

El transporte aéreo en el contexto socioeconómico de Canarias

JOSÉ ÁNGEL HERNÁNDEZ LUIS
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

INTRODUCCIÓN

En este estudio abordamos un tema de vital importancia para la sociedad en la que estamos inmersos, es decir, el de la incidencia social y económica que tiene el transporte aéreo en un medio archipelágico —fragmentado por tanto—, y alejado, sin medios de transporte alternativos al barco o al avión.

Para ello, nos adentramos en un pequeño análisis histórico por etapas del desarrollo y configuración de este transporte en Canarias, muy condicionado en los primeros momentos por las vicisitudes bélicas y políticas de entonces. Posteriormente, recopilamos una serie de factores por los que el transporte aéreo en la actualidad es trascendental para el desarrollo social y económico de Canarias. Otro epígrafe es el de la progresiva accesibilidad de la población en su conjunto, accesibilidad que planteamos desde un punto de vista histórico en los distintos campos: accesibilidad económica de un lado, y la debida al incremento de frecuencias y plazas de otro. Esta mejora de la accesibilidad —conjuntamente con el estudio de la conectividad directa—, nos llevará por último a un análisis de la funcionalidad reciente de la red interinsular del transporte aéreo. Por tanto, podemos afirmar que este trabajo se enmarca dentro del campo de la *geografía histórica del transporte*, en el que la desigualdad de acceso —tanto a través de la historia, como en el espacio (por islas y municipios por ejemplo)—, van a ser los ejes vertebrales de este estudio.

LA FORMACIÓN Y CONFIGURACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN CANARIAS

El transporte en aeroplano propulsado por motores de pistón en Canarias se inicia en el año de 1913, con la llegada al Archipiélago de algunos aparatos transportados en barco que luego se ensamblan en tierra (Aleman, G.,

Boletín Millares Carlo, núm. 15. Centro Asociado UNED. Las Palmas de Gran Canaria, 1996.

1993). Este hecho motivó inmediatamente y, sobre todo, en las islas de Gran Canaria y Tenerife, la discusión por la construcción y ubicación de los *aeródromos* como se les denominaba en aquella época. En principio, los emplazamientos, dadas las precarias vías de transporte terrestre, se improvisaron e incluso se intentaron potenciar en los parajes más cercanos a las capitales insulares. De esta manera, consiguieron cierto protagonismo, los enclaves hoy densamente poblados de Guanarteme en Gran Canaria y La Cuesta y Güímar en Tenerife, además de las respectivas bahías portuarias —y de Gando también—, para el amerizaje de hidroaviones. Sin embargo, no alcanzaron gran importancia —pero se tomaron en consideración como futuros campos de vuelo—, otros espacios inmediatos a dichas capitales, como por ejemplo Las Rehoyas y la Bahía del Confital en la capital grancanaria.

En la elección de todos estos enclaves obtuvieron especial significado las recomendaciones de los aviadores, que en cualquier caso, se ponderaban con las opiniones de los políticos que eran los que verdaderamente decidían la construcción definitiva, partiendo de la base de los costes del movimiento de tierras, y la potencialidad de los accesos terrestres para unir estos campos de vuelo con las principales poblaciones, cayendo en desventaja, por ende, aquéllos parajes más distantes de las capitales, aún cuando contasen con unos informes más favorables. Como ejemplos más destacados podemos citar algunas reticencias dadas en principio hacia Gando debido a su lejanía desde la capital, al igual que el emplazamiento de Los Cristianos en la isla de Tenerife, paraje éste que fue considerado desde al menos el año 1927, año en que tuvo lugar uno más de los grandes pleitos insulares entre Tenerife y Gran Canaria, esta vez por la ubicación de un aeropuerto en el Archipiélago que el Gobierno central había acordado (Ramírez, M. 1995).

En cualquier caso, esta es una etapa que en la aviación de Canarias podemos denominar, si se permite la expresión, de *Historia Antigua* (1913-1930), pues la Prehistoria había sido protagonizada por los globos aerostáticos. Esta etapa se corresponde con una aviación de servicios *no regulares*, en gran parte militarizada y, en los últimos años de este período, destinada a los servicios postales. No obstante, hubo intentos de *regularizar* el servicio en los años veinte con la Península y las dos islas centrales a través de algunas compañías como la francesa *Latécoère* (años de 1923 y 1924), a lo que hay que añadirle la autorización concedida a Rubio Fernández en 1924 con el objeto de establecer una línea entre San Sebastián y Canarias (AA. VV., 1996), además de una petición del militar Alonso Estrada a finales de 1924 para realizar servicios entre Tenerife y Gran Canaria (Ramírez, M., 1995). Todas estas peticiones —e incluso autorizaciones—, no pasaron de vanos intentos.

Las tarifas que había estipulado la *Latécoère* para el trayecto entre Tenerife y Gran Canaria en viaje de ida se elevaban a 60 pesetas por viajero (Ramírez, M., 1995). Esto significaba el que un peón dependiente en ese enton-

ces del Ministerio de Fomento, con una asignación de 5 pesetas por jornada laboral, hubiese tenido que invertir todo su salario de 12 días (sin ningún otro tipo de gasto como el de alimentos por ejemplo), para sufragarse el viaje de ida que constaba de poco más de cuarenta minutos, mientras que en la actualidad bastan 1.6 días laborales de un trabajador que perciba el salario mínimo interprofesional para realizar dicho trayecto aéreo.

Con todo esto queremos argumentar que es ésta, en definitiva, una etapa elitista, en que la aviación estaba al alcance de escasas personas y fundamentalmente en manos de militares e incipientes compañías, más bien con vocación aerpostal, y también fundadas por militares sin trabajo tras la conclusión de la I Guerra Mundial, o con una gran cantidad de aparatos que ahora no tenían funcionalidad alguna. No obstante, coexistía con ésta, la aviación propiamente deportiva o de exaltación del patriotismo a través de las grandes azañas, protagonizadas también por militares, como la de los *raids* (Larache-Canarias por ejemplo) o la del *Plus Ultra*.

Con posterioridad, el *Medievo* de la aviación canaria se corresponde con el periodo que transcurre desde el año 1930, con la aparición del primer servicio *regular* a cargo de la compañía *CLASSA*, hasta al menos el año 1945 inclusive. Si bien el periodo había comenzado prometedor por la apertura oficial de los aeródromos de Gando y Los Rodeos en 1930, a lo que se úne la inauguración de la citada línea *regular* en ese mismo año aunque con tan sólo una frecuencia semanal entre Sevilla y Tenerife (previa escala en Larache, Cabo Juby y Gran Canaria), pronto vendrá el oscurantismo motivado por la paralización de la línea en octubre de ese año por falta de crédito, a lo que se le añade el advenimiento de la II República en abril de 1931, con la consiguiente desaparición de *CLASSA* y su reconversión en la *LAPE* que, no obstante, no retomará las conexiones con Canarias hasta 1933, pasando de uno a dos servicios semanales.

La Guerra Civil entre 1936 y 1939 marcará, evidentemente, otra etapa oscura de la que no saldrán las Islas hasta finalizar la contienda, registrando el aeropuerto de Gando unos anecdóticos 2.100 viajeros en 1940, quedando el de Tenerife paralizado en cuanto a transporte civil hasta el año siguiente. No obstante, las dificultades de estos años son varias, a saber:

1. El bloqueo internacional al régimen de Franco.
2. Los problemas derivados de la II Guerra Mundial.
3. La propia descapitalización de la población debido al lastre de la Guerra Civil.
4. La ausencia de motivos que indujeran a viajar a la población (como por ejemplo el comercio, trabajo, negocios, etc.), pues la economía se encontraba en gran parte estancada.
5. La ausencia casi absoluta de la práctica turística —o de visita a familiares de otras islas—, pues las precarias economías familiares sólo le

permitían a la población cubrir las más elementales necesidades (alimentos, vestido y poco más).

6. La trabas impuestas por los *salvoconductos*, que tenían que ser firmados por el Gobernador Civil o algún militar de rango superior, incluso para viajar entre las Islas. Para su obtención se exigían certificados de buena conducta, de antecedentes penales, de adhesión al Movimiento Nacional, etc.

Todo ello indujo a una escasa movilidad, que tuvo su culminación con la suspensión de los servicios aéreos en Canarias desde finales de 1942 hasta 1945 inclusive debido a la escasez de combustible, neumáticos, aceites y piezas de recambio en general (Fernández, L., 1991). Además, inmediatamente con anterioridad a este periodo, los vuelos entre Tenerife y Gran Canaria no contaban sino con dos frecuencias semanales en 1942, que para mayor afuncionalidad del servicio, se realizaban en días consecutivos a mitad de semana (Fernández, L., 1991). Por si fuera poco, las dificultades de acceso económico a este transporte se habían incrementado, ya que, por ejemplo, el acceso económico para la clase social más populosa —que en general podemos decir que hasta ahora se le había negado rotundamente dicho acceso—, aún se agrava más por estos años, pues en 1941 un peón de Obras Públicas tenía asignado un salario de 6.5 pesetas, mientras que el viaje de ida entre las dos islas centrales se elevaba a 96 pesetas. Esto es, si en 1924 un hipotético peón necesitaba 12 jornadas laborales para sufragarse el desplazamiento aéreo, ahora, en 1941, ese mismo peón tenía que trabajar 2.8 días más (14.8 en total).

La etapa propiamente *Moderna* de la aviación canaria se inicia con la restauración de los vuelos tras el parón del primer lustro de los años cuarenta, esto es, desde 1946, hasta por lo menos la ya casi generalización del avión a reacción en 1961. Este es un periodo de incremento del tráfico modesto pero continuado, a pesar de algunas interrupciones del tráfico derivadas del asfaltado de las pistas (AA. VV., 1996). A ello contribuye la apertura de las infraestructuras aeroportuarias de Guasimeta en 1940 como aeródromo militar —y civil desde 1946—; Teñía en 1941, también en principio como infraestructura militar —y civil desde 1950—, y luego Los Estancos en 1952 en sustitución del primero; además de Buenavista en 1955, aunque este último con enormes problemas de pavimentado y meteorología que le llevaron a su cierre por un periodo de casi dos años para sustituir el firme de tierra por el de asfalto (1957 y gran parte de 1958). Es un periodo en el que también la aviación exterior comienza a adquirir mayor protagonismo, sin duda inducida por los atractivos turísticos de las Islas.

Por último, la etapa *Contemporánea* se inicia en las Islas con la relativa generalización de la aviación a reacción con el exterior, hecho que facilitó enormemente los desplazamientos aéreos desde la Península y, aún más, para el contingente turístico europeo. Desde ahora ya es posible llegar a Canarias

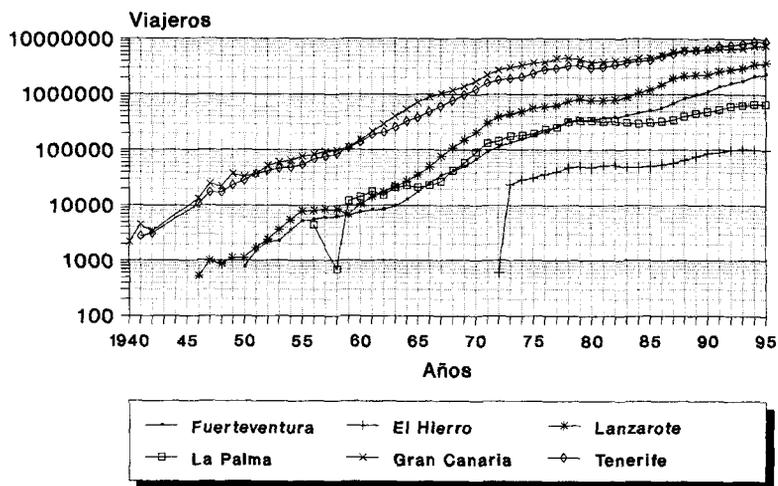
en cinco horas como máximo, que unido a la diferencia horaria, facilitaba el almuerzo en las Islas. Por su parte, esta derrota realizada por la aviación de hélice, podía suponer una jornada diurna completa, pues unido a la velocidad inferior de estos aparatos había que contar con la necesidad de realizar al menos una o dos escalas técnicas, con lo que el tiempo global de desplazamiento ascendía notablemente y, por ende, también la tarifa al permanecer la aeronave más tiempo realizando un mismo servicio, agravando el capital variable (la fuerza de trabajo) y el capital fijo (la amortización de los aparatos por ejemplo).

Unido a esto, la aviación interinsular conoce un importante impulso derivado de la sustitución o ampliación de pistas, equipos e infraestructuras terminales de los antiguos aeropuertos que desde un principio fueron deficitarios, a saber: El Matorral en sustitución de Los Estancos en 1969, Mazo en sustitución de Buenavista en 1970, apertura de Los Cangrejos y Tenerife Sur a finales de 1972 y de 1978 respectivamente, este último en complementariedad con el de Los Rodeos. Además, en este periodo, se llevan a cabo diversas ampliaciones de edificios terminales y pistas de aterrizaje, a saber:

1. Gando en 1980 de una a dos pistas de 3100 metros y nuevas terminales de viajeros en 1973 y 1993.
2. Los Rodeos en 1967 de 2400 a 3400 metros y nueva terminal en el mismo año, unido a los 3200 metros de Tenerife Sur desde 1978.
3. Guasimeta en 1969 de 1850 a 2400 metros y nueva terminal en 1969, a lo que le siguen ampliaciones significativas en 1980 y 1988.
4. El Matorral en 1978 de 1800 a 2400 metros y nueva terminal en 1980.
5. Mazo en 1980 de 1700 a 2200 metros y nueva terminal en 1985.
6. Los Cangrejos en 1978 de 1000 a 1100 metros y en 1992 de 1100 a 1250.

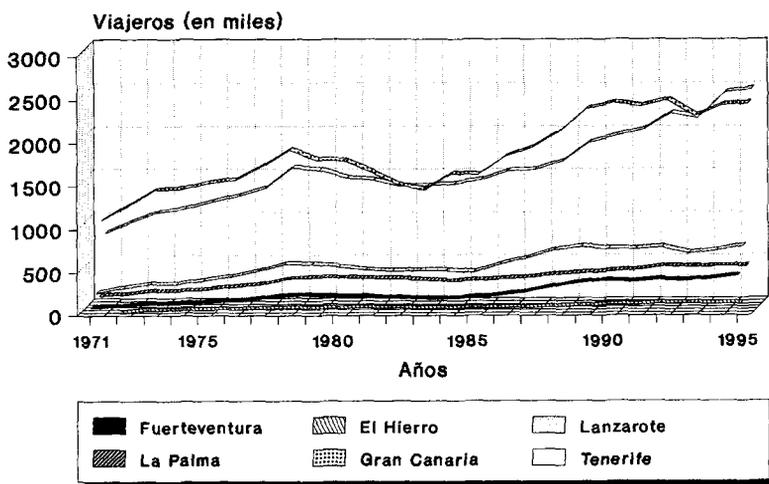
Paralelamente, los cambios de tipo de aeronave en la aviación interinsular también tuvieron su incidencia, pues la paulatina sustitución de los *Junkers Ju-52* por los *DC-3 caribillo* desde 1946 hasta 1957, y éstos a su vez por los *Fokkers F-27* entre 1967 y 1968, incrementaron las plazas ofertadas desde las 17 a las 28 en el primer caso, hasta las 44 por aparato con el último tipo de aeronave. Con todo ello se facilitaba enormemente la movilidad, que no obstante alcanzaría su cúspide en el segundo lustro de los setenta con casi auténticos puentes aéreos con estos aparatos, además de una accesibilidad económica de la población mejor incluso que en la actualidad. Posteriormente, se degradan los servicios con la subida de tarifas y la generalización de reactores a comienzos de los ochenta, reduciéndose las frecuencias en algunas líneas hasta los dos servicios diarios en 1984 en ambos sentidos, como era el caso de una línea importante (Gran Canaria-Fuerteventura).

GRÁFICO 1
MOVIMIENTO DE VIAJEROS EN LOS AEROPUERTOS CANARIOS ENTRE 1940-1995



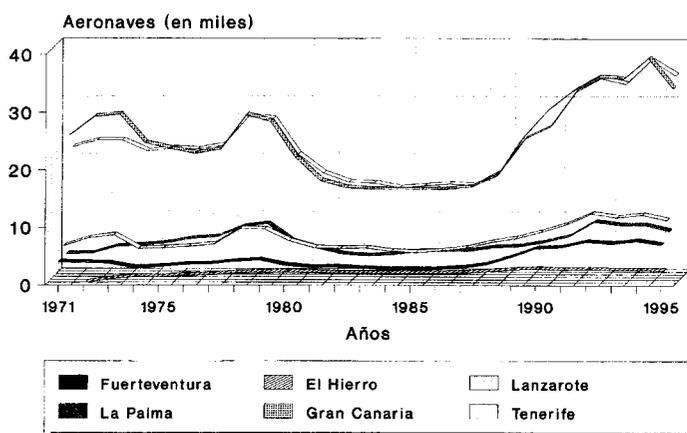
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.

GRÁFICO 2
TRÁFICO INTERIOR REGULAR DE VIAJEROS EN LOS AEROPUERTOS CANARIOS (1971-1995)



Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.

GRÁFICO 3
AERONAVES EN TRÁFICO INTERIOR REGULAR
EN LOS AEROPUERTOS CANARIOS (1971-1995)



Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.

Por último, la introducción del *tercer nivel*, que en definitiva es una reposición del existente a finales de los setenta, pero con una mayor flexibilidad al combinar aeronaves de 40 y 68 plazas, con reactores de baja capacidad (110 asientos), supone desde la implantación de éste en 1989 unas cotas de utilización elevadas. No obstante, esta última etapa va acompañada de una economía que favorece unos incrementos de tarifas relativamente moderados en relación, por ejemplo, con el primer lustro de los años ochenta en que los incrementos de tarifas alcanzaron en algunos años el 30 por ciento, esto es, acordes con la inflación —o por encima de ella—.

Sin embargo, en la actualidad el transporte aéreo interinsular se enfrenta a un reto interesante como es el de la desregulación marítima y aérea, siendo muy positivo el que el transporte marítimo se halla convertido en un transporte cada vez más complementario en el tráfico interinsular de viajeros sin vehículo. Si bien es verdad que con la Península la complementariedad se halla entre las distintas compañías aéreas, en el transporte interinsular sería óptimo que el pasaje se fuera decantando cada vez más por el transporte marítimo, pues sería síntoma de que éste por fin ha encontrado la fórmula que no es otra que la de la disminución de los tiempos globales de transporte entre islas.

EL TRANSPORTE AÉREO EN EL MARCO SOCIOECONÓMICO DE CANARIAS

Las Islas Canarias presentan una serie de especificidades que las hacen especialmente dependientes de los medios de transporte, máxime en la actuali-

dad cuando la tendencia hacia la especialización de los territorios distancia los puntos de servicios, producción y consumo. El único nexo de unión es por tanto el transporte, convirtiéndose éste en un cordón umbilical del que no es posible prescindir si se quiere reproducir el ciclo.

Por reiterativo que parezca, estas especificidades están impuestas por la lejanía y la fragmentación del territorio, tanto entre las Islas y el resto del Estado, como entre ellas mismas. De esta manera, el transporte aéreo, conjuntamente con el de las embarcaciones rápidas —tipo *Jet-foil*—, son los únicos que logran acercar en un tiempo relativamente óptimo a las Islas entre sí.

Pues bien, estas especificidades han sido calificadas por algunos autores como un *output* de las sociedades insulares y que conllevan unos gastos económicos y de tiempo —este último susceptible de ser cifrado tanto a través de índices macro como microeconómicos (véase Bardolet Jane, 1989 y Murillo Fort, 1992)—, y del que afortunadamente no participan los medios continentales.

Ante ello, los únicos medios de transporte susceptibles de ser utilizados son el buque y la aeronave, vehículos éstos que por sus especiales características de configuración y operación requieren de un uso colectivo, aún cuando las distancias a salvar sean mínimas. Por tanto, ya tenemos la columna vertebral justificativa del problema del transporte en Canarias, muy distinto al del territorio continuo de la Península Ibérica, pues aquí el vehículo *privado* abre una amalgama de posibilidades infinitas, frente a las posibilidades finitas del transporte *colectivo* aéreo o marítimo de los que residen en Canarias (horarios, frecuencias, tarifas, etc.).

El transporte aéreo en el contexto social

Cuando hacemos alusión al papel que juega el transporte aéreo como nexo de unión de Canarias, es inevitable hacer mención a la multitud de familias que se encuentran separadas en dos o más islas. Esta separación, basada fundamentalmente en un desarrollismo de las islas centrales —que está perfectamente constatado que se ha multiplicado en las últimas décadas y que según diversos estudios demográficos ha traído como consecuencia una alta atracción de la población hacia las islas centrales—, ha conllevado un incremento de las relaciones entre islas, manifestándose sobre todo en fechas vacacionales en cuanto a un considerable repunte del tráfico de viajeros que de por sí sólo es imposible que lo absorba el tráfico aéreo.

Según el *Censo de población y viviendas de 1991*, casi 70 mil personas cuyo lugar de nacimiento es *otra isla* del Archipiélago, reside habitualmente en Tenerife y Gran Canaria. Esto supone que los lazos afectivos con los familiares entre islas centrales y periféricas sobre todo, dependen exclusivamente del transporte interinsular. Además, son éstos los que en un mayor porcenta-

je suelen utilizar este transporte con su isla natal en fechas clave: comienzos y finales de vacaciones señaladas, que además se únen a los que viajan con un objetivo puramente vacacional sin tener relación alguna con esa isla.

TABLA 1.
POBLACIÓN DE DERECHO SEGÚN LUGAR DE NACIMIENTO POR ISLAS EN 1991

Islas de Residencia	En otra isla de la provincia	%	En otra provincia canaria	%	En otra Comunidad Autónoma	%	En el extranjero	%	Total	%
Tenerife	46387	5.3	13438	2.2	40791	6.5	31675	5.1	118853	19.1
G. Canaria	9615	1.4	11680	1.8	44860	6.7	18666	2.8	84821	12.7
Lanzarote	4945	7.6	1540	2.4	7395	11.4	2353	3.6	16233	25.0
Fuerteventura	5616	15.2	1150	3.1	5798	15.7	1437	3.9	14001	37.9
La Palma	2338	3.0	1336	1.7	2719	3.4	6089	7.7	12482	15.8
La Gomera	1044	6.5	118	0.7	402	2.5	663	4.2	2227	13.9
El Hierro	9691	3.5	193	2.7	295	4.1	640	8.9	2097	29.2
Total	57476	3.8	29455	2.0	102260	6.8	61523	4.1	250714	16.7

Fuente: *Censo de población y viviendas, Canarias 1991, Ed. ISTAC, Las Palmas de Gran Canaria, 1993. Elaboración propia.*

Existe todavía un contingente de población flotante o transeúnte —estudiantes universitarios sobre todo—, que no aparecen dentro de esos 90 mil residentes canarios fuera de su isla y que incrementan considerablemente esta cifra. Por tanto, podemos estar hablando, en términos reales, de unos 110 mil canarios ausentes de su isla (un 7.5 por ciento de la población canaria) y que utilizan con mayor o menor asiduidad, por tan solo *motivos familiares*, el transporte interinsular. Si a esto le añadimos los nacidos en otras comunidades autónomas y extranjeros, el porcentaje ya se eleva a casi un 20 por ciento de la población que depende del transporte exterior por motivos exclusivamente familiares.

De cualquier manera, el transporte aéreo supone un incremento de la accesibilidad —en principio cercenada por la lentitud del transporte marítimo—, a los servicios médicos, administrativos, judiciales, comerciales, etc., de las que carecen algunas islas, sobre todo las periféricas. De ahí que en proporción con el volumen demográfico de Tenerife y Gran Canaria, las islas periféricas con aeropuerto mantengan unos flujos con las islas centrales de su sector administrativo mucho más importante que el existente entre dichas islas centrales. En estas circunstancias, el rol del transporte aéreo de viajeros es

inososlayable, con paulatinos incrementos de las estadísticas que justifican dichas relaciones pero que no obstante sería óptimo que se estancasen —o descendiesen—, porque en principio significaría que ya no es necesario desplazarse de una isla a otra para la consulta de un médico especialista, o por ejemplo para la expedición y renovación del D.N.I. en Santa Cruz de Tenerife hasta muy recientemente para los herreños, etc.

En definitiva, lo que en las islas centrales se puede considerar como un medio de transporte elitista porque afortunadamente ellos no lo tienen que utilizar con tanta asiduidad, en las islas periféricas es un medio de transporte más que viene a paliar los *déficits* imputables a su débil estructura económica que no absorbió en su momento la mano de obra excedente, con lo que ahora las relaciones interinsulares por motivos familiares se incrementan, además de las otras citadas.

En cualquier caso, el transporte marítimo de viajeros está jugando desde finales de 1994 un papel altamente positivo y complementario al avión, por cuanto logra descender considerablemente los tiempos globales de desplazamiento debido a la descentralización de las operaciones —realizándose ahora a través de los puertos comarcales más cercanos entre islas—, incremento de rotaciones, horarios más funcionales, bajada de tarifas, con lo que favorece a las clases más populares, etc.

El transporte aéreo en el contexto económico

La configuración actual del espacio económico canario tiene su génesis sin duda en el transporte aéreo. Si partimos de la base de que casi las tres cuartas partes del P.I.B. depende del turismo y de que más del 98 por ciento de los turistas que nos visitan utilizan el avión para llegar a las Islas, nos es fácil comprender este destacado papel que quizá por ser tan obvio, no lo tenemos en cuenta. Además, el transporte aéreo ha sido altamente valorado para la exportación de productos perecederos como las flores —e incluso también otros productos agrícolas capaces de soportar los elevados costes de este transporte como los mangos y aguacates, para así aprovechar determinados precios que de otra manera por vía marítima podrían oscilar a la llegada a los mercados de destino—. De la misma manera, la inexistencia del transporte aéreo de viajeros podría convertirse en un factor más que disuasorio para que dentro de la economía capitalista en la que estamos involucrados, se produzcan las denominadas leyes de acumulación derivadas de la realización de negocios, promoción de técnicas y mercaderías, etc.

Pues bien, entrando más en el plano del transporte aéreo interinsular —pero al que también se le puede aplicar lo comentado—, Canarias plantea un problema grave en relación con otros archipiélagos, pues gran parte de la población se localiza casi por igual entre las dos islas centrales, mientras que

por ejemplo en Baleares el gran contingente demográfico se localiza en Mallorca. Este hecho es, no obstante, preferible antes que una masiva concentración de la población en una sola isla, pero la cuestión se centra en que Canarias requiere, por esta bipolarización, de una gran cantidad de relaciones que tienen que ser solventadas a través del transporte interinsular, de ahí que cualquier cambio de tarifas, frecuencias, horarios, etc., termine por trasladarse —positiva o negativamente— sobre su sistema económico.

Esto nos demuestra que el coste de la insularidad en Canarias es elevadísimo, no solamente por la tan reiterada fragmentación territorial y lejanía, sino sobre todo por la dispersa estructura poblacional y de las actividades económicas y que constantemente está planteando problemas (desde la ubicación del Consejo Rector de la *Zona Especial Canaria*, hasta la sede de las propias Consejerías del Gobierno Autónomo que incide muchas veces en la duplicidad de actividades y funcionariado).

Pero este *hándicap* es aún más grave con las islas periféricas, pues los problemas con éstas se centran en el escaso soporte demográfico y económico con que cuentan, que se traducen en servicios interinsulares comparativamente mínimos —o históricamente con notorias deficiencias cualitativas—, en relación con los enlaces aéreos entre las islas centrales.

Así pues, una vía que se ha considerado válida para compensar esta desigualdad es la de una mayor subvención al pasajero periférico, modelo éste que en parte se implantó en 1986 al implicarse el Gobierno Autónomo en una subvención del diez por ciento en los trayectos realizados sólo con las islas periféricas en buques *Ferrys* (añadido al otro diez que concede el Estado). No obstante, esta medida no se aplicó en transporte aéreo y, conjuntamente con la mejora del transporte marítimo en los últimos años fruto de la desregulación, el avión es previsible que retroceda en número de viajeros de continuar la situación actual.

De cualquier manera, la subvención todavía sigue jugando un rol importante, hasta el punto de que sería conveniente incrementarla sobre todo entre el pasaje de las islas periféricas, hasta que por lo menos se superen los siguientes condicionantes que son motivos directos —y gravísimos—, de esta justificación:

1. La mayor necesidad de desplazamientos interinsulares de los viajeros de estas islas debido a motivos familiares y la carencia de multitud de servicios —o en cualquier caso con un coste muy superior—, en su entorno insular.
2. La funcionalidad horaria del transporte aéreo con estas islas no permite a veces un viaje de ida y vuelta diario, por lo que al coste global del viaje hay que añadirle el de al menos una pernoctación, manutención y pérdida de parte de la jornada laboral del siguiente día.
3. Las islas periféricas —sobre todo las occidentales, aunque bien se podrían incluir también a las orientales, pues los beneficios obtenidos aquí

por el turismo no revierten enteramente sobre los autóctonos—, cuentan con una renta *per capita* inferior a la media del Archipiélago, hasta el punto de que un 50 por ciento de la población de La Gomera y El Hierro están por debajo de dicha media. Más grave aún es el caso de La Palma que presenta un 96 por ciento de su población por debajo de este umbral de referencia, como podemos deducir de la siguiente tabla:

TABLA 2
RENTA PER CAPITA POR ISLAS EN 1991

Islas	Renta <i>per capita</i>	Índice	% de <i>municipios</i> por debajo de la renta media de Canarias	% de <i>población</i> por debajo de la renta media de Canarias
Fuerteventura	1335534	120	33.33	7.84
Lanzarote	1322839	119	0.00	0.00
Tenerife	1143117	103	64.52	32.08
El Hierro	1079419	97	50.00	50.43
Gran Canaria	1075089	97	80.95	39.92
La Gomera	1019441	92	66.66	45.44
La Palma	948888	85	92.86	95.75
Canarias	1113462	100	65.52	37.18

Fuente: *Estimación de la renta insular y municipal, Canarias 1991*, Ed. ISTAC, Las Palmas de Gran Canaria, 1995. Elaboración propia.

En definitiva, la introducción del transporte aéreo —y más en concreto del avión a reacción—, en los enlaces con el exterior del Archipiélago, consigue estimular notablemente en los años sesenta las anquilosadas economías insulares de Tenerife y Gran Canaria, extendiéndose a las islas periféricas orientales a comienzos de los setenta, aunque con el peligro de la especialización en un sólo sector: el turismo. De la misma manera, por estos años comienza a crecer el tráfico interinsular con aeronaves de hélice —que son las que mejor se adaptan a estas distancias—, en detrimento del barco, proceso éste que alcanza su cénit cuando las tarifas marítimas a finales de los setenta y buena parte de los ochenta superan a las aéreas.

LA «DEMOCRATIZACIÓN» DEL TRANSPORTE AÉREO EN CANARIAS

El concepto *democracia*, como sabemos, hace alusión a la participación del pueblo en la elección de un ciudadano —o un conjunto de ellos—, que

los represente. En cambio, el sentido que nosotros le queremos proporcionar a este vocablo, es el de la extensión y accesibilidad de este transporte a la población civil en general, dejando de ser un medio de transporte eminentemente elitista como en gran medida lo fue hasta los años sesenta. El paso de este supuesto elitismo, al de un transporte de carácter social en Canarias se puede considerar que se produce en cuanto el movimiento interior regular aéreo de viajeros consigue superar al marítimo.

En general, el cambio en el medio de transporte exterior utilizado por los pasajeros en las Islas, tiene lugar tempranamente, pues las abiertas aguas de Canarias, con frecuentes marejadas y embarcaciones pequeñas y lentas, inducen a este trasvase con prontitud, a pesar de que por estos años el transporte aéreo contaba con una tarifa mayor que la marítima. De esta manera tenemos que en las islas centrales de Gran Canaria y Tenerife, el cambio de tendencia se produce en 1959 y 1961 respectivamente, mientras que en las islas periféricas este cambio de tendencia se retrasa hasta el segundo lustro de los años sesenta (Lanzarote y Fuerteventura en 1966, La Palma en 1969 y El Hierro en 1973), debido quizá a su menor renta *per capita*, hecho que obligaba, evidentemente, a que su población utilizase el medio de transporte más económico.

No obstante, también existieron algunos factores connaturales a la propia deficiencia de las infraestructuras aeroportuarias, quizá la más evidente era la de Buenavista, que con una pista de vuelo de 950 metros, la más pequeña de todo el Estado español en ese momento —expuesta además a la vertiente de barlovento y a 400 metros de altitud—, la utilización del transporte aéreo quedaba condicionado por la meteorología y la temeridad de los potenciales viajeros.

La accesibilidad económica

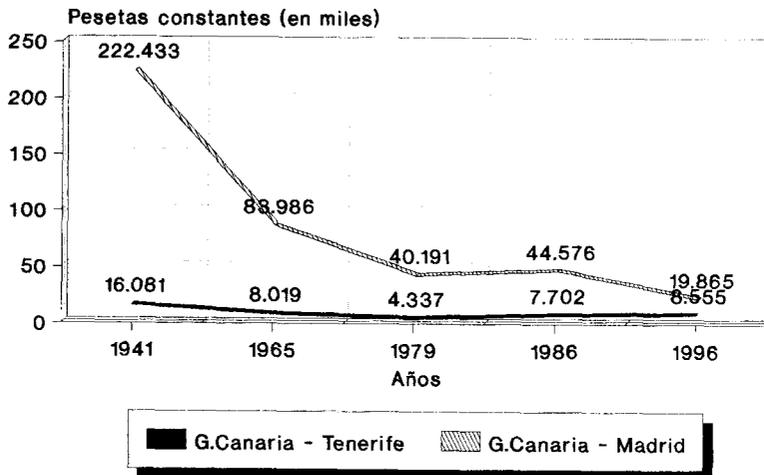
En este apartado consideramos un tipo de accesibilidad que se haya condicionada por la capacidad económica de la población de adquirir un billete aéreo en clase turista (el más asequible) desde un punto de vista histórico. Llegados a este punto podríamos tener dos vías: 1. tomar la renta media *per capita* de la población y compararla con las tarifas de algunos trayectos interinsulares representativos en cada año; ó 2. tomar el salario mínimo interprofesional, en cuanto que la base de éste nos indica el grado de acceso de la población menos favorecida económicamente y, por tanto, el grado de democratización de este transporte entre todos los potenciales usuarios de un *hinterland*. Particularmente nos decantamos por la segunda fórmula, pues la primera indica una generalidad —o una media—, aparte de que ésta se ha venido ofreciendo para el Archipiélago en su conjunto y, como sabemos, la renta varía bastante entre una isla y otra. Sin embargo, el salario mínimo es

igual para todo el Estado, por lo que las posibles desviaciones de la renta *per capita* se corrigen ahora al 100 por cien.

Pues bien, hemos considerado dos líneas interislas representativas que nos facilitan la exposición. De un lado, la línea principal entre Tenerife y Gran Canaria y, de otro, una línea secundaria: Tenerife-Lanzarote. La primera línea, es una de las más cortas de toda la red interinsular, mientras que la segunda es la de mayor distancia, por lo que es lógico que este hecho se traduzca en una ostensible diferenciación tarifaria.

Así tenemos que entre las dos islas centrales, un billete de avión de ida y vuelta en 1941 suponía casi unas 16100 pesetas constantes de 1995. A partir de dicha fecha, el precio del billete cae notoriamente hasta finales de los años setenta, periodo a partir del que comienza de nuevo a recuperar los valores de antaño, pero en cualquier caso no tan elevados como en los años cuarenta. De cualquier manera, a partir de 1965 hemos contado con que ya existía una reducción del 10 por ciento por residencia, añadido a otro 5 si el viaje era de ida y vuelta (sólo para este año, y no para el siguiente considerado que es 1979).

GRÁFICO 4
TARIFA DE IDA Y VUELTA DE UN VIAJE AÉREO
EN LÍNEAS REPRESENTATIVAS A 30 DE JUNIO
(en pesetas constantes de 1995)



• Ida y vuelta residente (excepto 1941)

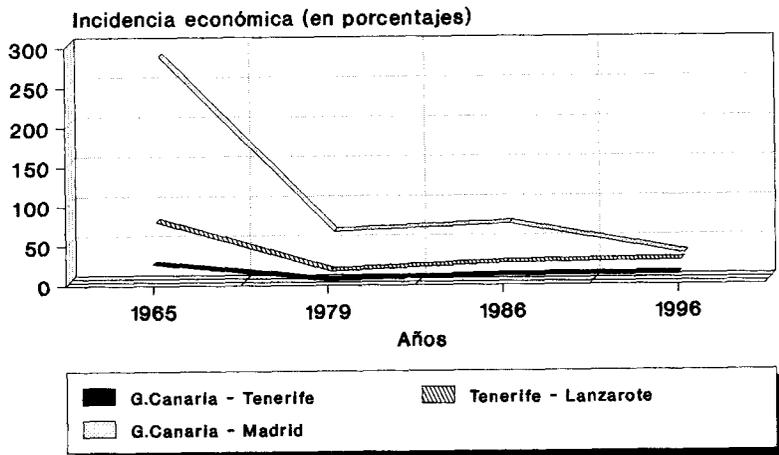
Fuente: *Tabla del valor del coste de la vida, INE y tarifas aéreas*. Elaboración propia.

En el caso de las tarifas de ida y vuelta entre Gran Canaria y Madrid (con posibilidad de deducción por residencia desde comienzos de los años sesenta), las tarifas en 1941 alcanzaban unas 222 mil pesetas de 1995, para caer progresivamente hasta 1996, en que la desregulación de este transporte favorece primero la caída de precios desde 1994 y luego su mantenimiento. En cualquier caso, aún en 1965, con un coste del billete de unas 84 mil pesetas ida y vuelta, el acceso de la población en general era bastante restringido como es lógico.

Si partimos del salario mínimo desde 1965, deducimos que existe un salto cualitativo importante entre este año y 1979, pues el porcentaje del coste del vuelo de ida y vuelta sobre el salario mínimo era en 1965 del 27 por ciento (Tenerife-Gran Canaria) y del 77 (Tenerife-Lanzarote), para luego descender a algo más de un 6 y 14 por ciento respectivamente en 1979. A partir de dicho año, el porcentaje sube hasta casi el doble en 1996.

Por lo que respecta a la línea con Madrid, el incremento de la accesibilidad económica es bastante mayor que entre las Islas, pues si en 1965 un obrero que percibiese el salario mínimo tenía que destinar todo el capital de casi tres meses de trabajo para sufragarse el viaje de ida y vuelta, en 1996 sólo le bastarían 9 días.

GRÁFICO 5
INCIDENCIA SOBRE EL SALARIO MÍNIMO DE UN VIAJE AÉREO EN DIVERSAS
LÍNEAS CANARIAS A 30 DE JUNIO*



* Ida y vuelta con residencia

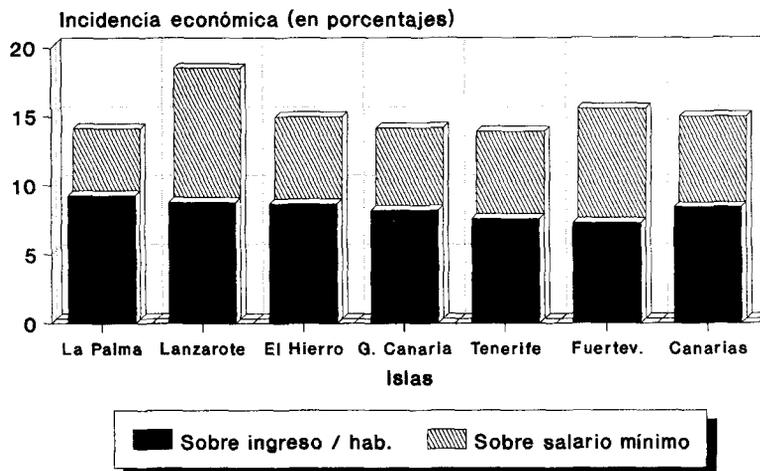
Fuente: *Tabla del valor del coste de la vida, INE y tarifas aéreas*. Elaboración propia.

Otro hecho, es que en la actualidad todos los habitantes de las islas y municipios no cuentan con la misma capacidad de acceso económico al transporte aéreo interinsular por dos razones principales, a saber:

1. la renta no es evidente lineal entre todos los municipios;
2. desde cada isla el coste del transporte interinsular aéreo varía en función de las tarifas aplicadas en cada línea, ponderado con la utilización de cada una de estas líneas, de tal manera que los habitantes de cada isla cuentan con una determinada tarifa para salir de su entorno insular. De esta manera, resulta que en 1991 (fecha de las hasta ahora únicas cifras de la renta municipal facilitada por el ISTAC), la tarifa más elevada era la de Lanzarote (9675 pesetas con residencia) debido a que es la más alejada del resto, mientras que la de Tenerife era la que tenía la tarifa ponderada más asequible (7213 pesetas).

Así tenemos que por islas, la incidencia de las tarifas aéreas sobre la economía de los viajeros es más gravosa en La Palma, con más de un 9 por ciento sobre el ingreso medio mensual por habitante, mientras que la incidencia sobre los habitantes de Fuerteventura ronda el 7 por ciento. Si consideramos el salario mínimo —igual para todas las islas—, el peso económico mensual sobre el viajero será por lógica mayor en aquéllas islas que ponderadamente cuentan con líneas directas más distantes (Lanzarote, Fuerteventura, El Hierro y La Palma).

GRAFICO 6
INCIDENCIA SOBRE LA ECONOMÍA DE LOS VIAJEROS AÉREOS EN 1991
PARA SUFRAGARSE UN DESPLAZAMIENTO INTERINSULAR AL MES*

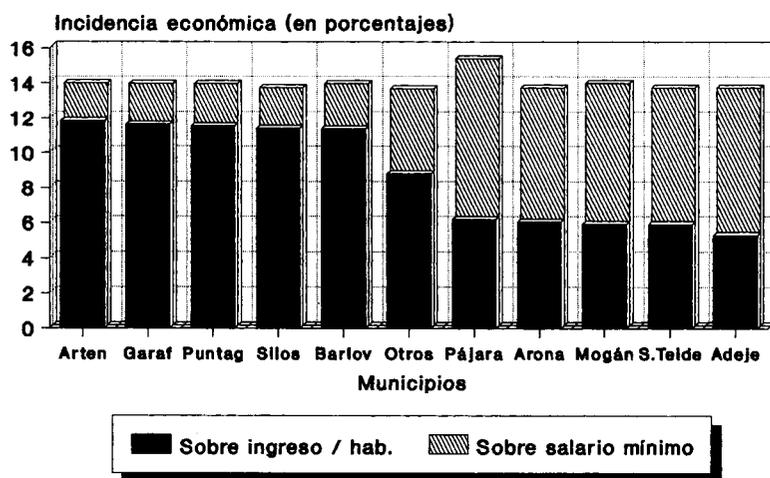


* Viaje de ida y vuelta con residencia

Fuente: *Estimación de la renta en Canarias, ISTAC y tarifas aéreas*. Elaboración propia.

Por municipios, los más marginales —que suelen coincidir con los que no participan de la actividad turística—, la incidencia económica sobre el ingreso medio por habitante de un viaje interinsular alcanza hasta un 12 por ciento mensual, mientras que en los eminentemente turísticos, un 5-6 por ciento. Si tenemos en cuenta que estos últimos suelen estar más cercanos a las infraestructuras aeroportuarias insulares y, los primeros, más alejados, las diferencias son aún mayores, esto es, más desfavorables para los municipios más marginales, debido al coste diferencial del desplazamiento intrainsular.

GRÁFICO 7
INCIDENCIA SOBRE LA ECONOMÍA DE VIAJEROS AÉREOS EN 1991 POR MUNICIPIOS
PARA SUFRAGARSE UN VIAJE INTERINSULAR AL MES*



* Viaje de ida y vuelta con residencia

Fuente: *Estimación de la renta en Canarias, ISTAC y tarifas aéreas*. Elaboración propia.

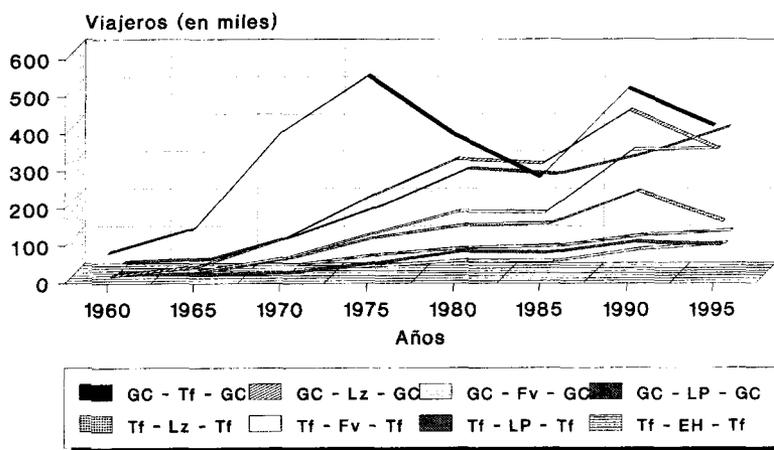
En definitiva, el acceso al transporte aéreo en Canarias ha seguido una progresión bastante positiva, sobre todo en los corredores con la Península. En este sentido, se pasa de una situación hasta finales de los años sesenta en que la accesibilidad al transporte aéreo de la población con un salario más bajo estaba casi vetada, al de finales de los años setenta en que dicho acceso ya se generaliza a todas las clases sociales, incluso en los trayectos más distantes (Canarias-Península). No obstante, existen notorias diferencias en dicho acceso entre los municipios, condicionadas fundamentalmente por la renta y distinto coste de desplazamiento desde cada isla.

El incremento de frecuencias y plazas se traduce en la demanda

La paulatina generalización del uso del transporte aéreo entre la población, debido a un mayor ingreso de ésta y también a un descenso significativo de las tarifas aéreas en pesetas constantes —así como la proliferación del fenómeno turístico en Canarias—, motivó una mayor presión sobre los índices de ocupación. Este hecho trae consigo un incremento de las frecuencias ofertadas, que como consecuencia inevitable se traduce en un aumento del número de plazas disponibles debido precisamente a ese incremento de frecuencias —aunque a veces descienden porque se utilizan aeronaves de mayor capacidad—.

En cualquier caso, es el incremento de los viajes y plazas disponibles las que, en líneas generales, permiten un aumento significativo de la demanda. Así tenemos que entre 1960 y 1995 (35 años), la demanda crece en un 1575 por ciento para el conjunto del tráfico interinsular, esto es, a razón de un 45 por ciento anual. Sin embargo, es sobre todo el periodo que transcurre entre finales de los años sesenta y finales de los setenta el que conoce el mayor auge de este transporte debido sin duda a la mejora introducida con las nuevas aeronaves de 44 plazas y una caída de las tarifas en precios constantes. De esta manera, el tráfico interinsular aéreo pasa de los 220 mil viajeros en el año 1965, al 1,250 mil en 1975.

GRÁFICO 8
VIAJEROS EN LÍNEA REGULAR EN LAS PRINCIPALES LÍNEAS INTERINSULARES
AÉREAS DE CANARIAS (1960-1995)



Fuente: *Anuarios estadísticos del transporte aéreo*. Elaboración propia.

No obstante, son sobre todo las líneas *subradiales* (por ejemplo Tenerife-Lanzarote) y *periféricas* (Fuerteventura-Lanzarote), las que experimentan el mayor crecimiento relativo, es decir, porcentualmente, pues en valores absolutos el aumento es mayor en las líneas *radiales* (Gran Canaria-Fuerteventura por ejemplo). Como la mayoría de estas líneas *subradiales* no entran en servicio hasta finales de los años sesenta (como es el caso de Tenerife-Lanzarote y Gran Canaria-La Palma) y primer lustro de los setenta (por ejemplo Tenerife-Fuerteventura), el crecimiento de estas líneas hay que considerarlo desde el año 1975 hasta 1995. De esta manera, se destaca que entre ambos años el aumento se cifra en un 51 por ciento para toda la red, mientras que estas líneas crecen muy por encima de estas cifras (Tenerife-Fuerteventura un 611 por ciento y Gran Canaria-La Palma un 161).

Es éste, en definitiva, un dato muy positivo, por cuanto el crecimiento de la demanda supone unas mayores relaciones sociales y económicas entre las islas. Al mismo tiempo, la descentralización de la red aérea, que estaba basada en los años cincuenta y sesenta en trayectos radiales, significa un mayor acercamiento entre todas las islas, sobre todo de aquéllas que no se circunscriben dentro del ámbito provincial según la clasificación al uso.

EVOLUCIÓN DE LA CONECTIVIDAD

Conforme la accesibilidad de la población al transporte aéreo se extiende progresivamente desde un punto de vista económico —o también debido a la mejora de frecuencias, horarios, etc.—, la conectividad, o enlaces entre islas, se amplía en detrimento de los enlaces exclusivamente *radiales*, como por ejemplo Gran Canaria-Fuerteventura. Así pues, a finales de los años sesenta y comienzos de los setenta, tiene lugar la entrada en operatividad de diversas líneas que podemos considerar *subradiales*, por cuanto únen directamente una isla central y otra periférica del otro sector administrativo. De esta manera, se inauguran en este periodo las conexiones entre Tenerife-Lanzarote y Tenerife-Fuerteventura, además de Gran Canaria-La Palma, como se desprende de la lectura de la siguiente tabla:

TABLA 3
MATRICES HISTÓRICAS DE CONECTIVIDAD AÉREA DIRECTA INTERISLAS A 30 DE JUNIO

1965

Islas	G. Canaria	Tenerife	Lanzarote	Fuertevent	La Palma	El Hierro	Total
G. Canaria	—	1	1	1	0	0	3
Tenerife	1	—	0	0	1	0	2
Lanzarote	1	0	—	1	0	0	2
Fuerteventur	1	0	1	—	0	0	2
La Palma	0	1	0	0	—	0	1
El Hierro	0	0	0	0	0	—	0
Total	3	2	2	2	2	0	10

1975

Islas	G. Canaria	Tenerife	Lanzarote	Fuertevent	La Palma	El Hierro	Total
G. Canaria	—	1	1	1	1	0	4
Tenerife	1	—	1	1	1	1	5
Lanzarote	1	1	—	1	0	0	3
Fuerteventur	1	1	1	—	0	0	3
La Palma	1	1	0	0	—	0	2
El Hierro	0	1	0	0	0	—	1
Total	4	5	3	3	2	1	18

1996

Islas	G. Canaria	Tenerife	Lanzarote	Fuertevent	La Palma	El Hierro	Total
G. Canaria	—	1	1	1	1	1	5
Tenerife	1	—	1	1	1	1	5
Lanzarote	1	1	—	0	0	0	2
Fuerteventur	1	1	0	—	0	0	2
La Palma	1	1	0	0	—	0	2
El Hierro	1	1	0	0	0	—	2
Total	5	5	2	2	2	2	18

Fuente: *Itinerarios de compañías aéreas*. Elaboración propia.

Esto supone que los viajeros que hacen uso de las nuevas líneas obtienen un ahorro de tiempo considerable, pues si bien antes los enlaces aéreos se realizaban con diversas escalas con un mismo aparato, propiciando una cierta continuidad de los enlaces, ahora ya es posible realizar el viaje directamente. De esta manera, la conexión aérea entre Tenerife y Lanzarote pasa de aproximadamente unas dos horas en 1965 (incluidas las escalas en Gran Canaria y Fuerteventura), a unos 50 minutos en el primer lustro de los años setenta.

Así pues, de la conexión máxima del sistema en 1965 que era de 25, es decir, entre un aeropuerto insular y los restantes del Archipiélago, sólo existían realmente unas 10 (un 40 por ciento). En 1975 y 1996 la conexión máxima posible —o ficticia—, era de 30 debido a la entrada en operatividad del aeropuerto herreño en 1972, aunque con una mínima conexión radial con Tenerife. Aún así, el coeficiente de conexión asciende ahora a un 60 por ciento debido fundamentalmente a la introducción de líneas directas entre las islas centrales y las periféricas del otro sector administrativo.

No obstante, la conexión interinsular varía ostensiblemente entre 1975 y 1996 como consecuencia de la suspensión de la conexión directa entre Fuerteventura y Lanzarote a finales de octubre de 1990, debido a unos servicios marítimos relativamente bien planificados y, la aparición de una nueva: Gran Canaria-El Hierro en la misma fecha.

De cualquier manera, en el periodo de verano, existió hasta 1990 una conexión directa entre La Palma y El Hierro, conexión que está previsto que se recupere en el verano de 1996, al igual que otra entre Lanzarote y La Palma, con lo que el coeficiente de conexión pasaría en este periodo a 22 (un 73 por ciento de la máxima posible). No obstante, las frecuencias dentro de estas lí-

neas son muy escasas, no superando las dos semanales, pero aún así significa una positiva descentralización de los servicios aéreos.

En definitiva, el coeficiente de conexión se amplía progresivamente en la red interinsular aérea entre 1965 y 1996 debido fundamentalmente al establecimiento de líneas directas entre las islas centrales y las periféricas del otro sector administrativo. Sin embargo, en la actualidad, se intentan ampliar las conexiones directas entre las islas periféricas exclusivamente, aunque sea estacionalmente, hecho éste bastante positivo y que significa un ahorro económico y de tiempo para los potenciales viajeros de estas islas.

LA FUNCIONALIDAD DE LA RED INTERINSULAR DE TRANSPORTE AÉREO

La funcionalidad de un medio de transporte es la resultante del grado de adaptación de la oferta a la demanda, manifestándose ésta a través de la utilización reiterada del medio de transporte en cuestión, si bien habría que considerar si ese uso estaría condicionado por la cautividad, ante la carencia —o deficiencia—, de otras alternativas de transporte (Hernández, J., Á. 1994).

Pues bien, partiendo de la base de que en algunas líneas interinsulares, el 45 por ciento de los viajeros realizan un viaje de ida y vuelta diario, que añadidos a los que permanecen en la isla de destino 2 ó 3 días suman un 90 por ciento (Murillo, 1992), la disponibilidad de frecuencias y plazas en determinadas franjas horarias —principalmente en las primeras y últimas horas del día—, va a ser fundamental para facilitar el que los viajeros puedan ir y volver cuanto antes les sea posible. De cualquier manera, igual de importante es que los viajeros cuenten con una disponibilidad de tiempo lo suficientemente amplia como para resolver las gestiones motivo del desplazamiento, pues si eso es así, las diferencias socioeconómicas entre las Islas tenderán, por esta parte, a atenuarse.

De cualquier manera, no vamos a exponer cómo ha evolucionado recientemente dicha oferta de plazas y frecuencias, puesto que excede ampliamente las pretensiones de este trabajo. Pero esquemáticamente, sí diremos que ésta ha experimentado entre los inviernos de 1988 y 1996 un incremento medio anual de un 11 por ciento en cuanto a frecuencias y de un 5 el de las plazas. Dicho esto, nos centraremos en la funcionalidad de los horarios, cuya evolución si bien es verdad que ha seguido una tendencia positiva, no lo llega a ser tanto como en el caso de las plazas y frecuencias.

Para la interpretación de ésta, nos basamos en la disponibilidad de horario comercial y administrativo por cada línea —y sentido dentro de ésta—, en el supuesto de que el viajero haga uso de la primera y última frecuencia en sentidos inversos. Las principales herramientas de trabajo serán,

por tanto, los itinerarios y horarios de las compañías aéreas, a lo que hay que añadirle diversos bloques de tiempo acumulativos (traslados a / desde los aeropuertos, facturación, embarque, tiempo de vuelo, etc.), tiempos éstos que, en general, no son susceptibles de uso puesto que forman parte integrante del transporte.

De esta manera, el concepto de *funcionalidad* se acerca al de *integración socioeconómica del territorio*, pues dependiendo de las facilidades para realizar el desplazamiento (manifiestas según el grado de funcionalidad del transporte), la cohesión del territorio interislas variará acorde con esas modificaciones. De cualquier manera, algunas variables, como por ejemplo las tarifas, también inciden notoriamente en la integración territorial, pero su análisis lo dejaremos aparte puesto que igualmente excedería los objetivos del presente trabajo.

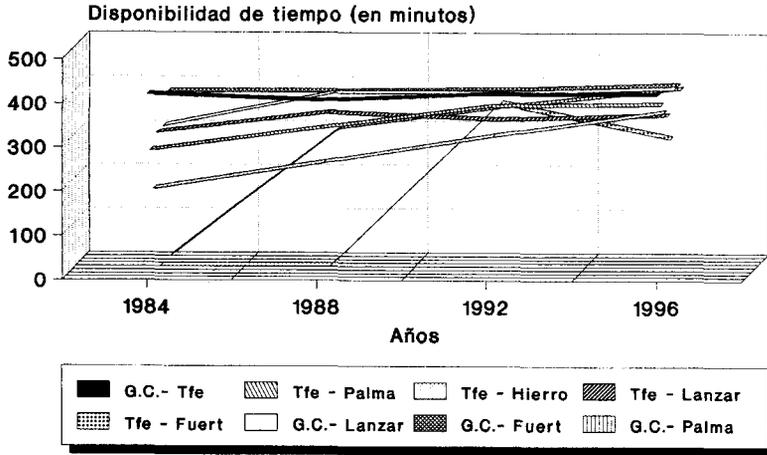
Funcionalidad de los horarios

Como decimos este es quizá uno de los apartados más interesantes del trabajo, pues la suficiente disponibilidad de tiempo en la isla de destino va a condicionar sobremanera el coste global del desplazamiento si el viajero no cuenta con el suficiente tiempo para solucionar sus gestiones el mismo día. Y es que el hecho de tener que pernoctar en la isla visitada, tiene un coste que puede suponer más de un 50 por ciento del precio del billete aéreo, debido a que el viajero tiene que sufragarse un alojamiento, la manutención, además de la pérdida de gran parte de la jornada laboral del siguiente día (Hernández, J. A., 1994).

Así pues, en el viaje de un hipotético viajero entre islas hay que considerar los tiempos de los trayectos inversos, a saber: Gran Canaria-Lanzarote (la *ida* de un residente en la primera isla) y Lanzarote-Gran Canaria (el *regreso*). A todo esto hay que deducirle los tiempos de transporte a la isla de destino, traslado a la capital insular de la misma isla (enclave donde con mayor probabilidad se realizará la gestión), además de los tiempos empleados en el trayecto de vuelta al aeropuerto, facturación y embarque.

El tiempo intermedio sería el disponible por el viajero en *horario administrativo* (desde las 08 hasta las 15, unas siete horas como máximo); y en *horario comercial* (desde las 09 a las 13 y desde las 16 a las 20, es decir, ocho horas). Partiendo de esta base, los horarios de operatividad de la primera y última frecuencia dentro de una misma línea van a condicionar la amplitud de la disponibilidad horaria en la isla de destino. En esto juega un papel fundamental la base de operaciones de las aeronaves en cuestión, pues los habitantes de aquéllas islas en las que pernocten estos aviones suelen disponer de un mayor tiempo en la isla vecina.

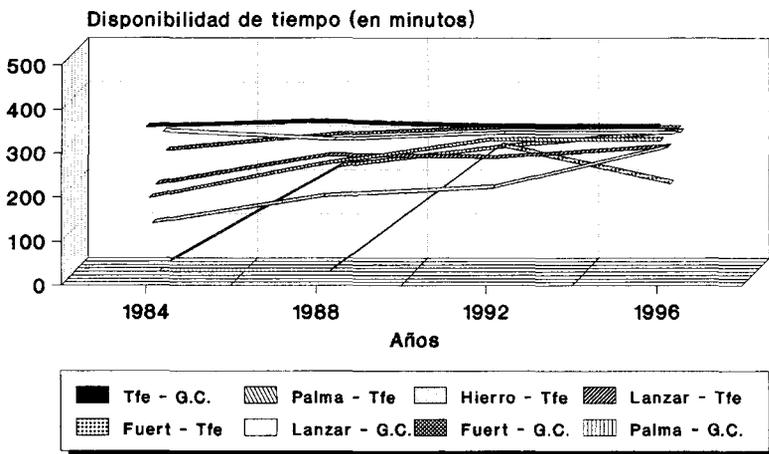
GRÁFICO 9
DISPONIBILIDAD DE HORARIO ADMINISTRATIVO EN LAS CAPITALES DE LAS ISLAS PERIFÉRICAS EN VIAJE AÉREO (1984-1996)*



* Sólo líneas con dos o más frecuencias

Fuente: *Horarios de compañías aéreas*. Elaboración propia.

GRÁFICO 10
DISPONIBILIDAD DE HORARIO ADMINISTRATIVO EN LAS CAPITALES DE LAS ISLAS CENTRALES EN VIAJE AÉREO (1984-1996)*



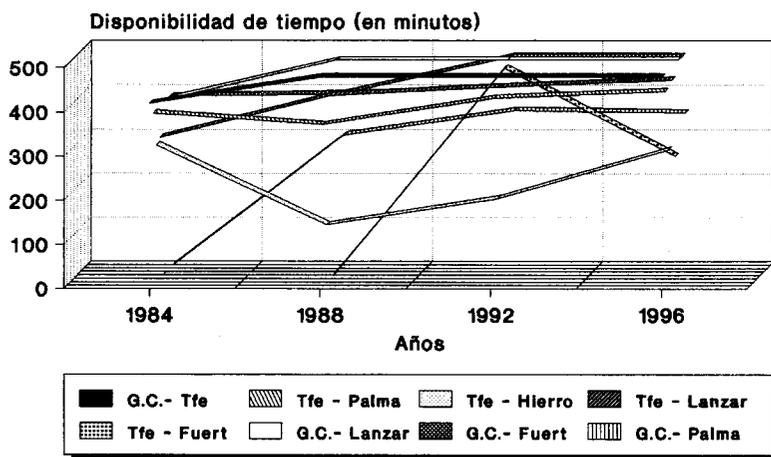
**Sólo líneas con dos o más frecuencias

Fuente: *Horarios de compañías aéreas*. Elaboración propia.

Tanto en horario comercial como administrativo, las islas periféricas siempre resultan perjudicadas, pues el hecho de que la base operativa de las aeronaves radique en las islas centrales, motiva que los primeros trayectos dentro de una misma línea se realicen primero en el sentido isla central-isla periférica. Así, un grancanario tiene la posibilidad de llegar a Puerto del Rosario antes de las 8.30 horas, mientras que el majorero no llegará a la capital grancanaria hasta pasadas las 9.30 horas en el supuesto de que no existan los frecuentes atascos en los accesos a esta capital. El regreso vuelve a favorecer al grancanario, pues el majorero tiene que volver antes a su isla.

Al final, los residentes en las islas centrales tienen una disponibilidad de tiempo en las islas visitadas de algo más de dos horas, en relación con los residentes en las islas periféricas. En estas condiciones, la probabilidad de que éstos tengan que sufragarse todos los costes derivados de una pernoctación es muy alta, con lo que los costes globales del desplazamiento van a ascender notoriamente.

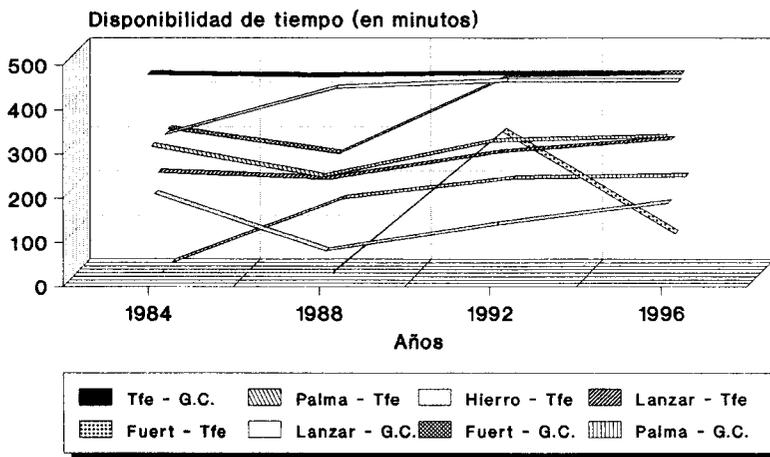
GRÁFICO 11
DISPONIBILIDAD DE HORARIO COMERCIAL EN LAS CAPITALES DE LAS ISLAS PERIFÉRICAS EN VIAJE AÉREO (1984-1996)*



* Sólo líneas con dos o más frecuencias

Fuente: *Horarios de compañías aéreas*. Elaboración propia.

GRÁFICO 12
DISPONIBILIDAD DE HORARIO COMERCIAL EN LAS CAPITALES
DE LAS ISLAS CENTRALES EN VIAJE AÉREO (1984-1996)*



* Sólo líneas con dos o más frecuencias

Fuente: *Horarios de compañías aéreas*. Elaboración propia.

En definitiva, partiendo de la base de que los residentes en las islas periféricas, como ya comentamos, cuentan con una renta inferior —sobre todo los de las periféricas occidentales—, no parece lógico que sean éstos los que precisamente tengan que hacerse cargo de un mayor coste global en sus desplazamientos que, por lo demás, se realizan con mayor asiduidad dado que en estas islas se carece de muchos servicios de los que disponen afortunadamente las islas centrales.

CONCLUSIONES

La accesibilidad de la gran masa de población al transporte aéreo interinsular canario tiene lugar entorno a comienzos de los años setenta, si bien el acceso a este transporte con la Península quizá se retrase unos años más debido a su mayor coste. En efecto, la etapa anterior a esta fecha, se corresponde con un período marcadamente elitista, por cuanto es principalmente la inaccesibilidad económica de la población en su conjunto la principal característica. A esto hay que añadirle las escasas frecuencias y oferta de plazas, unido quizá a una temeridad a este transporte, no exenta algunas veces de razón debido a la escasa longitud de pista de algunos aeropuertos y a su particular ubicación insular.

Desde entonces, tanto las infraestructuras (con la construcción o remodelación de pistas, terminales, ayudas a la navegación aérea, etc.), como la mejora de las características técnicas de los vehículos (las aeronaves), van a incidir en que ahora la utilización de este transporte se halle fundamentalmente condicionado por factores de índole económico, conectividad y funcionalidad, siendo el cambio de algunos de estos factores los que verdaderamente contribuyen a integrar o desintegrar el Archipiélago desde un punto de vista social y económico.

BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA

- ALEMÁN, G. (1993), *Vuelos históricos de Tenerife*, Ed. Aula de Cultura de Tenerife y C.C.P.C., Santa Cruz de Tenerife.
- ANTÓN BURGOS, F. J. y CÓRDOBA ORDÓÑEZ, J. (1994), «La liberalización del transporte aéreo en España», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 19, Madrid.
- CANO GARCÍA, G. (1980), *El transporte aéreo en España*, Ed. Ariel, Barna.
- FERNÁNDEZ FÚSTER, L. (1991), *Historia General del turismo de masas*, Ed. Alianza Universidad Textos, Madrid.
- GARCÍA GORDILLO, J. L. (1983), «Competencia y complementariedad del transporte aéreo y marítimo en Canarias», *III Jornadas de estudios económicos canarios*, Secretariado de Publicaciones, colecc. Viera y Clavijo, nº IV, Madrid.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1983), *El transporte interinsular canario*, Consejería de Turismo y Transportes, Las Palmas de Gran Canaria.
- (1985), *El transporte interinsular canario «transporte aéreo»*, Consejería de Turismo y Transportes, Las Palmas de Gran Canaria.
- (1995), «El subsistema especial de transportes de Canarias. Caracterización. Marco competencial y desarrollo reglamentario del R.E.F. en esta materia», *Avance del Plan Regional de Transportes (marítimo y aéreo)*, Consejería de Turismo y Transportes, Las Palmas de Gran Canaria (documento inédito).
- GONZÁLEZ-BETES, A. (1980), «Aeropuerto de Gando. Cincuentenario de su histórica creación», in *Revista de Aeronáutica* (abril), Madrid.
- (1980), «Cincuentenario del primer vuelo comercial a Canarias», in *Revista de Aeronáutica* (mayo), Madrid.
- GUTIÉRREZ PADILLA, A. (1990), *La aviación en Canarias*, Ed. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria y MACAN, Las Palmas de Gran Canaria.
- HACHE, J. D. (1988), *Estudio de los transportes de las islas periféricas de la CEE*, Ed. Centro Europeo de Desarrollo Regional, Estrasburgo.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (1994), *Transporte aéreo, integración territorial y desarrollo socioeconómico en Canarias*, Ed. C.O.C.I.N. de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife.
- (1995), «Oferta y funcionalidad reciente de los servicios del transporte exterior regular de viajeros de carácter doméstico en la isla de Fuerteventura», *VII Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*, 21 pp. mecanografiadas (en prensa).
- ISTAC (1995), *Estimación de la renta insular y municipal, Canarias 1991*, Las Palmas de Gran Canaria.

- MURILLO FORT, C. y otros (1992), *Coste de la insularidad en Canarias*, Ed. Consejería de Economía y Hacienda, Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- PULIDO MAÑES, T. y UTRILLA, L. (1984), «El transporte», in *Geografía de Canarias*, tomo 3, Ed. Editorial Interinsular Canaria, Santa Cruz de Tenerife.
- RAMÍREZ MUÑOZ, M. (1995), *Para las aves de paso [nacimiento de la aviación en Canarias: el aeropuerto de Gando y el Cabildo Insular de Gran Canaria]*, Ed. Edirca, Las Palmas de Gran Canaria.
- VV. AA. (1991), «El transporte en Canarias», número monográfico de la *Revista Dinámica*, nº 12, Las Palmas de Gran Canaria.
- VV. AA. (1992), *La torre de Gando, 1740. Museo aeronáutico, 1982*, Ed. MACAN, Las Palmas de Gran Canaria.
- VV. AA. (1993), *Jornadas sobre el transporte en Canarias*, Ed. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife, La Laguna.
- VV. AA. (1996), *Los aeropuertos españoles. Su historia, 1911 - 1996*, 2 tomos, Ed. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Madrid.