

MEMORIA DEL TRABAJO FIN DE GRADO

LA CONECTIVIDAD AÉREA EN ESPACIOS INSULARES COMO ESTRATEGIA DE DESARROLLO: LOS CASOS DE CANARIAS Y GUINEA ECUATORIAL

(AERIAL CONECTIVITY IN ISLAND AS A DEVELOPMENT STRATEGY: THE CASES OF THE CANARY ISLAND AND EQUATORIAL GUINEA)

Autor: D. EVARI DJONY, Ismael

Tutor: D. HERNÁNDEZ HERNANDEZ, Jesús Francisco

Grado en ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS

FACULTAD DE ECONOMÍA, EMPRESA Y TURISMO

Curso Académico 2016 / 2017

San Cristóbal de La Laguna a 08 de septiembre de 2017

RESUMEN

El presente trabajo tiene como objetivo estudiar las principales características de los sistemas aéreos de Canarias y Guinea Ecuatorial, más concretamente de su región insular, y el impacto que tienen los mismos en el desarrollo de estos territorios, así como hallar las posibles similitudes y diferencias entre ambos sistemas aeroportuarios. Uno de los puntos de unión que dan pie a este estudio es la condición de insularidad que tienen ambos territorios. Por tanto, es de interés analizar cómo esa insularidad que las asemeja condiciona las estrategias de desarrollo de ambas regiones. Para ello, la metodología utilizada consiste en analizar la conectividad global de los dos territorios y más concretamente estudiar cada aeropuerto para conocer la funcionalidad que desempeñan. Así, se utiliza las fuentes de información lógicas en estos casos, que no son otras que los institutos de estadísticas y las agencias aeroportuarias.

Palabras clave: Conectividad (interna y externa), Insularidad, Sistema Aéreo.

ABSTRACT

The objective of this work is to study the main characteristics of the air systems of the Canary Islands and Equatorial Guinea, more specifically of their island region, and the impact they have on the development of these territories, as well as to find possible similarities and differences between both airport systems. One of the points of union that give rise to this study is the condition of insularity that both territories have. Therefore, it is of interest to analyze how that insularity that resembles them conditions the development strategies of both regions. To do this, the methodology used will consist of analyzing the global connectivity of the two territories and, more specifically, studying each airport to know the functionality that they play. Thus, the logical sources of information are used in these cases, which are not other than statistical institutes and airport agencies.

Key words: Connectivity (internal and external), Insularity, Air System.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

0. Justificación, hipótesis y objetivos generales	4
0.1 Justificación. Conectividad externa, ordenación del territorio y desarrollo.....	4
0.2 Hipótesis.....	4
0.3 Objetivos generales	5
1. Introducción. La insularidad como condicionante de las estrategias de desarrollo	5
1.1 Tamaño e insularidad.....	6
1.2 Accesibilidad e insularidad	7
2 El Sistema Aeroportuario de Canarias	8
2.1 Funcionalidad de los aeropuertos de Canarias	9
2.1.1 Función Social.....	9
2.1.2 Función de Desarrollo Económico.....	10
2.2 Aeropuertos de Canarias.....	10
2.2.1 Aeropuerto de Gran Canaria.....	12
2.2.2 Aeropuerto de Tenerife Sur.....	12
2.2.3 Aeropuerto de Lanzarote.....	13
2.2.4 Aeropuerto de Fuerteventura.....	14
2.2.5 Aeropuerto de Tenerife Norte.....	15
2.2.6 Aeropuerto de La Palma.....	16
2.2.7 Aeropuerto de El Hierro.....	17
2.2.8 Aeropuerto de La Gomera.....	18
3 El Sistema Aeroportuario de Guinea Ecuatorial	19
3.1 Funcionalidad de los aeropuertos de Guinea Ecuatorial.....	20
3.1.1 Función Social.....	20
3.1.2 Función de Desarrollo y Diversificación económica.....	21
3.2 Aeropuertos de Guinea Ecuatorial.....	21
3.2.1. Aeropuerto de Malabo.....	22
3.2.2. Aeropuerto de Bata.....	23
3.2.3. Aeropuerto de Annobón.....	24
3.2.4. Aeropuerto de Mongomo.....	25
3.2.5. Aeropuerto de Corisco.....	25
4 Similitudes y Diferencias entre el Sistema aéreo de Canarias y de Guinea Ecuatorial	25
5 Conclusiones	27
6 Bibliografía	29
7 Anexos	30

0. JUSTIFICACIÓN, HIPÓTESIS Y OBJETIVOS GENERALES.

0.1 Justificación

En un ámbito insular como el de Canarias y el de una parte importante de Guinea Ecuatorial, la conectividad (interna y externa) puede considerarse como uno de los principales problemas y condicionantes de su desarrollo. El presente trabajo se centra en la conectividad interna y externa, en concreto en la aeroportuaria, en cuanto fundamental tanto para la estructura y articulación territorial, así como para garantizar la accesibilidad de los ciudadanos y empresas. La relevante importancia del transporte aéreo en estas regiones se debe a dos razones principales: la condición de archipiélago y la de región ultraperiférica, lo que supone un coste adicional debido a la distancia. En el caso de Canarias, la condición de región ultraperiférica es el reconocimiento específico (en la legislación básica europea, en concreto, el art. 349 del TFUE) de que el aislamiento y la pequeña dimensión supone un condicionante estructural que limita las posibilidades de desarrollo. Al considerarse que el archipiélago, junto con otras regiones alejadas y de pequeña dimensión de la UE, tiene limitaciones estructurales, se han podido aplicar políticas específicas que tratan de mitigar estas limitaciones, en concreto con medidas de reducción del coste del transporte (programas POSEI y, dentro de él, principalmente el REA). Esta regla sería igualmente aplicable a la región insular de Guinea Ecuatorial, sin embargo, no hay una legislación real por parte de la Unión Africana, en adelante UA, y más específicamente de la CEMAC¹ que articule su condición de región separada del continente y haga políticas específicas que traten de favorecer su conexión con el resto del continente y su desarrollo.

Este proyecto se realiza con el objetivo de aproximar las Islas Canarias con la región insular de G.E. en la conectividad aérea y su influencia en el desarrollo de dos territorios con muchas similitudes y que por ende deberían gestionarse a nivel político-social-económico de manera similar, debido a su característica de lejanía de sus respectivos continentes legales.

En primer lugar, y a modo introductorio se hablará de la insularidad y de cómo condiciona las estrategias de desarrollo de este tipo de territorios, para luego exponer las características principales de los aeropuertos de Canarias y de los aeropuertos de Guinea Ecuatorial, así como la situación actual de todos y cada uno de éstos.

0.2 Hipótesis

- La conectividad en los ámbitos insulares, y específicamente la aeroportuaria, es uno de los principales condicionantes del desarrollo, y a su vez está decididamente condicionada por las estrategias de planificación de las Administraciones.
- Los territorios separados del continente basan su economía en el turismo y servicios terciarios, debido a los altos costes que supone el desarrollo de una economía basada en la industria.

¹CEMAC: Comunidad Económica y Monetaria de África Central, es una organización internacional creada para tomar las riendas de la Unión Aduanera y Económica de África Central.

0.3 Objetivos

- Explicar cuáles son las principales características del sistema aeroportuario de Canarias y Guinea Ecuatorial y su impacto en el desarrollo de éstos.
- Hallar posibles similitudes y diferencias entre los dos territorios estudiados.

1. INTRODUCCIÓN. LA INSULARIDAD COMO CONDICIONANTE DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO.

El Archipiélago Canario ha sido reconocido por el Panel sobre Cohesión Económica y Social de la Comisión Europea como uno de los territorios en los que el desarrollo económico tiene limitaciones debido a las desventajas estructurales y geográficas que presenta. En la misma situación se encuentra la región insular de Guinea Ecuatorial por sus características geográficas, aunque sin reconocimiento expreso. Bajo esta realidad, hemos de saber que la aplicación de estrategias en estos territorios insulares implica su adecuación a las características, elementos y procesos que constituyen el hecho geográfico de la insularidad, demandando un procedimiento y un método en la toma de decisiones de mayor complejidad, distintas y ajustadas al ámbito social en el que se van a aplicar.

Desde esta perspectiva, la insularidad se configura bajo un rasgo de identidad territorial que concede a los determinados ámbitos espaciales de características específicas que los hacen diferentes a los territorios continentales. De la misma manera, la acumulación de todos los elementos, características y procesos que conforman el hecho geográfico de la insularidad, se plantea como una cuestión determinante que incide sobre cualquier estrategia de sostenibilidad proyectada para tales ámbitos territoriales y que como premisa fundamental, deja claro que los espacios insulares han de actuar bajo modelos de organización y ordenación territorial relacionados estrechamente con su situación insular. En este sentido y como consecuencia de estas limitaciones, podemos determinar cómo la insularidad acarrea costos sustancialmente más altos en comparación con los territorios continentales.

Entendido esto, una de las primeras cuestiones a aclarar en este apartado es el propio concepto de insularidad. En una primera aproximación, hemos de entender el hecho insular como el conjunto de circunstancias procedentes, directa o indirectamente, de la condición geográfica tanto desde una perspectiva social como política y, en particular, económica. Estas consecuencias derivadas de la insularidad se contemplan tanto desde la problemática del aislamiento, la distancia respecto a los centros gravitacionales, la reducida dimensión de los espacios, la dispersión interna en el archipiélago como circunstancia que genera costes explícitos añadidos, como también de los posibles beneficios derivados del paisaje y del clima que generan fuentes de riqueza y actividad económica específica.

Por ello, según Murillo (1992), el cálculo del coste debido al “hecho insular” se puede explicar cómo el agregado de dos componentes. El primero de ellos es un componente conectado directamente al coste extra que supone la existencia del archipiélago, la distribución de la dimensión de cada isla y de la población en cada una de ellas y la distancia física a la que se

encuentran de los correspondientes centros neurálgicos de la actividad económica y social. El segundo de los componentes está relacionado con el que llamaremos “precio sombra” debido a los costes de oportunidad que supone la imposibilidad de elección de alternativas.

Una vez dado por sentado la existencia del coste de la insularidad, reflexionaremos acerca de cómo influye en el hecho insular y cuáles son los principales criterios y factores que la insularidad “impone” desde la perspectiva territorial, que condicionan la evolución y el desarrollo socioeconómico de estas regiones.

Basándonos en las consideraciones antes nombradas y resaltando de nuevo la naturaleza cambiante en el tiempo y en el espacio, así como su relación con el marco político-institucional del concepto de insularidad y de su coste, entendemos que sus implicaciones económicas constituyen el aspecto más relevante. Por ello analizaremos dos elementos que configuran categorías que nos ayudarán a comprender mejor su realidad y que nos muestran las características del entorno insular.

1.1. TAMAÑO E INSULARIDAD

El tamaño se ha relacionado a nivel de la superficie territorial con la probabilidad de la dotación de recursos y con la problemática de la localización. Al tamaño a nivel de población se le relaciona con el mercado laboral, con el potencial de demanda y con ciertas tendencias de los sucesos demográficos. Otro aspecto es que el tamaño mediante el poder de compra influye sobre las estrategias empresariales y ofertas públicas. Veamos algunos argumentos económicos que Murillo (1992), establece con respecto al tamaño:

- Cuanto mayor sea el mercado, mayor será el tamaño de las empresas, ya que hay más capacidad de absorción y expectativas de expansión.
- Mayores mercados comportan una especialización más diversificada, pero también mayores posibilidades de lograr economías de alcance o producción conjunta.
- En términos de división productiva, el tamaño y las economías de escala inciden en la entidad del sector de bienes no comerciados y en el grado de articulación de los mercados externos e internos.
- Las escasas economías de escala que normalmente promocionan este tipo de mercados, tiene influencias destacadas en las estructuras organizativas de las firmas, en la edad de las empresas y en su nivel de modernización, así como en las barreras de entrada y salida de las empresas en esos mercados.

En definitiva, lo más relevante en los mercados dominantes de las pequeñas regiones insulares es, sin lugar a dudas, la débil formación de economías de escala y la carencia de eslabones interindustriales, dada la escasa diversidad y los numerosos vacíos que tienen los intercambios entre empresas locales. Evidentemente, en las pequeñas economías insulares se refleja una situación ya conocida como es la ley de proporcionalidad inversa de las estructuras de los mercados, lo que quiere decir que a menor tamaño le corresponde mayor concentración empresarial. Este hecho explicaría la relativa abundancia de monopolios y oligopolios existentes a nivel de productos y actividades en estos mercados insulares.

La cercanía personal y la mayor seguridad que emprenden para la provisión regular estas empresas locales, son las principales partidas con que cuentan los productores locales para defenderse de la competencia externa. Otro de los factores que ayudan a la supervivencia de las empresas insulares es el de los costes de transporte y distribución que incorporan los bienes importados, lo que conocemos como la barrera natural de la insularidad.

Así pues, en el balance de los mercados insulares se resalta el abundante plano de restricciones que impone su pequeñez, con el limitado haber de ventajas para las empresas locales refugiadas en la propia lejanía de los proveedores externos y su alto coste para acceder al mercado insular.

1.2. ACCESIBILIDAD E INSULARIDAD

La accesibilidad en Canarias y la región insular de G.E. ha supuesto tener en cuenta la propia separación existente y la proximidad entre los diferentes puntos de sus diferentes entornos insulares. Este inconveniente espacial ha de salvarse necesariamente mediante un sistema de transporte y comunicaciones que ha supuesto un coste y un tiempo añadido en poder superar esta discontinuidad territorial actual.

Hay que aclarar que todos los indicadores de accesibilidad tienen como objetivo encontrar, bajo la expresión de Sherman (1983), << una medida de la separación de actividades o asentamientos humanos que se concretan mediante un sistema de transportes y comunicaciones >>. En el caso de las regiones insulares se habla de accesibilidad integral, como aquella que mide el grado de interconexión que cada lugar mantiene con los demás, aunque en el caso de Canarias, quizás sea más operativo distinguir la accesibilidad interior (la interinsular e interinsular), de la exterior, diferenciada esta última entre la existente con el resto de España y el resto del mundo. Sin embargo, la región insular presenta unas condiciones diferentes, donde hablaríamos de una conexión directa entre la isla más grande, Bioko, donde se encuentra la capital del país, y las de menor tamaño, no habiendo una conexión directa entre las otras dos islas más importantes de la región.

Murillo Fort (1992) afirma que la distancia tiene una dimensión física o geográfica, pero también económica y social, ya que en la accesibilidad esos otros planos guardan relación claramente con la infraestructura. La distancia física, cuando hablamos de las Islas Canarias y de la región insular de Guinea Ecuatorial, tiene implicaciones cualitativas que deben de ser consideradas, ya que no es lo mismo la distancia por tierra que por mar o aérea desde un punto de vista económico o temporal. Los costes del transporte, su frecuencia y regularidad, la estructura de los medios, su adecuación, la calidad de las infraestructuras fijas o móviles, las restricciones institucionales a la movilidad de personas o mercancías, la eficacia de las telecomunicaciones, son, sin lugar a dudas, variables que demuestran la complejidad del fenómeno insular en relación a la accesibilidad al marco insular. Esta menor accesibilidad que se presenta se traduce en un mayor aislamiento que afecta a las posiciones de la región en el círculo de espacios competitivos. Por el contrario, una mayor accesibilidad al Archipiélago, supondría una caída de las barreras de entrada de difusiones e innovaciones, y una reducción de los retrasos en materiales.

Por tanto, se deja claro que la problemática de la accesibilidad está estrechamente ligada con la cuestión del tamaño del mercado por medio de las economías de escala en el transporte. Esto es, cuando la economía insular trata de vencer su aislamiento mediante el establecimiento de una red de transportes y comunicaciones que la “aproximen” al exterior, se hace frente con el hándicap de que la estrechez del mercado local impide la aparición de economías de escala significativas en la provisión de dicha oferta. Esto se debe principalmente a que la demanda en volumen, frecuencias y densidades de tráfico, es insuficiente para permitir amortizar las muy costosas infraestructuras fijas necesarias. Y es este uno de los principales ejemplos más notables del considerable conjunto de costes necesarios que tienen las pequeñas economías insulares para producir bienes o poder prestar un servicio.

Así mismo, los archipiélagos y pequeñas islas que conforman un <hecho insular>, suelen caracterizarse por poseer una gran fragilidad ambiental y territorial, lo que establece una limitación de relevancia tanto en la disponibilidad efectiva de los recursos como en las repercusiones en las escalas local y regional de las actividades económicas y las consecuencias negativas que en el corto y medio plazo pueden tener para el propio desarrollo. En el caso de Canarias con especial importancia en las actividades turísticas que representan un consumo importante en el territorio, lo que hace que por parte de la Comisión, el Parlamento Europeo y Direcciones como las de Política Regional, consideran el <ultraperiferismo> y no descartan las ayudas y programas específicos para vertebrar mejor el territorio insular con el continente comunitario, aplicando políticas de planificación territorial y ambiental que resulten de gran importancia estratégica para el Archipiélago Canario.

2. EL SISTEMA AEROPORTUARIO DE CANARIAS

Canarias es un archipiélago situado en el Océano Atlántico que conforma una comunidad autónoma de España. Es además una de las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea y está compuesta por siete islas principales, las cuales conforman el que se puede llamar Sistema Aeroportuario de Canarias.

En la actualidad, el sistema aeroportuario de Canarias tiene ocho aeropuertos, que mantienen claras diferencias entre sí, derivadas de su funcionalidad en la conectividad externa de pasajeros.

En general, se pueden hacer tres grandes agrupaciones:

- a. Aeropuertos con conectividad mayoritariamente local y nacional
- b. Aeropuertos con conectividad mayoritariamente internacional
- c. Aeropuertos mixtos

Al primer tipo pertenecerían los aeropuertos de: El Hierro, La Palma, La Gomera y Tenerife Norte. Al segundo tipo pertenecerían los aeropuertos de: Tenerife Sur, Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote. Por último, en la clasificación de mixtos entrarían todos los aeropuertos del Archipiélago con la excepción de los aeropuertos de El Hierro y La Gomera cuyo tránsito es únicamente nacional-local.

Esta clasificación es el resultado de la conectividad externa de los pasajeros, es decir, los principales destinos de los vuelos.

Además de la clasificación anterior, que depende de la conectividad de los aeropuertos, es importante analizar también la nacionalidad de los pasajeros, de tal manera que como resultado obtendremos a grandes rasgos la incidencia de los pasajeros españoles con respecto a los del resto de nacionalidades, principalmente europeos, en los aeropuertos del archipiélago. Para esta clasificación, tenemos dos principales agrupaciones:

- a) Pasajeros nacionales:
 - El Hierro: Aproximadamente el 90% anual.
 - Tenerife Norte: Aproximadamente el 85% anual.
 - La Gomera: Aproximadamente el 80% anual.
 - La Palma: Aproximadamente el 70% anual.
- b) Pasajeros Internacionales:
 - Tenerife Sur: Aproximadamente el 90% anual.
 - Fuerteventura: Aproximadamente el 75% anual.
 - Lanzarote: Aproximadamente el 75% anual.
 - Gran Canaria: Aproximadamente el 60% anual.

El resultado de estas dos clasificaciones muestra que la conectividad externa de los aeropuertos de las Islas Canarias, es directamente proporcional al origen o nacionalidad de los pasajeros, hecho que además incide directamente en los resultados turísticos, donde las islas con mayor tráfico internacional tienen mejores cifras turísticas.

Sin embargo, para entender el denominado Sistema Aeroportuario actual de Canarias, es necesario hacer una clasificación que depende de las diferentes funcionalidades que tienen los aeropuertos del archipiélago y que por tanto lo caracterizan.

2.1. Funcionalidad de los aeropuertos de Canarias

Los aeropuertos de Canarias no sólo realizan una función de catalizadores del desarrollo de la economía de Canarias gracias al turismo, que fundamenta una actividad lucrativa, sino que además tienen una labor social fundamental contribuyendo a atender las necesidades de desplazamiento de la población por razones diferentes al turismo, como laborales, educativas o sanitarias. Esto significa que una parte importante de los usuarios de los aeropuertos canarios son residentes, que utilizan forzosamente el servicio aéreo para desplazarse hacia las otras islas o hacia otros destinos nacionales.

Por tanto, se puede decir que el Sistema Aeroportuario de Canarias tiene, actualmente, dos funciones principales:

2.1.1. Función social de cohesión territorial del Archipiélago y de integración con el resto del territorio español

La situación geográfica y territorial del conjunto de islas hace que los aeropuertos de las islas sean, junto con los puertos, la única vía de comunicación posible para los desplazamientos de los pasajeros desde cada una de ellas hasta el resto del Archipiélago. La duración de los trayectos por barco, resulta determinante a la hora de elegir el avión como principal medio de transporte entre las islas, en especial para las conexiones que implican una mayor distancia.

Esta condición hace que los aeropuertos canarios sean de paso obligado para aquellos que necesitan desplazarse de una isla a otra de forma rápida por razones educativas, laborales, sanitarias, etc.

Si se tiene en cuenta únicamente la entrada de pasajeros a nivel interinsular, los datos reflejan un total de 2.970.05 pasajeros que entraron de isla a isla, sin tener en cuenta las salidas de pasajeros. Esto refleja el uso habitual de los residentes canarios del medio aéreo para ir hacia las diferentes islas. Sin embargo, este dato representa únicamente el 7.34% del total de pasajeros que en 2016 circularon por los aeropuertos de las Islas Canarias.

Tabla 1.

ENTRADA DE PASAJEROS INTERINSULAR EN TRÁFICO REGULAR							
2016	LANZAROTE	FUERTEVENTURA	GRAN CANARIA	TENERIFE	LA GOMERA	LA PALMA	EL HIERRO
	406.628	327.284	929.889	901.286	18.731	309.116	77.091

Fuente. ISTAC. Elaboración propia.

A nivel de conexión con el resto del territorio español, como en el caso interinsular, existen dos vías de conexión entre las Islas Canarias y el resto del territorio español. Sin embargo, la vía marítima resulta poco práctica debido a la larga distancia que separa el archipiélago del territorio peninsular español, que supera los 1000 kilómetros. Esto hace que, otra vez, los aeropuertos sean esenciales en los desplazamientos de los residentes canarios hacia el resto del territorio español, ante la ausencia de otras alternativas que faciliten el acceso a las islas de manera rápida y además con una frecuencia que permita el tránsito continuo.

2.1.2. Función de desarrollo económico

Los aeropuertos son la vía de entrada de los millones de turistas que eligen Canarias para sus vacaciones, condicionado por la lejanía y la insularidad que hacen que el archipiélago sea inaccesible por otros medios (coche, tren, barco...). Además, como muestran las estadísticas económicas, el turismo representa el principal motor de la economía canaria con una incidencia en el PIB en 2016 del 31.9% y un 37.6% del total de empleo en las islas, según el Informe Impactur Canarias 2015 realizado por el Gobierno de Canarias y Exceltur. Esto se debe en parte gracias a la accesibilidad que permiten los aeropuertos de las islas, y su buena conectividad, lo que se materializa o se prueba con el número de turistas que anualmente viajan a Canarias. En este sentido, y a nivel nacional, según los últimos datos registrados por el Ministerio de Fomento correspondientes al año 2016, Canarias es la tercera comunidad autónoma con mayor tráfico de pasajeros sólo por detrás de la comunidad de Madrid y Cataluña, con un total de 40.456.650 que supone un 17,57% del total nacional y una variación positiva de 12,8% con respecto a 2015.

2.2. Aeropuertos de Canarias

El archipiélago canario consta con un total de 8 aeropuertos repartidos en cada una de las 7 islas más importantes que lo forman. La excepción la encontramos en Tenerife, que es la única isla en la región que cuenta con dos aeropuertos.

Como ya se mencionó antes, el conjunto de aeropuertos de Canarias o el que podemos llamar como Sistema Aéreo de Canarias es uno de los más importantes a nivel nacional, por el volumen de pasajeros anuales que mueve, sólo por detrás de Madrid y Barcelona, lo que le confiere una solidez importante.

Al igual que todos los aeropuertos de España, los de Canarias están gestionados por la red AENA².

Dentro de este sistema aéreo, la isla con más peso es la de Tenerife, ya que cuenta con dos aeropuertos, uno en la zona norte y otro en la zona sur, que año tras año atienden a millones de pasajeros. Sin embargo, si nos centramos únicamente en la importancia individual de cada aeropuerto, encontramos que la más importante en cuanto a movimiento de pasajeros es el aeropuerto de Gran Canaria con unas cifras que superan al resto, como veremos después. Seguida de ella están, por orden de importancia el de Tenerife Sur en segunda posición, Lanzarote en tercera, Fuerteventura en cuarta, Tenerife Norte en quinta, La Palma en sexta posición, El Hierro en séptima, y por último en movimiento de pasajeros está el aeropuerto de La Gomera.

Todos y cada uno de estos cumplen la doble función social y económica en su isla, y contribuyen al desarrollo de los territorios.

A lo largo de su historia, los aeropuertos de Canarias han ido adquiriendo mayor importancia, ya que, como veremos en los gráficos, el número de pasajeros en todos ellos ha tenido un crecimiento casi permanente en el tiempo, descontando los años de la crisis financiera sufridas desde el 2007 hasta el 2009 e incluso 2010 donde todos los aeropuertos de Canarias sufrieron un decremento bastante agudo, pero que se recuperó a partir del año 2011 donde otra vez volvieron a la senda de crecimiento.

Por otra parte, también hay que mencionar los cambios que se han producido en los aeropuertos de la región. Estos cambios se deben principalmente al aumento del número de pasajeros, lo que ha supuesto una o varias remodelaciones, con el fin de poder dar una respuesta favorable a tan creciente demanda. Esto, sin duda ha favorecido grandemente a una economía canaria dependiente del turismo, ya que, aunque antes hablábamos de una función social de los aeropuertos, la función que destaca es la económica con la llegada constante de turistas a tierras Canarias.

A continuación estudiaremos brevemente cada uno de estos aeropuertos, ordenándolos desde el más importante hasta el menos, en términos de movimiento de pasajeros:

²Aena, S.A. es una sociedad mercantil estatal española, que gestiona los aeropuertos y helipuertos de interés general en España. La sociedad opera 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España y participa a través de su filial «Aena Internacional», en la gestión de 15 aeropuertos en Europa y América, lo que le convierte en el primer operador aeroportuario del mundo por número de pasajeros.

Fue creada en 2010, a partir de la segregación de los activos aeroportuarios del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (conocido por sus siglas Aena), con el nombre de «Aena Aeropuertos», retomando el 4 de julio de 2014, su denominación histórica de «Aena».

2.2.1. Aeropuerto de Gran Canaria

El aeropuerto de Gran Canaria es considerado uno de los aeropuertos más seguros de España debido a sus buenas condiciones meteorológicas, con tráfico durante las 24 horas del día.

A nivel comparativo, las últimas estadísticas la colocan en la posición 6 del total de 46 aeropuertos de la red AENA, con un tráfico de pasajeros que ha oscilado en los últimos 26 años entre los 6.281.858 y 12.008.683 anuales.

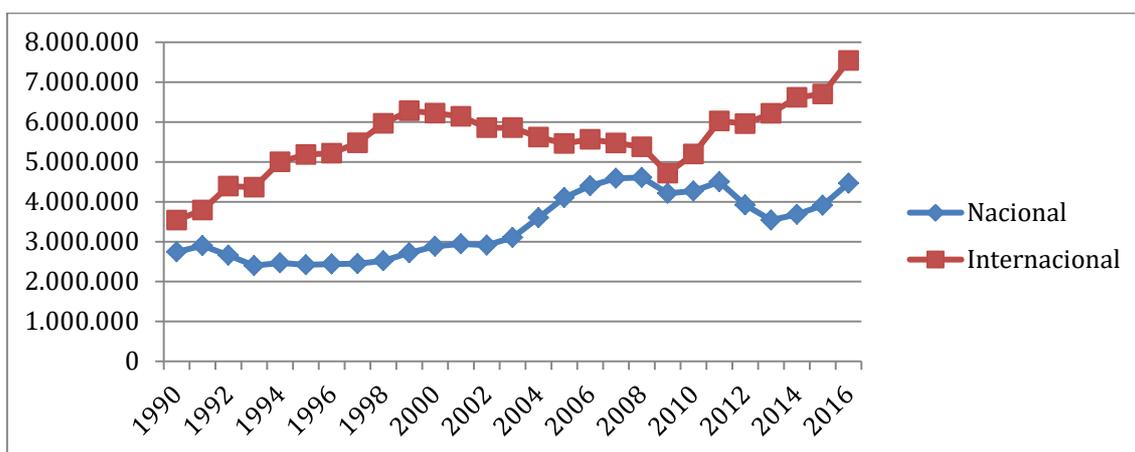
El aeropuerto de Gran Canaria es el más transitado a nivel insular donde ocupa la primera posición con un peso del 29.89% de todo el tráfico de pasajeros registrados en las Islas Canarias en el último año.

Este aeropuerto, de primera categoría, tiene una capacidad de 20 millones de pasajeros y está situado en la costa este de la isla que le da nombre y es la puerta de entrada de millones de turistas que anualmente visitan la isla. Se encuentra ubicado a 25 kilómetros de distancia de uno de los principales núcleos turísticos de Canarias –la zona sur de la Isla de Gran Canaria– y a 18 kilómetros de la capital de la isla y de la provincia de Las Palmas.

A nivel económico, el aeropuerto sirve de entrada de millones de turistas y así lo reflejan sus estadísticas. La evolución del tráfico de pasajeros en este aeropuerto tiene ciertas peculiaridades, a pesar de que destaca, como se observa en el gráfico, por el mayor número de pasajeros de origen extranjero, aunque es cierto que es el aeropuerto con menos diferencias entre el volumen de pasajeros nacionales y extranjeros.

En los últimos 26 años ha experimentado un crecimiento importante y que como decíamos antes, le hace el más transitado a nivel insular.

Gráfico 1. Evolución de pasajeros del aeropuerto de Gran Canaria (1990-2016)



Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia

2.2.2. Aeropuerto de Tenerife Sur

La necesidad de disponer de un aeropuerto en una zona con mejores condiciones meteorológicas en la isla de Tenerife, hace que a finales de los años sesenta las autoridades insulares comenzaran a valorar la construcción de un nuevo emplazamiento. Finalmente el lugar elegido es el sur de la isla en los municipios de Granadilla y San Miguel de Abona. Así a

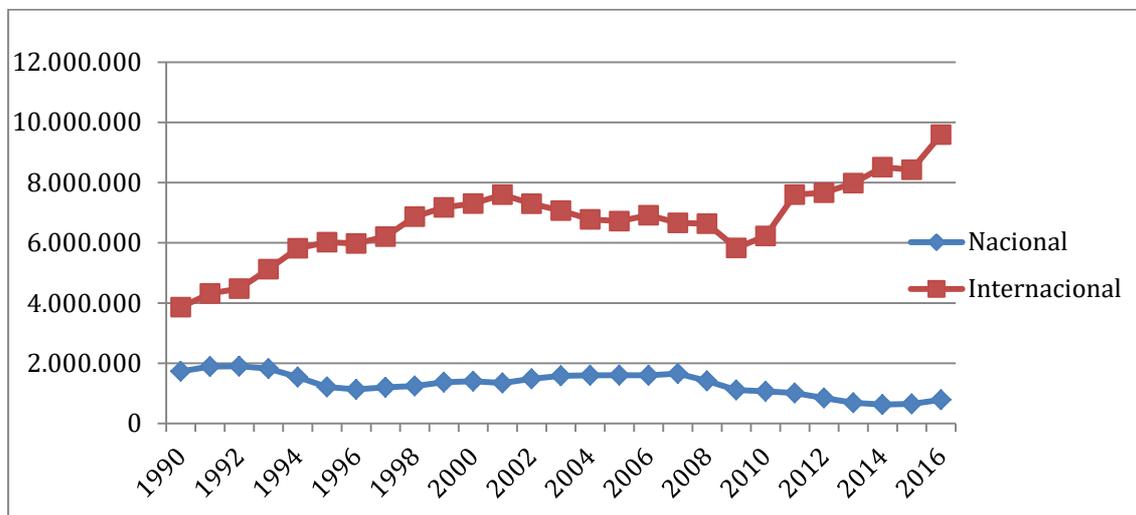
principios de los 70 se hacen todos los trámites necesarios para su construcción. Las obras se acelerarían en el año 1977 debido al accidente en el aeropuerto de Tenerife (actualmente conocido como aeropuerto de Tenerife Norte o Los Rodeos) y las consecuencias que a nivel de tráfico de pasajeros produjo. Así el 23 de octubre de 1978 quedó abierto el tráfico aéreo civil nacional e internacional, considerándose como aeropuerto de primera categoría y se le denominó Aeropuerto Reina Sofía.

El aeropuerto está situado al sur de la isla, en pleno corazón de la zona turística donde mantiene operaciones las 24 horas del día y operan más de 150 compañías con más de un centenar de conexiones con una capacidad de 12 millones de pasajeros.

Este aeropuerto, de primera categoría, es sin duda uno de los más importantes a nivel nacional y local. Los datos de 2016 le sitúan en la posición 7 de 46 a nivel nacional. A nivel insular ocupa la posición 2 de 8 con un peso en el total anual de pasajeros del 25,88%, una cuarta parte. El número total de pasajeros en los últimos 26 años va de los 5.593.312 a los 10.472.404.

Sus estadísticas de tráfico reflejan lo que venimos diciendo, con un crecimiento permanente. Éste sirve de entrada de la mayor parte de turistas que llegan a Tenerife, en mayor medida que el otro aeropuerto situado al norte de la isla. Su tráfico es fundamentalmente internacional, y supone hasta 8 veces el tráfico nacional. Así lo reflejan los datos que se recogen en el siguiente gráfico.

Gráfico 2. Evolución de pasajeros del aeropuerto de Tenerife Sur (1990-2016)



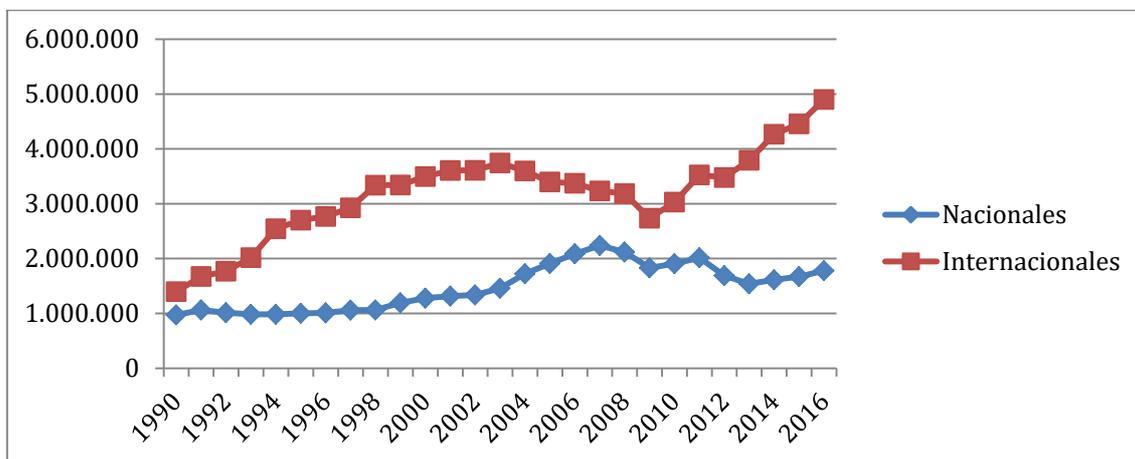
Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia

2.2.3. Aeropuerto de Lanzarote

Este aeropuerto que ostenta la primera categoría es sin duda uno de los aeropuertos con más tráfico de pasajeros a nivel nacional, donde ocupa la posición 9 de 46, siendo así uno de los 3 aeropuertos del archipiélago que han formado parte del top 10 de aeropuertos más transitados en España durante el año 2016. En los últimos 26 años, su tráfico ha oscilado entre 1.118.546 y 5.665.827 de pasajeros tanto nacionales como internacionales. A nivel local, ocupa la posición 3 dentro de los 8 aeropuertos del archipiélago.

El tráfico de pasajeros internacionales es superior al nacional, como suele ser normal en casi todas las islas Canarias. La evolución del tráfico es claramente alcista. A nivel internacional, Reino Unido y Alemania representan más del 60 por ciento del tráfico, mientras que el nacional se concentra en Gran Canaria, Madrid- Barajas y Tenerife Norte.

Gráfico 3. Evolución de pasajeros del aeropuerto de Lanzarote (1990-2016)



Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia

A pesar de la clara diferencia entre la cantidad de pasajeros internacionales y los nacionales, hay que mencionar que durante los años 2007 a 2011 dicha diferencia se reduce significativamente, coincidiendo con un descenso internacional y los mejores registros nacionales de la historia alcanzando en 2007 su mayor cifra de pasajeros nacionales. Después de dicho período, las diferencias se han vuelto a producir.

2.2.4. Aeropuerto de Fuerteventura

Este aeropuerto es el que más veces ha cambiado su emplazamiento desde que se empezara la construcción. El primer cambio fue debido a su lejanía con respecto al Puerto Rosario, que era hasta ese momento el punto de referencia de la isla y la única vía de entrada a la misma. Los otros 3 cambios de ubicación que tuvo el aeropuerto fueron debidos al continuo crecimiento de la demanda de pasajeros y la necesidad de mejorar las infraestructuras del aeropuerto a fin de cubrir toda la demanda. Además, la orografía de la isla permitió dichos traslados.

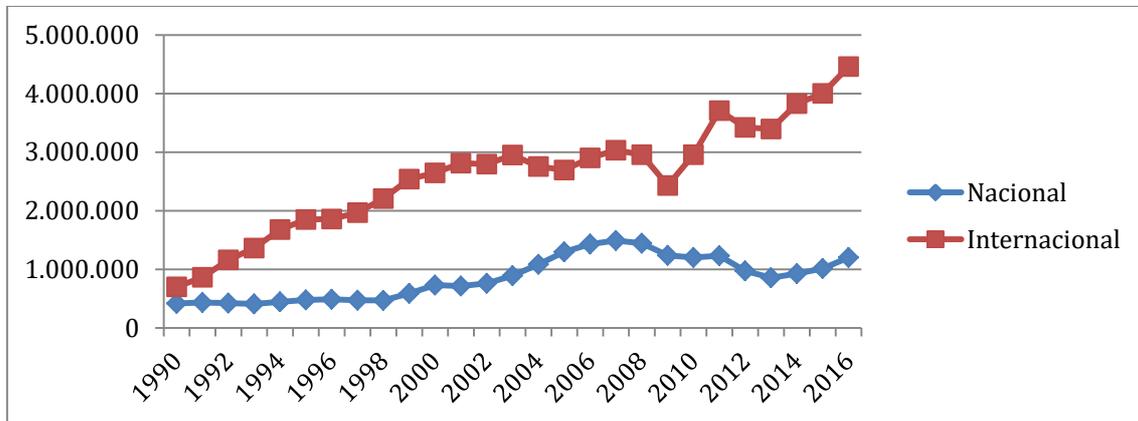
La capacidad de este aeropuerto de primera categoría es de 8.2 millones de pasajeros y, además el continuo crecimiento del número de pasajeros anuales sitúan, según las estadísticas de 2016, al aeropuerto de Fuerteventura en la posición 11 dentro de los 46 gestionados por AENA, con un volumen de pasajeros que ha oscilado entre 1.118.546 y 5.665.827 en los últimos 26 años.

A nivel insular, el aeropuerto ocupa la posición 4 de los 8 de Canarias y en el último año ha supuesto un 14.03% del total de pasajeros que entraron por los aeropuertos del archipiélago. En el siguiente gráfico encontramos la evolución en los últimos 26 años.

El tráfico mayoritario es el internacional, concretamente a países de la Unión Europea. Alemania y Reino Unido representan más de la mitad de ese tráfico internacional. La evolución, como podemos ver en el siguiente gráfico, siempre ha sido ascendente. Por su parte, el tráfico de

pasajeros nacionales tiene una línea casi constante, aunque cabe destacar que en el año 2000 comienza una línea ascendente que le lleva a registrar el mayor número de pasajeros nacionales de su historia en 2007.

Gráfico 4. Evolución de pasajeros del aeropuerto de Fuerteventura (1990-2016)



Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia

Sin embargo, la línea actual lleva al optimismo. Este tráfico nacional se concentra en cuatro destinos: Dos en el Archipiélago (Tenerife Norte Y Gran Canaria) y dos en la península (Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat).

2.2.5. Aeropuerto de Tenerife Norte

El que en su momento fue el único aeropuerto de la isla de Tenerife, actualmente conocido como Aeropuerto de Tenerife Norte o Los Rodeos, es la principal entrada de pasajeros nacionales en la isla y la segunda puerta de entrada más importante de todos los turistas que todos los años entran a la isla de Tenerife.

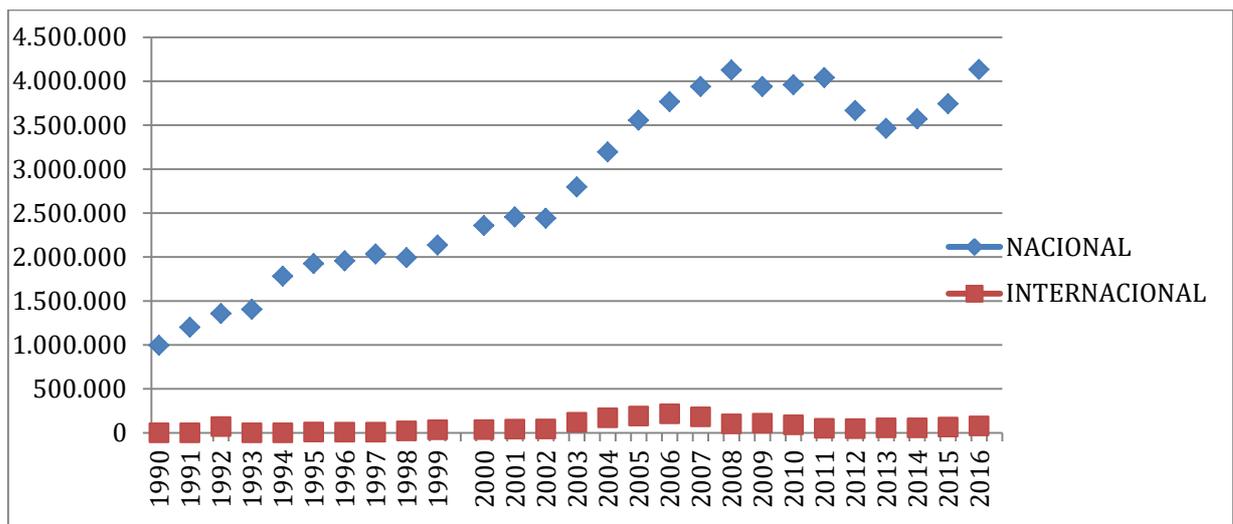
El 27 de marzo de 1977 tuvo lugar un accidente en el aeropuerto de Tenerife, el cual constituyó el mayor accidente aéreo de la historia de la aviación. Por ello, se aceleran las obras del segundo aeropuerto de la isla, que se estaba construyendo en el sur. Tras la apertura un año después del Aeropuerto de Tenerife Sur, el Aeropuerto de Tenerife se convirtió en el Aeropuerto de Tenerife Norte. El accidente y la posterior apertura del aeropuerto del sur tuvo un gran impacto en Los Rodeos que en 1978 perdió la categoría de aeropuerto internacional, y por tanto todos los vuelos internacionales, y vio reducida severamente el número de vuelos nacionales.

Como ha sucedido en prácticamente todos los aeropuertos de Canarias, la creciente demanda de vuelos obligó a la ampliación y remodelación del Aeropuerto de Tenerife Norte. Así el aeropuerto consiguió resurgir gracias a los vuelos interinsulares, especialmente con La Palma y Gran Canaria. En 2003 tras inaugurar una nueva terminal, se recuperan las conexiones internacionales, y vuelve a ser calificado como aeropuerto de primera categoría. Dos años más tarde, y con el fin de regularizar la creciente demanda de las conexiones locales con las otras islas se abre un nuevo módulo en la terminal exclusivamente para los vuelos interinsulares.

Actualmente el Aeropuerto de Tenerife Norte, que también es considerado de primera categoría, con una capacidad de 6,5 millones de pasajeros, es uno de los más importantes a nivel nacional en cuanto a tráfico de pasajeros, ocupando el puesto 14 dentro de los 46 aeropuertos de la red AENA. A nivel insular ocupa el puesto 5 de 8 suponiendo el 10.42% de pasajeros en 2016. El aeropuerto ha experimentado una evolución en el tráfico de pasajeros que va de 995.067 a los 4.134.076 en los últimos 26 años. En el siguiente gráfico tenemos los datos completos de los últimos 26 años.

El Aeropuerto de Tenerife Norte presenta un tráfico inminentemente nacional y a nivel internacional es el segundo, dentro de los aeropuertos del archipiélago que operan a nivel internacional, con menor tráfico por delante únicamente del aeropuerto de La Palma. Esto se debe en gran parte a la existencia de otro aeropuerto en la misma isla, el cual es la entrada principal de los vuelos y pasajeros extranjeros. A pesar de esto, la evolución del tráfico de pasajeros ha tenido una tendencia alcista en los últimos 26 años, tanto a nivel de pasajeros nacionales como internacionales.

Gráfico 5. Evolución de pasajeros del aeropuerto de Tenerife Norte (1990-2016)



Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia

Como muestra el gráfico, el tráfico es fundamentalmente nacional y, dentro de éste, alrededor del 40 por ciento de los vuelos son conexiones con el resto de las islas del archipiélago: Gran Canaria, La Palma, Lanzarote, Fuerteventura, El Hierro y La Gomera., siendo uno de los principales aeropuertos de referencia para las conexiones interinsulares. También enlaza mediante tráfico regular doméstico con otros aeropuertos del resto de España. El destino más importante es Madrid con más de un millón de pasajeros, seguido de Barcelona, Sevilla y Bilbao. El principal destino internacional es Reino Unido.

2.2.6. Aeropuerto de La Palma

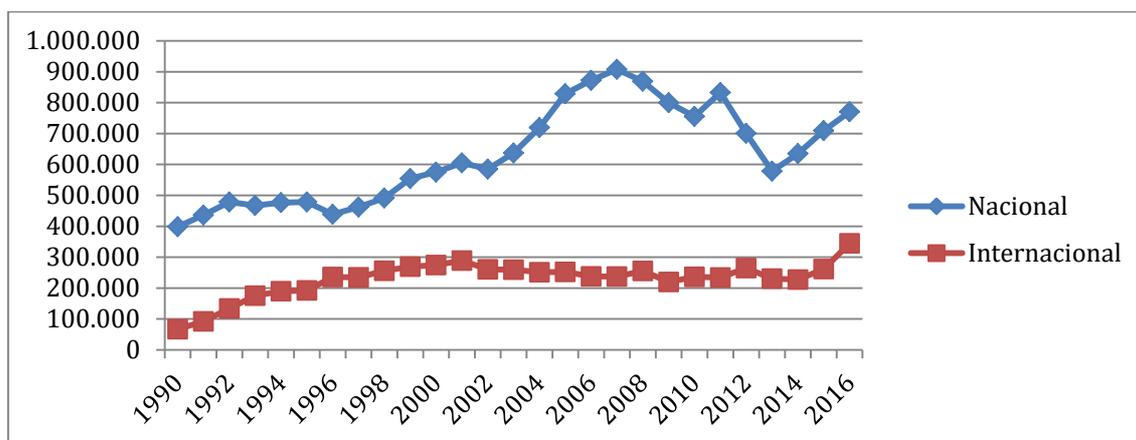
La especial orografía insular, con montañas que superan los 2300 metros dificulta la disponibilidad de terrenos llanos cercanos a los núcleos de habitantes más importantes. Se selecciona para el aeropuerto una pequeña meseta situada a 350 metro sobre el nivel del mar y

a tan solo 8 kilómetros de la capital, Santa Cruz de La Palma. Durante los años siguientes, las lluvias o los vientos cruzados provocados por la cercanía de las montañas que ocasionan cambios en los vientos y el estancamiento de nieblas, obligan a suspender las operaciones en más de un quince por ciento de las veces. Todas estas circunstancias y la imposibilidad física de mejorar el aeropuerto de Buenavista llevan a las autoridades aeronáuticas a buscar un nuevo emplazamiento. Finalmente se seleccionan unos terrenos paralelos a las costas en el municipio de Mazo y tras las obras se abre al tráfico el 15 de abril de 1970.

El aeropuerto, de segunda categoría, con una capacidad de 2.5 millones de pasajero ocupa la posición 19 dentro los 46 aeropuertos gestionados por AENA con unas cifras de tráfico de pasajeros que ha pasado de 465.186 a 1.115.500 en los últimos 26 años. El aeropuerto de La Palma es el 6 dentro de los 8 de las Islas Canarias, donde tiene un peso del 2.75% del total de tráfico de pasajeros en las islas en 2016.

A nivel estadístico, el aeropuerto de La Palma, como el de Tenerife Norte es uno de los aeropuertos del Archipiélago donde el tráfico de pasajeros nacionales supera al de pasajeros internacionales, como muestra el siguiente gráfico.

Gráfico 6. Evolución de pasajeros del aeropuerto de La Palma (1990-2016)



Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia

El tráfico nacional está concentrado en Tenerife Norte, Gran Canaria y Madrid-Barajas, y el internacional en Alemania, Holanda y Reino Unido.

2.2.7. Aeropuerto de El Hierro

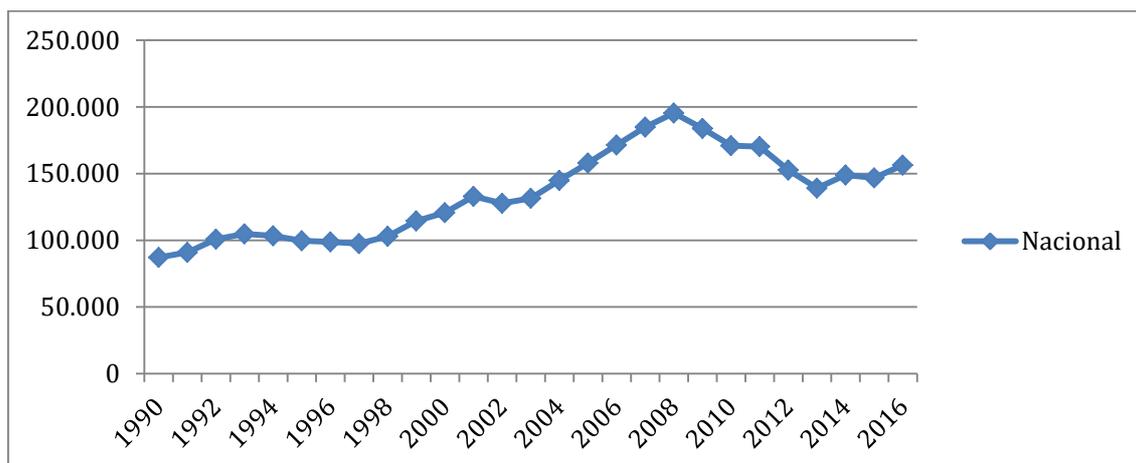
La histórica marginalidad de El Hierro dentro del sistema territorial del Archipiélago canario se extiende también a la vertiente de la conectividad aérea. La decisión de construcción del aeropuerto de El Hierro puede considerarse como una decisión estratégica: la mejora de las comunicaciones, para la integración regional, y la acción en orden a la inserción dentro de los mercados turísticos. En términos comparativos y según el número de pasajeros registrados en el último año, el Aeropuerto de El Hierro ocupa la posición 32 dentro de los 46 aeropuertos de la red AENA, con un volumen de pasajeros que ha oscilado entre 465.186 y los 1.115.500 en la series estadística de los últimos 26 años; además el incremento del último año, 2016, fue de un

6,6% con respecto a 2015. A nivel local, el aeropuerto ocupa la séptima posición dentro de los 8 aeropuertos del archipiélago, lo que representa el 0.38% del total de pasajeros registrados en el año 2016. Pese a su posición, cabe mencionar que en el 2007 éste fue el que mayor crecimiento registró de Canarias, con un aumento del 7,8% respecto al año 2006.

Desde su inauguración, el Aeropuerto de El Hierro, ha cambiado la vida en la isla, mejorando las comunicaciones con el resto del archipiélago y abriéndola a un nuevo tipo de turismo. En la actualidad, el aeropuerto de El Hierro tiene una capacidad de 350.000 pasajeros y es considerado de tercera categoría.

Los aeropuertos de Tenerife Norte y Las Palmas constituyen los únicos destinos de todo el tráfico aéreo de la isla de El Hierro, lo que hace su tráfico nacional-local. Sin embargo, el hecho de que su tráfico sea local, no significa que todos sus pasajeros tengan como origen inicial esas dos islas, ya que sirven de puente para los miles de pasajeros con origen en el extranjero y que quieren llegar a la isla. Estadísticamente, y según los datos de 2016, el 90% de pasajeros que llegaron por vía aérea a la isla eran de nacionalidad española y sólo un 10% eran extranjeros. Dentro de los pasajeros nacionales, sobresalen ligeramente los residentes de la propia isla.

Gráfico 7. Evolución de pasajeros del aeropuerto de El Hierro (1990-2016)



Fuente: ISTAC. Elaboración propia

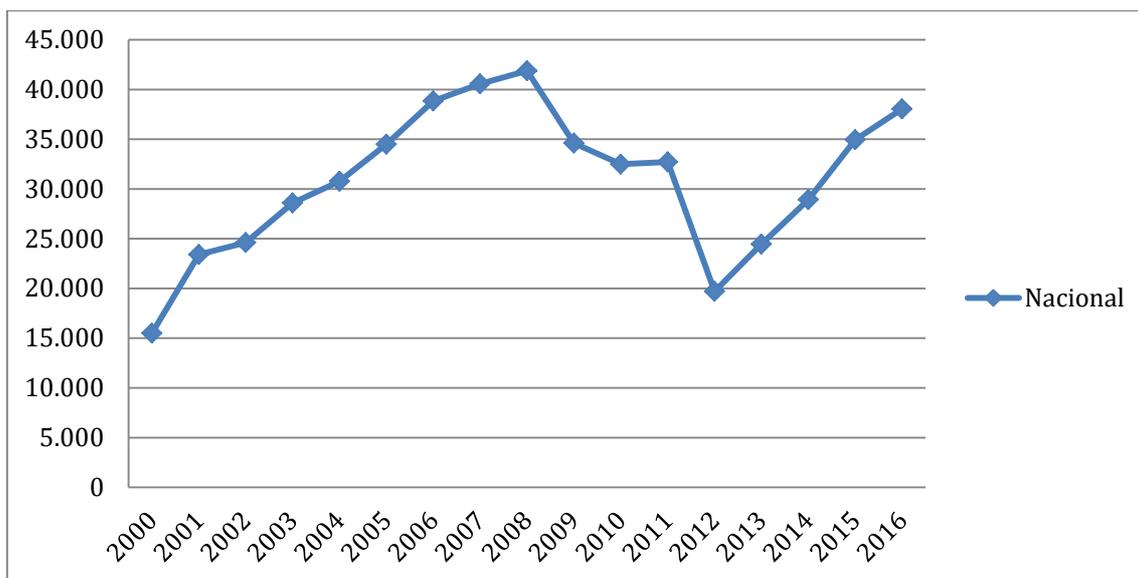
2.2.8. Aeropuerto de La Gomera

En 1975 se inician los estudios de viabilidad para la construcción de un aeropuerto en la isla, que sirva de comunicación con el resto de islas y facilite la movilidad de sus residentes. Sin embargo, como consecuencia de la apertura del aeropuerto de Tenerife Sur y la implantación de una línea de barcos rápidos, se retrasa el proyecto. Sin embargo, no es hasta 1999 cuando se inaugura el aeropuerto, lo que le convierte en el aeropuerto más joven y moderno del Archipiélago Canario.

A nivel comparativo, dentro de los 46 aeropuertos de la red AENA, el aeropuerto de La Gomera ocupa según las últimas estadísticas (2016) la posición 34 con un tráfico que ha oscilado desde 2000 hasta 2016 entre 15.503 y 38.042. A nivel local, ocupa la última posición dentro de los 8 aeropuertos de las islas con un peso del 0.09% del total de pasajeros registrados en todos los aeropuertos del archipiélago.

Éste, es junto al de El Hierro, uno de los aeropuertos del archipiélago con un tráfico local, pero a diferencia del aeropuerto de El Hierro, el de La Gomera sólo tiene un destino que es hacia el aeropuerto de Tenerife Norte. Por tanto, toda su estadística está vinculada a esa conexión, por la que transitan todos los pasajeros que llegan a la isla tanto en conexiones interinsulares, como de puente para aquellos pasajeros que vienen de otras ciudades del ámbito nacional e internacional, convirtiéndose así el aeropuerto de Tenerife Norte, en paso obligatorio, tanto para ir a La Gomera o para ir de regreso a su origen. El aeropuerto es considerado de tercera categoría.

Gráfico 8. Evolución de pasajeros del aeropuerto de La Gomera (2000-2016)



Fuente: ISTAC. Elaboración propia

3. EL SISTEMA AEROPORTUARIO DE GUINEA ECUATORIAL

La República de Guinea Ecuatorial es la única ex colonia africana de España y el único país en el que se habla oficialmente español. Está ubicada en el Golfo de Guinea y es uno de los principales países productores de petróleo de África. La producción petrolera en el transcurso de las dos últimas décadas ha transformado el país convirtiéndolo en un enclave geográfico que alberga el 4.3% de las reservas mundiales de crudo, lo que ha permitido a la economía ecuatoguineana a partir de sus crecientes exportaciones de hidrocarburo, hacer alarde de un rápido crecimiento sostenido desde 1991. Con sus 28 051 km² de superficie es uno de los países más pequeños del continente africano, compuesto por un territorio continental y cinco islas que conforman la Región Insular: isla de Bioko (2.017km²), Annobón (17km²), Corisco (15km²) y dos islas de menos importancia y casi despobladas, Elobey Grande (2,27km²) y Elobey Chico (0,19km²).

A diferencia de lo que ocurre con el que hemos denominado Sistema Aéreo de Canarias, compuesto únicamente por los aeropuertos de las islas del archipiélago y bien diferenciadas e

independiente de la parte continental de España; para entender el que denominamos como Sistema Aéreo de Guinea Ecuatorial hemos de agregar los aeropuertos de las islas que forman la parte insular con los aeropuertos que se encuentran en la parte continental del país. Esto se debe a que la capital del país (Malabo) está situada en una de las islas, en este caso la más importante de todas, y ello hace que sea necesario agregar las dos regiones, insular y continental, para tratar de entender el funcionamiento del sistema aeroportuario del país, principalmente porque a nivel nacional, la conexión más habitual es la que une los aeropuertos de Malabo y Bata, la segunda ciudad más importante del país y que se encuentra en la parte continental. Otra razón por la que agregar las dos regiones, es que el aeropuerto de Bata es paso obligado para la conexión del aeropuerto de Malabo con la Isla de Annobón y con la ciudad de Mongomo, lo cual le convierte en un aeropuerto muy importante para las conexiones locales. Por estas razones no podemos hablar de un sistema aéreo insular propiamente dicho, y tenemos que hablar de un sistema aéreo nacional, porque no existe una conectividad directa entre ninguno de los 3 aeropuertos situados en las islas más importantes del país.

Con el fin de unificar todos los territorios por vía aérea y así impulsar el desarrollo de las regiones mejorando el acceso entre ellas, Guinea Ecuatorial, que contaba únicamente con 2 aeropuertos (Malabo y Bata) hasta hace 10 años, ha construido, gracias a su riqueza petrolera, en los últimos años 3 aeropuertos más, 2 de ellos situados en las 2 islas más importantes después de Bioko. Se trata de los aeropuertos de Annobón y Corisco. El tercer aeropuerto que es el de más reciente construcción se encuentra en la parte continental en la ciudad de Mongomo.

En este sentido, el que antes hemos denominada como Sistema Aéreo de Guinea Ecuatorial, está compuesto por 5 aeropuertos, los cuales tienen unas diferencias de funcionalidad muy claras. A modo de clasificación, podríamos hacer 2 agrupaciones:

- a. Aeropuertos con conectividad mayoritariamente local y nacional
- b. Aeropuertos con conectividad mayoritariamente internacional
- c. Aeropuertos mixtos

Al primer grupo pertenecerían los aeropuertos de Bata, Annobón, Corisco y Mongomo, al segundo grupo pertenecería únicamente el aeropuerto de Malabo, y al grupo de aeropuertos con operaciones nacionales e internacionales estarían el de Malabo y el de Mongomo.

3.1. Funcionalidad de los aeropuertos de Guinea Ecuatorial

Se puede decir que el sistema aéreo de Guinea Ecuatorial consta de dos funciones principales, una es más clara y visible y la otra es todavía un simple intento. Así podemos clasificar estas funciones en dos:

3.1.1. Función social

Como ocurre en todos los países con alguna parte de su territorio formada por una o varias islas, el reto suele ser el de conseguir conectar todo el territorio nacional. En esta misma situación se encuentra Guinea Ecuatorial, compuesto por un territorio continental y otro insular que constituyen islas. A nivel aéreo y de conexión, únicamente existían dos aeropuertos (Malabo y Bata) y éstos permitían el movimiento de pasajeros entre las dos ciudades. Sin embargo, las

zonas isleñas estaban marginadas por su lejanía con respecto al continente, con la excepción de la isla de Bioko. En su intento por acercar esas zonas alejadas al resto del país, se decidió construir el aeropuerto en la isla de Annobón en primer lugar, y años más tarde el aeropuerto en la isla de Corisco.

Estas dos inversiones tienen como objeto principal el facilitar el acceso a esas zonas, de tal forma que rompan la barrera de la distancia y se acerquen más al resto de territorios. En este sentido, podemos decir que todos los aeropuertos de Guinea Ecuatorial tienen una función social de transporte de ciudadanos de una zona a otra por motivos de trabajo, estudio, familia, negocios, etc.

3.1.2. Función de Desarrollo y Diversificación de la economía

Con su programa de Desarrollo Económico y Social "Horizonte 2020", Guinea Ecuatorial trata de diversificar su economía y mejorar el nivel social de la población.

Cuando se decide construir los aeropuertos de las islas, uno de los objetivos es que sirvan para el desarrollo de las regiones isleñas a través de la llegada de turistas nacionales e internacionales, de tal manera que la economía del país, basada únicamente en el petróleo, pueda estar diversificada.

Sin embargo, a día de hoy todavía no hay resultados de este plan a nivel de desarrollo turístico, ya que las partidas destinadas al turismo siguen siendo bajas con respecto a otros sectores, como veremos más adelante, y los aeropuertos siguen sin cumplir la función económica por los que fueron construidos. Esto se debe en gran medida, al poco desarrollo de las islas que se pretenden sean pioneras del turismo en Guinea Ecuatorial. Un turismo que se pretende sea de tipo ecoturismo, turismo de negocios y turismo de lujo.

Por tanto, lejos de decir que los aeropuertos de Guinea Ecuatorial ya cumplen una función de desarrollo y diversificación económica, podemos decir que están en proceso de cumplir con esa función, ya que por lo menos está documentada. Ahora habrá que esperar al 2020 y ver si se dan esas previsiones o se quedan en simples pretensiones.

3.2. Aeropuertos de Guinea Ecuatorial

La configuración geográfica de Guinea Ecuatorial, dividida entre parte insular y parte continental, hacen particularmente relevantes las conexiones aéreas nacionales e internacionales. Hay aeropuertos internacionales en Bata (Asonga), y Malabo (Santa Isabel). También existe un aeropuerto nacional en San Antonio de Palé (Annobón) y dos aeropuertos inaugurados hace escaso tiempo como son el Aeropuerto de Mongomeyén (cerca de Mongomo) y el Aeropuerto de Corisco.

El despegue económico del país a raíz del comienzo de la actividad petrolera ha ido acompañado de un incremento de las conexiones aéreas entre Guinea Ecuatorial y diversos países occidentales, aunque, por el momento, el único aeropuerto que dispone de vuelos internacionales es el de Malabo. Los vuelos internacionales operan desde allí a España, Alemania, Francia, Casablanca, Camerún, Gabón, entre otros. También existen vuelos domésticos de Malabo a Bata, en el continente.

Todos los aeropuertos están gestionados por la red ASECNA³ del que forma parte Guinea Ecuatorial y otros países.

Para analizar los aeropuertos que forman parte del que hemos denominado como sistema aéreo de Guinea Ecuatorial, vamos a hacer una clasificación, con el fin de entender mejor la funcionalidad y el papel que desempeñan. En este sentido, clasificamos:

Aeropuertos Tradicionales:

3.2.1. Aeropuerto de Malabo

El aeropuerto de Malabo o Aeropuerto de Santa Isabel es una terminal aérea situada en Punta Europa, en la isla de Bioko. Su nombre se debe a la capital Malabo, antiguamente conocida como Santa Isabel, y se encuentra a 9 km al este de la ciudad. Éste, es el más importante de Guinea Ecuatorial y alberga el mayor tráfico aéreo tanto a nivel nacional, como internacional.

Antes de la irrupción de la economía basada en el petróleo, en los años 90 en Guinea Ecuatorial, este aeropuerto solo era una terminal prefabricada de metal, y mantenía solo un vuelo internacional y su usuario principal era el propio gobierno.

En la actualidad, cuenta con numerosos vuelos internacionales que le confieren tan gran relevancia en el país y acoge a compañías de primer nivel de todo el globo. Aunque es cierto que algunas veces queda en evidencia una necesaria ampliación del mismo, debido a la creciente demanda que está experimentando.

Como comentamos anteriormente, el aeropuerto de Malabo tiene una doble funcionalidad: por una parte conectando a Guinea Ecuatorial con el exterior y por otra parte sirviendo de conexión para llegar al resto de aeropuertos locales. Esto es importante a la hora de analizar a los pasajeros que utilizan todos los años dicho aeropuerto. En este sentido, éste es el aeropuerto por el que pasan más número de pasajeros internacionales, no necesariamente para quedarse en la ciudad, sino que, como hemos dicho, también para poder llegar a otros aeropuertos. A pesar de esto, el porcentaje de pasajeros nacionales supera al de pasajeros internacionales, debido a alto número de operaciones diarias realizadas a nivel nacional-local, donde principalmente viajan los propios ciudadanos autóctonos.

Al ser es más importante, es el único en el que se centran las pobres estadísticas que existen en relación al número de operaciones y pasajeros transitados. Así, según INEGE (instituto nacional de estadísticas de Guinea Ecuatorial) estos son los datos del período 2005-2015:

³La Agencia para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA) se fundó en Saint-Louis (Senegal) el 12 de diciembre de 1959. La Agencia es responsable del diseño, la ejecución y la gestión de los proyectos y servicios relacionados con la transmisión de mensajes técnicos y de tráfico, orientación de aeronaves, control de tráfico aéreo, información de vuelos, previsión y transmisión de información en el campo meteorológico, tanto para el tráfico en tránsito Ruta de aproximación y aterrizaje en aeródromos secundarios

Es una Institución pública de carácter internacional, reúne a 18 Estados miembros, entre ellos 15 Estados de África Occidental y Central, Madagascar, Comoras y Francia.

Tabla 2. Evolución de vuelos y viajeros en el aeropuerto de Malabo (2005-2015)

Años	Nº vuelos	Pasajeros -entrada	Pasajeros-salida
2005	15.464	166.561	157.931
2006	13.568	130.699	140.170
2007	15.019	184.450	184.782
2008	13.920	192.408	199.704
2009	14.107	189.625	194.708
2010	17.724	239.351	244.627
2011	19.917	295.559	297.723
2012	21.113	356.761	359.428
2013	24.546	386.826	409.369
2014	26.858	415.851	414.396
2015	20.546	405.117	412.364
Total	202.782	2.963.208	3.015.202

Fuente: INEGE. Elaboración propia

Los datos reflejados en la tabla son manifestación del escaso poder de desarrollo económico desde el punto de vista aéreo. Con operaciones que se producen en su gran mayoría por causas de trabajo y visita a las familias. Además, las cifras son fiel reflejo de la escasa población del país que supera ligeramente el millón de habitantes (1.222.442 habitantes correspondientes al censo de población de 2015 según INEGE)

3.2.2. Aeropuerto de Bata

El aeropuerto de Bata es el segundo más importante de Guinea Ecuatorial, inaugurado en noviembre del 2001. Este aeropuerto está ubicado a unos 7 km del casco urbano y es la segunda puerta de entrada y salida de pasajeros y mercancías en la ciudad, después del puerto.

Este aeropuerto tiene una importancia trascendental ya que, aunque no forme parte de la región insular, sirve de conexión transportando pasajeros provenientes de Malabo, a los aeropuertos de Annobón y Mongomo. Por este motivo, al inicio se decía que no podemos entender un sistema aéreo insular sin tener en cuenta este aeropuerto.

Es cierto que la mayor parte de los vuelos de este aeropuerto es de carácter nacional-local, sin embargo, podemos encontrar alguna operación no nacional, como es la conexión entre los aeropuertos de Bata y el de Douala (Camerún). Al igual que el de Malabo, el aeropuerto de Bata

presenta una actividad mayoritariamente nacional, lo que hace que la mayor parte de los pasajeros sean los propios residentes. La conexión más repetida de este aeropuerto es el que le conecta con el de Malabo, siendo así paso obligado tanto para los pasajeros nacionales que quieren ir al exterior como para los pasajeros extranjeros que quieren tomar un vuelo internacional.

Aeropuertos con fines de desarrollo e impulsión del turismo:

3.2.3. Aeropuerto de Annobón

La construcción del aeropuerto de Annobón es una respuesta a la marginalidad que ha sufrido la isla a lo largo de su historia. Con el fin de acercar la isla al resto de territorios nacionales y de impulsar así un desarrollo en la isla, los responsables de la gestión del país deciden financiar en su totalidad la construcción de un aeropuerto que sirva de conexión entre la alejada isla y el resto del país. Así pues, se puede decir que la construcción de este aeropuerto forma parte de un plan de desarrollo de Guinea Ecuatorial.

El aeropuerto de Annobón es un proyecto de infraestructura masiva y de última generación que pondrá fin al aislamiento que siempre ha caracterizado a la provincia insular. Antes de la construcción del nuevo aeropuerto, la isla sólo tenía una pista corta que causaba un riesgo significativo para la llegada de los aviones. En 2008 se produjo un accidente con varios muertos, lo que impulsó la ampliación y modernización del aeropuerto en obras que concluyeron en el año de 2012.

La única conexión de este aeropuerto es con el aeropuerto de Bata, con lo que su conexión sería Bata-Annobón y Annobón Bata. Sin embargo, hay que tener en cuenta que en realidad, el aeropuerto de Bata solo sirve de enlace para conectar los aeropuertos de Malabo y Annobón, al no haber una ruta directa entre estas islas.

Los pasajeros que entran y salen de la isla a través del aeropuerto, son principalmente los oriundos de Annobón, que viajan por motivos familiares, que por lo general suelen proceder de la isla de Bioko. Por tanto podemos afirmar que el tráfico es inminentemente nacional-local con pasajeros igualmente locales.

Si bien es cierto que la finalidad de la construcción del aeropuerto es de contribuir al desarrollo de la isla, hasta el momento el aeropuerto no cumple una función importante en la economía local, debido a que, como ya hemos mencionado, el motivo de viaje suele ser por temas familiares, que en ningún caso supone un aumento de riqueza para la isla. De todos modos, podemos encontrar algún curioso turista, que se hospeda en el único hotel localizado en la isla, aunque el motivo de viaje, en este caso sea propiamente laboral, ya que la isla no tiene una oferta turística que atraiga a propios y extraños.

Todo esto se ve reflejado en la gestión y uso del aeropuerto, que realiza dos viajes por semana. Por tanto, se podría decir que el aeropuerto de Annobón, lejos de cumplir una función de desarrollo económico, únicamente sirve como una manera más rápida de acceso para los anoboneses, ya que el puerto sólo opera una vez al mes.

3.2.4. Aeropuerto de Mongomo

Mongomo es la tercera ciudad más importante de Guinea Ecuatorial y se encuentra en la parte continental del país a unos 4 km de la ciudad, y su aeropuerto situado en Mongomeyen es el tercero en importancia dentro del sistema aéreo del país.

El aeropuerto opera fundamentalmente a nivel nacional, conectando con el aeropuerto de Bata, sin embargo, realiza varias operaciones exteriores con Camerún, Etiopía, Sudáfrica y otros países africanos. Siendo junto al de Malabo uno de los aeropuertos que realizan operaciones en el exterior del país.

La construcción de éste, responde al mismo plan de desarrollo del país, aunque en este caso, al no ser un territorio alejado del continente, no entra en la categoría de aeropuertos construidos para acercarlo al resto de territorios. Su construcción se debe a la necesidad de disponer de otro aeropuerto en la parte continental del país y que pueda tener conexiones con el exterior sin la necesidad de tener que ir hasta el aeropuerto de Malabo.

Los pasajeros son principalmente nacionales, aunque hay una cantidad importante de pasajeros residentes en otros países, sobre todo los de los países con los que conecta dicho aeropuerto.

3.2.5. Aeropuerto de Corisco

Inaugurado el 12 de octubre del 2011, aunque las obras continuaron ejecutándose al menos dos años más, el aeropuerto de Corisco se encuentra en la isla de Corisco.

La isla de Corisco, que tiene 16 kilómetros de extensión, es un paraje prácticamente desierto. Su población está compuesta por menos de 1000 nativos y unos cuantos soldados lugareños, que para salir y acceder a la misma deben hacerlo a través de un cayuco desde Cogo o desde Acalayon en una travesía que dura en torno a diez minutos.

Ahora, con la construcción de este aeropuerto internacional que pretende fomentar el turismo, los habitantes tendrán que acomodarse a una nueva situación: la implantación de un centro turístico de lujo, ya que hasta el momento en Guinea Ecuatorial no se ha desarrollado todavía una legislación de patrimonio para hacer frente a este tipo de casos.

Así, la isla de Corisco parece unirse a la estrategia de toda Guinea Ecuatorial para posicionarse como referente del sector turístico en tres ámbitos: ecoturismo, turismo de negocios y turismo de lujo, obviando que hasta el momento esta isla era de los pocos parajes naturales no explotados con fines económicos.

La construcción del aeropuerto, pone fin a las dificultades que había para acceder a la isla, de tal forma que cumple con una función social importante al facilitar el acceso a la isla.

4. SIMILITUDES Y DIFERENCIAS ENTRE EL SISTEMA AEROPORTUARIO DE CANARIAS Y DE GUINEA ECUATORIAL

Después de estudiar los sistemas aéreos de Canarias y Guinea Ecuatorial, veamos ahora las similitudes y diferencias en estos dos sistemas.

Canarias, al ser una región formada únicamente por islas, en concreto 7 más importantes, se asemeja en ese sentido a Guinea Ecuatorial, aunque es cierto que para estudiar el sistema aéreo de Guinea Ecuatorial, hemos tenido que mencionar y analizar territorios no insulares, debido a su relación directa con los aeropuertos de la región insular de Guinea Ecuatorial, mientras que en la conectividad aérea de Canarias no influya directamente ningún territorio continental, ya que como dijimos, tiene un sistema aeroportuario propio y que puede ser estudiado separado del conjunto del país (España).

En el apartado de similitudes podemos mencionar las siguientes:

- Los dos sistemas aéreos están compuestos por aeropuertos en un territorio insular compuesto por islas. Esto las une en el sentido de lo que antes definíamos como hecho insular, y la condición de regiones alejadas del continente, lo que da un papel más relevante si cabe a las conexiones aéreas que tratan de unir los territorios entre sí, y con el exterior.

Si bien es cierto que los dos territorios estudiados están compuesto por varias islas, lo que en un principio nos llevaría a pensar que no existen diferencias relevantes entre los dos, aunque el sistema aéreo de Guinea Ecuatorial cuenta también con parte continental, existen más diferencias de las que pudiéramos imaginar sin un estudio previo. Algunas de éstas son:

- El sistema aéreo de Canarias está formado únicamente por los aeropuertos de las islas sin embargo, el de Guinea Ecuatorial tiene al no ser íntegramente territorio insular, tiene conexiones con aeropuertos situados fuera de las islas.
- La gran diferencia de pasajeros entre los aeropuertos de Canarias y de Guinea Ecuatorial se debe en gran medida al tipo de uso y a la funcionalidad que tienen sus aeropuertos. Así, mientras que el Sistema aéreo canario tiene una doble funcionalidad, social y económica, en el sentido de que sirve tanto para que los habitantes de las islas puedan desplazarse entre ellas por motivos de trabajo, educativos y otros de carácter social, y al mismo tiempo sirve para dar entrada a los millones de pasajeros, que todos los años entran y salen de Canarias. Esto se debe a la importancia que tiene el turismo en Canarias, ya que la gran mayoría de esos pasajeros son turistas. Todo lo contrario al Sistema aéreo de Guinea Ecuatorial, que aunque en su mayoría han sido construidos con la finalidad de impulsar el turismo para atraer turistas y de esa manera favorecer el desarrollo de las regiones insulares, hasta ahora dichos aeropuerto no cumplen esa función económica y únicamente sirven para mejorar el acceso para los residentes de las islas y acercarlas al resto de país.
- Después del punto anterior, es necesario mencionar de manera separada una diferencia fundamental entre los dos sistemas aéreos. Y es que, si en Canarias gran parte del PIB depende de la actividad turística (33,7%) en Guinea Ecuatorial esa cifra es insignificante, lo que muestra la poca importancia que tiene el turismo sobre la economía del país, donde tampoco hay mucho esfuerzo presupuestario en conseguir mejores niveles de

turismo, ya que el presupuesto del año 2015, según datos del INEGE, sólo se dedicaron 10 millones de euros en Turismo y Hostelería.

- Otra diferencia entre los dos sistemas aéreos está en la gestión de las administraciones de los mismos. El sistema aéreo canario pertenece a España y por ende a la Unión Europea. En este sentido, existe una legislación que confiere a Canarias la condición de región ultra-periférica lo cual le proporciona, gracias a las políticas aplicadas, unas ventajas competitivas y un marco legal estructurado y competitivo. Como ejemplo podemos hablar de la Zona Especial Canaria (ZEC) que es un instrumento económico que se enmarca en el Régimen Económico y Fiscal (REF), cuya finalidad es la de promover el desarrollo económico y social del archipiélago a través de la diversificación de su estructura productiva. Todo esto confiere a Canarias y en este caso a su sistema aéreo, de unas condiciones que le permiten ser mucho más competitivo. Sin embargo, en términos comparativos, Guinea Ecuatorial, que pertenece a la Unión Africana no goza de una legislación aérea específica para sus regiones que podemos considerar lejanas al continente. Y a nivel nacional tampoco hay unas políticas concretas que tengan el fin de desarrollar los territorios insulares y hacer competitivos su sistema aéreo. Pese a esto, hay que mencionar que hay intenciones de desarrollar los territorios insulares, como podemos ver en el programa para el desarrollo de Guinea Ecuatorial, que se conoce como horizonte 2020, donde se pretende diversificar la economía nacional a través de sectores como el turismo, donde la actividad aérea debería tener un papel transcendental.

5. CONCLUSIONES

Al iniciar la investigación planteamos la primera hipótesis que afirmaba que la conectividad aérea es uno de los principales condicionantes del desarrollo de las regiones insulares. Tras la investigación realizada en cada uno de los dos casos de estudio podemos concluir que:

- En Canarias, como región insular, la conectividad aérea es parte fundamental en el desarrollo de su territorio, y así lo ha mostrado la investigación cuando hablamos de las constantes mejoras en los aeropuertos, lo cual da pie a que las islas puedan estar mejor conectadas entre sí mismas y con el exterior. A demás esto condiciona la estrategia de las administraciones ya que dedican gran parte de los recursos a mejorar las conexiones aéreas de las islas.
- Sin embargo, en el caso de Guinea Ecuatorial la hipótesis no se confirma, debido a que la conectividad aérea no tiene hasta ahora un impacto importante en el desarrollo del territorio debido a la falta de una conectividad interior que permita en el caso de su región insular, viajar directamente de una isla a la otra. A nivel exterior, mejora, sin embargo toda la carga está centrada en un solo aeropuerto (el de Malabo), lo cual debilita y limita su conectividad. Por otro lado, las administraciones responsables han diseñado estrategias, pero sin embargo, hasta el momento no está teniendo el resultado que se esperaba.

La segunda hipótesis que se plantea en este trabajo, afirma que los territorios separados del continente basan su economía en el turismo y servicios terciarios debido a los altos costes que supone la economía basada en la industria.

La investigación nos proporciona las siguientes conclusiones, en cuanto a los territorios estudiados:

- Otra vez la hipótesis se confirma en el caso de Canarias y así lo muestran los resultados obtenidos de la investigación. Donde como decíamos antes, el impacto del turismo en Canarias en el último año ha supuesto el 31,9% del PIB. Esta cifra muestra claramente la importancia y el peso que tiene el turismo en Canarias. Por tanto podemos afirmar que Canarias, como región separada del continente basa su economía en el turismo.
- En el caso de Guinea Ecuatorial, como vimos durante el trabajo es imposible separar la economía del país de la de su región insular apartada del continente. A pesar de esto, y siguiendo la hipótesis planteada, podemos afirmar que no se cumple en el caso de Guinea Ecuatorial, ni el de su región insular, ya que el turismo tiene una importancia realmente baja con un presupuesto de únicamente 10 millones de euros destinados al Turismo y Hostelería y con una economía que se concentra en el petróleo. Por tanto, podemos concluir que, contrariamente a lo que planteaba la hipótesis, este territorio en concreto, aun siendo insular, no basa su economía en el turismo.

La confirmación de las hipótesis en Canarias y su rechazo en Guinea Ecuatorial hacen que lleguemos a la conclusión de que a pesar de que son los dos territorios parecidos en condiciones geográficas, al constituir un conjunto de islas en el caso de Canarias y otro conjunto de islas más una parte continental en el caso de Guinea Ecuatorial, son muy dispares entre sí y están lo suficientemente alejadas debido a las diferencias de gestión de las organizaciones territoriales de las que dependen o forman parte, es decir, de la Unión Europea por parte de las Islas Canarias y de la Unión Africana, o más concretamente de la CEMAC, por parte de Guinea Ecuatorial y su región insular.

Mientras que Canarias es una región gestionada a nivel aéreo de manera independiente y se puede entender un sistema aéreo propio y que además tiene un impacto en su desarrollo y goza de una legislación y unas políticas que favorecen su condición de insular, Guinea Ecuatorial tiene los deberes por hacer, o mejor dicho por cumplir, ya que hasta ahora sólo hay grandes proyectos de desarrollo como el mencionado "Horizonte 2020" pero que sin embargo no están teniendo el impacto que debieran a nivel de conectividad porque como ya hemos dicho varias veces, apenas hay una conexión insular entre las islas y tiene paso obligado en el aeropuerto de Bata situado en la zona continental.

Por último, hay que mencionar las fuentes de información del trabajo. Mientras que en el caso de Canarias existen unas instituciones de estadística que ofrecen datos aéreo accesible para el público en general, en el caso de Guinea Ecuatorial, el instituto suyo, el INEGE, no ofrece información al público sobre datos aéreos, lo cual dificulta cualquier investigación sobre este tema, y con las limitaciones que eso supone a nivel comparativo.

Por otra parte, quiero dejar abierta una ventana para próximas investigaciones, sobre todo en el caso de Guinea Ecuatorial, para ver si en el futuro se cumplen los programas de desarrollo planteados y volver a hacer la comparación con el sistema aéreo de Canarias, y lo más importante, si las fuentes oficiales de información como el instituto de estadísticas facilitan al público los datos aéreos por aeropuerto que este trabajo ha echado en falta.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Murillo Fort, C. (1992). El coste de la insularidad en Canarias. Gobierno de Canarias. Consejería de economía y hacienda. Dirección general de planificación, presupuesto y gasto público.
- Guerra Viera, Dayana. Análisis Conexiones Canarias-Guinea Ecuatorial, *Proexa* (2013).
- Tenerife.es. (2016). *Cabildo de Tenerife*. Recuperado de: <http://www.tenerife.es/planes>
- *Gobiernodecanarias.org*. *Informe Impactur Canarias* (2015). Recuperado de: <http://www.gobiernodecanarias.org>
- Aena.es *Estadísticas del tráfico aéreo*. Recuperado de: <http://estadisticas.aena.es>
- Fomento.gob.es. *Informes del transporte aéreo en España* (2016). Recuperado de: <http://www.fomento.gob.es>
- *Gobiernodecanarias.org*. *Recopilación de estadísticas del tráfico aéreo*. Recuperado de: http://www.gobiernodecanarias.org/istac/temas_estadisticos/sectorservicios/transporte/aereo/
- INEGE.gq. *Publicación oficial de los resultados de las cuentas nacionales*(2015) Recuperado de: <http://www.inege.gq/#45-economia>
- INEGE.gq. *Guinea Ecuatorial en Cifras* (2016). Recuperado de: <http://www.inege.gq>
- *Periodismodeviajes.org*. *La isla de Corisco, un importante yacimiento arqueológico en Guinea Ecuatorial* (2012). Recuperado de: <https://www.periodismodeviajes.org>
- Academic.com. Mongomo
- *Wikipedia.org*. *Aeropuertos de Malabo, Bata, Mongomo, Annobón, Mongomo y Corisco*. Recuperado de: <https://www.wikipedia.org/>

7. ANEXOS

- Imagen del aeropuerto de Tenerife Norte



Fuente. Google Imagen

- Imagen del aeropuerto de Tenerife Sur



Fuente. Google Imagen

- Imagen del aeropuerto de Gran Canaria



- Imagen del aeropuerto de Fuerteventura



Fuente. Google Imagen

- Imagen del aeropuerto de Lanzarote



Fuente. Google Imagen

- Imagen del aeropuerto de La Palma



Fuente. Google Imagen

- Imagen del aeropuerto de El Hierro



Fuente. Google Imagen

- Imagen del aeropuerto de La Gomera



Fuente. Google Imagen

- Imagen del aeropuerto de Malabo



Fuente. Google Imagen

- Imagen del aeropuerto de Bata



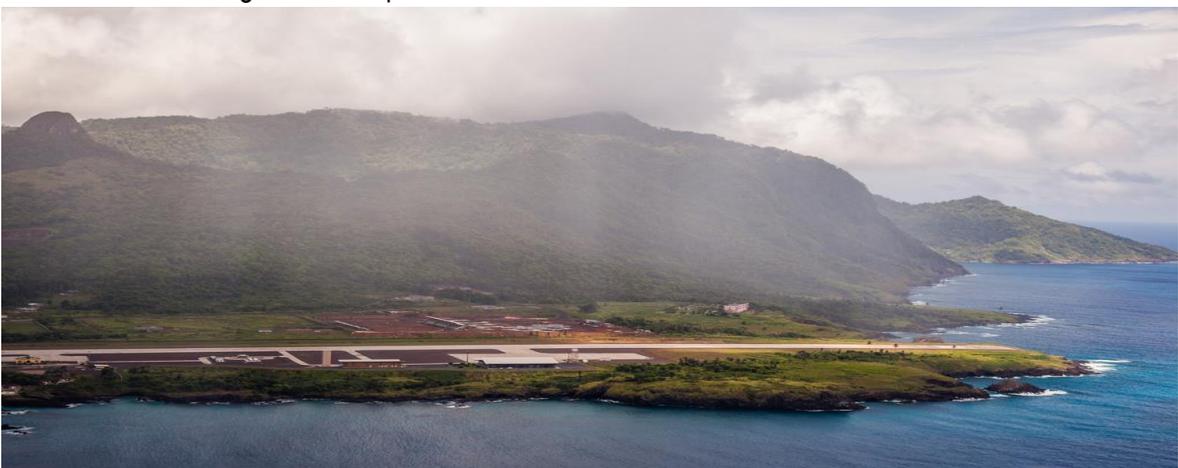
Fuente. Google Imagen

- Imagen del aeropuerto de Mongomo



Fuente. Google Imagen

- Imagen del aeropuerto de Annobón



Fuente. Google Imagen

- Imagen del aeropuerto de Corisco

