93 | 1.572 | 19,40 |
| AIRE | 46.818 | 20,14 | 1.336 | 16,84 |
| TOTAL | 232.409(x) | 100 | 8.108 | 100 |

(x) Para hacer homogénea la comparación, no se han sumado los conceptos. Admón. General, Investigación y Defensa - Civil del P.G.E. (4.883 millones de ptas.)

La estructura de la Defensa en Canarias, "según su Presupuesto", es sensiblemente distinta a la que refleja al P. G.E., significándose presupuestariamente y con independencia de razones estratégicas, que no corresponde plantear a la P_onencia, la menor participación que, con el conjunto nacional, les corresponde a la Marina y a la Aviación en este territorio insular, aspecto que correlaciona con la distribución - por Ejércitos, de los hombres que componen las FF.AA. del Archipiélago, según se aprecia en el cuadro siguiente:

| <u>EJERCICIOS</u> | <u>Nº DE PERSONAS</u> | <u>%</u> |
|-------------------|-----------------------|----------|
| TIERRA | 21.336 | 76,40 |
| MAR | 3.000 | 10,74 |
| AIRE | 3.589 | 12,86 |
| TOTAL | 27.925 | 100 |

Por Capítulos, la distribución del Presupuesto de 1.979 fué la siguiente:

.../...



| | P.G.E | | CANARIAS | |
|--|---------------|-------|---------------|-------|
| | MILLONES PTAS | % | MILLONES PTAS | % |
| CAP. 1. REMUNERACIONES PERSONAL | 140.080 | 59,03 | 6.508 | 80,26 |
| CAP. 2. COMPRA DE BIENES CORRIENTES Y DE SERVICIOS | 340.241 | 14,04 | 1.034 | 12,74 |
| CAP. 6. INVERSIONES REALES | 58.846 | 24,09 | 442 | 5,45 |
| CAP VARIOS | 3.365 | 1,07 | 124 | 1,52 |
| TOTAL | 237.292 | 100 | 8.108 | 100 |

Se corrobora lo afirmado anteriormente, respecto al desajuste total entre esta estructura de gasto y nacional, lo que por otra parte, no tiene por qué coincidir. Ello refleja la preocupación expresada en la introducción de esta Ponencia, sobre las dificultades que entraña la regionalización de estudios de Instituciones del Estado. En efecto, centralizadas las inversiones reales en armamento, las cuales suponen como se indicó el 74% del capítulo, las inversiones en las regiones que carezcan de industrias de armamento o auxiliares de suministros, quedan constreñidas a las ejecuciones de obras e instalaciones militares, con lo que el peso del presupuesto atribuido a la región, descansa casi en su totalidad en el capítulo de personal. Dentro de este capítulo, en Canarias resultan importantes los gastos de alimentación, que alcanzan casi los 1.000 millones de Ptas. (el 15% del Capítulo 1º).

Medida la presencia militar por la relación de sus presupuestos con el P.I.B., a partir de las estimaciones de la "Contabilidad Nacional" y de la "Renta Nacional" del Banco de Bilbao, los resultados son:

| AÑOS | % DEL PRESUPUESTO DE DEFENSA S/ P.I.B. | |
|-------|--|----------|
| | NACIONAL | CANARIAS |
| 1.977 | 1,79 | 2,03 |
| 1.979 | 1,91 | 1,97 |



En relación con la población, el gasto de Defensa ha evolucionado así:

| <u>AÑOS</u> | <u>PTAS/ HABITANTE</u> | |
|-------------|------------------------|-----------------|
| | <u>NACIONAL</u> | <u>CANARIAS</u> |
| 1.970 | 1.227 | |
| 1.975 | 2.672 | |
| 1.976 | 3.322 | |
| 1.977 | 4.108 | 3.721 |
| 1.978 | 5.072 | 4.421 |
| 1.979 | <u>6.244</u> | <u>5.154</u> |



5.- REPERCUSION ECONOMICA

INDIRECTA



5.1.- Repercusiones no cuantificables

En este capítulo dedicado a las repercusiones indirectas, se quiere reflejar aquéllas que, evidentemente, repercute en la economía, pero que no es cuantificable.

Existen repercusiones que, en principio, no son positivas, que son una carga para la economía, de entre ellas, las dos más importantes podrían ser:

- . La merma de potencial humano
- . La ocupación del transporte.

Durante el tiempo del servicio militar, el soldado o marinero, está completamente apartado de sus actividades en la vida civil y la población laboral activa, no puede contar con el personal que está cumpliendo el servicio militar.

No cabe duda que esta merma de potencial humano, se produce por el reclutamiento forzoso (cuantitativamente ha sido analizado en la primera Ponencia "La Población Canaria"), pero el efecto de esta disminución de mano de obra no resulta, en general, perjudicial, ya que no se trata de destinar mano de obra productiva a servicios improductivos, sino que se trasvasa un potencial humano de un sector a otro, en el que va a prestar unos servicios a la nación, recibiendo también, una instrucción y una formación.

Por otra parte, se detrae personal, que por desgracia, debido a la crisis económica que padece la nación, está dentro del sector de población más afectado por el paro, el joven que accede al primer empleo. Es muy posible, que si no se detrayese este personal del sector productivo, éste no pudiese absorberlo y supusiese una nueva carga para el sistema de lucha contra el paro.

La ocupación de transportes civiles por personal y material de las Fuerzas Armadas, tienen también una influencia negativa, pero analizando en volumen respecto al tráfico del transporte del Archipiélago, no se puede considerar que sea importante.

Por otra parte, existen factores positivos, no cuantificables, que ejercen un impulso sobre la economía. Entre estos factores, podemos citar los que se consideran a continuación.

5.2.- Formación de personal



Las Fuerzas Armadas, han velado siempre por la formación de su personal en los aspectos cultural, profesional y físico, como base de la formación militar que es su principal misión.

Esto redundará no sólo en una mejora de disposición para el servicio, sino también, en un aumento de su capacidad laboral al ser devuelto a la vida civil. En cuanto a formación cultural se refiere, la nota más destacada es la lucha contra el analfabetismo que, resulta tan importante para la Nación como para el individuo. Más del 90% de los reclutas que ingresan en el servicio militar analfabetos, son redimidos de su analfabetismo durante el tiempo de su permanencia en filas.

A través del Aula Cultural, también se imparte la formación correspondiente al primer y segundo ciclo de E.G.B. y de Graduado Escolar.

Por año pasan por estas aulas más de 3.000 soldados en el Archipiélago.

La Formación Profesional, desempeña un papel importante en la formación y en el sistema educativo del país. Las Fuerzas Armadas, conjuntamente con el Ministerio de Trabajo, elaboraron en su día unos programas de Formación Profesional - Acelerada, para conseguir que su personal obtuviese unos certificados de Formación Profesional, que lo capacitase para desempeñar cualquiera de las múltiples especialidades que se podían seguir:

- . Carpintería Metálica
- . Mecánicos Diesel
- . Operador, Máquinas pesadas
- . Fontanería
- . Electricista Industrial
- . Instaladores de Propano y Butano
- . Chapista de Automóvil
- . Albañilería
- . Delineantes
- . Soldadura Mixta
- . Montador de R.T.V.
- . Reparador de Electrodomésticos
- . Mecánicos de Automóvil



- . Electricista de Automóvil
- . Panadería
- . Repostería
- . Auxiliar de Cocina
- . Conductores de Camión y Omnibús
- . Ebanista
- . Tractoristas
- . Pintura Automóvil
- . Auxiliar Topógrafo

La labor desarrollada en este sentido, ha sido enorme - pero, muy especialmente, la del Ejército de Tierra que, como - término medio, formó de 10 a 15 soldados por especialidad y provincia.

Esta extraordinaria labor, está en suspenso desde hace aproximadamente un año. En la actualidad, se mantiene la organización y el material aunque no se imparten clases, pendiente de conversaciones entre los Ministerios de Defensa y Trabajo.

La formación física, persigue en primer lugar el manter la forma física del personal, para que pueda realizar más eficazmente su cometido y en segundo lugar, el poner al soldado o marinero en contacto con el deporte. Con ésto, se pretende fomentar la camaradería, espíritu de compañerismo y trabajo en equipo.

Esta formación física, es ante todo necesaria desde un - punto de vista puramente militar, la guerra exige una preparación física de primer orden, en todos los que intervienen - en ella, sea cual fuera su graduación. No se trata pués, de - hacer atletas a una minoría, sino obtener un buen nivel medio en la mayoría, mediante la práctica del deporte. Dice Spranger que, "en el deporte hay una mezcla de dominio físico, competencia y juego y no ha de despreciarse su importancia como - disciplina de la energía personal. El hombre se entrena en - el deporte para la acción seria".

En este sentido, no cabe la menor duda que las Fuerzas - Armadas proporcionan un beneficio directo a la región, al devolverle instruído al personal que ha entrado en ellas sin - preparación física de ninguna clase, como sucede en muchos - casos.

Vemos pués, que la formación del personal de las Fuerzas Armadas, no sólo en los aspectos cultural, profesional y fisio



co, sino también en el humano y nacional, constituye una capitalización en formación de hombres que se traduce en una mayor productividad y por lo tanto en un impulso sobre la economía.

5.3. Elevación de la Técnica y estímulo de la industria.

Es un hecho universalmente admitido que las Fuerzas Armadas contribuyen a elevar el nivel técnico y científico de un país. La casi totalidad de los avances técnicos y científicos han tenido o tienen un origen militar y luego la industria los ha aprovechado con fines pacíficos.

La energía atómica, el radar, sónar, etc., son ejemplos de ello.

Los progresos obtenidos en los ordenadores electrónicos son consecuencia directa de la miniaturización exigida por los sistemas de guía de los Polaris, de los misiles estratégicos y de modernos aviones, así como del programa espacial.

En un trabajo efectuado por expertos civiles franceses, se reconocía que la industria y tecnología francesa habían experimentado un avance de cinco años, gracias a los estudios realizados por la "Force de Frappe" proyecto "Concorde" y submarino -- "Daphne".

A nivel regional es más difícil de evaluar la influencia de este desarrollo tecnológico promovido por necesidades militares.

En el Archipiélago no existen industrias militares, pero sin embargo, se realizan las funciones de mantenimiento de buques de la Armada, de reactores del Ejército del Aire y de vehículos especiales del Ejército de Tierra, que requieren a veces de la industria civil conocimientos y técnicas, de soldadura por ejemplo, que estimulan el desarrollo de ellas. Evidentemente al no haber, especialmente en el caso de la Armada y el Ejército del Aire, grandes bases, tampoco hay grandes requerimientos de tecnología. Una potenciación de ellos supondría un beneficio claro en este campo.

5.4. Colaboración con organismos civiles.

Existen numerosos tipos de colaboración que no dejan de tener su importancia, y van desde la extinción de un incendio en la zona de Los Pechos, (Gran Canaria), con la participación de 131 personas y 12 vehículos, hasta la donación de 157.150 cc. de sangre durante el año 1.979, pasando por el cercado de monumentos realizado para el museo canario - en la isla de Gran Canaria.



Pero sobre todo, destacan tres unidades, La Legión, La Armada y el S.A.R.

La Legión realizó innumerables acciones, destacando quizás, la extinción de incendios, el salvamento de un niño a punto de morir ahogado, auxilios médicos, donaciones de sangre, etc,

La Armada, ha prestado durante los años 1.978 y 1.979, 196 auxilios médicos y evacuaciones de heridos a tripulantes de los buques pesqueros; ha prestado 40 auxilios técnicos a diversos pesqueros, consistentes en distintas reparaciones, desde los equipos de radiotelefonía, hasta los radares, pasando por el empleo de buceadores, para retirar cabos enredados en las hélices. También los buques de la Armada, han llevado a cabo en los años 78 y 79 un total de 17 remolques y salvamentos.

Como resumen del balance de lo llevado a cabo por los buques destacados en las aguas del Sáhara, en misión de vigilancia y protección de la flota pesquera, donde se estima que trabaja en determinadas épocas del año, hasta medio millar de unidades, entre los buques arrastreros, congeladores, artesanales, sardinales, etc., podemos decir que un total de 21 buques de la Armada, auxiliaron a 261 pesqueros, casi cincuenta por ciento de los que operan habitualmente.

El Servicio de Búsqueda y Salvamento, quizá más conocido por sus siglas "SAR", tiene por misión localizar aeronaves siniestradas, hacer llegar al personal de las mismas, - los auxilios que pudieran necesitar y cooperar con motivo de accidentes, catástrofes o calamidades, cuando se requiera - su colaboración.

Durante el año 1.979, se efectuaron un total de 155 evacuaciones con un número de personas de 191.

Estas evacuaciones, corresponden todas a las islas menores, teniendo como lugar de destino Tenerife y Las Palmas de G.C. Del total de evacuados, 172 eran población civil, destacando 31 niños. (Se incluye anexo detalle de las Operaciones)

5.5.- La Seguridad

El mayor beneficio que proporciona las Fuerzas Armadas a una región, y a la Nación, es la SEGURIDAD.

Esta seguridad que da paz y orden interno, permite el desarrollo económico del país, de la región, promoviendo -- seguridad para inversiones de capital nacional y extranjero;



fomenta la entrada de divisas a través del turismo y evita estrangulamientos por desórdenes.

La presencia militar en la región, ayuda con la creación de una demanda adicional en bienes de consumo y servicios sobre todo, siéndo deseable también, una demanda de industrias e inversiones.

En fin, la creación del ambiente de seguridad, estabilidad y de confianza, es un valor que resulta difícil de evaluar pero de importancia capital.

- o o 0 o o -



A N E X O S

C U A D R O S E C O N O M I C O S



CLASIFICACION FUNCIONAL

(MILLONES DE PTAS)

| <u>A Ñ O S</u> | <u>P.G.E.</u> | <u>DE (A)</u>
<u>DEFENSA</u> | <u>(B)</u>
<u>INTERIOR</u> | <u>HABERES (C)</u>
<u>PASIVOS</u> | <u>TOTAL (A+B+C)</u> |
|----------------|---------------|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|----------------------|
| 1.960 | 69.198 | 14.335 | | | |
| 1.961 | 70.187 | 14.563 | | | |
| 1.962 | 93.222 | 20.045 | | | |
| 1.963 | 113.897 | 21.957 | | | |
| 1.964 | 128.772 | 23.060 | | | |
| 1.965 | 150.209 | 26.307 | | | |
| 1.966 | 189.109 | 29.100 | | | |
| 1.967 | 224.903 | 36.194 | | | |
| 1.968 | 237.800 | 36.516 | | | |
| 1.969 | 271.795 | 37.362 | | | |
| 1.970 | 309.758 | 41.230 | 13.955 | 18.669 | 73.854 |
| 1.971 | 370.169 | 44.943 | 15.034 | 23.000 | 82.977 |
| 1.972 | 419.290 | 54.179 | 18.868 | 23.192 | 96.232 |
| 1.973 | 474.283 | 62.194 | 20.076 | 23.803 | 106.073 |
| 1.974 | 551.698 | 78.597 | 27.223 | 24.918 | 130.738 |
| 1.975 | 656.000 | 95.446 | 36.775 | 33.197 | 165.418 |
| 1.976 | 785.000 | 119.222 | 46.261 | 37.377 | 202.860 |
| 1.977 | 967.250 | 149.396 | 59.897 | 47.439 | 256.732 |
| 1.978 | 1.433.000 | 188.715 | 85.356 | 67.200 | 341.764 |
| 1.979 | 1.747.500 | 237.292 | 99.650 | 80.000 | 416.942 |
| 1.980 | 2.284.456 | 282.165 | 113.935 | 93.198 | 489.298 |

-93-

ANEXO nº 1



| | millones | | millones \$ | | millones \$ | | millones \$ | | \$ | | \$ | |
|---------------|-----------|-------|-------------|---------|--------------|--------|-------------|--------|-------------|-------|------------|------|
| | POBLACION | | PNB | | GASTOS DFSA. | | PNB por h. | | G.D. por h. | | G.D. s/PNB | |
| | 1.968 | 1.979 | 1.968 | 1.979 | 1.968 | 1.979 | 1.968 | 1.979 | 1.968 | 1.979 | 1.968 | 1979 |
| ESPAÑA | 32,5 | 37,3 | 22.500 | 131.325 | 544 | 3.370 | 691 | 3.520 | 16 | 90,25 | 2,3 | 2,6 |
| FRANCIA | 52 | 53,7 | 104.000 | 463.000 | 6.104 | 21.510 | 2.065 | 8.621 | 106 | 400,2 | 5,3 | 4,6 |
| HOLANDA | 12,6 | 14,1 | 22.000 | 130.300 | 898 | 4.960 | 1.746 | 9.241 | 70 | 351,7 | 4 | 3,8 |
| ALEMANIA OCC. | 59,5 | 61,6 | 125.000 | 634.200 | 5.108 | 19.690 | 2.105 | 10.295 | 93 | 319,1 | 4,3 | 3,1 |
| GRAN BRETAÑA | 54 | 56 | 110.000 | 302.000 | 5.450 | 17.560 | 2.037 | 5.392 | 97 | 313,7 | 5,7 | 5,8 |
| DINAMARCA | 4,8 | 5,1 | 12.200 | 55.300 | 292 | 1.420 | 2.520 | 10.843 | 63 | 276,2 | 2,6 | 2,6 |
| BELGICA | 9,7 | 10 | 19.400 | 97.600 | 501 | 2.650 | 2.000 | 9.760 | 56 | 264,7 | 2,8 | 2,7 |
| CRECIA | 8,7 | 9,4 | 6.700 | 32.300 | 318 | 1.520 | 768 | 3.436 | 35 | 161,7 | 4,5 | 4,7 |
| ITALIA | 53 | 57,2 | 65.000 | 259.000 | 1.940 | 6.110 | 1.226 | 4.527 | 36 | 106,8 | 2,9 | 2,4 |
| IRLANDA | | 3,2 | | 10.200 | | 205 | | 3.187 | | 62,7 | | 2 |
| PORTUGAL | 9,5 | 9,8 | 4.400 | 15.850 | 305 | 587 | 463 | 1.617 | 32 | 59,6 | 6,7 | 2,9 |
| MARRUECOS | 14 | 19,3 | 2.800 | 9.785 | 150 | 916 | 200 | 507 | 6 | 47,4 | 3,6 | 9,3 |
| ARGELIA | 12,5 | 19,1 | 2.600 | 15.900 | 173 | 605 | 208 | 832 | 10 | 31,7 | 4,9 | 3,8 |

(1) . Año 1.968: " The Military Balance" (Instituto de Estudios Estratégicos de Londres, Spbre. 68). Citado por F. Janaiz Franco en el tema "Carga e Influjo de las FF.AA. sobre la Economía Nacional", Nbre. 69.

(2) . Año 1.979: Revista "Ejército" Nbre. 79. (Con la autorización del Instituto Internacional de Estudios Estratégicos de Londres)



PRESUPUESTOS
TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL
%

| <u>A Ñ O S</u> | <u>P.G.E.</u> | <u>P. DE DEFENSA (X)</u> |
|----------------|---------------|--------------------------|
| 1.961 | 9'33 | 1'59 |
| 1.962 | 32'82 | 37'64 |
| 1.963 | 22'18 | 9'59 |
| 1.964 | 13'06 | 4'97 |
| 1.965 | 16'65 | 14'08 |
| 1.966 | 25'89 | 10'61 |
| 1.967 | 18'93 | 24'37 |
| 1.968 | 5'73 | 6'88 |
| 1.969 | 14'29 | 2'31 |
| 1.970 | 13'96 | 10'35 |
| 1.971 | 19'50 | 9'00 |
| 1.972 | 13'27 | 20'53 |
| 1.973 | 13'11 | 14'80 |
| 1.974 | 16'32 | 26'37 |
| 1.975 | 18'90 | 21'43 |
| 1.976 | 19'66 | 24'91 |
| 1.977, | 23'21 | 25'35 |
| 1.978 | 48'15 | 26'32 |
| 1.979 | 21'94 | 25'74 |
| 1.980 | 30'72 | 18'91 |

(x) Sólo FF.AA. (Ejército, Marina y Aire)



GASTOS
TASAS DE VARIACION INTERANUAL
%

| <u>A Ñ O S</u> | <u>GASTO NACIONAL</u> | <u>GASTO DEFENSA (x)</u> |
|----------------|-----------------------|--------------------------|
| 1.971 | 19'54 | 5'35 |
| 1.972 | 5'64 | 23'60 |
| 1.973 | 21'31 | 25'73 |
| 1.974 | 23'53 | 23'77 |
| 1.975 | 25'32 | 20'86 |
| 1.976 | 19'56 | 16'92 |
| <u>1.977</u> | <u>36'64</u> | <u>23'97</u> |

(x) Sólo FF.AA. (Ejército, Marina y Aire)



PRESUPUESTO DE DEFENSA
DESGLOSE ECONOMICO FUNCIONAL
(MILL. DE PTAS)

| | <u>1.970</u> | <u>1.975</u> | <u>1.976</u> | <u>1.977</u> | <u>1.978</u> | <u>1.979</u> |
|----------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| EJERCITO | 23.860 | 54.285 | 67.772 | 84.775 | 107.293 | 103.292 |
| MARINA | 8.685 | 21.157 | 26.499 | 33.203 | 41.140 | 53.299 |
| AIRE | 8.296 | 18.616 | 22.625 | 29.178 | 35.958 | 46.818 |
| ADMON. GENERAL | 98 | 227 | 196 | 578 | 936 | 1.272 |
| INVESTIGACION | 265 | 859 | 1.743 | 1.150 | 2.899 | 3.003 |
| DEFENSA CIVIL | 26 | 302 | 437 | 512 | 489 | 608 |
| TOTAL DEFENSA | <u>41.230</u> | <u>95.446</u> | <u>119.222</u> | <u>149.396</u> | <u>188.715</u> | <u>237.292</u> |

-97-

ANEXO nº 4



DESGLOSE ECONOMICO FUNCIONAL POR CAPITULOS
MILLAS DE PTAS

| | | <u>1.970</u> | <u>1.977</u> | <u>1.978</u> | <u>1.979</u> | <u>1.980</u> |
|---|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| CAPITULO 1 REMUNERACIONES PERSONAL | <u>P.G.E.</u> | 127.057 | 437.278 | 610.431 | 747.535 | 872.767 |
| | <u>P. DE DFSA</u> | 28.707 | 91.303 | 119.350 | 140.080 | 159.893 |
| CAPITULO 2 BIENES CORRIENTES Y DE SERVICIO. | <u>P.G.E.</u> | 18.755 | 54.120 | 77.687 | 100.115 | 106.467 |
| | <u>P. DE DFSA</u> | 6.038 | 19.368 | 23.333 | 34.241 | 46.649 |
| CAPITULO 6 INVERSIONES REALES | <u>P.G.E.</u> | 52.933 | 114.669 | 132.476 | 153.949 | 214.209 |
| | <u>P. DE DFSA</u> | 6.106 | 36.691 | 42.700 | 58.846 | 74.732 |
| OTROS | <u>P.G.E.</u> | 110.983 | 361.183 | 612.406 | 745.901 | 1.093.985 |
| | <u>P. DE DESA</u> | 379 | 1.764 | 3.332 | 3.365 | 1.749 |
| TOTAL | <u>P.G.E.</u> | 309.758 | 967.250 | 1.433.000 | 1.747.500 | 2.284.455 |
| | <u>P. DE DFSA</u> | 41.230 | 149.396 | 188.715 | 237.292 | 282.165 |

FUENTES: Presupuestos Generales del Estado. Ministerio de Hacienda.



| <u>TIPOS DE GASTOS</u> | <u>R E P E R C U S I O N E C O N O M I C A D I R E C T A</u> | | | <u>TOTAL</u> |
|---------------------------------------|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| | <u>TIERRA</u> | <u>MARINA</u> | <u>AIRE</u> | |
| . Remuneraciones de personal | 3.457,94 | 851,10 | 1.024,56 | 5.351,60 |
| . Remuneraciones de Ali-
mentación | 685,46 | 101,00 | 150,38 | 936,84 |
| . Dietas y Traslados | 71,53 | 27,98 | 25,00 | 124,51 |
| . Obras y Adquisiciones | 281,50 | 233,45 | 93,73 | 608,68 |
| . Combustibles | 84,65 | 323,59 | 16,75(1) | 424,99 |
| . Varios | 33,53 | 34,60 | 55,74 | 123,87 |
| . Seguridad Social | 95,23 | | | 95,23 |
| . Inversiones | 442,40 | | | |
| TOTAL . . . | <u>5.170,24</u> | <u>1.571,72</u> | <u>1.336,16</u> | <u>8.108,12</u> |

(1) Sólo de Automóviles.



DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LOS GASTOS DE ALIMENTACION

| | |
|--|---------------|
| 1. Leches y derivados | 9,38 |
| 2. Carnes, pescados y huevos | 40,88 |
| 3. Legumbres, disecadas y frutos secos | 3,58 |
| 4. Frutas y hortalizas frescas | 9,70 |
| 5. Cereales, derivados y patatas | 9,15 |
| 6. Grasas y aceites | 4,42 |
| 7. Bebidas | 11,13 |
| 8. Conservas y varios | 6,26 |
| 9. Pan | 5,50 |
| <u>TOTAL</u> | <u>100,00</u> |



PRESUPUESTO FAMILIAR (C a m b i o 16, 27 - 01 - 1.980)

Familia de Ingresos: 50.000.- Pesetas 100.000 Ptas

| | | | |
|---------------------------|------|----------------|----------------|
| Vivienda. | 7% | | 12% |
| Electricidad. | 2% | | 1,5% |
| Teléfono. | 3% | | 2% |
| Gas | 2,4% | | 0,5% |
| Alimentación. | 46% | | 30% |
| Transportes | 10% | | 6% |
| Ropa. | 8% | | 6% |
| Gastos Casa | 3% | | 3% |
| Plazos diversos | 6% | | 4% |
| Ocio. | 10% | | 8% |
| Varios. | 2,6% | | 15% |
| Colegios. | | | 12% |
| | | <u>100,00%</u> | <u>100,00%</u> |



DISTRIBUCION POR SECTORES ECONOMICOS DE LAS OBRAS
Y ADQUISICIONES DE LA ARMADA

| | | | |
|---|-----------------------------|------------------|------------|
| Industria Naval. | 125.717.006. | 53,85% DEL TOTAL | |
| Otras Industrias | 7.500.000. | 3,22% | " " |
| Comercio | 78.489.066. | 33,62% | " " |
| Servicios. | 9.246.507. | 3,96% | " " |
| Administración del Estado y V.12.500.000. | 12.500.000. | 5,35% | " " |
| <u>TOTAL</u> | <u>233.452.579.</u> | <u>100,00%</u> | <u>" "</u> |

- o o o o o -



TRANSFERENCIAS DE CAPITAL

GIROS POSTALES PROCEDENTES DE LA PENINSULA

AÑO 1.979

| | |
|---------------------------------|---------------------|
| 1. EJERCITO DE TIERRA | 2.125 millones |
| 2. ARMADA | 47,70 " " |
| 3. EJERCITO DEL AIRE | ----- |
| | <u>2.172,70 " "</u> |

V I V I E N D A S

| | |
|---------------------------------|--------------|
| 1. EJERCITO DE TIERRA | 730 |
| 2. ARMADA | 233 |
| 3. EJERCITO DEL AIRE | 535 |
| | <u>1.498</u> |



PERSONAL EN EL ARCHIPIELAGO

1. PERSONAL DEL EJERCITO DE TIERRA

| | <u>%</u> | <u>Nº</u> |
|---------------------------------------|-------------------------|---------------|
| Generales Jefes y Oficiales | 5,35. | 1.141 |
| Suboficiales. | 4,74. | 1.011 |
| Tropa | 87,07. | 18.578 |
| P. Civil Funcionario. | 0,40. | 86 |
| P. Civil No Funcionario | <u>2,44.</u> | <u>520</u> |
| TOTAL. | <u>100,00</u> | <u>21.336</u> |

2. A R M A D A

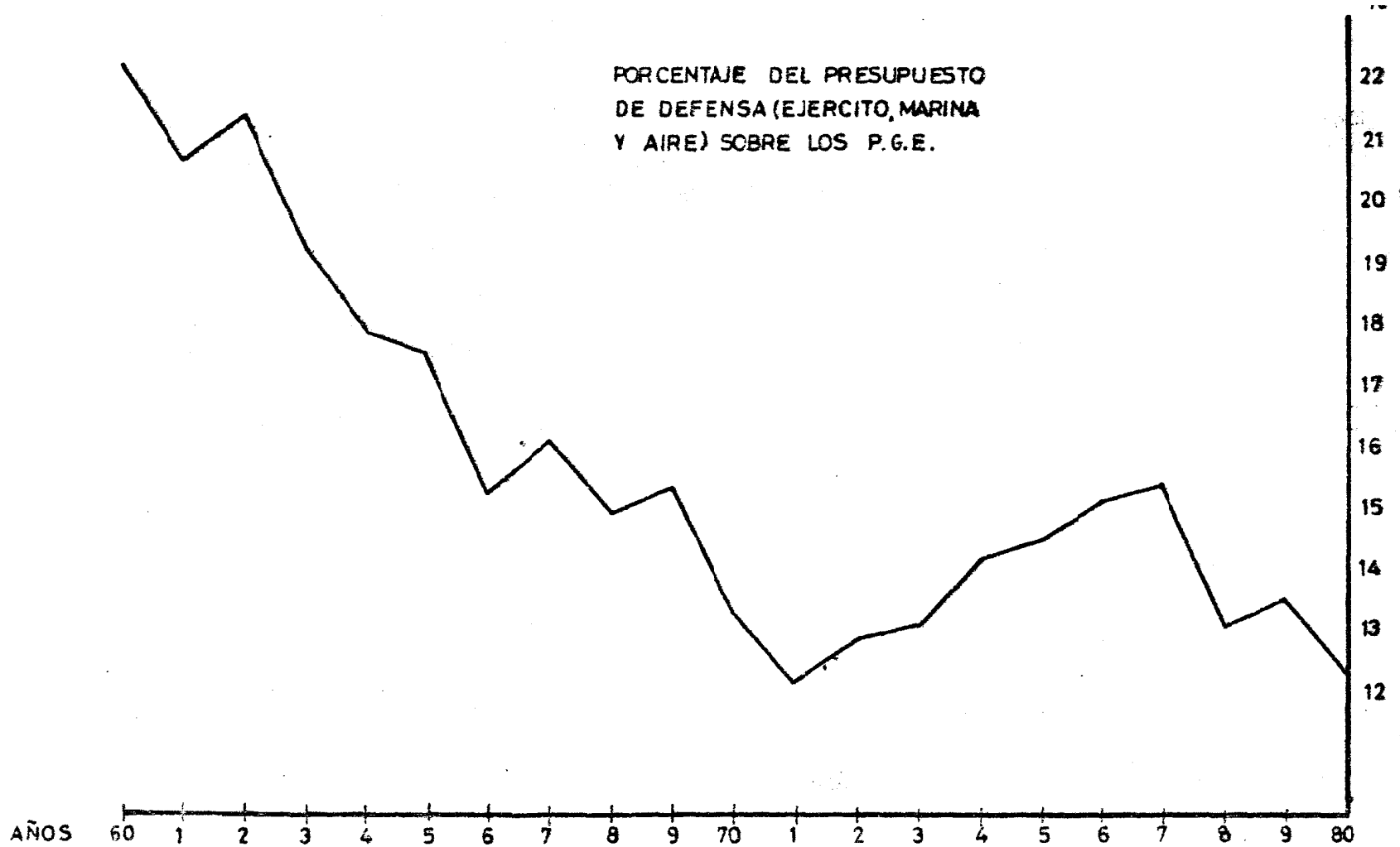
| | | |
|-----------------------------------|-------------------------|--------------|
| Jefes y Oficiales | 7,63. | 229 |
| Suboficiales. | 9,63. | 298 |
| Marinería y Tropa | 73,53. | 2.206 |
| P. Civil Funcionario. | 5,01. | 150 |
| P. Civil No Funcionario | <u>3,89.</u> | <u>117</u> |
| TOTAL. | <u>100,00</u> | <u>3.000</u> |

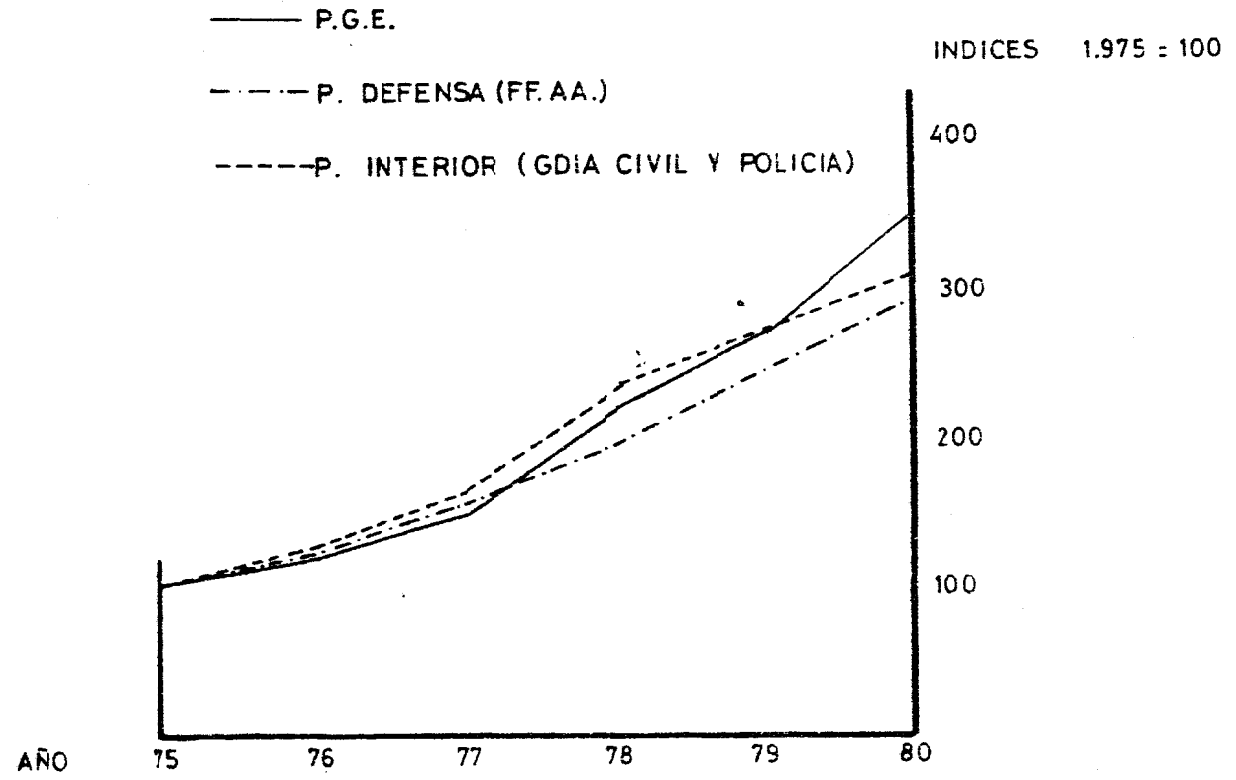
3. EJERCITO DEL AIRE

| | | |
|-----------------------------|-------------------------|--------------|
| Jefes y Oficiales | 8,55. | 307 |
| Suboficiales. | 17,14. | 615 |
| Tropa | 63,22. | 2.269 |
| Funcionarios. | 2,09. | 75 |
| Contratados | <u>9,00.</u> | <u>323</u> |
| TOTAL. | <u>100,00</u> | <u>3.589</u> |



Grafico nº 5

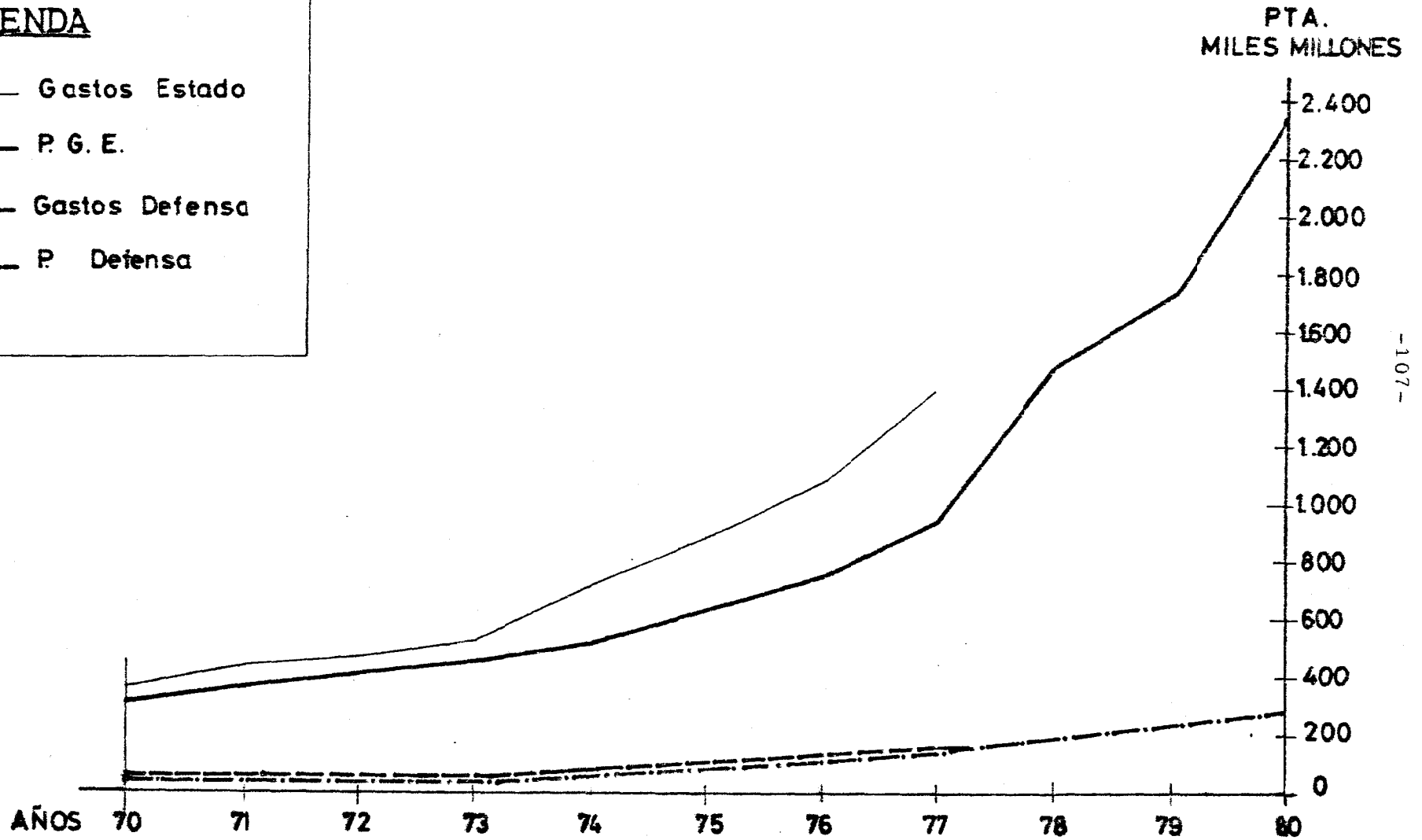






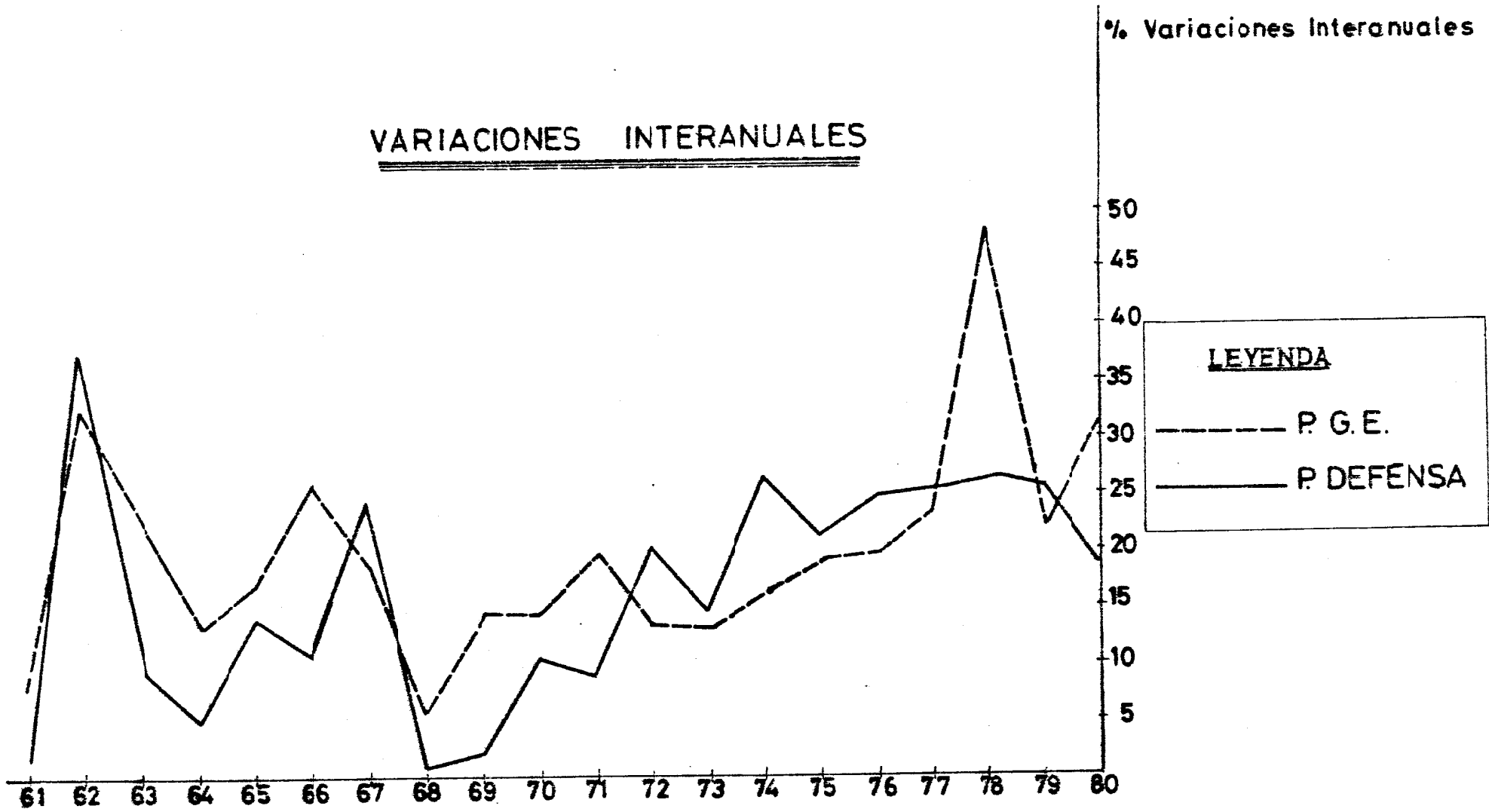
LEYENDA

- Gastos Estado
- P. G. E.
- - - Gastos Defensa
- . - . P. Defensa





VARIACIONES INTERANUALES





A N E X O S

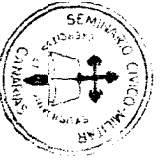
D E T A L L E S D E E V A C U A C I O N D E L S . A . R .



| | Días | Num. | LA PALMA | Fuente-ventura | Lanzavete | Hierro | Gomera | Las Palmas | Tenerife | Z | P CIVIL | P Militar | H. | M. | N. | No Justificad | Infecciosa | NO Infecciosa | Accidente | Parto | CIVIL | E.T. | E.A. | COTOS | Z-10 | T-42 |
|-----------|------|------|----------|----------------|-----------|--------|--------|------------|----------|-------|---------|-----------|----|----|----|---------------|------------|---------------|-----------|-------|-------|------|------|-------|------|------|
| NOVIEMBRE | 3 | 1 | | | | | | | 1 | 09:39 | 1 | | | | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 7 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 13:12 | | 1 | 1 | | | | | 1 | | | | 1 | | | | 1 |
| | 8 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 22:00 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 14 | 1 | 1 | | | | | | 1 | 16:30 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 14 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 19:25 | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 15 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 19:48 | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 20 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 10:05 | 2 | | | 2 | | | | 1 | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 23 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 10:38 | 2 | | | 2 | | | | 1 | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 26 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 12:37 | 2 | | | 1 | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 27 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 11:30 | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 30 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 21:30 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 11 | 2 | 8 | 1 | | | 9 | 2 | | | 12 | 2 | 6 | 5 | 3 | | 1 | 10 | 3 | | 10 | 1 | | | | 11 |
| DICIEMBRE | 4 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 11:11 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 5 | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | 16:45 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 9 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 12:55 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | 2 | | | 1 | 1 | | | | 1 |
| | 10 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 13:15 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 13 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 18:25 | 1 | | | 1 | | | | | | 1 | 1 | | | | | 1 |
| | 15 | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | 08:55 | 1 | | | 1 | | | | | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 15 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 13:59 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 18 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 11:33 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 19 | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | 10:50 | 2 | | | 2 | | | | 1 | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 19 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 23:06 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 22 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 15:10 | 1 | | | 1 | | | | | | 1 | 1 | | | | | 1 |
| | 22 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 17:40 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 24 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 09:25 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | 1 | | | | | 1 |
| | 26 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 20:25 | 2 | | | 1 | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| 31 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 06:11 | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 | |
| | 15 | 3 | 7 | 5 | | | 12 | 3 | | | 16 | 2 | 8 | 9 | 1 | | | 9 | 7 | 2 | 14 | 2 | | | | 15 |

RESUMEN

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|------------|-----------|-----------|-----------|----------|--|------------|-----------|--|--|------------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|----------|------------|-----------|----------|---|----------|------------|
| EN. | 12 | 1 | 7 | 4 | | | 11 | 1 | | | 12 | 1 | 5 | 4 | 4 | 1 | 1 | 11 | 1 | | 9 | 1 | 2 | | | 12 |
| FEB. | 15 | 2 | 8 | 5 | | | 13 | 2 | | | 14 | 2 | 9 | 3 | 4 | | 3 | 7 | 6 | | 13 | 1 | 1 | | | 15 |
| MAZ. | 17 | | 5 | 12 | | | 17 | | | | 25 | 2 | 17 | 7 | 3 | 5 | 1 | 12 | 12 | 2 | 17 | 1 | | 1 | | 16 |
| ABR. | 14 | 2 | 9 | 3 | | | 12 | 2 | | | 18 | 1 | 10 | 6 | 3 | | 1 | 9 | 8 | 1 | 13 | | 1 | | | 14 |
| MAY. | 11 | | 5 | 6 | | | 11 | | | | 112 | 2 | 9 | 3 | 1 | 3 | 1 | 10 | 2 | | 8 | 1 | 1 | | | 11 |
| JUN. | 12 | 3 | 7 | 2 | | | 9 | 3 | | | 12 | 1 | 5 | 7 | 1 | | 1 | 7 | 3 | 2 | 11 | 1 | | | | 12 |
| JUL. | 7 | 2 | 4 | 1 | | | 5 | 2 | | | 9 | | 9 | | | | | 5 | 4 | | 7 | | | | | 7 |
| AG. | 14 | 2 | 9 | 2 | 1 | | 11 | 3 | | | 15 | 1 | 8 | 6 | 2 | | | 7 | 9 | | 13 | 1 | | | | 14 |
| SEPT. | 13 | 3 | 8 | 1 | 1 | | 9 | 4 | | | 13 | 2 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 9 | 4 | | 12 | 1 | | | | 13 |
| OCT. | 14 | 1 | 11 | 1 | 1 | | 12 | 2 | | | 15 | 3 | 11 | 2 | 5 | | 2 | 10 | 5 | 1 | 11 | 3 | | | | 14 |
| NOV. | 11 | 2 | 8 | 1 | | | 9 | 2 | | | 12 | 2 | 6 | 5 | 3 | | 1 | 10 | 3 | | 10 | 1 | | | | 11 |
| DIC. | 15 | 3 | 7 | 5 | | | 12 | 3 | | | 16 | 2 | 8 | 9 | 1 | | | 9 | 7 | 2 | 14 | 2 | | | | 15 |
| SUMA TOTAL | 155 | 21 | 88 | 43 | 3 | | 131 | 24 | | | 172 | 19 | 103 | 57 | 31 | 12 | 13 | 106 | 64 | 8 | 139 | 13 | 5 | | 1 | 154 |



| | DÍAS | NUM. | LA PALMA | Fuente-venture | Lanzarote | Hierro | Gomera | Las Palmas | Ten-rik | Z | P CIVIL | P MILITAR | H. | M. | N. | No Justificado | Infracciones | No infracciones | Accidente | Per-to | CIVIL | E. T. | EA | COTOS | Z-10 | T-12 |
|------------|------|------|----------|----------------|-----------|--------|--------|------------|---------|-------|---------|-----------|----|----|----|----------------|--------------|-----------------|-----------|--------|-------|-------|----|-------|------|------|
| AGOSTO | 1 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 15:40 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 2 | 1 | | 1 | 1 | | | 1 | | 06:50 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 4 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 12:58 | 2 | | 1 | 1 | | | | | 2 | | 1 | | | | | 1 |
| | 5 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 08:25 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 7 | 1 | 1 | | | | | | 1 | 15:04 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 8 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 08:35 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 6 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 17:10 | | 1 | 1 | | | | | 1 | | | | 1 | | | | 1 |
| | 9 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 02:35 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | 1 | | | | 1 |
| | 10 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 18:15 | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 18 | 1 | 1 | | | | | | | 10:40 | 1 | | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | | 1 |
| | 19 | 1 | | 1 | | 1 | | | 1 | 03:57 | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | | 1 | | | | 1 |
| | 22 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 04:15 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 25 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 12:00 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 27 | 1 | | 1 | | | 1 | | 1 | 11:13 | 2 | | | 1 | 1 | | | | 2 | | 1 | | | | | 1 |
| | | 14 | 2 | 9 | 2 | 1 | | 11 | 3 | | 15 | 1 | 3 | 6 | 2 | | | 7 | 9 | | 13 | 1 | | | | 14 |
| SEPTIEMBRE | 3 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 12:30 | | 2 | 2 | | 2 | | | 2 | | | 1 | 1 | | | | 1 |
| | 4 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 12:00 | 2 | | | 1 | 1 | | | 2 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 5 | 1 | | 1 | | 1 | | | 1 | 10:25 | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | | | 1 |
| | 6 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 02:30 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 6 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 09:00 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 12 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 10:48 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 15 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 22:20 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 20 | 1 | 1 | | | | | | 1 | 14:00 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 24 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 11:47 | 1 | | | 1 | | | | | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 25 | 1 | 1 | | | | | | 1 | 10:00 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 27 | 1 | 1 | | | | | | 1 | 12:11 | 1 | | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 27 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 11:00 | 1 | | | 1 | 1 | 1 | | | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 29 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 12:40 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | | | 13 | 3 | 8 | 1 | 1 | | 9 | 4 | | 13 | 2 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 9 | 4 | | 12 | 1 | | | |
| OCTUBRE | 1 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 15:12 | 2 | | 1 | 1 | | | | 2 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 8 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 10:42 | | 1 | 1 | | | | | | 1 | | 1 | 1 | | | | 1 |
| | 9 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 09:18 | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | | | 1 |
| | 10 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 15:15 | 1 | | | 1 | | | | | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 12 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 23:25 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 13 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 17:55 | 1 | | 1 | | | | 1 | | | | 1 | | | | | 1 |
| | 14 | 1 | | 1 | | | | | 1 | 11:00 | | 1 | 1 | | | | | 1 | | | 1 | 1 | | | | 1 |
| | 15 | 1 | 1 | | | | | | 1 | 13:15 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 15 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 10:16 | 2 | | 1 | | 1 | | | | 1 | 1 | 1 | | | | | 1 |
| | 16 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 11:10 | 2 | | 1 | | 1 | | | 2 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 20 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 20:30 | 1 | | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | | 1 |
| | 23 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 00:58 | | 1 | 1 | | | | | 1 | | | 1 | 1 | | | | 1 |
| | 23 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 14:38 | 2 | | 1 | | 1 | | | 1 | | 1 | 1 | | | | | 1 |
| | 31 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 08:45 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 |
| | | 14 | 1 | 11 | 1 | 1 | | 12 | 2 | | 15 | 3 | 11 | 2 | 5 | | 2 | 10 | 5 | 1 | 11 | 3 | | | | 14 |



| | Días | Num. | LA PALMA | FUERTE-VENTURA | LANZA-ROTE | HIERRO | CONGRA | LOS PALMAS | TENERIFE | HORA Z | P. CIVIL | F. MILITAR | H. | M. | N. | No Justificados | Infectados | UC Infecciosa | Accidente | Parto | CIVIL | E.T. | E.A. | COTOS | Z-161-12 | |
|-------|------|------|----------|----------------|------------|--------|--------|------------|----------|--------|----------|------------|----|----|----|-----------------|------------|---------------|-----------|-------|-------|------|------|-------|----------|---|
| ABRIL | 4 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 06:19 | | 1 | 1 | | | | | | 1 | | | | | | 1 | |
| | 5 | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | 09:03 | 2 | | | 2 | | | | 2 | | | 1 | | | | 1 | |
| | 8 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 22:55 | 1 | | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | |
| | 11 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 09:20 | 2 | | 1 | | 1 | | | | 2 | | 1 | | | | 1 | |
| | 12 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 02:00 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | |
| | 13 | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | 23:50 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | |
| | 14 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 11:30 | 1 | | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | 1 | |
| | 15 | 1 | | | | 1 | | | 1 | | 14:45 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | |
| | 17 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 10:10 | 2 | | | 1 | | | | 2 | | | 1 | | | 1 | |
| | 20 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 15:05 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | |
| | 21 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 12:32 | 1 | | | 1 | | | | | 1 | | 1 | | | 1 | |
| | 24 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 09:45 | 2 | | | 1 | | 1 | | | 1 | | 1 | | | 1 | |
| | 24 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 08:25 | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | 1 | |
| | | | | | 1 | | | | 1 | | 10:23 | 2 | | 2 | | 1 | | | | 2 | | 1 | | | 1 | |
| | | 14 | 2 | 9 | 3 | | | 12 | 2 | | 18 | 1 | 10 | 6 | 3 | | 1 | 9 | 8 | 1 | 13 | | 1 | | 14 | |
| MAYO | 8 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 12:25 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | |
| | 9 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 09:40 | 2 | | | 2 | | 1 | | 2 | | | 1 | | | | 1 | |
| | 11 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 08:21 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | |
| | 12 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 08:55 | 2 | | 1 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | | 1 | |
| | 12 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 15:45 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | |
| | 13 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 16:00 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | |
| | 15 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 09:35 | 1 | | | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | | 1 | |
| | 21 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 10:50 | 1 | | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | | 1 |
| | 23 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 14:30 | 1 | | 1 | 1 | | | 1 | | | | | 1 | | 1 | | 1 |
| | 30 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 17:20 | 1 | | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 |
| | 31 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 20:45 | 1 | | 1 | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | 1 | | 1 |
| | | | | 5 | 6 | | | 11 | | | 11 | 2 | 9 | 3 | 1 | 3 | 1 | 10 | 2 | | 9 | 1 | 1 | | 11 | |
| JUNIO | 4 | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | 11:23 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | |
| | 8 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 16:30 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | |
| | 11 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 08:18 | 2 | | | 1 | | | | 1 | | 1 | 1 | | | | 1 | |
| | 17 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 11:45 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | |
| | 20 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 07:15 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | 1 | | 1 | |
| | 22 | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | 12:45 | 1 | | | | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | |
| | 22 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 14:53 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | |
| | 27 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 06:35 | 1 | | | 1 | | | | | | | 1 | | | | | 1 |
| | 28 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 08:40 | 1 | | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 |
| | 29 | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | 10:40 | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | | 1 | | | | 1 |
| | 30 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 14:45 | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | | | 1 |
| | | | | 7 | 2 | | | 9 | 3 | | 12 | 1 | 5 | 7 | 1 | | 1 | 7 | 3 | 2 | 11 | 1 | | | 12 | |
| JULIO | 4 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 17:10 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | |
| | 9 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 08:20 | 2 | | 2 | | | | | 2 | | | 1 | | | | 1 | |
| | 15 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 10:50 | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | 1 | | | | 1 | |
| | 15 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 08:55 | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | 1 | | | | 1 | |
| | 18 | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | 09:11 | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | 1 | |
| | 18 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 11:00 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | |
| | 27 | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | 10:50 | 2 | | 2 | | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | |
| | | | | 4 | 1 | | | 5 | 2 | | 9 | | 9 | | | | | 5 | 4 | | 7 | | | | 7 | |

EVACUACIONES AÑO 1979

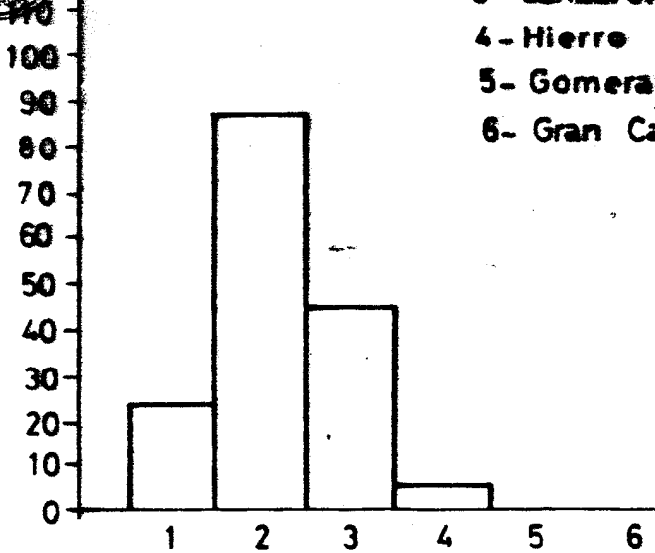


| DÍAS | NUM. | DE | | | | | A | | Hora
Z | EVACUADOS | | | | | MOTIVO | | | | AMBULANCIA | | | Medios | | | |
|---------|------|----------|----------------|------------|--------|--------|------------|-----------|-----------|-----------|------------|---|---|---|-----------------|------------|---------------|------------|------------|-------|------|--------|-------|------|------|
| | | LA PALMA | FUERTE VENTURA | LANZA ROTE | HIERRO | GOHERA | LAS PALMAS | TENE-RIFE | | P. CIVIL | P. MILITAR | H | M | N | No Justificados | Infectados | No infectados | Accidentes | Parto | Civil | E.T. | E.A. | Cafes | Z-10 | T-32 |
| ENERO | 2 | 1 | | 1 | | | 1 | | 10:19 | 1 | | | 1 | | | | | | 1 | | | | | | 1 |
| | 3 | 1 | | | 1 | | 1 | | 17:35 | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | | | 1 |
| | 4 | 1 | | | 1 | | 1 | | 13:23 | 1 | | | | | 1 | | | | 1 | | | | | | 1 |
| | 5 | 1 | | | 1 | | 1 | | 11:50 | 1 | | | | | | | | | | | 1 | | | | 1 |
| | 7 | 1 | 1 | | | | | | 10:15 | 1 | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 9 | 1 | | | 1 | | 1 | | 14:08 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 9 | 1 | | | 1 | | 1 | | 18:20 | 1 | | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | 1 |
| | 11 | 1 | | | 1 | | 1 | | 16:53 | 1 | | | | | 1 | | | | | | | | | | 1 |
| | 14 | 1 | | | 1 | | 1 | | 07:35 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 24 | 1 | | | 1 | | 1 | | 14:03 | 1 | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 26 | 1 | | | 1 | | 1 | | 18:15 | 2 | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 31 | 1 | | | 1 | | 1 | | 11:00 | 1 | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| | | 12 | 1 | 7 | 4 | | 11 | 1 | | 12 | 1 | 5 | 4 | 4 | 1 | 1 | 11 | 1 | | 9 | 1 | 2 | | | 12 |
| FEBRERO | 4 | 1 | | 1 | | | 1 | | 07:45 | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 8 | 1 | | 1 | | | 1 | | 09:35 | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 10 | 1 | | | 1 | | 1 | | 12:50 | 2 | | 1 | 1 | | | 1 | | | | | | | | | 1 |
| | 14 | 1 | | 1 | | | 1 | | 18:35 | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 14 | 1 | | 1 | | | 1 | | 12:40 | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 14 | 1 | | | 1 | | 1 | | 03:15 | 1 | | 1 | | | | 1 | | | | | | | | | 1 |
| | 15 | 1 | | 1 | | | 1 | | 05:00 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | | | | | | 1 |
| | 15 | 1 | 1 | | | | | | 16:20 | 1 | | | | 1 | | | | | | | | | | | 1 |
| | 16 | 1 | 1 | | | | | | 17:11 | 1 | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 17 | 1 | 1 | | | | | 1 | 11:15 | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 17 | 1 | | | 1 | | 1 | | 18:42 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | | | | | | | 1 |
| | 19 | 1 | | | 1 | | 1 | | 20:50 | 1 | | | | 1 | | | | 1 | | | | | | | 1 |
| | 21 | 1 | | 1 | | | 1 | | 10:20 | 1 | | | | | 1 | | | | | | | | | | 1 |
| | 25 | 1 | | 1 | | | 1 | | 15:15 | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 |
| 28 | 1 | | 1 | | | 1 | | 15:56 | 1 | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 | |
| | | 15 | 2 | 8 | 5 | | 15 | 2 | | 14 | 2 | 9 | 3 | 4 | | 3 | 7 | 6 | | 13 | 1 | 1 | | | 15 |
| MARZO | 2 | 1 | | 1 | | | 1 | | 12:55 | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | 1 | | 1 |
| | 3 | 1 | | 1 | | | 1 | | 05:00 | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 4 | 1 | | 1 | | | 1 | | 05:30 | 2 | | 1 | 1 | | | | 2 | | | | | | | | 1 |
| | 5 | 1 | | 1 | | | 1 | | 14:25 | 1 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | | | | 1 |
| | 6 | 1 | | 1 | | | 1 | | 16:34 | 2 | | 2 | | | | | | 2 | | | | | | | 1 |
| | 7 | 1 | | 1 | | | 1 | | 13:45 | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | | | | | | 1 |
| | 7 | 1 | | 1 | | | 1 | | 18:20 | 1 | | 1 | | | 1 | | | | | | | | | | 1 |
| | 8 | 1 | | 1 | | | 1 | | 13:30 | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 9 | 1 | | 1 | | | 1 | | 06:00 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | | | | | | 1 |
| | 12 | 1 | | 1 | | | 1 | | 10:00 | 1 | | 2 | 2 | | | | | 2 | | | 1 | | | | 1 |
| | 15 | 1 | | 1 | | | 1 | | 12:25 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | | | | | | 1 |
| | 19 | 1 | | 1 | | | 1 | | 07:30 | 2 | | 1 | 1 | | | | | 2 | | | | | | | 1 |
| | 28 | 1 | | 1 | | | 1 | | 09:15 | 3 | | 1 | 1 | 1 | | 1 | | | | | 2 | | | | 1 |
| | 29 | 1 | | 1 | | | 1 | | 05:00 | 2 | | 1 | 1 | | | | | | | | 1 | | | | 1 |
| | 29 | 1 | | 1 | | | 1 | | 13:06 | 2 | | 2 | | | | 1 | | | | | 1 | | | | 1 |
| 29 | 1 | | 1 | | | 1 | | 19:05 | 1 | | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | 1 | |
| 30 | 1 | | 1 | | | 1 | | 17:45 | 3 | | 2 | | | | | | | | | 3 | | | | 1 | |
| | | 17 | | 5 | 12 | | 17 | | | 25 | 2 | 7 | 7 | 3 | | 5 | 1 | 12 | 12 | 2 | | 17 | 1 | | 16 |



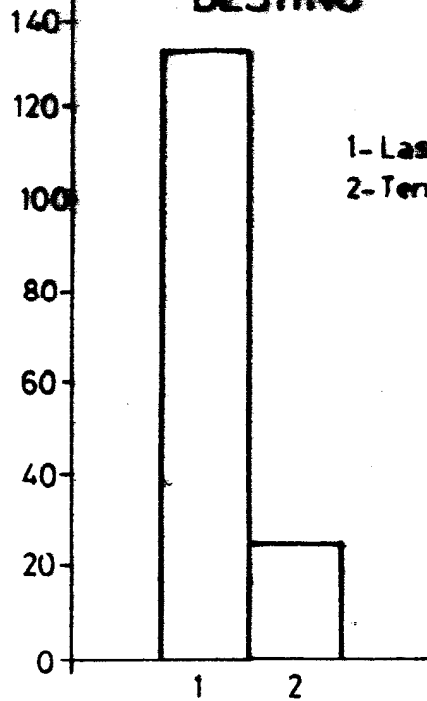
PROCEDECENCIA

- 1- La Palma
- 2- Fuerteventura
- 3- Lanzarote
- 4- Hierro
- 5- Gomera
- 6- Gran Canaria



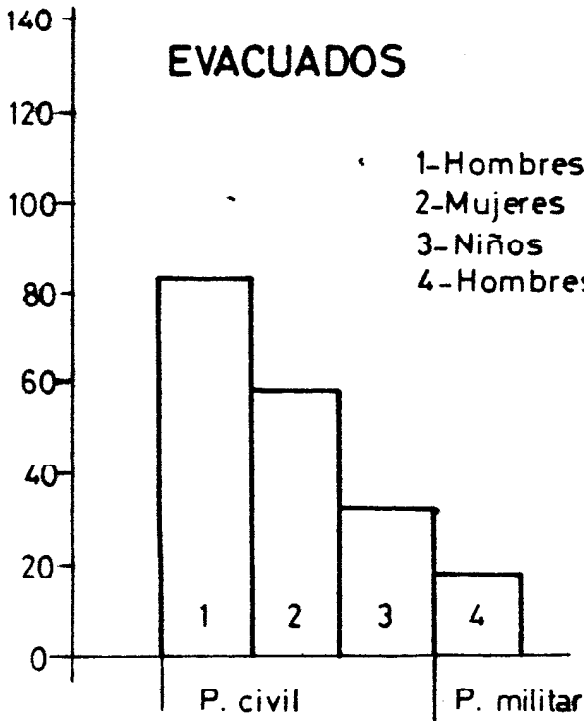
DESTINO

- 1- Las Palmas
- 2- Tenerife



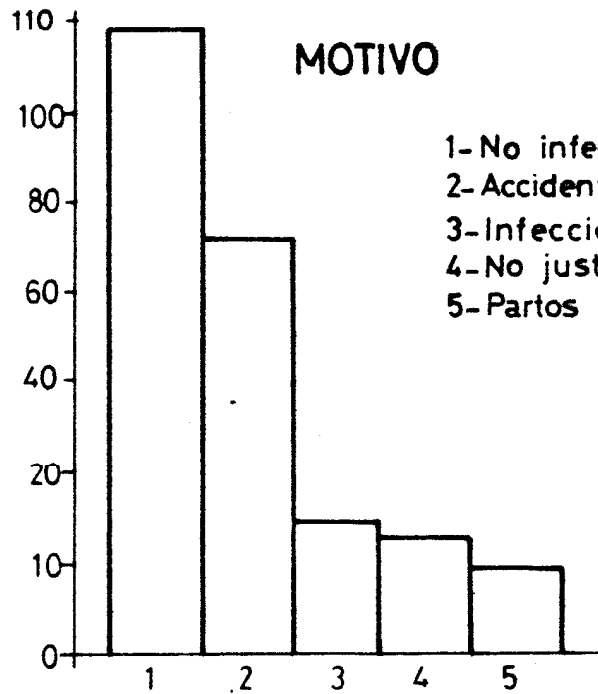
EVACUADOS

- 1- Hombres
- 2- Mujeres
- 3- Niños
- 4- Hombres

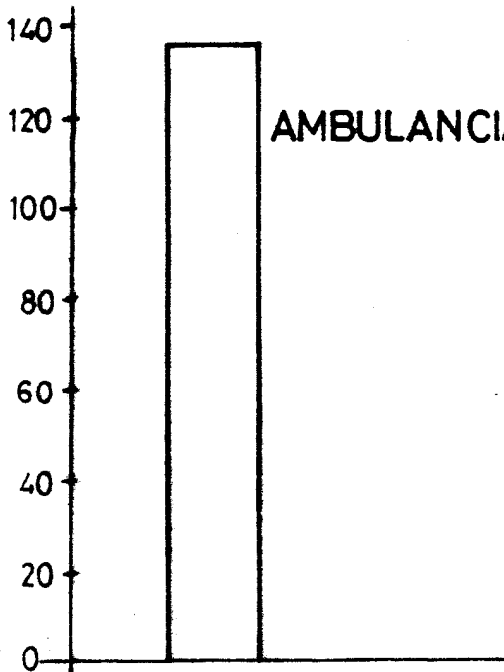


MOTIVO

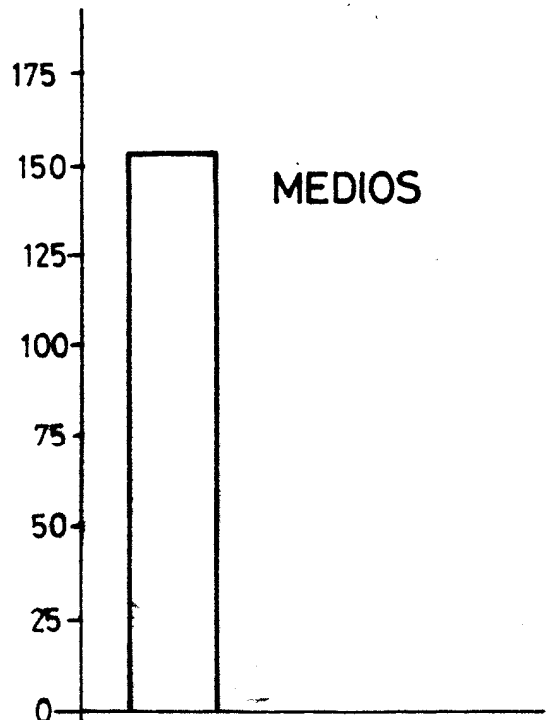
- 1- No infecciosas
- 2- Accidentes
- 3- Infecciosas
- 4- No justificada
- 5- Partos

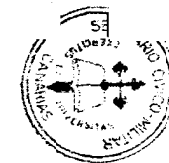


AMBULANCIAS

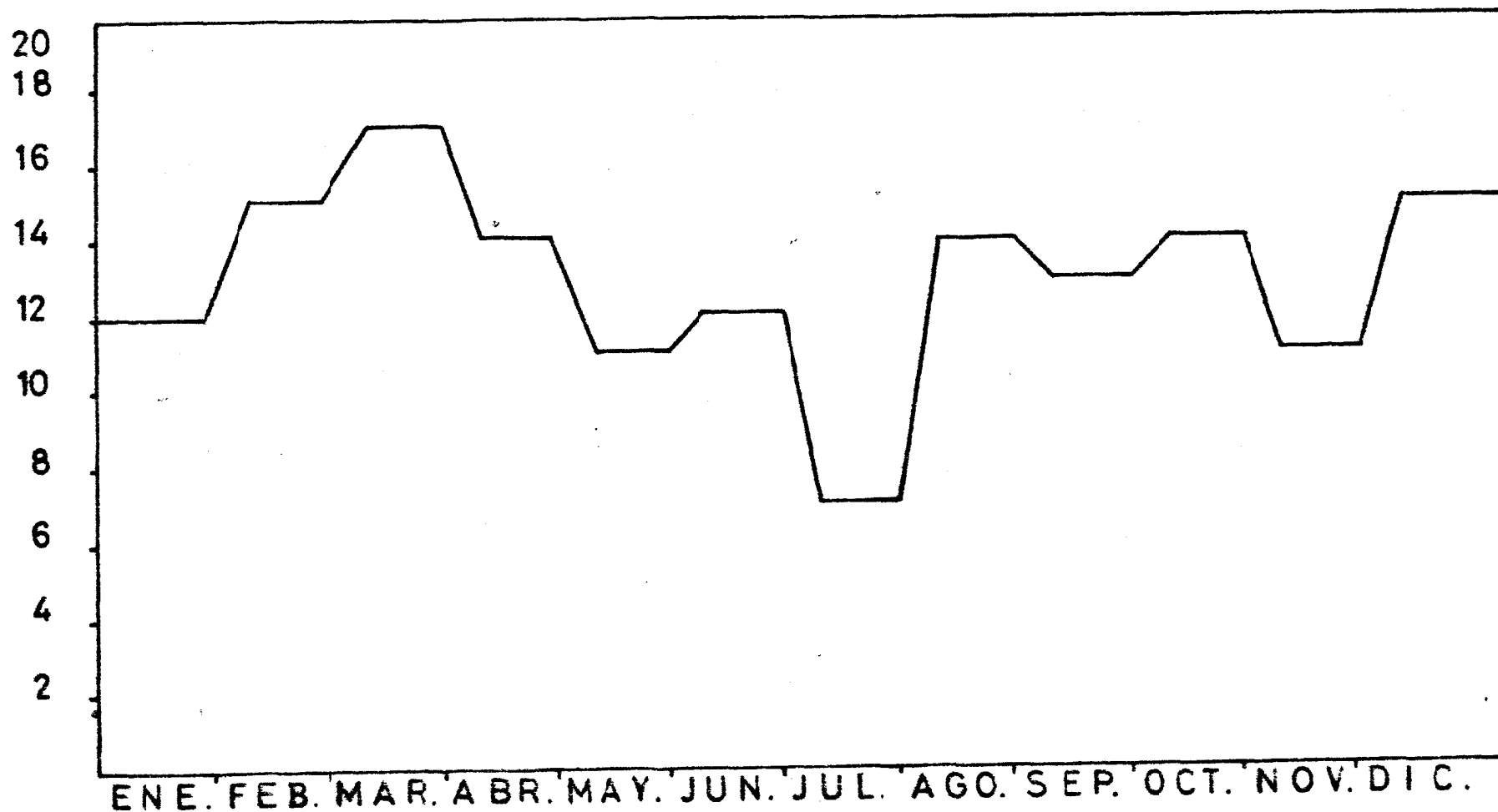


MEDIOS





MISIONES DE EVACUACION AÑO 1979





EVACUACIONES LLEVADAS A CABO

AÑO 1.979

- A. Cuadro por meses e islas.
- B. Relación mensual evacuaciones.
- C. Relación causas de evacuaciones.



EVACUACIONES EFECTUADAS EN 1.979

| | <u>FUERTEVENTURA</u> | <u>LANZAROTE</u> | <u>HIERRO</u> | <u>LA PALMA</u> | <u>TOTAL</u> |
|-----------|----------------------|------------------|---------------|-----------------|--------------|
| ENERO | 7 | 5 | | 1 | 13 |
| FEBRERO | 8 | 7 | | 2 | 17 |
| MARZO | 8 | 16 | | - | 24 |
| ABRIL | 12 | 3 | | 1 | 16 |
| MAYO | 7 | 9 | | - | 16 |
| JUNIO | 9 | 2 | | 3 | 14 |
| JULIO | 8 | 1 | | 3 | 12 |
| AGOSTO | 10 | 2 | 2 | 3 | 17 |
| SETIEMBRE | 10 | 2 | 1 | 4 | 17 |
| OCTUBRE | 15 | 2 | 1 | 1 | 19 |
| NOVIEMBRE | 15 | 1 | - | 2 | 18 |
| DICIEMBRE | 10 | 7 | - | 3 | 20 |
| | <hr/> 119 | <hr/> 57 | <hr/> 4 | <hr/> 23 | <hr/> 203 |



TIPO DE EVACUACIONES

(MOTIVOS MAS USUALES)

ENERO: 13 Evacuaciones.

1 Traumatismo Múltiple, 1 Neoplasi Pulmonar, 1 Tetraplejia, 1 Cardipatía congénita, 1 Pancreatitis aguda, 1 Meningitis, - 1 Crisis Convulsiva febril, 1 Afección Neurológica, 1 Obstrucción Intestinal, 1 Hemorragia Gástrica, 1 Paralización Intestinal, 1 Congestión Pulmonar, 1 Traumatismo.

FEBRERO: 17 Evacuaciones.

1 Perforación de Estómago, 1 Traumatismo y Heridas múltiples, 1 Hemorragia digestiva, 3 Meningitis, 1 Traumatismo Abdominal, 1 Traumatismo Caneoencefálico, 1 Hemorragia Digestiva, 1 Paresia Intestinal, 2 Traumatismos Múltiples, 1 Metrorragia, 1 Perforación Nésicla, 1 Fractura de Cráneo, 1 Fractura Fémur, 1 Acceso Perineal.

MARZO: 24 Evacuaciones.

1 Apendicitis Aguda, 1 Latiasis Renal, 2 Heridas inciso--contusas cervicofaciales, 1 Placenta Previa, 1 Prolapso mucosa rectal, 1 Apendicitis, 1 Pre-eclámpida, 1 Fractura de vértebra con paraplejia 1 Obstrucción Intestinal, 1 Traumatismo, 1 Gangrena, 1 Insuficiencia Renal Aguda, 1 Bronconeumonía pleural, 1 Clavo en Pulmón, 2 Traumatismo Craneales, 1 - Metrorragia.

ABRIL: 16 Evacuaciones.

2 Fracturas de Tibia, 1 Bloqueo Cardíaco, 1 Lumbociática, 1 Politraumatismo, 1 Apendicitis, 1 Parto Distósico, 1 Obstrucción Carótida, 1 Hematemesis por Cirrosis, 1 Ulcus con Hematesis, 1 Melena, 1 Neumoperitoneo, 1 Hemorragia Cerebral 1 Traumatismo cráneo-encefálico, 1 Meningitis, 1 Tosferina.

MAYO: 16 Evacuaciones.

3 Politraumatismo, 1 Neumonía Bilateral, 1 Carcinoma bronquial, 1 Melena Hematemesis, 1 Hemorragia Interna, 2 Meningitis, 1 Taqueotomía, 1 Cistitis, 1 Hematoria, 1 Traumatismo Craneal, 1 Perforación, 1 Infarto Miocardio, 1 Hemotórax Izquierda.

JUNIO: 12 Evacuaciones.

1 Insuficiencia Respiratoria, 1 Quemaduras, 1 Dislepsia, 1 Embarazo, 1 Delirium Tremens, 1 Hipertensión Embarazada, - 2 Abdomen Agudo, 1 Peritonitis, 1 Traumatismo Craneal, 1 Meningitis, 1 Perforación Vesícula.



JULIO: 12 Evacuaciones.

1 Perforación de Estómago, 2 Fractura Cráneo, 2 Bloqueo Cardíaco, 1 Esquema Cardíaco, 1 Anemia Aguda, 1 Traumatismo Cráneo encefálico, 1 Hemorragia Intracraneal, 1 Abdomen Agudo, 1 Meningitis, 1 Dolor Precordial.

AGOSTO: 17 Evacuaciones.

1 Fractura de Cráneo, 1 Hemorragia meníngea, 1 Traumatismo Craneal, 1 Hemorragia supranocleada, 1 Quemadura, 1 Apéndice Aguda, 2 Conmoción Cerebral, 1 Proceso de Arteria, 1 - Envenenamiento, 1 Conmoción-Contusión Craneal, 1 Ascopostiprestensión, 1 Aborción placentio feto muerto, 1 Lesión Tibia abierta, 1 Derrame Pleural, 1 Insuficiencia cardíaca, - 1 Neofragia del óvulo negro.

SEPTIEMBRE: 16 Evacuaciones.

1 Hemorragia Gástrica, 2 Meningitis aguda Purulenta, 1 - Pielonefritis, 1 Estridor Laringeo, 1 Tromboflebitis, 1 Cáncer, 2 Conmoción Cerebral, 1 Estatus Asmático, 1 Fractura -- Maxilar cara destrozada, 1 Insuficiencia Renal, 1 Traumatismo Parcial, 1 Pancreatitis, 1 Traumatismo Cranale, 1 Alergia Medicamentosa.

OCTUBRE: 19 Evacuaciones.

1 Abdomen Agudo, 1 Shock Hemorrágico, 1 Quemadura, 1 Meningitis, 1 Fractura Fémur, 1 Pneumotórax Espontáneo, 1 Meningitis, 2 Perforaciones de estómago, 1 Isquemia aguda, -- 2 Infarto de Miocardio, 1 Atrofia de esófago, 1 Pérdida de -- la visión, 1 Fractura Occipital, 2 Fractura de Cráneo, 1 Descompensación Diabética, 1 distress respiratoria.

NOVIEMBRE: 18 Evacuaciones.

1 Hemorragia Gástrica, 1 Infarto de Miocardio, 2 Apéndice Aguda, 1 Metrorragia con Shock, 1 bloqueo Auricular Ventriculo, 2 Problemas respiratorios, 1 Quemaduras, 1 Accidente - Cerebro Vascular, 1 Neoformación Estómago, 1 Ulcera Gástrica, 3 Politraumatismo, 1 Ictericia Grave, 1 Fiebre Tifoidea, 1 Distress respiratorio.

DICIEMBRE: 20 Evacuaciones.

7 Traumatismos y Fracturas, 1 Apéndice Aguda, 1 Conmoción cerebral, 2 Hemorragias cerebrales, 1 Embarazo, 2 Problemas respiratorios, 1 Placenta previa, 1 Gangrena, 1 Tosferina, 1 -- Atrofia de Esófago, 1 Epistaxis, 1 Tromboflebitis.



EVACUACIONES EFECTUADAS DE ENERO A DICIEMBRE DE 1.979

| | |
|---|---|
| Abdomen agudo. | 4 |
| Abruetio Placentio Feto Muerto. | 1 |
| Afección neurológica | 1 |
| Alergia medicamentosa. | 1 |
| Amuria | 3 |
| Anemia | 3 |
| Apendicitis. | 8 |
| Atrofia esófago. | 1 |
| Bloqueos cardíacos. | 5 |
| Bronconeumonía | 1 |
| Cáncer | 1 |
| Gangrena | 2 |
| Carcinoma bronquial. | 1 |
| Cardiopatía congénita. | 1 |
| Cistitis | 1 |
| Colapso mucosa rectal. | 1 |
| Congestión pulmonar. | 1 |
| Conmoción cerebral | 6 |
| Crisis convulsiva. | 1 |
| Delirium tremens | 1 |
| Derrame pleural. | 1 |
| Descomposición diabética | 1 |
| Distres respiratorios. | 3 |
| Dolor precordial. | 1 |
| Embarazo | 4 |
| Envenenamiento | 1 |
| Epístasis. | 1 |
| Estatus asmático | 1 |
| Estridor Laríngeo | 1 |
| Fiebre Tifoidea. | 1 |
| Hematemesis con cirrosis | 2 |
| Hematórax. | 2 |
| Hematoria. | 2 |

(continú



(cont.)

| | |
|-------------------------------------|----|
| Hemorragia cerebral | 5 |
| Hemorragia gástrica | 5 |
| Ictericia grave | 1 |
| Infarto de miocardio. | 5 |
| Insuficiencia renal | 2 |
| Isquencia aguda | 2 |
| Lisiasis renal. | 2 |
| Lumbociática. | 1 |
| Melena hematenesis. | 2 |
| Meningitis. | 16 |
| Metrorragia | 3 |
| Neoformación de estómago. | 1 |
| Neofragia de lóbulo negro | 1 |
| Ncoplasia pulmonar. | 1 |
| Neumonía. | 3 |
| Neumotórax espontáneo | 1 |
| Obstrucción carótida. | 1 |
| Obstrucción intestinal. | 4 |
| Pancreatitis | 2 |
| Parto distósico | 1 |
| Pérdida visión. | 1 |
| Perforación vesícula. | 1 |
| Perforación estómago. | 6 |
| Pielonefritis | 1 |
| Placenta previa | 2 |
| Preeclámpida. | 1 |
| Pretensión. | 1 |
| Problemas respiratorios. | 5 |
| Pulmón. | 1 |
| Quemaduras. | 5 |
| Síndrome dialeico | 1 |
| Tetrapelia. | 1 |
| Tosferina | 2 |

(cont.)



(cont.)

| | |
|------------------------------------|----|
| Traquiectomía | 1 |
| Traumatismos y fracturas | 50 |
| Tromboflebitis | 2 |
| Úlcera | 1 |

- o o 0 o o -



B I B L I O G R A F I A,



B I B L I O G R A F I A

- . El Presupuesto por Programas del Cuartel General de la Armada
- . Mando Económico del Archipiélago -Capitanía General de Canarias- Memoria
- . Ley Orgánica de la Armada
- . Introducción al Curso de Aprovisionamiento y Transportes del Centro de Estudios Superiores de Intendencia de la Armada. Sept. 1.972.- General de Intendencia, D. --- Ramón González Tablas
- . Logística Naval - Contralmirante D. Jesús Salgado Alba.- Escuela de Guerra Naval
- . Unidades Didácticas de logística - Escuela de Aplicación de I^a de Marina
- . Algunas Consideraciones sobre el Mando Unificado de Canarias - D. Francisco Felipe Olesa Muñido - Escuela de Guerra Naval
- . Revista Ejército - Varios ejemplares
- . Carga e Impulso de las Fuerzas Armadas sobre la Economía Nacional - Viccalmirante D. Francisco Jaraiz Franco - Memoria Escuela de Guerra Naval
- . Revista General de Marina - Varias
- . Los Océanos - Salvat
- . Economía Canaria 76.- Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria
- . Memoria sobre costes de Mantenimiento de Unidades. Servicio de Estadística Militar - 5º Escalón- Alto E.M.
- . Natura y Cultura de Las Islas Canarias.- 2ª Edición, 1.978
- . Revista Defensa. - Varios ejemplares
- . Defensa Militar. - Conferencia pronunciada por el Director del CESEDEN.- Nov. 1.979
- . España en el Mapa estratégico de Europa. ABC, Suplemento Dominical.
- . Atlas Universal Aguilar
- . El Capitalismo del Pentágono. (La Economía Política de la Guerra). Seymour Melman. Siglo XXI. Ediciones S.A. 1.972
- . El Poder Militar en España, Vicente Fisas. Laia. 1.079
- . Presupuestos Generales del Estado
- . Una Teoría estratégica para Canarias.- D. Felipe Baeza - Betancort.- La Provincia. 9 de marzo, 1.980