

**LOS AEROPUERTOS DE FUERTEVENTURA.
LARGA LUCHA POR ENTRAR EN LOS CIRCUITOS
INTERNACIONALES. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO AÉREO
EN EL PERÍODO 1980-1990**

ANTONIO DELGADO ARBELO

1. INTRODUCCIÓN

Las primeras noticias de la contemplación desde el aire de la isla de Maxorata se la debemos a los aviadores alemanes de la compañía Luft-Hansa que el día 6 de diciembre de 1929, procedentes de Cabo Juby sobrevolaban la isla para más tarde aterrizar en “Los Llanos del Trigo” (actualmente Los Rodeos), su punto de partida había sido Berlín. Este vuelo está enmarcado en los orígenes de la aviación comercial y forma parte de los primeros diseños europeos de establecer un servicio aéreo de correos para conectar con las respectivas metrópolis los últimos puertos marítimos —Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife— desde donde partían sus barcos rumbo a las Américas o a sus colonias africanas. Este vuelo cuyo último punto de contacto con el continente europeo era Sevilla, habría de hacer escalas en Casablanca, Agadir, Cabo Juby y Tenerife o Las Palmas de Gran Canaria ya que la autonomía de los aparatos de la época no permitían trayectos mayores.

El periódico “La Prensa” que recoge ampliamente los avatares del viaje y los futuros proyectos de las compañías aéreas para enlazar Europa con América entrevista a los pilotos que manifestaban haber observado desde el aire la isla de Fuerteventura la cual ofrecía a simple vista amplios espacios para permitir el aterrizaje de aparatos aéreos.

2. EL AEROPUERTO DE TEFÍA

Habrían de pasar algunos años, no obstante, para que posaran sus ruedas en suelo majorero los primeros aeroplanos y no precisamente para hacer tráfico comercial o postal sino para el servicio militar. Corría el año 1940 y la defensa de las islas de posibles ataques de los aliados tenía ocupados a los mandos militares que regían por entonces los destinos de éstas y aquellas tierras peninsulares. Dentro de la estrategia de defensa estaba la protección de las costas y el apoyo logístico

aéreo y la intercomunicación rápida entre islas. Para Fuerteventura se estima la necesidad de poseer un punto de aterrizaje táctico y se habilitan unos terrenos, prácticamente planos, en los llanos próximos a Tefía. Se cuestiona la bondad del lugar elegido para tal asentamiento, un punto interior, a más de 22 km. de la capital de la isla, mal comunicado por pistas de tierra... Las razones para su elección son estrictamente militares, evitar posibles ataques por buques de guerra que pudiesen cañonear posiciones de tierra. El personal que realiza las obras, el mantenimiento y administración de este inicial aeropuerto es estrictamente militar.

Documentos testimoniales recogidos por el autor nos aclaran algunas interrogantes ante la falta de documentación relativa a dicho aeropuerto. Entre el año 1942 a 1945 sólo se recuerda la llegada de un avión Junker con la visita para maniobras militares del General García Escámez; el piloto de la nave era el Sr. Juan Torrens. En el asentamiento y para su custodia y mantenimiento había una compañía de unos cien soldados a cuyo mando estaba un capitán, un médico, un teniente y dos sargentos. El suministro de alimentos sumamente escasos, se hacía a través de Puerto de Cabras.

El mes de mayo de 1952 por Orden Ministerial se declara abierto al tráfico civil y la Cía. Iberia con aviones tipo JU-52 realiza vuelos semanales uniendo Gando con Tefía.

3. AEROPUERTO DE LOS ESTANCOS

A solo cinco kilómetros de la capital de la isla se encuentra el lugar conocido por Los Estancos; es una altiplanicie desde donde se puede divisar la cuenca donde se asienta la propia capital Puerto de Cabras, es una zona sometida a vientos flojos de Levante que en ocasiones varía para hacerse Nor-Noreste. Esta circunstancia obligó a la hora de instalar aquí el aeropuerto a construir dos pistas prácticamente perpendiculares.

El día 8 de mayo de 1952 el Director General de Aviación, ordena el traslado del Aeropuerto de Tefía al de Los Estancos y con la celeridad que caracteriza la realización de obras en la isla mayorera, se comienzan las ocupaciones de terreno en el año 1955.

Los terrenos sobre los que se asienta el nuevo aeropuerto son propiedad del Cabildo Insular, si bien pronto se cae en la cuenta que debido a los vientos reinantes se requiere una mayor extensión de pista para que los aparatos dispongan de mayor capacidad de maniobra; sucesivas compras de terreno por parte del Cabildo y expropiaciones amplían el terreno hasta un total de 1.078.497 m².

Las obras para la preparación de los terrenos, limpieza de piedras, apisonado, delimitación con cal para la señalización de la pista, instalación de balizas metálicas, son llevadas a cabo por el destacamento militar del cuerpo de Aviación que tiene base en la isla. El Cabildo Insular y el Ayuntamiento de Pto. de Cabras colaboran con pequeñas partidas para la adecuación de los terrenos de aterrizaje; entre el año 1950-1953 colaboran con una cantidad de 22.500 ptas.

Actualmente puede verse la terminal que servía al Aeropuerto de los Estancos al subir por la vía que comunica la capital de la Isla con Tetir, completamente en ruinas, como testigo del pasado aeronáutico de la zona y a las ovejas y las cabras pastando en los terrenos de pista de rodadura de los aeroplanos, reocupando el espacio que les había sido arrebatado tiempo atrás.

La utilización del aeropuerto fue conjunta Civil y Militar y la dirección del mismo fue militar hasta el año 1967; a partir de esta fecha se retira el destacamento militar y las labores de mantenimiento y dirección del mismo las desarrolla personal civil.

Los archivos de las actividades desarrolladas por este aeropuerto, fueron abandonados en unos sótanos de las propias dependencias al trasladarse las actividades aéreas al actual Aeropuerto de Fuerteventura, siendo los mismos pasto de las ratas y la humedad; contamos por tanto con escasos datos de los que aconteció durante este espacio de tiempo.

En el período 1960-1965 y según datos del Consejo Económico Sindical Interprovincial de Canarias, cuyo presidente era D. José Solís Ruiz, en la reunión de su IX Comisión de Transportes y Comunicaciones, se comunica que desde el aeropuerto de Las Palmas se desarrollan 48 vuelos mensuales con Fuerteventura, el tráfico es servido por aviones del tipo DC-3 y JU-52. Los primeros desarrollan el tráfico Civil haciendo el trayecto Las Palmas / Fuerteventura / Lanzarote / Fuerteventura / Las Palmas y los segundos hacen servicios militares de esta-feta con Cabo Juby, Sidi Ifni y Villa Cisneros.

El movimiento de aviones, mercancías y pasajeros es el que reflejamos según la fuente citada:

<i>Año</i>	<i>Aeronaves</i>	<i>Pasajeros</i>	<i>Mercancías</i>
1960	1.484	7.519	63.518
1961	1.475	8.168	58.328
1962	1.486	8.470	60.673
1963	1.616	10.475	56.646
1964	1.600	12.742	54.250
1965	2.088	17.561	88.503
Totales	9.749	64.935	381.918

En este período previo al desarrollo turístico de la isla tenemos un porcentaje de incrementos que responden a los datos siguientes:

Aeronaves	40,70 %
Pasajeros	133,55 %
Mercancías	39,33 %

En la mencionada comisión de estudio se recogen las siguientes conclusiones respecto al Aeropuerto de Fuerteventura:

1.^a Terminación del actual proyecto de la nueva pista y edificio terminal, completando el mismo, con la construcción de la pista de rodadura y estacionamiento para aviones; cocheras para los vehículos del Aeropuerto; almacenes y cantinas; servicios para conductores y personal. La pista debe tener una longitud mínima de 3.100 metros, para convertirlo en el verdadero alternativo del Aeropuerto de Las Palmas.

2.^a Creación de zonas verdes que rompan la sequedad del emplazamiento y protejan del viento a los diferentes estacionamientos.

3.^a Construcción de un bloque de 20 viviendas destinadas al personal.

Ninguna de las posibles realizaciones llega a buen fin. En el mismo documento aparecen las siguientes inversiones en pesetas:

Aeropuerto de Las Palmas:

Edificación y urbanización	400.386.500
Instalaciones y protección de vuelo	54.000.000

Aeropuerto de Tenerife:

Ampliación del campo de vuelo	220.000.000
Adicional campo de vuelo	12.000.000
Ayudas visuales y radio-eléctricas	80.000.000
Centrales eléctricas	6.000.000
Canales de desagües	7.000.000
Reparación de hangares	1.000.000

Como veremos más adelante la obtención de 5.000.000 de pesetas necesarios para la compra de los terrenos donde instalar el actual Aeropuerto de Fuerteventura fue toda una odisea para el Cabildo Insular de la Isla.

4. LOS VENTUROSOS AÑOS SESENTA

El nuevo tipo de naves a reacción desarrolladas en la década de los 60, con una gran capacidad de carga y con una autonomía de vuelo que acerca en pocas horas cualquier punto de la Tierra, hacen que el desarrollo turístico de las Islas Canarias comience a sufrir un crescendo imparable. Van a ser las Islas Capitalinas las pioneras en la captación de este potencial económico; no obstante, las islas “periféricas” miran con avidez esta nueva fuente de ingresos, viendo en ello la solución a sus graves problemas de creación de riqueza y de precaria subsistencia, contando además con unas posibilidades paisajísticas y climáticas paralelas al resto de las islas donde se está desarrollando el “boom” turístico.

5. AEROPUERTO DEL MATORRAL

El Aeropuerto de Los Estancos no reúne las condiciones para aceptar los nuevos tipos de aviones de gran tonelaje y el terreno donde se asienta no tiene posibilidades de ampliación para que así suceda. Comienza la búsqueda por el Cabildo Insular de terreno adecuado para la construcción de un nuevo y moderno aeropuerto ya sin el ingrediente militar de la estrategia logística sino de cara al desarrollo específico comercial. Los técnicos determinan que la zona de El Matorral es óptica para ello: zona situada al nivel del mar, con vientos flojos casi permanentes de dirección noreste-suroeste, sin barreras o dificultades topográficas relevantes, a 3 kilómetros de la capital de la isla, a mitad de camino entre la zona norte de la isla y la zona sur. No se podía pedir mejor emplazamiento. El problema era buscar los dineros para comprar los terrenos. Y aquí comienza un largo “Vía Crucis”.

6. PLAN DE ADOPCIÓN DE LA ISLA

Su Excelencia el General Francisco Franco que durante cuarenta años gobernaría con toda la soberanía este país, tenía por costumbre ADOPTAR personalmente, como si de un gran padre putativo se tratase, aquellas regiones deprimidas económicamente y favorecerlas con créditos y dádivas especiales; éste es el caso de la isla de Fuerteventura que es ADOPTADA en el año 1967 y a la que se destinan 50.000.000 de pesetas que debían ser UTILIZADOS para el desarrollo integral de la misma: electrificación, construcción de potabilizadora, vías de comu-

nicación, etc. Todo lo cual se recoge en el Plan de Inversiones 1969-1970. Dentro del mismo se destina un capítulo a la compra de terrenos para el nuevo Aeropuerto de la Isla, por un montante de 5.600.000 pesetas, pues de los fondos propios del Cabildo era totalmente imposible la obtención de dicha cantidad.

RELACIÓN DE PROPIETARIOS A QUE AFECTA LA ZONA DE TERRENOS CUYA OCUPACIÓN ESTÁ PREVISTA PARA EL AEROPUERTO DE "EL MATORRAL".	
Terreno propiedad de D. Benito Herrera Cruz	424.277 m ²
Terreno propiedad de D. Pierre van Daele	56.163 m ²
Terreno propiedad de D. Eugenio Rodríguez Pérez ..	79.988 m ²
Terreno propiedad de Dña. Rosario Brito e Hijos ...	461.946 m ²
Terreno propiedad de Dña. Dolores Pineda	36.661 m ²
Terreno propiedad de Dña. Rosario Marichal	107.275 m ²
Suma Total	1.166.310 m ²

En palabras del propio Presidente del Cabildo de Fuerteventura, el Sr. Guillermo Sánchez Velázquez, en carta dirigida al Director del Banco de Santander en solicitud de préstamo, dice: "Fácil es de suponer que con solo los escasos recursos de este Cabildo no podríamos hacer frente a tan importante desembolso, y por ello se han realizado las gestiones para que, con cargo a un sobrante de diez millones de pesetas no invertidas en obras del Plan de Adopción de esta Isla por S.E. El Jefe del Estado, sean dedicados CUATRO MILLONES precisamente al pago de los terrenos de este nuevo Aeropuerto, gestión que ha merecido ya el consenso de nuestras Autoridades Provinciales, estando sólo pendiente de que por la Presidencia del Gobierno se confirmen por escrito las promesas hechas verbalmente a esta Presidencia del Cabildo, en reciente gestión verificada en Madrid.

Para que los Sres. propietarios antes mencionados se nos respete el precio de cuatro pesetas metro, precio que se considera razonable, exigen su pago al contado, pues en otro caso dicho precio lo aumentarían, al parecer, en un cincuenta por ciento más." (Carta 10 de junio 1967).

Una vez obtenidos los terrenos por parte del Cabildo éstos debían ser cedidos al Ministerio del Aire al objeto de que corriera con las inversiones estimadas en un principio en cien millones de pesetas.

A continuación hacemos una síntesis de la evolución en el tiempo de los pasos que se dan para la puesta en marcha de la realización del tan deseado Aeropuerto Internacional:

9-Dic.-1965

El Secretario de la Junta Económica por carta n.º 9.698, comunica al Cabildo de Fuerteventura que “por el Excmo. Sr. Director General de Infraestructura, le ha sido adjudicada la ejecución de la obra “Pista pavimentada en el Aeropuerto de Fuerteventura” por un importe de 13.178.310,16 pesetas.

18-Dic.-1965

En sesión extraordinaria de esta fecha, el Cabildo acordó por unanimidad facultar a la presidencia para otorgar poder al Ilmo. Sr. D. Ruperto González Negrín para que represente a esta Corporación en la firma del contrato correspondiente a las obras adjudicadas a “Pista Pavimentada en el aeropuerto de Fuerteventura”.

18-Ene.-1966

Ante el notario de Madrid D. Alejandro Bérnago Llabrés, se otorga la escritura pública para la contrata de las referidas obras de “Pista Pavimentada en el aeropuerto de Fuerteventura”.

18-Feb.-1966

Por instancia de esta fecha, La Presidencia del Cabildo solicita del Excmo. Señor Ministro del Aire sea declarada de UTILIDAD PÚBLICA la expropiación de los bienes necesarios para las obras e instalación del nuevo aeropuerto de Fuerteventura en la zona denominada “EL MATORRAL”, término de Puerto del Rosario.

8-Mar.-1966

Por decreto del Ministerio del Aire, n.º 667/1966, se declara de utilidad pública y de urgencia la ocupación de los bienes necesarios para la construcción del nuevo Aeropuerto de Fuerteventura.

18-Mar.-1966

El Excmo. Señor Don Javier Laviña Beranger, Subsecretario de Aviación Civil, en atenta carta de esta fecha, tras agradecer en nombre de los Marqueses de Lanzarote y en el suyo las atenciones recibidas durante su estancia en esta isla, dice literalmente: “Espero que las obras del nuevo Aeropuerto las haga lo más rápidamente posible, y que no lo dejen de un día para otro, pues el tiempo apremia enseguida”.

14-Abr.-1966

El Ilmo. Señor Don Augusto Vizcayno, jefe del Área de Canarias, en atenta carta GCF/317, de esta fecha, interesa se les indique si están totalmente expropiados los terrenos y no hay inconveniente en dar comienzo a las obras. También pide relación de la maquinaria que se dispone o puede disponer este Cabildo para su realización. Finalmente indica haber ordenado al Sr. Echegaray (ayudante de O.P.) realice un mínimo de calicatas necesarias para conocer la estratigrafía del terreno.

28-Abr.-1966

La Presidencia del Cabildo se dirige al Sr. Don Francisco López Pedraza, subdirector General de Infraestructura, indicándole que “como han transcurrido ya dos meses sin recibir el proyecto ni orden de clase alguna para comenzar el trabajo, le ruega se digne indicar si ello es debido a la falta de algún requisito por parte del Cabildo para ponerle remedio, ya que se anda escaso de tiempo para invertir dentro del año los trece millones y pico contratados, más otros diecisiete que prometió el señor subsecretario de Aviación Civil.

10-Jun.-1966

El Ilmo. Sr. Teniente Coronel Vizcayno, jefe del Área de Canarias, en atta. carta GCF/477 dice que “estando a punto de terminarse el Proyecto de Pista y Estacionamiento en el nuevo emplazamiento del aeropuerto, ruega que se le comunique al personal técnico que se hará cargo de la obra, para planear el reparto de la misma”.

20 a 25-Jun.-1966

El Sr. Presidente del Cabildo se desplazó a Madrid, llevando como uno de los problemas fundamentales a resolver el de la puesta en marcha de las obras del Aeropuerto, obtención de la maquinaria pesada ofrecida en abril y su envío a esta isla que, ante las dificultades surgidas para hacerlo por Transportes militares se ordenó hacerlo por medio de una agencia. Al regreso, trajo consigo un ejemplar completo del proyecto cuyo importe al parecer, se aproximaba a 80 millones de pesetas.

15 de jul.-1966

Se contratan los servicios de Don Rafael Pérez Serrano, ayudante de Obras Públicas, como Director del Aeropuerto en nombre del Cabildo.

8 Ago.-1966

Por mediación del representante de este Cabildo en Madrid, Don José Betancor Vizcayno (en la que también se le indicaba estar el Cabildo en condiciones de que se realice el replanteo de las obras para dar comienzo a las mismas), certificación del acuerdo adoptado por esta Corporación en seis del actual, de que se remita la conformidad interesada por el Sr. Vizcayno en carta del día 2.

23 Ago.-1966

Por mediación de Sr. Betancor Goyanechea, la presidencia del Cabildo dirige escrito al Ilmo. Señor Presidente a la Junta Económica de la Dirección General de Infraestructura dando la conformidad para realizar las obras del nuevo Aeropuerto por un importe de 31.144.711,07 pesetas y autorizando al Presidente para suscribir con la misma el oportuno contrato.

19 Oct.-1966

En el Diario de Las Palmas de esta fecha se publica el anuncio Concurso-Subasta de estas obras por importe de 31.144.711,07 ptas.

De los anteriores documentos entresacados de las Actas del Libro de Sesiones del Cabildo mayorero, detectamos el tremendo interés y el esfuerzo continuado que los representantes de la Isla pusieron en sacar adelante el proyecto de realización del nuevo Aeropuerto, que entendían como verdadero pulmón para el desarrollo de la economía mayorera. A la subasta para la realización de las primeras obras no acudió ninguna empresa privada y hubo de ser el Cabildo Insular quien convirtiéndose en contratista optara por la puja y llevara adelante los trabajos de replantamiento, allanado y puesta en marcha del asfaltado de la pista. Posteriormente, en mayo de 1969, ante la magnitud de las obras y la lentitud con que avanzaban el Cabildo traspasa, a modo de subcontrata, a la Compañía Cubiertas y Tejados.

En palabras del Presidente del Cabildo, en carta dirigida al Subdirector General de Infraestructura del Ministerio del Aire: ...“Ud. sabe que el Cabildo de mi Presidencia se embarcó en su día en la desmedida y escalofriante aventura, dado lo reducido de sus medios materiales y personales, de afrontar la primera fase de las obras de construcción de la nueva pista de vuelos, porque tenía conciencia de que dicha construcción sin demora era absolutamente vital para el desarrollo que ya se advertía en la isla en el único orden de riqueza que, por el

momento, es capaz de echarla andar: el turismo.”... “la Isla entera, que después de siglos de pobreza sin esperanza, ve un portón abierto hacia una forma de vida más digna y humana, a través del cual su condición de Adoptada por el Caudillo debiera proporcionarle las condiciones de infraestructura para echarla a andar...” Creemos no es necesario incidir más en este punto.

En palabras del Sr. José Betancort, abogado contratado por el Cabildo para su representación en Madrid, habla en estos términos de los trámites que se desarrollan en el Ministerio del Aire... “El funcionario, buen amigo mío, encargado de informar sobre el expediente de ceder los terrenos para el aeropuerto localizó el expediente, que tuvo entrada el día 19 de este mes, y que estaba durmiendo el sueño de los justos en espera de que le llegara su turno, y en mi presencia lo tramitó...”

La anticipación del Cabildo haciendo declarar de “utilidad pública” los terrenos necesarios para el Aeropuerto nos alumbra del preciso conocimiento que las autoridades tienen de sus conciudadanos en evitación de obstrucciones y pleitos, que los hubo en abundancia, con los propietarios de los terrenos.

7. LA ENTRADA EN EL CIRCUITO INTERNACIONAL

El día 15 de septiembre de 1969 se declara abierto con carácter provisional el Aeropuerto de Fuerteventura; ese mismo día aterriza el avión Fokker-F 24 de Las Palmas abriendo la línea entre la capital de la provincia y la isla mayorera.

La arribada de aviones de gran tonelaje y motores a reacción comienza el primero de noviembre de 1973. Aviones tipo DC-9 de la Cía. Iberia inauguran la línea Las Palmas - Fuerteventura, el día 19 de ese mismo mes se inaugura la línea Dusseldorf - Fuerteventura con aviones B-727 de la Cía. alemana de vuelos charter Condor filial de Cía. nacional Luftansa. Con este vuelo la isla entra en el mercado internacional del turismo de forma independiente, pues hasta ahora dependía de la escala intermedia con el Aeropuerto de Gando. No es casualidad que sea el mercado alemán el primero en entrar en este circuito, pues son inversores turísticos de ese país los pioneros en la construcción de oferta hotelera.

La ampliación de la pista de aterrizaje a 2.400 metros cuyas obras comienzan en el año 1975 y por un importe de 44.011.309 pesetas permite que desde el año 1978 puedan tomar tierra las grandes aeronaves que utilizan los tour-operadores para desplazar turismo de masas, avio-

nes Tristar L-1011, Airbus, DC-10, acercan desde Europa la ansiada riqueza que buscaban con tanto ahínco los majoreros. Como veremos más adelante estas grandes aeronaves van a permitir sacar de la isla los productos agrarios para colocarlos en el mercado europeo fundamentalmente el tomate.

En la actualidad el Aeropuerto cuenta con todos los sistemas de apoyo y ayuda a la navegación aérea.

8. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO AÉREO EN EL PERÍODO 1980-1990

Hemos querido recoger las variables más destacadas del movimiento aeroportuario y así destacamos la variación habida en el número de naves, mercancías y pasajeros tanto nacionales como internacionales.

Los datos numéricos los hemos obtenido de Aviación Civil, la ordenación y los gráficos que incluimos son de elaboración propia.

El objetivo que pretendemos con ello es determinar mediante cifras globales y porcentuales el impacto que ha tenido y tiene para la Isla en cuanto al desarrollo de infraestructura, ocupación del territorio, proyección de modos de vida diferentes en el pequeño hábitat insular, su influencia en la economía insular, aspectos que desarrollaremos en el futuro trabajo de tesis que tenemos en elaboración. Nos centraremos en este momento en la exposición de la recolección de datos y su ordenación.

En las hojas de datos números 1, 2, 3, recogemos el movimiento habido durante el decenio, de las tres variables de tráfico aeroportuario objeto de estudio, pasajeros, aeronaves y mercancías. En la n.º 1 los datos de pasajeros representan cantidades totales, esto es entradas y salidas, pues nos interesa destacar el volumen total de tráfico que soportan las instalaciones aeroportuarias. Están diferenciadas en columnas correspondientes a pasajeros internacionales y nacionales y una tercera columna nos habla de la diferencia entre estas dos categorías. Son números negativos cuando el tráfico nacional ha sido predominante y se van volviendo positivas a medida que el desplazamiento hacia el tráfico internacional se consolida. El mismo criterio se ha seguido para las variables aeronaves y mercancías.

Los gráficos que se acompañan nos permiten visualizar de forma muy cómoda las variaciones habidas en estas variables a lo largo del decenio. Así en el gráfico de barras n.º 1 vemos como se vuelve positiva la diferencia hacia el tráfico internacional en el año 1983 y a partir de aquí el espectacular crecimiento que experimenta el mismo. En el gráfico de línea 1.1 el crecimiento sostenido del tráfico internacional y su

proyección a seguir esta tendencia contrasta con la tendencia a la estabilización del nacional.

En el gráfico de barras n.º 2 recogemos las variaciones en el tráfico de naves entradas y salidas del Aeropuerto de Fuerteventura. Hay que destacar que hasta el año 1989 el aumento de naves internacionales es manifiesto, pero la inversión producida en el 90, nos habla claramente del tipo de aviones que operan, mientras que las naves internacionales acercan a la Isla 350 pasajeros, los nuevos aviones de la Compañía Binter Canarias acercan sólo a 40, lo cual hace aumentar desmesuradamente el número de operaciones. En el gráfico n.º 2.2 aparece esta inversión claramente reflejada.

En el gráfico n.º 3 relativo al movimiento de mercancías se nota la influencia del monopolio ejercido por la Compañía Nacional Iberia hasta el año 1986-87; a partir de esta fecha se comienzan a utilizar las naves internacionales para colocar el tomate majorero en los mercados europeos, rentabilizando doblemente su función como transporte de pasajeros y mercancías. En el gráfico n.º 3.3 la tendencia es a la unificación de ambas variables.

En los gráficos n.º 1.2, 2.2 y 3.2 recogemos porcentualmente para las tres variables estudiadas los movimientos del tráfico Internacional y Nacional.

HOJA DE DATOS N.º 1

Año	PASAJEROS		
	<i>Internacional</i>	<i>Nacional</i>	<i>Diferencia</i>
1980	125.453	219.371	-93.918
1981	154.222	218.412	-64.190
1982	187.289	209.641	-22.352
1983	216.990	199.636	17.354
1984	267.718	195.116	72.602
1985	303.746	206.230	97.516
1986	339.098	227.447	111.651
1987	413.130	267.817	145.313
1988	511.738	324.335	187.403
1989	603.629	376.137	227.492
1990	707.269	404.226	303.043

GRÁFICO I
MOVIMIENTO DE PAX 1980-1990

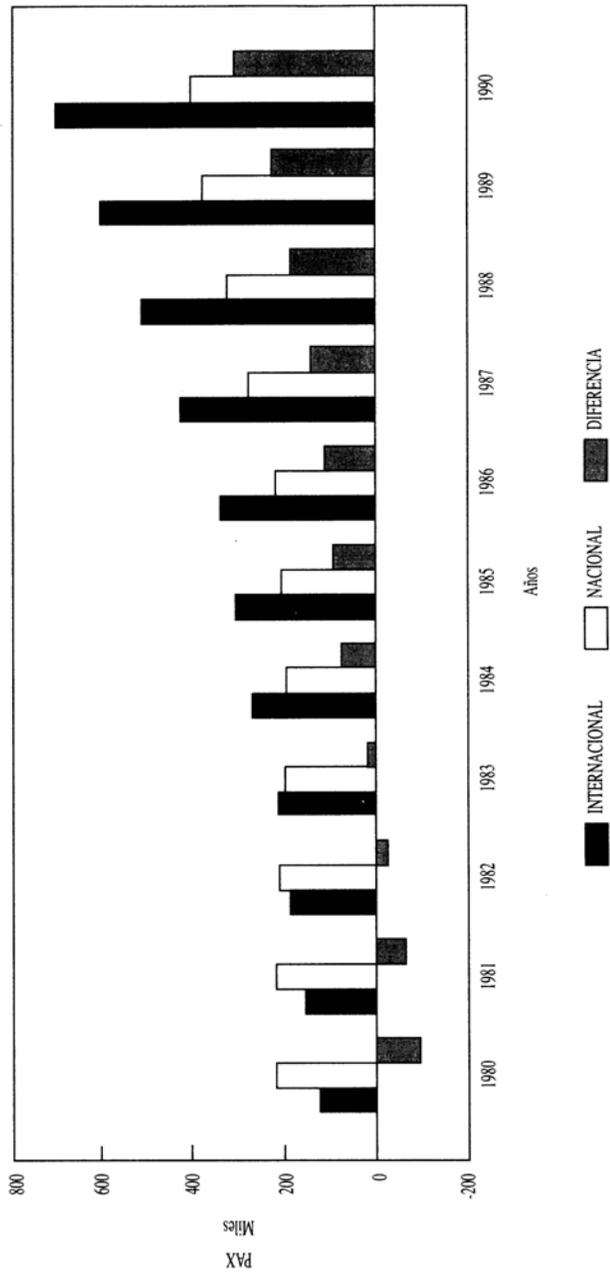


GRÁFICO 1.1
MOVIMIENTO DE PAX 1980-1990

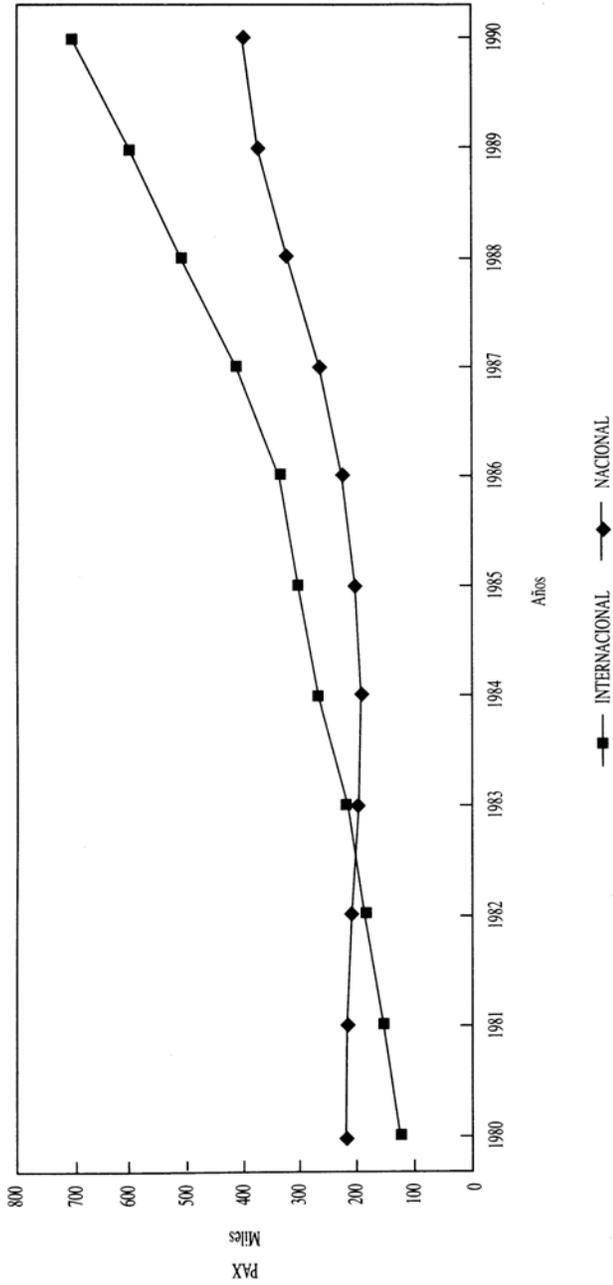
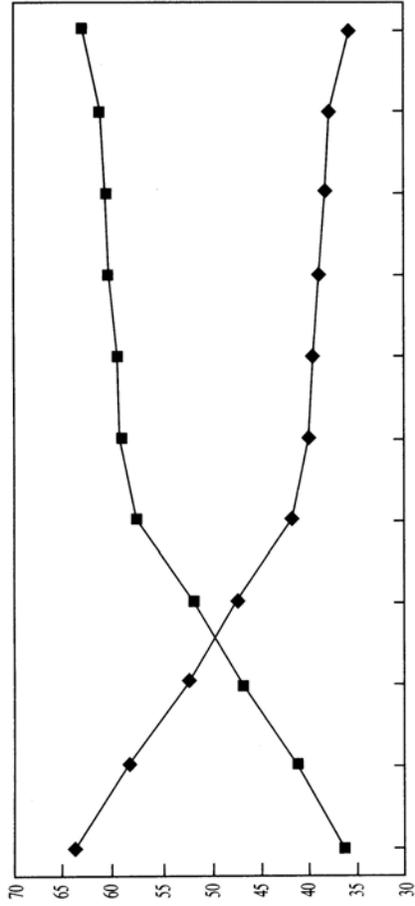


GRÁFICO 1.2
 PORCENTAJE MOVIMIENTO PASAJEROS



	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
—■— Internacional	36,38	41,39	47,18	52,08	57,84	59,56	59,85	60,67	61,21	61,61	63,63
—◆— Nacional	63,62	58,61	52,82	47,92	42,16	40,44	40,15	39,33	38,79	38,39	36,37

HOJA DE DATOS N.º 2

<i>Año</i>	AERONAVES		
	<i>Internacional</i>	<i>Nacional</i>	<i>Diferencia</i>
1980	1.193	3.473	- 2.280
1981	1.454	3.087	- 1.633
1982	1.592	3.140	- 1.548
1983	1.712	2.812	- 1.100
1984	2.322	2.750	- 428
1985	2.975	2.769	206
1986	3.272	2.792	480
1987	4.266	3.026	1.240
1988	5.112	3.564	1.548
1989	6.314	4.896	1.418
1990	5.450	6.405	- 955

GRÁFICO 2
MOVIMIENTO DE NAVES 1980-1990

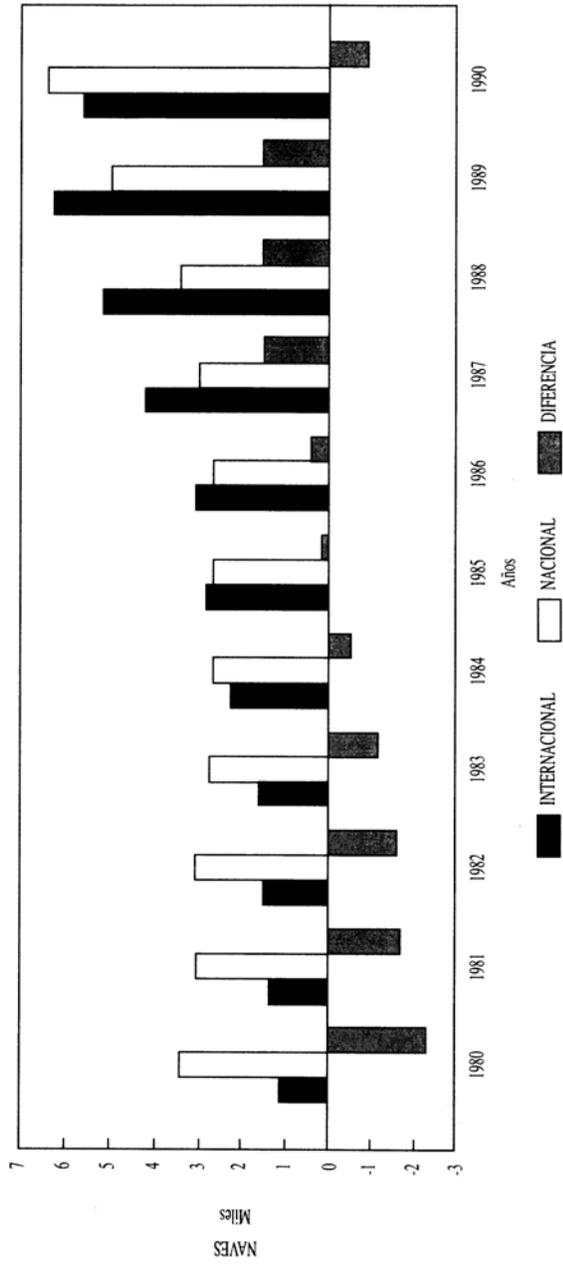


GRÁFICO 2.1

MOVIMIENTO DE NAVES 1980-1990

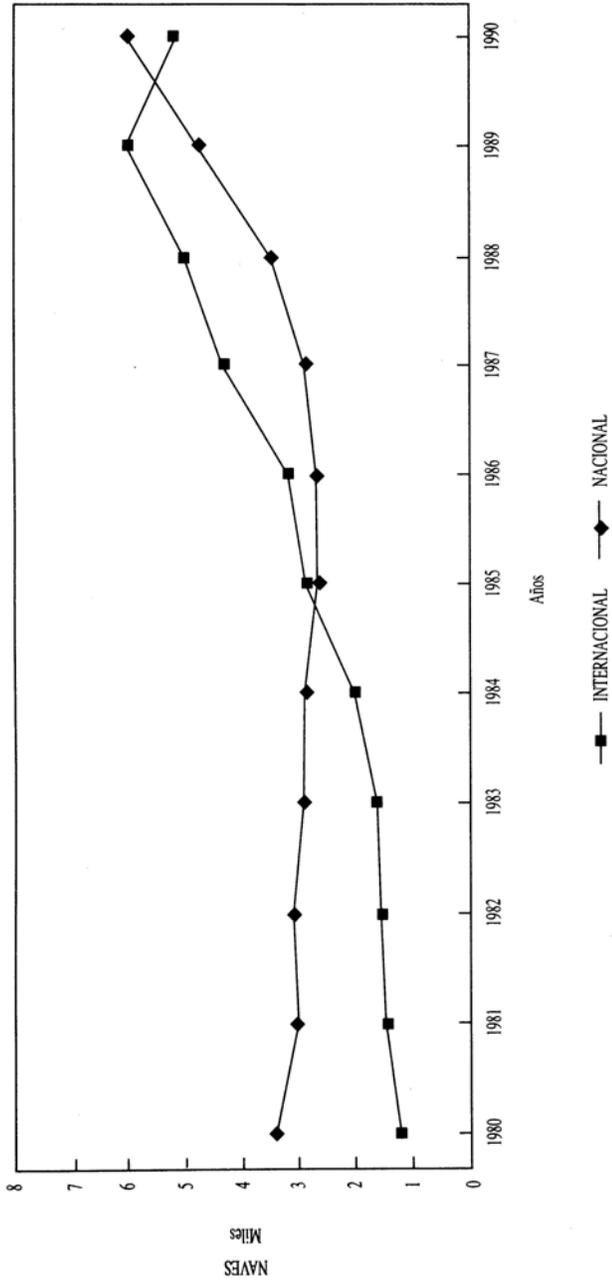
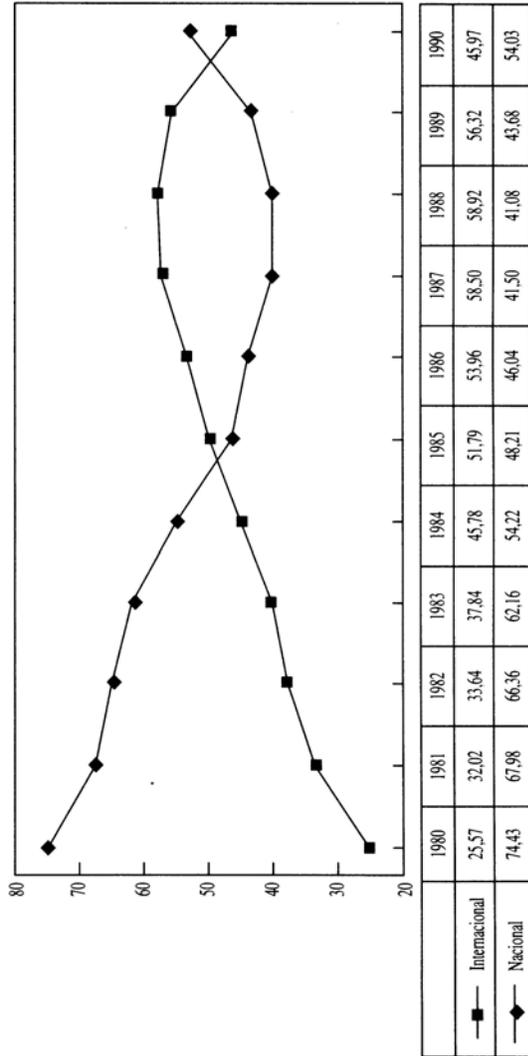


GRÁFICO 2.2
PORCENTAJE MOVIMIENTO NAVES



HOJA DE DATOS N.º 3

<i>Año</i>	MERCANCÍAS		
	<i>Internacional</i>	<i>Nacional</i>	<i>Diferencia</i>
1980	13.190	5.138.377	- 5.125.187
1981	0	3.447.054	- 3.447.054
1982	203	2.922.011	- 2.921.808
1983	0	2.876.810	- 2.876.810
1984	0	2.303.186	- 2.303.186
1985	0	1.482.308	- 1.482.308
1986	166.470	2.499.525	- 2.333.055
1987	266.314	2.179.605	- 1.913.291
1988	442.301	2.229.368	- 1.787.067
1989	504.624	2.249.825	- 1.745.201
1990	660.232	2.222.112	- 1.561.880

GRÁFICO 3
MOVIMIENTO DE MERCANCIAS 1980-1990

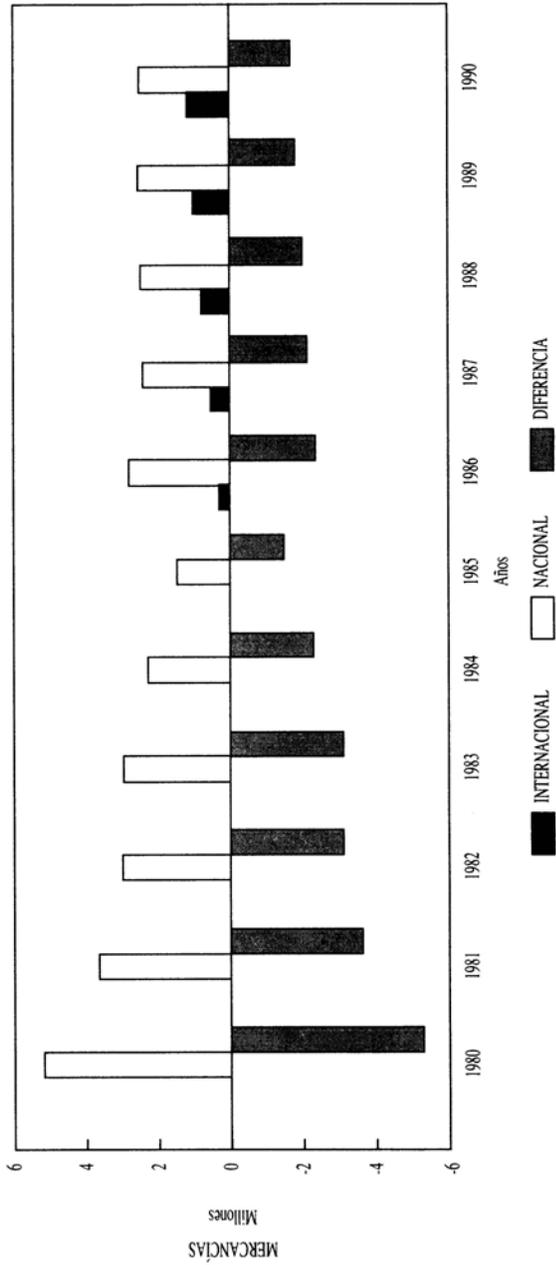


GRÁFICO 3.1
MOVIMIENTO DE MERCANCIAS 1980-1990

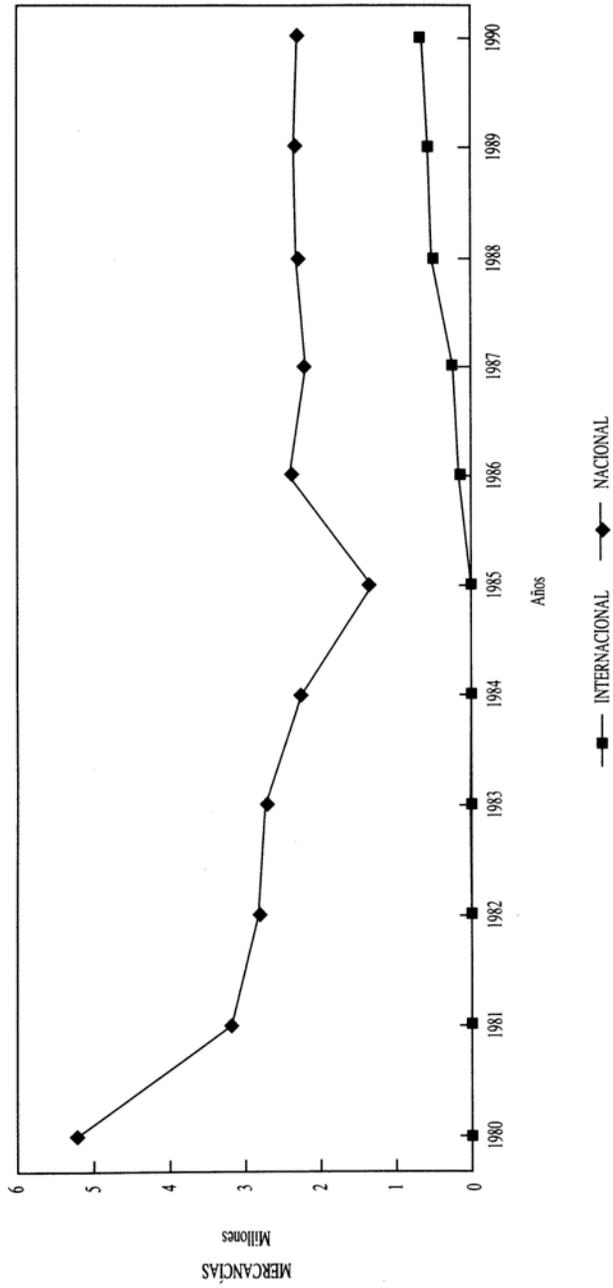


GRÁFICO 3.2
PORCENTAJE MOVIMIENTO MERCANCÍAS

