

ANALISIS DEL AEROPUERTO DE ALMERIA (1968-1978) APROXIMACION DESDE LA GEOGRAFIA DE LOS TRANSPORTES.

por JOSE JAIME CAPEL MOLINA *

SUMMARY: Our present scope of investigation covers up the analysis of the air traffic structure of Almeria Airport ever since its opening in 1968. Though we are considering here a traffic mainly made up of passenger flights, and to a lesser extend of commercial flights, the goods transported by these -constituted by perishable products- have a high international quotation (horticultural produce, fruit, and breaking through a rising number of both European and African markets. This can be, and in fact is, a good opening for the marketing abroad of the production of the increasing number of cultivated areas of greenhouses in Almeria.

RESUME: Notre travail de recherche essaye d'analyser la structure du trafic aérien de l'aéroport d'Almeria depuis son inauguration en 1968. Un trafic qui représente une prépondérance du mouvement de passagers et deuxièmement de marchandises, cependant celles-ci il s'agit de produits périssables -ont une cotation internationale élevée (produits horticoles, fruits, et surtout fleurs), en montrant un rapide développement et en gagnant chaque fois plus de marchés autant européens comme africains. Ceci peut être et l'est d'ailleurs une sortie valable à l'extérieur des, chaque fois plus nombreuses, surfaces de serre cultivées à Almeria.

"Las necesidades del transporte aéreo crecen más de prisa que los mercados urbanos, hasta tal punto que un aeropuerto animado se revela como un factor decisivo en el desarrollo de la ciudad y el territorio con el que linda"

Jean LABASSE

En relación muy directa con la geografía de los transportes nos hemos puesto a reflexionar en un tema de especial interés para Almería y su provincia; y de particular relieve reviste al incidir positivamente sobre el turismo infraexplotado de sus espléndidas costas y playas. Que si bien hoy día tales recursos naturales constituyen un incentivo para el viajero septentrional europeo y español, podría en un futuro próximo convertirse en complejos turísticos de primerísimo orden nacional a modo de Marbella, Torremolinos, Benidorm, Laredo, y en la actualidad cuando se escriben estas líneas -noviembre/1979- sólo existen tres complejos turísticos que potencialmente podrían competir con zonas tradicionalmente turísticas europeas como "Cortina d'Ampezo", "Monaco", o incluso americanas como "Acapulco", "Rio de Janeiro" o "Mar del Plata", por la belleza y originalidad de su ubicación, medio ambiente y características climáticas que satisfacen las exigencias del turismo internacional.

Cuando se habla de Almería y de su expansión turística incluso urbana, habría que ponerla en relación -entre otros hechos- con un fenómeno característico de nuestro siglo y que ha revolucionado los transportes, en función del acortamiento de las distancias y del nuevo concepto de economía de tiempo: la aviación.

Hay un hecho definitivo, la ubicación en la provincia y puesta en funcionamiento en febrero de 1968 del Aeropuerto Internacional de Almería. Según consta en el "Proyecto de campo de vuelos. Aeropuerto de Almería (1)", fundamentalmente tres han sido los argumentos básicos y muy interaccionados entre ellos, los que han guiado al Estado Español para incluir el aeropuerto de Almería en el Plan de Desarrollo Económico.

Por un lado, se vió la necesidad ineludible de elevar el nivel de vida de la provincia de Almería y que poseyendo ésta un enorme y inexplorado atractivo turístico, inducía, por tanto, a que se pusieran los me-

*3 - Departamento de Geografía, Universidad de Granada, Colegio Universitario de Almería.

(1). MINISTERIO DEL AIRE. DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Madrid, junio, 1965

dios más eficaces para que el fenómeno turístico se implantara en las costas almerienses. De otro lado, Almería tradicionalmente infracomunicada con el resto de la Península, instaba, por tanto, a dotarla de unos medios de comunicación más idóneos, en función de que esa masa turística europea afluyera con más comodidad y sobre todo con rapidez. Y finalmente, constatado que la creación de una infraestructura de una red viaria mínima y el puerto debidamente acondicionado, era muy costosa; urgía la creación inmediata de un aeropuerto que supliera en parte los medios de comunicación tan pésimos de la provincia.

No cabe duda que la realización del transporte aéreo “implica acondicionamientos importantes del suelo: las infraestructuras de la circulación aérea; pero por grandes que sean y por especializada que sea la técnica, que éstos requieren, estos acondicionamientos exigen un desplazamiento de materiales y trabajos menores que el establecimiento de medios de transportes terrestre. Si es necesario, los aviones de carga pueden facilitar una capacidad de transporte superior a la de una vía terrestre” (2) o marítima; ya que la rapidez de la circulación aérea interviene frecuentemente como correctivo del coste real del transporte calculado de forma absoluta. El primer gran triunfo del transporte aéreo sobre los tradicionales medios de transporte, es evidentemente la velocidad: el tiempo ganado es ya una fuente de beneficios. Así “el avión tiende a excluir al barco del transporte de personas, disputándole también con éxito el transporte de mercancías” (3).

La selección del lugar del aeropuerto al este de la ciudad y del delta del río Andarax, a sólo 9 kms. de centro del núcleo urbano, es ante todo una decisión política desde Madrid, que ha dado lugar a que la región almeriense tenga unos servicios mínimos de vuelos regulares con los centros vitales de la Nación, que ha inducido desde un primer momento a revalorizar la columna vertebral de la subdesarrollada economía de la misma. Al simplificarse las distancias, el hombre, se trate de una persona de negocios, comerciante, turista y de un largo etcétera, ha visto así cumplido un deseo vital a lo largo de la historia de la Humanidad, al acortar el tiempo. Piensese que si todavía en octubre de 1979, por ferrocarril, el tren de pasajeros que hace el trayecto “Almería-Barcelona” (El catalán) invierte 21 horas y el tren expreso que une Almería a la capitalidad de España, 13 horas; en cambio idénticos trayectos se acortan a 50 y 45 minutos, respectivamente, al utilizar el transporte aéreo como medio.

Igualmente adquiere un especial relieve, al constituir una salida válida con un esplendido futuro, para ciertos productos hortícolas intratempranos de gran valor económico en el mercado internacional “pepinos, tomates, habichuelas verdes, calabacín, pimientos, berengenas, sandías” e igualmente, para productos de flores -claveles, rosas, crisantemos y gladiolos- que no sólo han conquistado los mercados tradicionales europeos, que con anterioridad utilizaban la carretera o el ferrocarril como medio de transporte, sino incluso en el caso de los productos hortícolas se ha extendido a países ecuatoriales del Africa negra (Liberia, Nigeria, Costa de Marfil, etc.) a partir de 1976; mercado éste último en continuo auge aunque con fuertes variaciones estacionales. El avión asume, de esta forma, el transporte de productos fácilmente perecederos a distancias muy largas y en recorridos que tan sólo este medio de transporte puede realizar sin transbordos.

Mientras que Almería estuvo durante tantos años mal comunicada con el resto de España, ha continuado alejada del ritmo de crecimiento necesario para vitalizar su precaria economía; ésta depresión económica ya crónica ha estado y está hasta cierto punto, íntimamente ligado a su aislamiento geográfico. El desarrollo económico en el marco de sus posibilidades y recursos potenciales, en cualquiera de sus vertientes y muy particularmente en el turístico, exigía y exige un planteamiento racionalizado que dé lugar a la modificación de su infraestructura de transportes y comunicaciones. Hay un hecho manifiesto y es que el retraso de la puesta en servicio del aeropuerto ha motivado extorsiones considerables a la Economía Nacional, ya que si se hubiera realizado con anterioridad, cuando se llevó a cabo por el Ministerio del Aire, a petición del Ayuntamiento de la ciudad en 1948, un anteproyecto de la creación de un aerodromo; Almería y su área habría estado en vanguardia en cuanto a exportación de hortalizas intra-

(2). GEORGE, P.: Geografía Económica. Ariel, Barcelona, 1970, p.422.

(3). LABASSE, J.: L'Aéroport et la géographie volontaire des villes. — Annales de Géographie, N° 455, 1971, p. 279.

tempranas y frutas, por las fechas en que estas se recolectan y por la calidad de las mismas. Todo ello suscitaba en todos los mercados de la Península y Europa Occidental, se les estuviera en alta estima.

Sin embargo de la mayor parte de esta riqueza agrícola no se obtuvo el rendimiento económico de la misma, por falta de un transporte adecuado que pudieran introducir en los mercados del extranjero tales productos, con pérdidas muy sensibles, para el Estado Español de un buen número de divisas. En definitiva, el único medio viable que permitía que los productos agrícolas llegasen a manos del consumidor en todo su vigor y frescor y sobre todo, en épocas en que no existiese competencia alguna, se hubiese logrado, ubicando en la provincia de Almería un aeropuerto, en donde hubieran podido arribar los aviones de carga dedicados a este tipo de tráfico, y hubiera redundado en grandes beneficios a la economía de la provincia y del Estado. Otro factor que consideramos interesante señalar en cuanto que ha retrasado de alguna manera la implantación de nuestro aeropuerto era el juicio frecuentemente admitido, hasta bien avanzada la década de los años 60, de que un aeropuerto internacional no se justificaba su creación nada mas que para ciudades que tuviesen una población mínima de 350.000 habitantes y una zona de influencia de 2 millones.

Lo anteriormente expuesto prueba, a grandes rasgos, la eficacia de este medio de transporte y las repercusiones socioeconómicas que sobre el espacio almeriense está teniendo y tendrá. Además, debe verse provisto en todo momento del apoyo necesario por parte del Estado, en el mantenimiento y adaptación de la pista de vuelos, para el aterrizaje y despegue de los Boeing 727 y Concorde, y poder jugar un honroso papel por su ubicación estratégico y de óptimas condiciones aeronáuticas, en las rutas aéreas transoceánicas desde los países europeos hacia América Central y del Sur.

Por último, convendría frecuentemente tener en cuenta la perspectiva de su perfil humano, y mantener y potenciar unos medios de comunicación al servicio de los ciudadanos, y haciéndolo cada vez más adsequible a la clase económicamente más débil; pues a pesar de parecer reiterativo hay que insistirles tanto a economistas como a planificadores del Estado (meros técnicos, en definitiva), que la Economía es una ciencia humana, creada por y para el hombre, y por tanto, al servicio de éste y no viceversa, como la experiencia diaria nos enseña. Hoy se admite que el transporte aéreo no está reservado nada mas que a una clientela de viajeros afortunados y privilegiados; medio de transporte que es aún prohibitivo a parte de la sociedad española y en particular a la sociedad del País Andaluz, como han denunciado algunos autores. Así Ruiz Martínez escribía recientemente sobre el problema de las comunicaciones en el sur que... "el transporte aéreo en Andalucía se desenvuelve en desventaja con relación a los promedios del resto del país, pues las superiores tarifas del transporte aéreo se acomodan mal a los niveles de renta y actividad económica en que se desenvuelve la vida económica en Andalucía" (4).

AEROPUERTO DE ALMERIA: INSTALACIONES Y SERVICIOS

La ubicación definitiva del aeropuerto al este de Almería, a 9 kms. del núcleo urbano, fue decidido por la Dirección General de Infraestructura, dependiente del Ministerio del Aire, manifestando que la zona más idónea era el km. 7 de la carretera de Almería a Níjar, conocido el paraje como "El Alquíán", iniciándose los trabajos en febrero de 1966 y quedando abierto al tráfico dos años después, el 6/II/1968. Sin embargo con antelación a esa fecha hubo un anteproyecto sobre el emplazamiento de un aeropuerto en la provincia que data de 1948, tras una petición realizada por el Ayuntamiento de la ciudad al Ministerio del Aire, a comienzos de ese año. En abril de 1948, se trasladó a la ciudad el Ingeniero Jefe de la Región Aérea del Estrecho y en compañía de las primeras autoridades provinciales, visitaron los posibles lugares del futuro emplazamiento, analizando las posibilidades económicas de los mismos. Hubo cuatro zonas que ofrecían posibilidades para su emplazamiento:

- I. — Aerodromo de Tabernas.
- II. — Aerodromo de Roquetas.
- III. — Campo del Alquíán
- IV. — Aerodromo del Toyo.

(4). RUIZ MARTINEZ, A.: El problema de las Comunicaciones. En Estructura Económica de Andalucía (Memoria Económica), dirigida por D. Joaquín Bos-

que Maurel. Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de Andalucía, Jaén, 1978, p. 687.

I. — **AERODROMO DE TABERNAS.** — Se encontraba a 35 kms. de la ciudad en la carretera N-340 de Cádiz a Barcelona; la carretera cruzaba a nivel tres pasos de ferrocarril, con una anchura de 12 metros e invirtiendo en automóvil de 45 a 50 minutos. El campo de aviación, utilizado por el ejército de la República en nuestra guerra civil, poseía unas pistas de tierra de 1.200 metros de longitud; tenía energía eléctrica y teléfono y era propiedad del Ejército del Aire. Este era el único campo de los cuatro visitados que podría haberse abierto al tráfico inmediatamente sin grandes gastos y no obstante, presentaba una serie de inconvenientes de tipo económico:

- a) Para un tráfico más intenso y de futuro inmediato, sería necesario hacer pistas.
- b) Los tres pasos a nivel aumentaban en tiempo la distancia en cantidades difíciles de precisar; aunque podrían sustituirse por pasos superiores, agravaban en cambio, el coste del aeropuerto.
- c) Estaba muy alejado de los centros de producción.
- d) La distancia y el tiempo de casi 50 minutos de la ciudad era excesivo.

II. — **AERODROMO DE ROQUETAS.** — Se encontraba a 20 kms. de la ciudad y era propiedad de la Salinera. El campo era de arena y limo y para aprovecharlo sería necesario hacer pistas de hormigón. La pista podría alcanzar los 2.000 metros. El acceso desde Almería se hacía por carretera de 8 metros de ancho en malas condiciones. Entre los factores negativos se evidenciaron:

- a) Carencia de agua potable, había que tomarla a 15 kms.
- b) Habría que reforzarse la línea que llevaba al pueblo la energía eléctrica que era de 6.000 voltios
- c) Se tardaba de 35 a 40 minutos en automóvil.

III. — **CAMPO DEL ALQUIÁN.** — Estaba situado entre el núcleo de población del Alquíán y el mar, a 9 kms. de la ciudad, al este del río Andarax; de suelo arenoso y que curiosamente es desdeñado de antemano arbitrariamente. En dicha memoria se dice sin reserva que “por estar en las proximidades de un pinar y su tamaño parece a todas luces insuficiente, por lo cual aunque su reconocimiento ha sido como el de todos los demás, no damos detalles porque a primera vista por las condiciones de su suelo que es arenoso y sin consistencia, por la proximidad del pinar, y por estar cortado por dos barrancos definitivos que no permiten su ampliación, no parece aprovechable a los fines que se propone” (5). Paradójicamente, 15 años después la Dirección General de Infraestructura consideró que la zona más idónea era el km. 7 de la carretera de Almería a Níjar, en el “Campo del Alquíán”, en el que se asienta en la actualidad el aeropuerto.

IV. — **AERODROMO DEL TOYO.** — Situado a 13 kms. de Almería, en la carretera de Almería a Níjar. Al igual que El Alquíán, la carretera era de tercer orden y tenía un paso a nivel. El subsuelo era consistente y la posibilidad de construir una pista de hormigón de 60 metros y 1.750 metros de longitud. Entre los inconvenientes figuraban:

- a) No tenía agua potable.
- b) No tenía energía eléctrica, pero a 4 kms. pasaba una línea de 25.000 voltios.

A pesar de ello, las autoridades políticas provinciales mostraron previamente un decidido y obsesivo empeño en que el aeropuerto se construyera en el Toyo. Se alegaba entre otros hechos: proximidad a Almería, cercanía a los municipios productores de su vega, parte de los terrenos pertenecían a los organismos corporativos y un largo etcétera. Se hizo un presupuesto de ubicación en el Toyo que comprendía obras de desmonte, terraplen, pista de aterrizaje de 40 cents. de excavación, pistas de rodadura y estacionamiento. Hormigón en pista de aterrizaje. Hormigón en pistas de rodaduras y estacionamiento. Adquisición de terrenos y edificios del aeropuerto, por un importe de 30 millones. En el Ministerio del Aire se le encontró muchas dificultades a la petición del aeropuerto en el “Campo del Toyo” y se volvió a realizar un nuevo estudio de los campos posibles de ubicación del mismo en 1951.

(5). ANTEPROYECTO DEL AEROPUERTO DE ALMERÍA. Legajo de Obras Públicas. Pieza nº 165 y nº 83. Archivo Municipal. Almería año 1949.

En cuanto a la necesidad del aeropuerto, tanto el Sindicato Provincial de Frutos y Productos Hortícolas, como la Cámara Oficial Agraria, como la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, adicionaban unos argumentos en unas memorias adjuntas al anteproyecto de 1948. En todos estos informes había un divisor común, "la necesidad del aeropuerto" para dar salida a los productos hortícolas y frutícolas, principal riqueza agraria provincial y dar un mayor auge a las comunicaciones que por su orografía estaba tan aislada del resto de España. Es significativo subrayar un párrafo del escrito de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, en donde se decía que: "establecidos ya servicios de transportes aéreos para los productos de Levante en Murcia y Valencia, se invoca la necesidad para Almería con la instalación, ya que existen terrenos adecuados para ello, de aeropuertos, lo que permitirían el envío de nuestras hortalizas y frutas a las zonas del interior en las que son muy demandadas y a los diversos países de Europa interesados en nuestras exportaciones, sobre todo a los mercados de Francia, Inglaterra, Suecia y Países del Benelux".

UBICACION DEFINITIVA, EN "EL ALQUIAN".

Consultada la memoria sobre "El Proyecto de Campo de Vuelos", en el aeropuerto de Almería (6), hemos de constatar que los primeros pasos que dieron realidad a esta obra fueron, el encargo el 2/X/1964, por parte de la Dirección General de Infraestructura, realizado a Tecnitic, S.A., para el estudio de localización de un aeropuerto internacional en la provincia de Almería. Tal estudio se entregó al Ministerio del Aire en diciembre de 1964, de él se reflejaba de que únicamente tres zonas: Roquetas; km. 7 de la carretera a Níjar; y km. 20 de la carretera a Níjar eran aeronáutica y económicamente aptas, para situar un aeropuerto. Dicha Dirección General, consideró que la zona más idónea era el km. 7 de la carretera de Almería a Níjar; iniciándose los trabajos en febrero de 1966 y finalizándose en febrero de 1968, en el que el aeropuerto internacional de Almería se abrió al tráfico aéreo. (Figura nº 1).

LAS CARACTERISTICAS DEL AEROPUERTO.—Son las siguientes: ocupa una extensión de 176 hectáreas y consta de una única, pista de vuelo, la 08-26, que es el rumbo magnético de la pista. Esta está orientada de WSW - ENE; una pista de rodadura y 2 rodaduras de salida rápidas de enlace con la pista de vuelo. Está dotado, además, de central eléctrica, con el correspondiente suministro de esta energía y de agua; tiene centro de emisiones, torre de control y edificio terminal; teléfonos, saneamientos, instalaciones para Aduana, Sanidad y Policía; es, por tanto, apto para el tráfico nacional e internacional, hay para estacionamiento de aviones una superficie total de 60.000 metros cuadrados y un aparcamiento de vehículos de 4.800 metros cuadrados.

El edificio terminal, con el que empezó a funcionar el aeropuerto es provisional, pero todavía absorbe todo el tráfico, por lo cual no ha sido necesario la construcción de un terminal definitivo, pues no existe el problema; e igualmente no existe proyecto de nueva terminal para vuelos charter porque la existente absorbe sin dificultad el tránsito.

La pista de vuelo, tiene una longitud de 2400 metros y 45 metros de anchura y el pavimento está compuesto de:

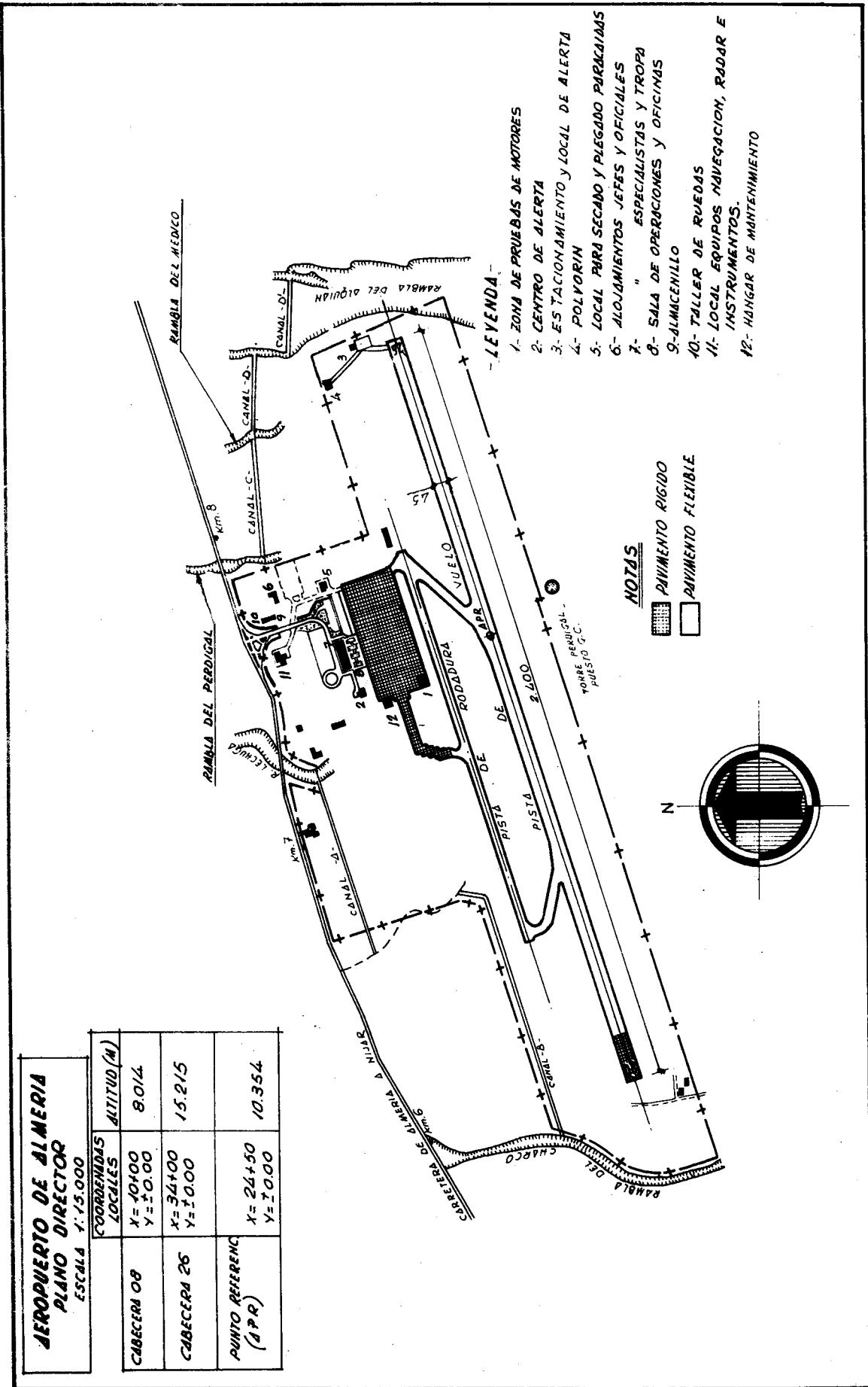
- 25 cents. de sub-base granular
- 30 cents. de base de zahorra artificial
- riego de imprimación
- 4 cents. de aglomerado asfáltico en capa inferior
- 3,5 cents. de aglomerado asfáltico en capa de rodadura.

Por tanto el pavimento tiene un espesor de 62,5 cents.

La pista de rodadura, tiene una longitud de 1836 metros y 23 metros de anchura y el pavimento muestra idéntica composición que el de la pista de vuelo y con igual espesor.

(6). MINISTERIO DEL AIRE. DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA. Proyecto de Campo de Vuelos. Aeropuerto de Almería. Madrid, junio 1965.

FIGURA 1.



Las dos salidas rápidas de enlace con la pista de vuelo, también poseen el mismo pavimento. El estacionamiento: 915 metros de longitud por 150 metros de anchura y el pavimento está compuesto de: — 20 cents. de sub-base granular
— 33 cents. de hormigón hidráulico.

Lo que da un espesor de 55 centímetros. Es apto para 7 aviones DOUGLAS DC-8, con posibilidad de ampliación del mismo.

Las pendientes longitudinales de las pistas de vuelo y rodadura, no van en el mismo sentido, existen diversas pendientes que varían hasta un 0,8%. Transversalmente, la pista de vuelo tiene una pendiente a dos aguas y llega hasta un 1%.

En cuanto al drenaje, se ha visto necesario que las aguas que se puedan acumular en las cinco zonas comprendidas entre la pista de vuelo, la de rodadura y las de salida rápida, se han considerado drenarlas independientemente con tuberías que atraviesan la pista de vuelos. Es un sistema muy barato y de máxima seguridad. El estacionamiento dispone, en su borde más próximo a la pista de rodadura, de una canaleta. Las aguas de lluvia procedentes de la zona terminal, de la canaleta de estacionamiento y de la zona comprendida entre el estacionamiento y la pista de rodadura se llevan por una zanja, al norte de la rodadura, hasta la rambla del Alquíán. Las aguas procedentes de la zona comprendida entre el norte de la pista de rodadura y el lateral derecho del estacionamiento se han drenado con tubería que cruza la pista de rodadura y la pista de vuelo.

En cuanto a los aviones que arriban a nuestro aeropuerto, hemos de señalar que puede recibir toda clase de aviones (excepto los grandes aviones comerciales). En el aeropuerto de Almería operan habitualmente:

DOUGLAS, DC-8; DC-9; SUPER DC-8.
BOEING, B-727; B-737; B-707; B-720.
FOKER, F-27; F-28.
DASH, DHC-6; DHC-7.
BAC, BA-11
COMET, HS-04.
CARAVELLE, S-210; S-210R
LOCKHEED, L-1011 ("TRISTAR"); C-130E
CANADAIR, CL-44.
HAWKER SIDDELEY, TRIDENT-3B.

No obstante, debido a las condiciones que muestra la pista de vuelo de 2.400 metros de longitud por 45 metros de ancho, no pueden aterrizar normalmente los grandes aviones comerciales como el "JUMBO" o el "CONCORDE", que necesitarían una pista de mayor longitud para que no haya riesgo, e igualmente una anchura de 60 metros como mínimo. No cabe duda que en un futuro próximo tendrán que acometerse obras de infraestructura, adaptando la pista de vuelo a los nuevos condicionamientos y modalidades de aviones que se están imponiendo en la aviación civil comercial.

Según Maurice Wolkowitsch (7), la longitud de pista está determinada por la distancia necesaria del despegue; la distancia exigida en el aterrizaje representa únicamente 2/3 de la del despegue. Así, la longitud de pista necesaria en el despegue de un BOEING 707-328, está en función de la temperatura y de la carga.

(7). WOLKOWITSCH, M.: Géographie des Transports. Armand Colin, Coll. U, Paris, 1973, p. 124.

Valores calculados en función de la temperatura, para una carga de 120 toneladas.

TEMPERATURA	LONGITUD DE PISTA SOBRE UN AEROPUERTO AL NIVEL DEL MAR (caso específico de Almería)
0°C	2.250 metros.
+ 20°C	2.420 metros.
+ 30°C	2.600 metros.

Almería, administrativamente pertenece entre los aeropuertos nacionales, a los de primera categoría, tanto con arreglo a longitud de su pista de vuelo, y al peso que pueden soportar por eje, y se encuentra abierto al tráfico nacional e internacional y cuenta con una iluminación completa que le permite los aterrizajes nocturnos, por lo que aparece entre los aeropuertos nacionales de utilización permanente.

Una de las deficiencias más importantes, son sus accesos desde la capital. Las comunicaciones se establecen sobre una carretera local de trazado irregular, estrecha e insuficiente para el incremento del tránsito que en la actualidad posee; se admite hoy día “de manera corriente que un aeropuerto no debe encontrarse a más de 45 minutos del centro de la ciudad” (8). Este trayecto entre el centro urbano y el aeropuerto se realiza en automóvil en 20 minutos, pero en horas punta de saturación de tráfico se tarda casi 30 minutos -tiempo record para un trayecto tan corto, apenas 9 kms. —, recorrido que podría reducirse a 10 minutos, con unos accesos modernos, siempre y cuando se tomara conciencia por los organismos competentes.

En cuanto a las condiciones meteorológicas del aeropuerto, son muy favorables para el desarrollo de las actividades aeronáuticas. El trazado de la pista de vuelo se aproxima a la dirección de vientos dominantes y hace que exista casi un 95% de posibilidades de utilización del aeropuerto, coeficiente, muy poco frecuente en los aeropuertos peninsulares españoles. La nubosidad no provoca anomalías que hagan prohibitivas las maniobras principales y raramente se dan mínimos meteorológicos que provoquen el cierre del aeropuerto. En cuanto a la velocidad del viento no provoca nada mas que temporalmente, condiciones adversas para las maniobras de aterrizaje y despegue de las aeronaves y en particular con vientos de componente Norte y Suroeste. La temperatura es óptima en la mayor parte del año; en el verano, en todo caso, por lo elevado de las Temperaturas máximas pueden tener problemas los aviones a reacción directamente relacionadas una elevada carga, en el momento de despegue.

ESTRUCTURA DEL TRAFICO DE PASAJEROS.

I. — MOVIMIENTO DE PASAJEROS. — Al introducirnos en el movimiento de pasajeros que ofrece el aeropuerto, hay que distinguir, en primer lugar el tráfico internacional, del denominado “doméstico”, que no rebasa la frontera de la Nación; esto es, entre los que utilizan vuelos interiores o nacionales y aquellos otros que lo hacen exclusivamente con el exterior o internacionales.

1) VUELOS NACIONALES. — Desde que se abrió al tráfico el aeropuerto en febrero/1968 y a lo largo de estos 11 años de existencia ha mostrado una continua alza el número de viajeros que han utilizado este medio de transporte. Se trata de vuelos regulares que unen Almería con los centros urbanos más importantes de España: Madrid-Barcelona. El 9/II/1968, a las 5 h.40' tomó tierra un “Foker” de Iberia, que ha sido el avión pionero que ha realizado el primer vuelo regular establecido por la compañía Iberia, entre los aeropuertos de Madrid y Almería.

Así en 1968, 15.014 viajeros (contabilizando entradas y salidas) utilizaron el avión, disparándose en 1969 a 39.201, lo que significa un incremento de algo más del 60%, respecto al año anterior; entre

(8). LABASSE, J.: Op. cit. p.286.

1970 y 1972, el aumento del tráfico es moderado con incremento aproximado del 15% anual. Durante el año 1973 se registra un incremento de gran importancia con 86.259 pasajeros; mientras que en el bienio 1974/75, apenas hay un ligerísimo aumento, 90.013 y 94.197, respectivamente. Este aumento relativo hay que asociarlo con la crisis económica mundial de 1973, tras la tercera guerra entre árabes e israelitas en octubre de 1973. El precio de los crudos fueron utilizados como un arma política por los países islámicos del Oriente Próximo; tarifas que se dispararon a cotas inusitadas hasta entonces conocidas, y ello incide en los precios del carburante utilizado por las compañías aéreas y en nuestro caso Iberia se veía obligada a reajustar sus precios. Se llegaba a una fuerte recesión mundial.

A fines de 1974 el director general de la Asociación de Transporte Aéreo (IATA), en relación a los resultados de la industria aeronáutica expresaba: “el año 1974, a mi juicio debe ser considerado como un período de transición para la industria mundial del transporte aéreo” (9). A consecuencia de los incrementos del precio de los combustibles y de las alzas muy generalizadas de otros precios, el Gobierno Español ha debido revisar las tarifas del pasaje tanto nacionales como internacionales. Las internacionales se elevaron en diversas ocasiones a lo largo del año 1974, en la misma línea con lo llevado a cabo por las compañías extranjeras, registrándose globalmente un aumento superior al 20% respecto a las tarifas que regían en 1973.

En cambio a partir de 1976, el incremento de viajeros va en aumento acelerado y así de 107.115 en 1976, pasaron a 123.906 y 151.633 en 1977 y 1978, respectivamente. Constituyendo 1978, el de mayor tráfico de pasajeros.

En conclusión podemos afirmar, que salvo una pausa 1973-1975, con un incremento de pasajeros muy débil, en el resto del período estudiado, el incremento ha sido y es en la actualidad muy llamativo; en definitiva se trata de un incremento continuado desde 1968, hasta nuestros días, como clarifica la figura nº 2.

2) VUELOS INTERNACIONALES. — Una faceta del transporte aéreo es el tráfico no regular o charter, que ha experimentado “en Europa un importante desarrollo en los últimos años, debido a la insuficiencia de los servicios regulares en los momentos punta de vacaciones, así como a la existencia de una flota económicamente marginal de aviones de hélices y de reactores con muchas horas de vuelo aprovechables para estos fines” (10). Hasta el otoño de 1979 no ha existido líneas regulares que unan Almería con otras ciudades extranjeras. Los vuelos internacionales se iniciaron en 1968, en relación con la creciente industria hotelera almeriense: centros clásicos turísticos como Mojacar, de gran prestigio internacional desde la década de los años 50 y de otros de reciente creación, Roquetas de Mar y Aguadulce, y con un total de 2.118 pasajeros, cifras bajas que incluso se minimizan en 1969, con un total de 1.197 pasajeros.

A partir de 1970 las campañas publicitarias del Estado sobre las posibilidades de la costa almeriense en países de Europa Occidental se traducen en una llegada importante de vuelos charter, encauzados a los nuevos complejos hoteleros con un total de 9016 pasajeros, incrementándose en 11.258 en 1971; a partir de entonces empieza a aumentar las cifras de afluencia turística, en relación directa a los “tours Operators” en vuelos charter. El incremento se hace espectacular en 1972 y 1973 con más del 100%, respecto al año anterior, con un movimiento de 23.479 y 46.567 respectivamente, tónica que se continúa en años posteriores alcanzando en 1974 a pesar de la crisis económica internacional 54.450. Sin embargo, al nivel del total de los aeropuertos españoles, los pasajeros en vuelos no regulares descendieron en 1974 en un 5,74% en relación a 1973 (13.525.274 en 1973 y 12.749.539, en 1974), lo que constituye un fiel reflejo de la crisis turística europea. Incidencia que a nivel de Almería, se separa de dicho perfil general como clarifican las cifras.

(9). MINISTERIO DEL AIRE. SUBSECRETARIA DE AVIACION CIVIL. Memoria de la Explotación de las Redes de Aeropuertos y Ayudas a la Navegación Aérea: Ejercicio 1974.

(10) TAMAMES. R.: Estructura Económica de España. Vol. II. Guadiana de Publicaciones, Madrid, 1974, p. 421.

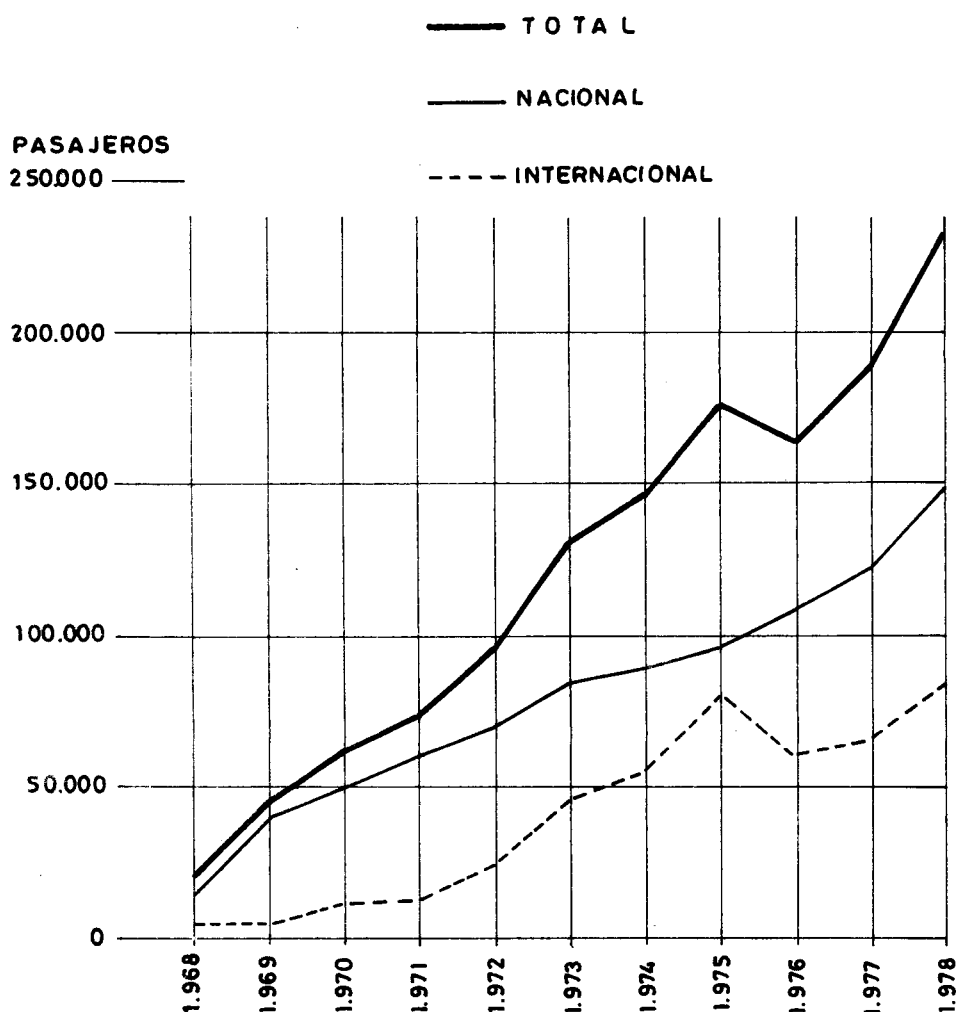


FIGURA 2. MOVIMIENTO DE PASAJEROS (1.968/1.978).

Si en 1975 la advección de turistas europeos es espectacular con 80.202, casi igualándose al movimiento de pasajeros nacionales (94.976) en cambio en 1976 tiene lugar un descenso vertiginoso a 58.629 hecho que viene explicado por la quiebra de importantes agencias de viajes inglesa, en 1974 y 1975 que operaban en la costa del sol, lo que incide negativamente disminuyendo el número de vuelos charter hacia Almería, ya que un porcentaje de este contingente europeo procedía de Gran Bretaña.

En 1977 se experimentó un aumento pero sin rebasar las cifras de 1975 para ya en 1978, registrar el mayor número de visitantes con 83.479, cifra que en la actualidad continua en aumento, con una participación alemana cada vez mas grande y es la que en definitiva tiene un mayor peso específico en el turismo extranjero a nuestras costas. Ver figura nº 2.

En cuanto al total de movimientos de pasajeros, teniendo en cuenta tanto los vuelos regulares nacionales como de vuelos charter o internacionales, ha seguido un paulatino pero continuo aumento desde 1968 a 1978; más pausado entre 1968 y 1972 y más fuerte a partir de 1973, con un ligero descenso en 1976 frente a 1975 con 165.744 y 174.399, respectivamente. En 1978 se superaron por primera vez los

200.000 pasajes, con un volumen de 235.112 pasajes. Estas cifras aún de ser considerables y positivas para la infraestructura hotelera de Almería, constituyen unos mínimos muy notables si los ponemos en comparación con otras ciudades costeras turísticas peninsulares como Alicante, Palma de Mallorca o Málaga, en donde se rebasan ampliamente como en el caso de Palma de Mallorca los 7 millones de pasajeros anual.

Globalmente en España el tráfico aéreo en cuanto a pasajeros transportados, registró en 1978 un volumen de 48.298.000 viajeros. El tráfico interior (25.441.000) y el tráfico internacional (22.857.000) (11). En cuanto al crecimiento medio del tráfico de pasajeros, durante estos 11 años, ha sido del 30%, en Almería.

II. — DISTRIBUCION ESTACIONAL DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS.

1) VUELOS NACIONALES. — La distribución estacional del tráfico de pasajeros nos informa que existe una cierta homogeneidad a lo largo del año, en correspondencia directa a que se trata de líneas regulares, aunque con un claro máximo estival. Los meses de menor movimiento de pasajes corresponde al invierno, en particular, febrero con solo 4.327 viajeros de media, seguidos de enero con 4.598, en cambio diciembre muestra un mayor tráfico y esto en función de las tradicionales fiestas de Navidad que comporta un mayor movimiento de pasajeros.

En primavera se mantiene estable en torno a los 6.000 viajeros de media.

En verano, Junio muestra un ligero aumento con 6.695 que se acelera en julio, 9787, y agosto, 10.833, con el máximo anual, coincidiendo dos factores: por un lado, se trata del mes clásico de vacaciones y de otro lado, con las tradicionales fiestas estivales, "Feria", celebrada en la 2ª quincena de agosto, en honor a la Virgen del Mar, que atrae a almerienses emigrados prioritariamente del País Catalán, donde existe la más importante colonia almeriense fuera de la provincia y en particular en Barcelona y su provincia.

En septiembre comienza el descenso que se acentúa en octubre, 6.550, y noviembre, con 5.130 viajeros. Ver figura nº 3. En definitiva, el hecho más característico es sin duda la marcada concentración temporal del tráfico nacional en la época estival.

Si tomamos, por ejemplo, el último año del que poseemos cifras, 1978, se puede comprender que presenta idéntica evolución en cuanto a su distribución estacional al año medio, aunque con cifras absolutas mucho más altas, debido al mayor número de pasajeros que utilizan cada vez más esta forma de transporte: febrero ofrece el mínimo anual con solo 8037, igualmente es el invierno la estación de más bajo movimiento, seguido de la primavera. El verano, muestra el mayor índice de transeuntes con 11.744 y 19.424 en junio y julio, respectivamente. Agosto registra el máximo anual con 20.391 y tras el verano el otoño le sigue en importancia, aunque a prudente distancia.

2) VUELOS INTERNACIONALES. A lo largo del año los vuelos charter o vuelos no regulares con los países europeos, en su mayor parte, muestra una acentuada estacionalidad. Con una época de escaso tráfico que coincide con los meses fríos de octubre a abril y un intervalo muy claro de auge que comprende los meses de mayo a septiembre. Este período de 5 meses se corresponde con el largo y cálido verano de las costas almerienses, normativo también de todo el sur y de ahí, entre otros factores, el mayor movimiento de turistas europeos hacia nuestras latitudes.

En Invierno los meses de enero y febrero poseen el mínimo de viajeros con solo 383 y 433, respectivamente, seguido de diciembre con 667. En la primavera existe un aumento claro que se equilibra con el otoño. Mientras que a partir de mayo, 4191, el incremento del tráfico es más importante, alcanzándose

(11). BANCO DE BILBAO. INFORME ECONOMICO 1978. Servicio de Estudios, 1979.

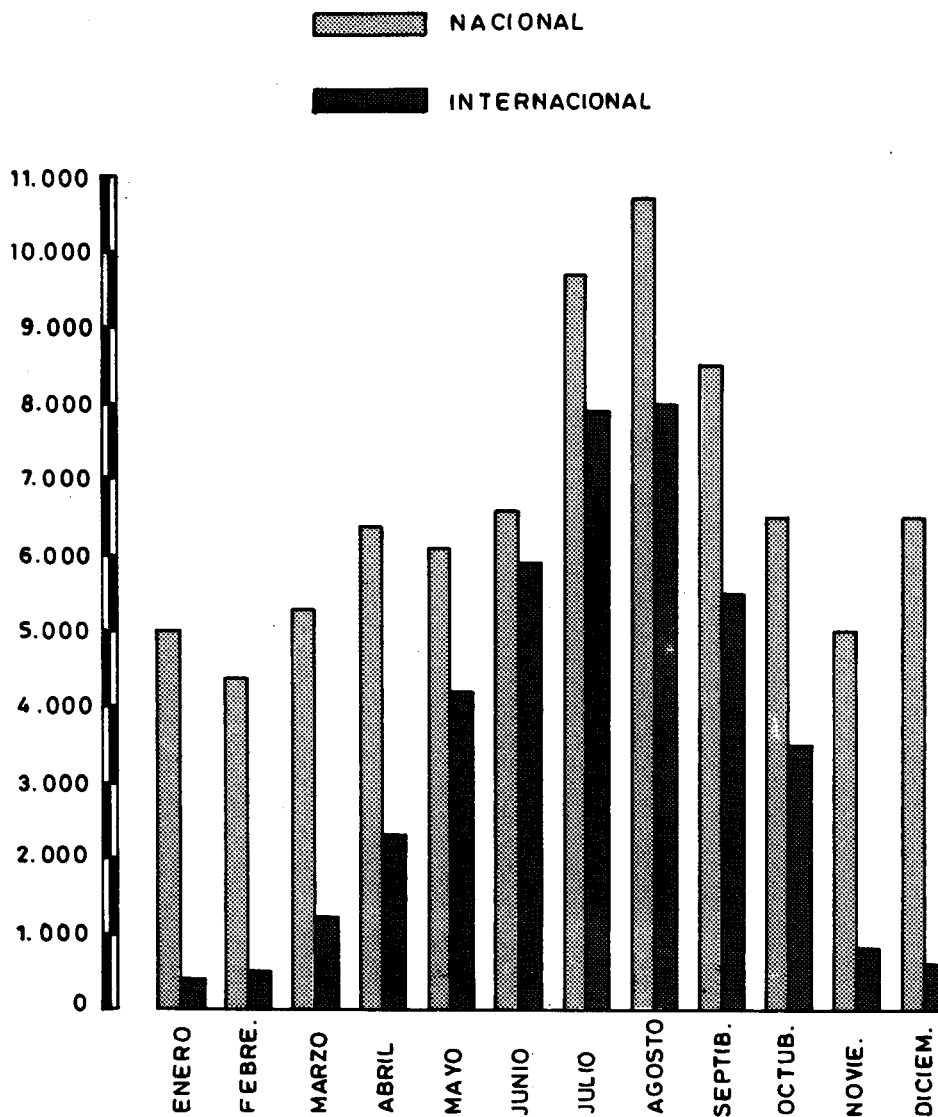


FIGURA 3. DISTRIBUCION ESTACIONAL DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS A LO LARGO DEL AÑO MEDIO: PERIODO (1968-1978).

en julio y agosto las cotas más elevadas con 7890 y 7974 pasajeros. Momento clásico de las vacaciones para un fenómeno de masas como es el turismo y en nuestro caso el europeo, en relación directa con “las nuevas formas de ocio de países industrializados, que implican un transporte rápido y estival” (13). Meses en que el Sol y las temperaturas están garantizando la bondad del clima almeriense, alcanzándose temperaturas medias mensuales de 25,4° y 25,7°C; y 0 mm. y 4 mm., de precipitación, respectivamente. Con un índice de nubosidad muy bajo. Factores que se yuxtaponen para hacer del extremo Sureste de la Península uno de los parajes más atractivos con el verano más árido de la Península y en donde el visitante septentrional o Centroeuropeo, tiene su compensación en ese cielo siempre limpio y transparente, en todo caso algo velado, “fenómeno de calima”, por las partículas en suspensión que porta consigo la masa de aire subtropical continental norteafricano que nos invade, tomando el cielo, entonces, ese color blaucuzco y cegador a la vista.

(13). IVAN DU JONCHAY.: Les grands transports mondiaux. Coll. Etudes Bordas, Paris, 1978, p. 99.

Es interesante a nuestro juicio, percibir en la evolución de la estacionalidad ligeros cambios de flujos, como ha ocurrido a partir de 1977, el mes de septiembre muestra un mayor movimiento de viajeros frente a junio y esto está en estricta dependencia con el verano de Almería; ya que septiembre es más cálido, 23,7°C, que junio, 22,5°C, e igualmente las temperaturas superficiales del agua del mar de sus costas está a favor de septiembre, además existen menos días de lluvia en este último mes, aunque con mayor torrencialidad, característica esta última típica del litoral español mediterráneo.

En cualquier caso, hay un hecho normativo y característico, que es la marcada concentración temporal del turismo europeo en la costa almeriense (típico, además, de toda la cuenca mediterránea) enmarcado dentro de unas líneas generales y homogéneas que singularizan el turismo español.

REPARTICION GEOGRAFICA DEL TRAFICO INTERNACIONAL O CHARTER. — La ubicación de la P.Ibérica en el flanco suroccidental europeo, le hace entrar en una situación privilegiada dentro de los transportes aéreos internacionales. Y de ahí, que Almería participe, también, de esas características, pero matizadas en función del turismo que acude a sus espléndidas playas.

En este tráfico internacional no regular o charter, el primer puesto en la repartición geográfica lo ocupa Europa Central, especialmente Alemania Federal, seguido de la Europa Atlántica (Holanda, Gran Bretaña y Bélgica). A continuación viene Francia, Portugal e Italia, pero con un volumen muy inferior. En esto influye el factor distancia ya que importantes contingentes de turistas, y, en particular, franceses prefieren la carretera en su visita a España.

Con América y Africa, apenas hay relación, el alejamiento y la falta de promoción incide de forma indiscutible en un aumento considerable de las tarifas, aunque en años anteriores, 1975 y 1976, hubo esporádicos vuelos charter (desde los Estados Unidos de Norteamérica) a Almería, pero que no fructificaron posteriormente. Asia y Oceanía, no cuentan para nada.

En el bienio 1977/78, los países que más altas cifras de pasajes proporcionaron fueron, por orden de preferencia: Alemania Federal, Gran Bretaña, Holanda, Bélgica, Francia, Portugal e Italia. En cuanto a las ciudades (aeropuertos) de origen figuran en primer lugar: Dusseldorf que significó este bienio casi un tercio del turismo arriado a nuestras costas, con el 28%; le sigue Amsterdam con el 21% y Londres, 20%, a prudente distancia con posiciones muy homogéneas, las ciudades alemanas de Frankfurt y Stuttgart, con el 11% y 8%, respectivamente. Berlín muestra un porcentaje importante de contingente, 7%, seguido de Bruselas, con el 3% y a continuación el aeropuerto de Luton, Hannover y Biarritz, sin alcanzar el 1% cada uno de ellos. A la postre existen unas ciudades de las que vienen de 2 a 4 aeronaves, e incluso 1 al año, como son: Funchal, Toulouse, París, Faro, Bourdeaux, Roma, Argel y Perpignan. (Ver figura, 4). En 1979, hay un considerable ascenso del turismo alemán, que aventaja al inglés y holandés, en gran manera; tendencia esta última que tiende a cristalizarse en los próximos años, por los intereses del capital alemán en los complejos turísticos almerienses.

EL TRAFICO DE MERCANCIAS. —

Ciertamente, y a grandes rasgos, los precios del avión son elevados y poco competitivos con los medios de transporte de superficie (ferrocarril, carretera, marina mercante, transporte fluvial) donde la velocidad limitada y la carga de mercancías de dichos medios permiten niveles de tarifas sin competencia en relación al transporte aéreo. En particular, cuando se tratan de ciertas categorías de mercancías: cereales, materias primas, hidrocarburos, etc.

El avión de transporte dispone de una carga modesta en relación a su peso total agravado por el transporte de su propio carburante. Hoy día “un jet DC-8 consume 7000 litros de keroseno para transportar 27 toneladas a 900 km/h. y el DC-10 con 3 reactores a doble flujo, transporta a 900 km/h., una carga de 40 toneladas, para 10.000 litros a la hora de vuelo” (14). En ambos casos, el rendimiento no es sensiblemente diferente por unidad kilométrica realizada, incluso el rendimiento es superior con los reactores de gran potencia.

(14). En Almería hasta octubre de 1979, este avión comercial nunca ha llegado a tomar tierra.

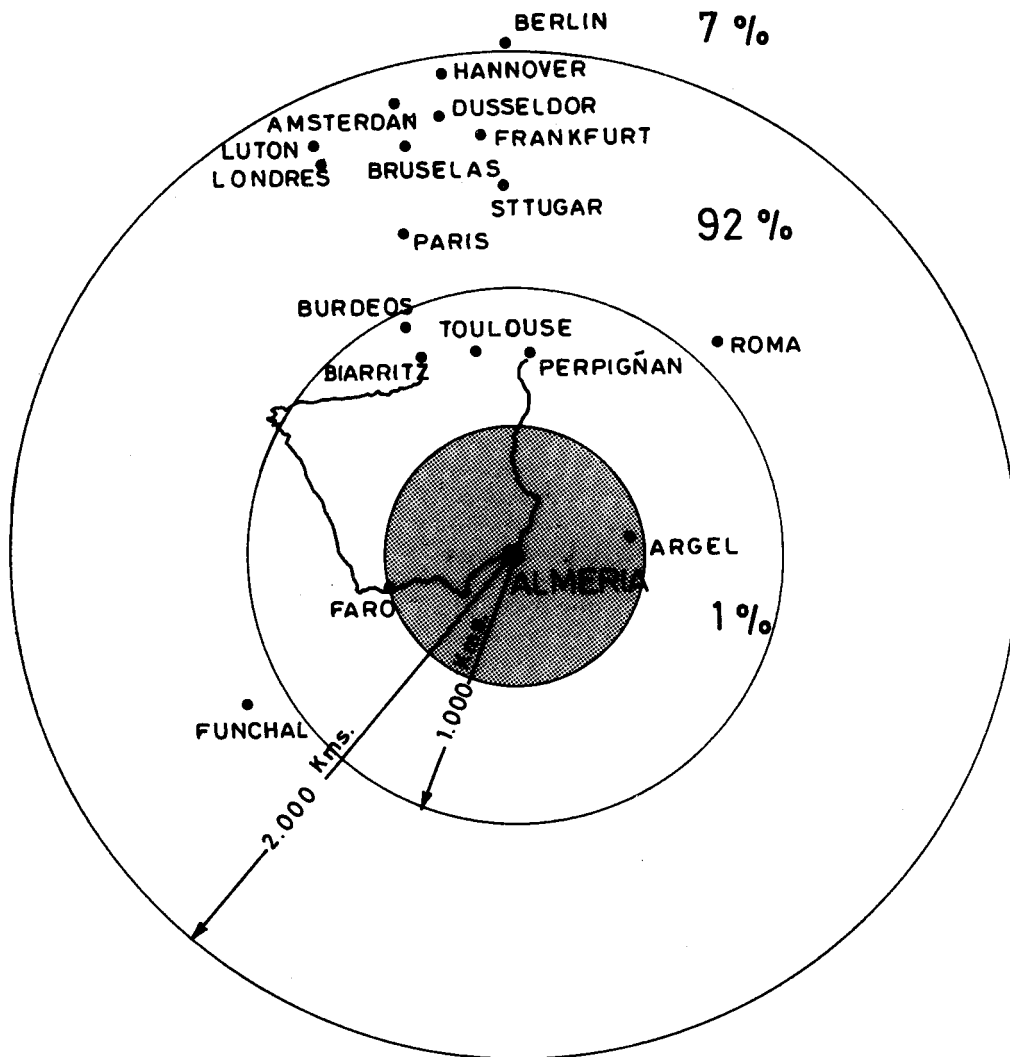


FIGURA 4. PROCEDENCIA GEOGRAFICA DEL TRAFICO INTERNACIONAL O VUELOS CHARTER, HACIA ALMERIA: BIENIO 1977/78.

Para Ivan de Jonchay, el rendimiento por hora de vuelo (R), es igual a la relación existente entre el número de toneladas por kilómetros realizados (carga por velocidad horaria) (T) y el número de Kilogramos de carburante (C).

$$R = \frac{T}{C}$$

Si esta fórmula la aplicamos a los DOUGLAS DC-8 y DC-10 (12), se observa:

$$R = \frac{\text{DC-8}}{24.300 \text{ T.Km.}} = \frac{4}{6000 \text{ kg.}}$$

$$R = \frac{\text{DC-10}}{36.000 \text{ T. Km}} = \frac{4,5}{8.000 \text{ kg.}}$$

El rendimiento, es por tanto, mayor en los grandes reactores, a pesar de un mayor consumo de carburante. Según este mismo autor si ponemos en comparación los distintos medios de transporte el avión es el que tiene una menor carga de mercancías.

MEDIOS DE TRANSPORTE	Porcentaje de carga de mercancías en relación al peso total.
Ferrocarril.....	50 al 60%
Transporte fluvial.....	80%
Transporte carretera.....	60 a 70%
Marina mercante.....	60 a 75%
Avión de transporte.....	15 a 25%

I.) **TRAFICO NACIONAL.** — El movimiento de mercancías muestra un débil peso específico en el ámbito nacional y no obstante desde 1969 a 1978, ha habido un aumento paulatino (15); así en 1969 supuso un movimiento de 348.319 kgs., entre las entradas y salidas, sin rebasar el medio millón de kgs. hasta 1973, el incremento fué en aumento y en 1978 supuso 1.146.729 kgs. Ver figura nº 5.

II.) **TRAFICO INTERNACIONAL.** — El tráfico internacional de mercancías manifiesta una fuerte irregularidad a lo largo de esta última década, con grandes fluctuaciones. En 1969 hubo un movimiento de mercancías de 5.906 kgs., el cual ha ido en aumento hasta un máximo que ha rebasado ampliamente el medio millón de kgs. en 1977, con 669.534 kgs. Entre 1970 y 1973, tiene lugar un incremento muy notable, alcanzando en este último año 298.766 kgs. y que está estrechamente relacionado con la ampliación y conquista de nuevos mercados, tanto europeos como americanos; en ese mismo año, las importaciones fueron de 4.828 kgs., lo que significa solo el 1,8% del tráfico de mercancías internacional, jugando este un papel poco representativo, frente al mayor peso de las exportaciones. El aeropuerto de Almería es sobre todo, un foco de exportación de ciertos productos de alta cotización en el Mercado Mundial, hacia los países industrializados y alto nivel de vida de Europa y Norteamérica.

Si analizamos más detenidamente las mercancías exportadas desde el aeropuerto almeriense y los países de destino en el año 1973, se pone de manifiesto los siguientes hechos (16):

a) **EN CUANTO A LOS PRODUCTOS EXPORTADOS,** hay que hacer la distinción entre productos hortofrutícolas, por un lado y de productos de flores, de otro, éste último sector mucho más importante en cuanto a cifras absolutas que el primero.

I. — *Entre los productos frutícolas y hortícolas,* hay que destacar las partidas enviadas de: Melón Ojem; Uva de Ohanes; Fresas; Calabacín; Tomate surcado y Semillas.

II. — *Entre los productos de flores,* señalaremos: claveles, rosas, strelitzias y otras flores (en este grupo hay que incluir orquídeas, gladiolos, crisantemos, stasisas y multicolores).

b) **EN RELACION A LOS PAISES DE DESTINO,** destacan los países del centro y norte de Europa por un lado, y de otro, el mercado Norte y Sudamericano.

El primer país en cuanto a volumen de productos importados, lo constituyó la Republica Federal Alemana con 102.283 kgs. esto es el 34,2% del volumen total de exportación, seguido de Suiza con 99.887 kgs. y Suecia con 52.473 kgs. o sea el 33,4% y 17,1%, respectivamente. En tercer lugar Gran Bretaña con 7.402 kgs. y Canadá en 4º puesto, con 6.355 kgs. A continuación vienen Holanda, Italia y Francia, 4.696, 2.575 y 1.896 kgs., respectivamente. Y finalmente unas partidas muy débiles que no llegan a los 100 kgs. cada una de ellas, y que se dirigen a Brasil, Finlandia y Venezuela.

(15). No hemos tomado en cuenta el Correo, que por otro lado presenta, en nuestro caso, escasa significación.

(16). MINISTERIO DE AGRICULTURA. INSPECCION FITOPATOLOGICA. Dirección General de la Producción Agraria. Delegación Provincial de Almería.

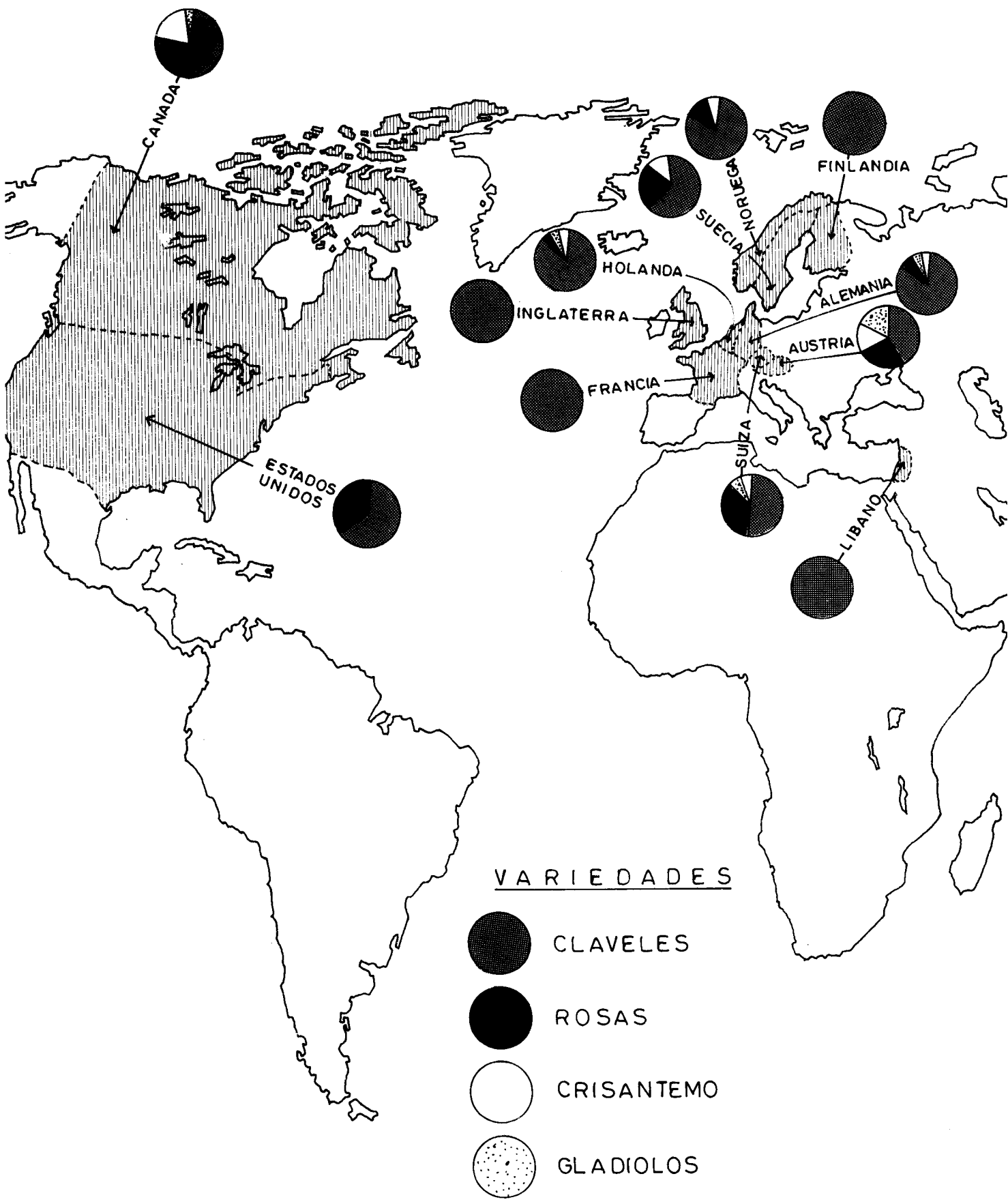


FIGURA 5. EXPORTACION DE FLORES: VARIETADES EN % Y PAISES DE DESTINO.

— Las partidas más importantes de productos hortofrutícolas fueron enviadas a Inglaterra y Francia con 5796 y 1896 kgs. de fresas, respectivamente. Igualmente hay que destacar los envíos de Melones Ojón a Italia, con 2575 kgs y al Reino Unido con 1600 kgs. La uva de Ohanes, en pequeñas proporciones se enviaron a Venezuela y a Canadá.

— El mercado de las flores, tienen un mayor peso específico, tanto en cifras absolutas como cuanto a su valor económico.

1) *Los claveles*. La partida más importante de 77.435 kgs. fue a Alemania seguido de 63.294 kgs. de Suiza. El tercer y cuarto lugar lo ocuparon Suecia y Noruega, con 43.611 y 20.638 kgs., respectivamente.

2) *Las rosas*. El mercado más importante lo constituye Suiza con 35.256 kgs. importados, seguido de Suecia con 8.488 kgs.

3) *Las Strelitzias*. Son adquiridas por Alemania y Holanda con 8086 y 1755 kgs., respectivamente

Como se puede constatar en la estructura de las mercancías que salen desde el aeropuerto a los países industrializados, posee un primer puesto las flores, en segundo lugar y a distancia, los productos frutícolas y hortícolas; tendencia esta última que se ha cristalizado hasta 1979 y que tiende a continuar con la misma tónica.

Aunque con algunas oscilaciones a partir de 1973 las exportaciones han ido en aumento progresivo hasta 1979 y algunos retrocesos relativos destacando 1977 con un volúmen máximo de mercancías de 721.198 kgs., de los que 669.534 kgs. fueron productos que salieron al exterior y solo 51.664 kgs. constituyeron las importaciones. Esta irregularidad interanual, estaría en función de diversos factores y máxime teniendo en cuenta que el peso específico es el de las salidas. En efecto, los fuertes crecimientos de años anteriores se han visto disminuídos, surgiendo incluso signos negativos como consecuencia del marco en el que se ha desenvuelto el sector en la concurrencia internacional, caracterizado por:

1. — Fuertes variaciones de la demanda del Mercado Internacional.
2. — La devaluación y revalorización diversas de la peseta, en relación a las monedas fuertes del Sistema Monetario Internacional.
3. — La expansión de nuevos mercados y países.
4. — la estacionalidad de las mercancías.
5. — Los fuertes aranceles que pone la Comunidad Económica Europea, a estas mercancías, al no ser España miembro integrante de Ella.
6. — Una recesión económica mundial y en particular en los países industriales.
7. — A la continua elevación de los precios de los crudos, que anualmente van incrementándose. En ocasiones las tarifas aumentan varias veces al año, en función de la política agresiva de los países de la OPEP, que constantemente van teniendo conciencia de su poder, al disponer de materias energéticas. Con la nueva subida de junio de 1979, ha llevado a un aumento de las tarifas de los carburantes a un 14,5%.

Todos estos factores confluyen para incidir desfavorablemente en la exportación de mercancías hacia el Exterior, que solo pueden superarlo ciertas categorías de productos que son aerotransportables por su alta cotización económica.

Si examinamos la exportación de mercancías que han salido del aeropuerto de Almería en los últimos años (bienio 1977/78), de los cuales tenemos datos, se pone de relieve la misma tendencia que se apuntaba a principios de los años 70, pero cristalizándose con más firmeza.

A. — MERCADO DE LEGUMBRES, HORTALIZAS Y FRUTAS. (ver cuadro nº 1). Destacan 4 productos por su importancia en cifras absolutas: pepinos, tomate liso, melón ojem y pimientos frescos, con 117.347, 87.306, 10.310 y 6.296 kgs., respectivamente. Los pepinos y el tomate liso, son los productos más requeridos por el mercado exterior.

A continuación vienen los espárragos frescos, con 6.133 kgs. Seguidos de las fresas y la uva de Ohanes con 4.893 y 4.484 kgs., respectivamente. Igualmente las legumbres y frutos secos tienen una venta bastante aceptable en el extranjero, destacando las alcachofas blancas, judías verdes, así como la almendra. Igualmente entre las frutas, además de la Uva de Ohanes, resalta la Uva Cardinal, melocotón cardinal, albaricoque Mauricio, granadas, nisperos, ciruelas (variedades Santa Rosa y Claudia), peras Morettini, cerezas y chirimoyas.

Entre las hortalizas y en menor proporción, figuran: tomate asurcado, berenjena, lechuga romana y habas frescas.

CUADRO nº 1 *Exportación de legumbres, frutas y hortalizas (en kgs.)*

	AÑO 1977	AÑO 1978	BIENIO 1977/78
PEPINOS	72.447	44.900	117.347
TOMATE LISO	30.906	56.400	87.306
MELON OJEM	—	10.310	10.310
UVA OHANES	133	4.351	4.484
UVA OHANES NEGRA	—	254	254
PIMIENTOS FRESCOS	5.383	914	6.297
ESPARRAGOS FRESCOS	1.300	4.833	6.133
FRESONES	621	4.272	4.893
ALCACHOFA BLANCA	—	3.043	3.043
JUDIAS VERDES	—	3.801	3.801
ALMENDRA CASCARA BLANDA	—	300	300
UVA CARDINAL	—	1.980	1.980
MELOCOTON CARDINAL	—	1.436	1.436
ALMENDRA GRANO JORDANA	1.500	2.000	3.500
TOMATE ASURCADO	—	1.052	1.052
HERBORISTERIA	—	526	526
ALBARICOQUE MAURICIO	—	400	400
GRANADA	—	500	500
NISPEROS	—	370	370
CIRUELA SANTA ROSA	—	300	300
CIRUELA CLAUDIA	—	300	300
BERENJENA	—	595	595
LECHUGA ROMANA	—	467	467
HABAS FRESCAS	—	160	160
PERA MORETTINI	—	250	250
CEREZAS	—	123	123
CHIRIMOYAS	100	—	100
OTROS PRODUCTOS	76	—	76

FUENTE: Ministerio de Agricultura. Dirección General de la Producción Agraria. Inspección Fitopatológica. Delegación Provincial de Almería.

Así pues, en conjunto, la exportación de productos hortícolas y frutas representó en el año 1977 el 12,3% de la exportación total, aumentando al 22,6% en 1978. Considerando conjuntamente ambos años -bienio 1977/78- el mercado de frutas, legumbres y hortalizas, representó el 17,5% de todo lo exportado; frente al 82,5% del mercado de las Flores, siendo este el más importante no solo de Almería, sino de todo el sur de España.

Entre los países importadores: destacaron, en Europa (Inglaterra, Alemania y Holanda), en Africa (Senegal, Costa de Marfil, Liberia y Nigeria) y en América (Estados Unidos y Canadá).

B. — MERCADO DE FLORES. (ver cuadros nºs. 1 y 2). — Hay que puntualizar a pesar de parecer reiterativo que el mercado de las flores de Almería hacia países extranjeros es el de mayor volumen e importancia económica. Y está adquiriendo proporciones interesantes en el contexto nacional, de ahí que profundizemos un poco más en su estudio.

Entre las empresas exportadoras, destaca en primer lugar, "Primores S.A.", representando más del 85% de toda la exportación. Otras empresas son: "Riviera Blumen Hispania, S.A."; "Almería flor"; "Primaflor, S.A."; "Ignacio Medinabeitia"; "Pascual Hermanos, S.A."; "Juan Castillo Martínez".

Como se aprecia en el cuadro nº 3, en el bienio 1977/78, se exportaron a través del aeropuerto un total de 1.081.835 kgs., de flores (ver figura nº 5); entre las variedades y por orden de importancia, figuran:

- 1) claveles
- 2) rosas
- 3) crisantemos
- 4) gladiolos
- 5) otras flores
- 6) follaje fresco.

CUADRO nº 2 *Exportación de flores y variedades (en kgs.)*

	Año 1977	Año 1978	Bienio 1977/78
CLAVELES	449.541	335.022	784.563
ROSAS	107.815	114.017	221.832
CRISANTEMOS	8.399	15.981	24.380
GLADIOLO	2.276	15.961	18.237
OTRÁS FLORES (Orquideas, Statisas, Astroemelias, Multicolores)	18.675	13.745	32.420
FOLLAJES FRESCOS	362	40	402
TOTAL	587.069	494.766	1.081.835

CUADRO nº 3 *Exportación de flores: Variedades y Países de destino (en kgs.)*

	SUIZA	ALEMANIA	SUECIA	NORUEGA	HOLANDA	INGLATERRA	AUSTRIA	FRANCIA	CANADA	FINLANDIA	EE.UU	LIBANO
CLAVELES	251.243	364.863	64.874	61.406	29.093	9.299	844	2.349	261	208	22	97
ROSAS	180.437	8.653	26.813	4.977	105	—	689	—	144	—	14	—
CRISANTEMOS	8.377	14.003	782	476	390	—	254	—	98	—	—	—
GLADIOLOS	7.386	8.888	—	—	1.725	—	224	—	14	—	—	—
OTRAS FLORES	2.211	4.912	259	750	24.643	—	189	—	—	—	—	—
FOLLAJE FRESCO	215	36	15	—	136	—	—	—	—	—	—	—

FUENTE: Ministerio de Agricultura. Dirección General de la Producción Agraria. Inspección de Fitopatología. Delegación Provincial de Almería.

1. — *Claveles*, se exportaron 784.563 kgs. El primer puesto lo ocupó Alemania con 364.863 kgs., absorbidos por los aeropuertos de Frankfurt y Hamburgo. El segundo, lo ocupó, Suiza con 251.243 kgs., en particular a los aeropuertos de Zurich y Basilea. A continuación, Suecia y Noruega, con 64.874 y 61.406 kgs., respectivamente, arribando en los aeropuertos de Malmoe, Gotemburgo y Oslo. Holanda recibe 29.093 kgs. a través del aeropuerto de Amsterdam. Por último, cantidades muy inferiores fueron a Gran Bretaña, Francia, Austria, Finlandia, Canadá, Estados Unidos y Libano.
2. — *Rosas*, se exportaron 221.832 kgs. Ocupando el primer lugar Suiza con 180.437 kgs. En segundo y tercer lugar, Suecia y Alemania con 26.813 y 8.653 kgs., respectivamente. A continuación Noruega con 4.977 kgs. Y cantidades muy pequeñas fueron a Holanda, Austria, Canadá y Estados Unidos.
3. — *Crisantemos*, de estas bellísimas flores se exportaron 24.380 kgs., repartidas entre el mercado alemán, que absorbió 14.003 kgs. y el de Suiza, con 8.377 kgs.; y por último con cantidades pequeñas fueron a Holanda, Austria y Canadá.
4. — *Gladiolos*, se exportaron 18.237 kgs. Tal volumen fué absorbido casi a partes iguales por Alemania y Suiza, con 8.888 y 7.386 kgs. Y ya en pequeñas partidas participaron Holanda, Austria y Canadá.
5. — *Otras Flores*, dentro de este apartado, hay que incluir (*Orquideas, Astroemelias, Atatisas y Multicolores*), con un total de 32.420 kgs. Hay que subrayar sobre todo el mercado holandés, con más del 83%, (24.643 kgs.), en segundo y tercer lugar, Alemania y Suiza con 4.912 y 2.211 kgs., respectivamente. Y cantidades apenas significativas a Noruega, Suecia y Austria e Inglaterra.
6. — *Follaje fresco*, en total se exportó una débil partida de 402 kgs. (se trata de plantas de adorno, en particular, esparragera), entre Suiza, Holanda, Alemania y Suecia.

EL TRAFICO DE AERONAVES. —

En cuanto al movimiento de aeronaves, hay que tener presente que en la clasificación de aeronaves (nacionales e internacionales) no se han tenido en cuenta las procedentes de otras clases de tráfico, dada su exigua participación en el total. El tráfico que ha exteriorizado nuestro aeropuerto a lo largo de este intervalo de tiempo es muy moderado en comparación a otros aeropuertos españoles, yendo en aumento desde 1968, en que nos visitaron 666 aeronaves a 3.503 en 1978. A lo largo del periodo y en término medio, las aeronaves nacionales representan el 80,7% y los vuelos charter el 19,3% (ver figura nº 6). Aunque en 1978 las aeronaves internacionales supusieron 858, el 24,5% del total del aeropuerto, mientras que las aeronaves nacionales a pesar de su aumento en números absolutos, disminuían relativamente su peso específico representando el 75,5%. Este desequilibrio tiende cada vez más a acortar distancias, y las previsiones para este año de 1979, supondría así el 35% el peso de aeronaves tipo "charter", en el total de las aeronaves del aeropuerto. El tráfico de aeronaves a lo largo de estos años aumentó con una frecuencia media del 29,2%.

CONCLUSION. —

Uno de los campos en el que España salva distancias rápidamente es en el de la aviación comercial, con un espectacular crecimiento de vuelos regulares con distintos países europeos, americanos e incluso africanos e igualmente las líneas interiores de vuelos regulares están en progresivo aumento, ya que no tienen el obstáculo de la competencia que representa -como ocurre en otros países, caso de Japón, Francia, etc. — el aumento de velocidad de los ferrocarriles.

El transporte aéreo es además el más económico en los países poco o mal equipados en medios de comunicación -caso de España-, en los que el tráfico es aún insuficiente para determinar el dispendio de las inversiones necesarias para la construcción de autopistas o autovías de largo recorrido y ferrocarriles, en donde en cambio es indispensable establecer las conexiones necesarias, y de ahí el papel que está desempeñando la aviación comercial. En el Informe Económico del Banco de Bilbao se pone de manifiesto este hecho: "Es interesante significar que el transporte aéreo interior de viajeros se ha convertido en el medio de transporte con mayores tasas de crecimiento de la década de los 70. En ello ha influido la mo-

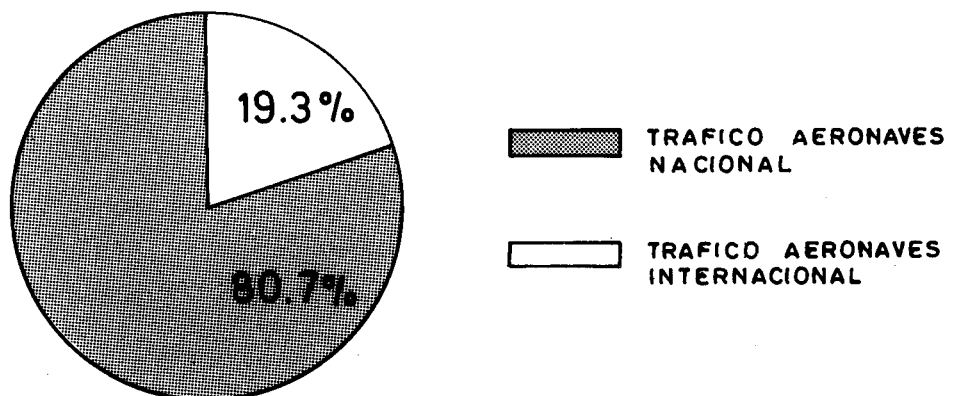
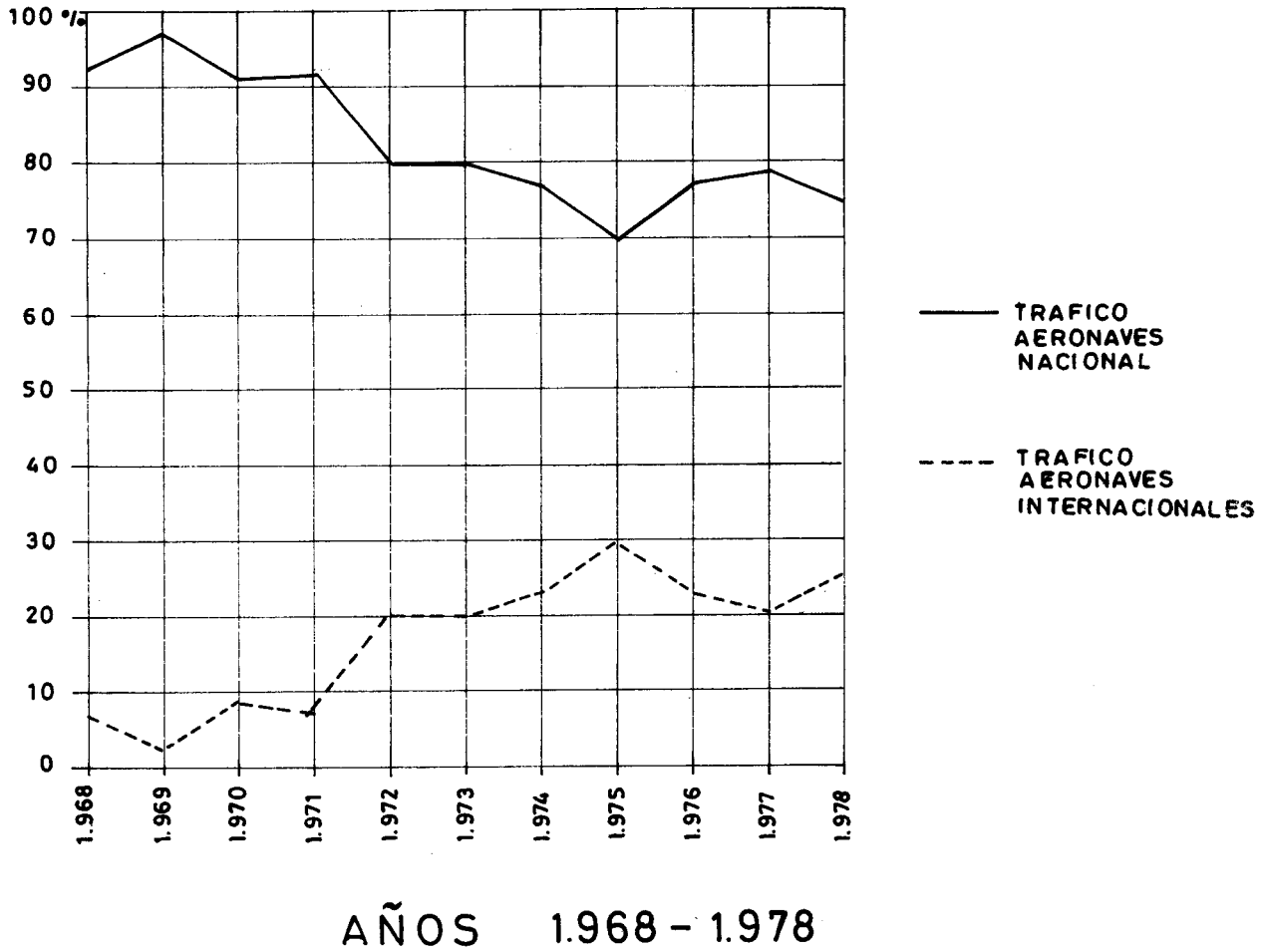


FIGURA 6. DISTRIBUCION DEL TRAFICO DE AERONAVES: 1968/1978 EN %.

dernización de la flota y sobre todo la reducción relativa de las tarifas, factores que le han llevado a ser el modo de transporte más utilizado para desplazamientos largos (más de 400 kms.) y urgentes (viajes cortos). Su dinamismo le ha permitido pasar de un 1,9% del transporte interior total de viajeros en 1970, a un 3,3% en 1978" (17).

El transporte es efectuado en su mayor parte por grandes compañías nacionales. Todos los países disponen normalmente de compañías poderosas: AIR FRANCE en Francia, la LUFTHANSA en Alemania Federal, SABENA en Bélgica, la K.L.M. en Holanda, ALITALIA en Italia, la JAPAN AIRLINES en Japón, PAN AMERICAN AIRWAYS en Norteamérica, AIR CANADA en Canadá, IBERIA en España, etc. Todas ellas aumentan cada año su parque de material y sus volúmenes de negocios, asegurando claramente un tráfico intercontinental, intereuropeo y transoceánico, cada vez más denso. Únicamente las grandes compañías son capaces de renovar rápidamente sus aviones -la esperanza normal de vida de los aviones es de unos 10 años (18)-, para seguir los progresos científicos y, particularmente, para estar siempre al nivel de los progresos realizados en materia de aceleración de velocidades de transporte.

En España la compañía nacional IBERIA, cuyos primeros balbuceos acontecieron en 1927, y posteriormente, con la participación mayoritaria del Estado en 1938, y por último, fué absorbida por el Instituto Nacional de Industria en 1943, con la denominación actual de "IBERIA, S.A.". Lleva en curso un intenso esfuerzo de modernización de la flota aérea y de las infraestructuras: únicamente, algunos aeropuertos (en 1977), como los de Madrid (9.399.575 pasajeros), Palma de Mallorca (7.007.023), Barcelona (5.354.237), Las Palmas de Gran Canaria (4.362.048), Santa Cruz de Tenerife "Los Rodeos" (2.963.842) y Málaga (2.878.577), tienen una verdadera importancia internacional (19).

El aeropuerto de Almería (200.000 pasajeros), no tiene la importancia internacional de los otros aeropuertos españoles, no obstante, puede jugar un honroso papel por su emplazamiento estratégico y buenas condiciones aeronáuticas, en las rutas aéreas transoceánicas desde los países de Europa hacia Sudamérica y Centroamérica.

Sintetizando, el movimiento de pasajeros nacionales del aeropuerto de Almería tiene un mayor peso específico, que los vuelos no regulares o charter; es evidencia de que a pesar del auge turístico que ha mostrado Almería, está aún infrautilizado este prometedor -por otro lado- sector; puesto que en los lugares españoles tradicionalmente de un peso turístico específico, como la costa de Levante (Benidorn, Alicante), Balerares (Ibiza, Palma de Mallorca) o Málaga (Marbella, Torremolinos) el tráfico de pasajeros de vuelos internacionales supera en mucho a las nacionales. No es menos cierto que en 1978 se han abreviado distancias en cifras absolutas, entre el tráfico de pasajeros nacional e internacional y la tendencia previsible es la de aminorarse e incluso tal vez equilibrarse en un plazo de no más de tres años. Este medio de transporte, desbloquea mejor que ningún otro las potencialidades turísticas de la costa del Sol.

El coeficiente medio de demanda anual (movimiento de pasajeros), fluctúa lógicamente según los meses siendo mínimo en los de invierno y máximo en los de verano. Igualmente la estacionalidad observada en el tráfico de viajeros se repite en el de mercancías, aunque si bien en este caso los términos se invierten, mostrando los valores más bajos en los meses de verano y viceversa.

Los progresos en tecnología de la aviación ha suscitado la reducción regular de las distancias-tiempo y paralelamente la de las distancias-costes, por lo menos ésto ha sido más o menos válido hasta 1973. No obstante desde 1973, el nivel de tarifas aeronáuticas "ha tomado una curva ascendente cuya pendiente es más o menos fuerte según las regiones del globo y el tipo de viaje. El petróleo ha servido ampliamente a

(17). BANCO DE BILBAO. INFORME ECONOMICO 1978.

(18). J.M.THOMSON.: Teoría económica del transporte. Alianza Universidad, Madrid, 1976, p. 45.

(19). MINISTERIO DEL AIRE. SUBSECRETARIA DE AVIACION CIVIL. Memoria de la Explotación de la Red de Aeropuertos y Ayudas a la Navegación Aérea. Ejercicio 1977.

motivar esta tendencia” (20). Los acontecimientos económicos internacionales a partir de la guerra arabe-israelí de octubre de 1973, motivaron una crisis económica mundial que se arraiga en 1974 y 1975, años caracterizados por un bajo nivel de la actividad económica y la persistencia de altos índices de inflación, que tienen prácticamente idéntica repercusión depresiva en el transporte aéreo civil en estos dos años, si bien se perfilaba, a finales de 1975 un gradual mejoramiento que luego se clarificarían. En 1976, hay una tímida reactivación de la economía mundial, que no se consolida en 1977 y 1978. En España, igualmente Almería participa de estas características, el tráfico aéreo no ha seguido un desarrollo equilibrado con el de la mayoría de los países de la OACI, sino que por el contrario se ha registrado una fuerte expansión. Las causas de esta nueva expansión son de distinto origen, pudiéndose subrayar entre los mismos los siguientes:

- 1) Devaluación de la peseta en julio de 1977.
- 2) Competividad de las tarifas aéreas.
- 3) Incremento de la corriente turística hacia España.
- 4) Desarrollo del turismo interior.

La ubicación del aeropuerto en el extremo sureste de la Península, ha dotado a la provincia de vitales factores de promoción de los sectores de producción y en especial del turismo, desarrollando espectacularmente su capacidad hotelera y la creación de complejos turísticos. Factores determinantes que para que logren su plena eficacia deben ir coordinadas de una política inteligente de atracción hacia la “Zona Almeriense”, primordialmente a través del incremento de vuelos “charter”, adaptación de los enlaces con las accesos a los principales núcleos turísticos, junto a una publicidad agresiva. No cabe la menor duda de que el desarrollo de la actividad económica almeriense, como la nacional, está en íntima dependencia con los medios de transporte y relación. El tráfico global (pasajeros, mercancías y aeronaves) ha aumentado en estos 10 años a un ritmo medio de un 28,4% y si tenemos en cuenta que las instalaciones aeroportuarias, personal y equipo del aeropuerto deberá estar encauzado en los próximos años a los grandes aviones comerciales, cuya capacidad será, sin dudar, sensiblemente mayor a la actual; el aeropuerto tendrá que llevar a cabo un considerable esfuerzo para adaptar tanto su infraestructura como sus instalaciones y personal con objeto de acelerar y optimizar las operaciones; los progresos ininterrumpidos que realiza la técnica de las construcciones aeronáuticas plantean continuos problemas de renovación de infraestructuras, del que nuestro aeropuerto no queda exento. Uno de los problemas que tiene planteado el aeropuerto es las malas comunicaciones entre éste y la ciudad, a veces con embotellamientos a horas punta no es raro que un recorrido de menos de 8 kms. se tarde en ocasiones 20 minutos. Necesita, por tanto, de un excelente acceso terrestre, dado que la primordial rapidez del transporte aéreo no puede quedar estrangulado en las proximidades de las zonas de actuación.

Por último, como hemos tenido ocasión de señalar a lo largo del estudio de tráfico aéreo es esencialmente un medio de comunicación de pasajeros y en segundo lugar de mercancías de exportación, productos de valor y perecederos (Flores, legumbres y frutas), teniendo muy escaso significado el correo. El tráfico aéreo forma parte -hoy día, es una realidad- de la vida cotidiana almeriense y la aportación de su actividad se integra cada vez más en los pilares de la economía provincial y Nacional.

(20). IVAN DU JONCHAY.: Opus. Cit. p. 127.

BIBLIOGRAFIA

1. — AEROPUERTO DE ALMERIA. Datos estadísticos facilitados por la Sección de Tráfico (1968/78).
2. — CANO GARCIA, G.: El transporte Aéreo en España. En prensa (Ariel).
3. — CORDOBA Y ORDOÑEZ, J.: Evolución reciente de la red nacional de vuelos regulares de pasajeros en España (1970-1975).— Boletín de la Real Sociedad Geográfica, tomo CXII, parte I, 1976, Madrid, pp. 169-184.
4. — DASTIS QUECEDO, M.: El aeropuerto de Barajas. Rev. Estudios Geográficos, C.S.I.C., XXXIV, n° 131, Madrid, mayo 1973, pp. 303-358.
5. — IVAN DU JONCHAY.: Les grands transports mondiaux. Coll. Etudes Bordas, Paris, 1978.
6. — LABASSE, J.: L'Aéroport et la géographie volontaire des villes. Annales de géographie, n° 445.
7. — MADRID CALZADA, R.: El aeropuerto de San Pablo en Sevilla. Memoria de licenciatura, Universidad de Sevilla, 1975.
8. — MINISTERIO DEL AIRE. SUBSECRETARIA DE AVIACION CIVIL. Memoria de la Explotación de las redes de Aeropuertos y Ayudas a la Navegación Aérea. Publicación anual, años 1968/1977.
9. — PAHL, W.: Les routes aériennes du globe. Paris, Payot, 1937.
10. — POSTEL, C.: L'aéroport de Paris, 789 pp.
11. — RITTER, J.P.: Géographie des Transports. Paris, Coll. Que sais-ye?, n° 1427, 1971.
12. — WICKHAM, S.: Economie des Transports. Paris, 1969, Ed. Sirey.
13. — WOLKOWITSCH, M.: Géographie des transports. Armand Colin, Paris, 1973.