

**LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA Y  
EL TRANSPORTE AÉREO EN LA ISLA  
DE LANZAROTE**

**ALEJANDRO GONZÁLEZ  
ALICIA COUCEIRO  
CANDELARIA GONZÁLEZ  
LIDIA E. ROMERO  
SOLEDAD OJEDA**



## 0. INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo abordamos la problemática del transporte aéreo en la isla de Lanzarote.

Partimos de las hipótesis siguientes: las condiciones medioambientales no perjudican el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria en la isla, incluso, determinados factores meteorológicos suponen un auténtico revulsivo para el mencionado transporte. Asimismo, el tráfico aéreo se ha ido incrementando de forma paralela al aumento de turistas en la isla, es decir, el movimiento de aviones, sobre todo charters internacionales, está condicionado sobremanera por el desarrollo turístico. La infraestructura, sin llegar a ser la óptima, creemos que reúne los requisitos mínimos para dar cabida al actual movimiento de aeronaves. Hay que destacar, de igual manera, que el desarrollo de las fuerzas productivas en particular y de las formas de producción capitalistas en general, han asignado al aeropuerto un papel preponderante en la estrategia de explotación del espacio insular. Las mercancías no siguen un ritmo paralelo a los pasajeros, pues pensamos que el medio de transporte más adecuado para la entrada y salida de productos de la isla es el marítimo por su mayor capacidad de carga y, sobre todo, por sus menores costes.

Nuestro análisis se ocupa, en primer lugar, de averiguar en qué medida afectan los distintos elementos y factores físicos al desarrollo del transporte aéreo y la infraestructura aeroportuaria de Lanzarote. En el mismo orden de cosas nos ocupamos de establecer el marco conceptual, teórico y metodológico en el que se desenvuelve nuestro estudio, es decir, nos interesa definir el método de trabajo que seguimos para la realización del mismo.

Por último, abordamos la evolución del movimiento de aeronaves, pasajeros y mercancías, que constituye la parte empírica del trabajo y donde pretendemos reflejar y confirmar las hipótesis establecidas anteriormente.

En definitiva, cabe señalar que el transporte aéreo forma parte de un sistema global de uso y explotación del espacio, y que sólo cabe analizarlo desde esta perspectiva total, pues de manera aislada carece de sentido, al estar articulado con las restantes actividades productivas que se desarrollan en la isla de Lanzarote.

## 1. MARCO METODOLÓGICO Y CONCEPTUAL DEL TRANSPORTE AÉREO

En la actualidad, los medios de transporte representan un factor de primera magnitud en el proceso de desarrollo de las sociedades, a través de ellos se manifiestan las relaciones sociales y de producción, apropiación y dominio de unas clases sobre otras.

Todo ello justifica la creciente importancia que empiezan a tener los trabajos de Geografía de los transportes y las comunicaciones, no sólo con métodos analíticos basados en el análisis estadístico de la información, sino también a través de análisis cualitativos.

Con estos nuevos métodos se consigue una mayor abstracción de los fenómenos a representar, al tiempo que nos permite abordarlo desde una óptica articulada que termina configurando un modelo de carácter global, cosa por otro lado que constituye una de las principales finalidades de los estudios actuales de Geografía. Todo ello nos conduce a una concepción más general y completa del territorio, pues se valora no sólo el fenómeno en sí mismo sino los flujos, corrientes, y movimientos que se derivan del mismo.

Hasta el presente momento, los planteamientos teóricos que han abordado los transportes y la infraestructura viaria son de índole diversa, pues van desde enfoques económicos, hasta otros que se orientan más hacia el impacto espacial del fenómeno, e incluso están los que contemplan la problemática social derivada de tal actividad.

Nuestra comunicación se basa en el análisis de la información estadística de los vuelos, pasajeros y mercancías, constituyendo ésta, la parte empírica del mismo. Sin embargo, también nos hemos preocupado de las relaciones sociales y de producción que se derivan de la particular configuración del transporte en nuestras islas.

El aeropuerto de Lanzarote en particular, y el tráfico aéreo en general, han supuesto un importante revulsivo en el desarrollo económico de la isla.

Las principales aportaciones pueden resumirse en los siguientes aspectos:

- a) Captación de capitales foráneos para inversión en el espacio insular.
- b) Transporte de mercancías para el consumo interno de la isla, lo que ha propiciado no sólo una mayor internacionalización de la misma, sino que paralelamente ha incrementado su dependencia externa. Asimismo, supone una salida rápida para una serie de productos de primor que se cultiva en la isla.
- c) Reducción sensible del aislamiento que produce la insularidad, contribuyendo a incrementar el tráfico de pasajeros que circulan por sus infraestructuras, bien como simples visitantes turísticos, bien como pasajeros con intención de realizar negocios en la isla, incluso, como receptor de fuerza de trabajo.
- d) Por último, cabe señalar el acercamiento a otros territorios, pues el desarrollo de los transportes puede conducir a mejorar el nivel de vida y de instrucción de los habitantes de la isla.

En definitiva, hay que afirmar que el transporte constituye una actividad y un medio imprescindible para el desarrollo de las formaciones sociales y económicas, sobre todo de las capitalistas, que es donde este medio alcanza su mayor desarrollo por la gran competencia que hay en esta actividad.

En Canarias, su importancia queda igualmente justificada por constituir un espacio insular donde el transporte terrestre tiene evidentes limitaciones.

Por lo que respecta al impacto espacial y a la influencia en el medio ambiente, a nuestro juicio, debe existir una ordenación previa pues no sería un condicionante negativo, aunque en muchas ocasiones este particular no se tiene en cuenta.

Con todo, nuestro país mantiene un aceptable nivel de tráfico aéreo, pues como bien señala Bodega Fernández: «es un indicativo el hecho de que España con un limitado nivel de desarrollo, es por su volumen de tráfico interior el segundo país de Europa»<sup>1</sup>.

Por último, cabe afirmar que el transporte aéreo en España en general y en Canarias en particular, parece que seguirá manteniendo, si las condiciones económicas no cambian sustancialmente, una evolución

---

1. Bodega Fernández, I: «Veinte años en la evolución del tráfico aéreo en las diferentes áreas españolas». *VI Coloquio de Geografía*. Palma de Mallorca, pág. 493.

positiva como tendremos ocasión de comprobar más detenidamente en los siguientes apartados del trabajo.

## 2. EL MEDIO NATURAL: UN PODEROSO FACTOR EN EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO INSULAR

La isla de Lanzarote ocupa una superficie de 862 Km.<sup>2</sup>, que sumados a los 43 Km.<sup>2</sup> de los islotes suponen un total de 905 Km.<sup>2</sup>. Constituye, por lo tanto, la quinta isla del Archipiélago en extensión.

Lanzarote es la isla más septentrional y oriental del Archipiélago Canario, así como la que posee el relieve menos acusado. La cota más alta se ubica en Las Peñas del Chache (670 m. de altitud), situada al N.W. de la misma, seguida del volcán de la Corona, al N.W. y la Atalaya, de Femés al S.W., ambas con 609 m. de altitud. En general, las características topográficas no han supuesto obstáculo alguno para el desarrollo y ubicación de la infraestructura aeroportuaria. El resto del conjunto insular está constituido por numerosos edificios volcánicos de diferentes edades que se orientan de manera preferente según las líneas de debilidad de la corteza (N-S, NW-SE y O-E), fenómeno que es general en el conjunto de Canarias.

La escasa altitud impide la diferenciación climática entre barlovento y sotavento al igual que entre la mitad septentrional y la meridional. Todo ello imposibilita la formación del «mar de nubes», al tiempo que impide que el Alisio pueda producir el efecto Föhn a sotavento, que originaría una modificación térmica entre el aire ascendente y el descendente.

El clima de Lanzarote no difiere en lo fundamental del resto del Archipiélago, aunque en ella se extreman las condiciones de aridez pues, como manifestamos con anterioridad, el «mar de nubes» del Alisio y las borrascas atlánticas apenas le afectan. Las únicas perturbaciones que influyen, sobremanera, son las denominadas borrascas del SW, cuya frecuencia durante el año es relativamente baja, incluso hay años que este tipo de tiempo no hace aparición en el Archipiélago. Por último, la isla se ve afectada en ocasiones por el mal denominado «tiempo sur» (baja térmica sahariana), cuyo efecto meteorológico más característico, la calina, motiva el cierre del aeropuerto por falta de visibilidad.

El viento afecta por igual a toda la isla, pues no encuentra a su paso obstáculos importantes que lo frenen. La presencia del Macizo de Famara-Guatifay produce una inflexión en los vientos dominantes del N. (Alisio), convirtiendo su dirección en NW-SE, ello ha obligado a reali-

zar la pista en esta misma dirección, es decir, oblícua a la costa y no paralela, como en los restantes aeropuertos de las Canarias Orientales.

Los rumbos de mayor frecuencia son los correspondientes a la componente Norte, es decir, al dominio del Alisio, aunque al llegar a la isla cambia hacia el NW., se destacan sobre todo desde abril a octubre y en junio, julio y agosto adquieren los valores máximos, al encontrarse reforzado por el Alisio. (vid. g. 1 y 1 bis).

La velocidad media mensual para el período 1951-1980 oscila entre 19 y los 25 Km./h. Son, por lo tanto, vientos relativamente constantes y no suponen problema para la navegación aérea.

El porcentaje de días de calmas es ínfimo. Para el período de estudio se comprueba que el número de días de calma oscila entre el 16% en octubre y el 3% en julio<sup>2</sup>. La insolación es muy elevada durante todo el año, aunque durante el período estival se registran los mayores índices (g. 2).

En cuanto a la nubosidad cabe afirmar que es abundante en la isla, tal como se observa en los gráficos 3 y 4. El número de días de cielo nuboso es elevado, correspondiendo el menor número de días a agosto con 15, y el mayor a los meses de marzo y diciembre con 21. Los días cubiertos son pocos, alcanzando un máximo en enero con 8 días y un mínimo en julio con 1. Por último, y en cuanto al número de días despejados, el máximo se produce en julio y agosto con 14 días y el mínimo en noviembre y diciembre con 6.

Los meses de verano (julio y agosto) son los que presentan un mayor número de días despejados, debido a la mayor influencia de los vientos Alisios como consecuencia del ascenso latitudinal del Anticiclón de las Azores, que en estos meses se sitúa frente a la Península Ibérica.

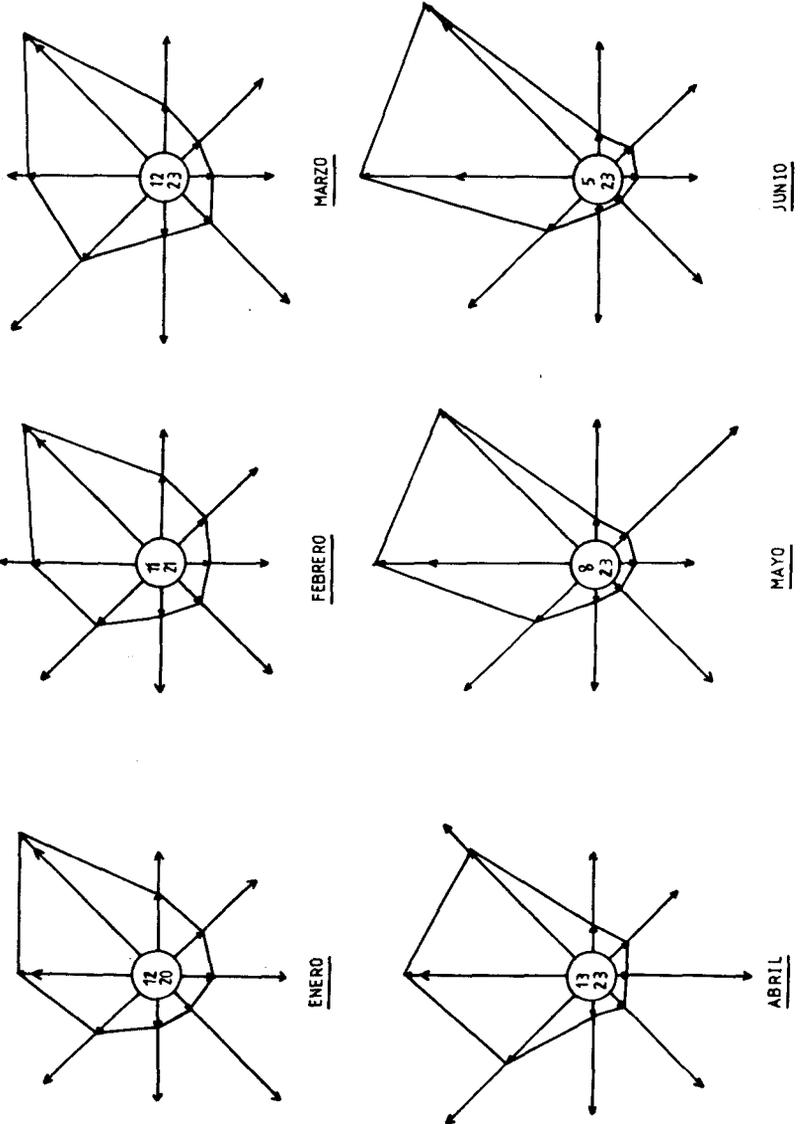
La elevada nubosidad se refiere a las brumas y nieblas, tanto matinales como vespertinas, que en ningún caso suponen obstáculo alguno para el normal desarrollo de la navegación aérea, pues a partir de las 8 a.m., hora de apertura del aeropuerto, hasta bien entrada la tarde, el cielo permanece prácticamente despejado durante un elevado número de días al año.

---

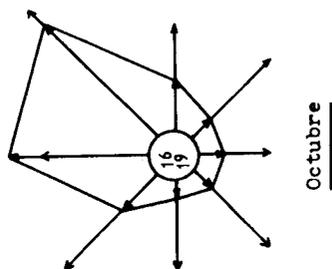
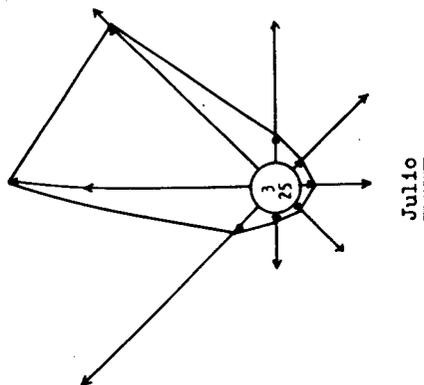
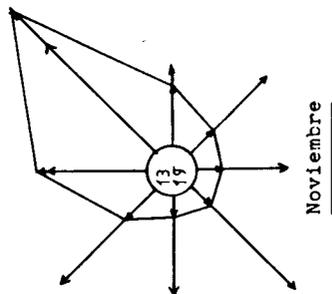
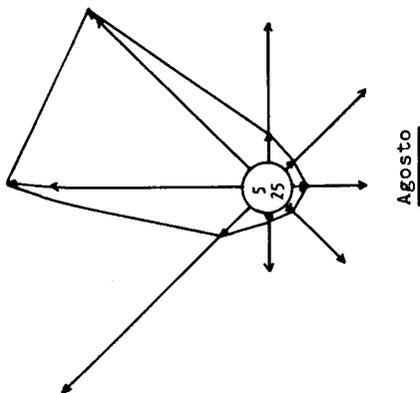
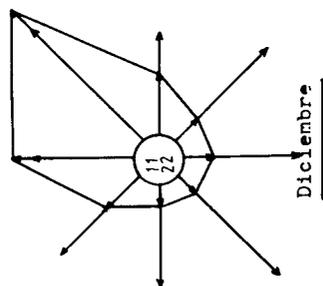
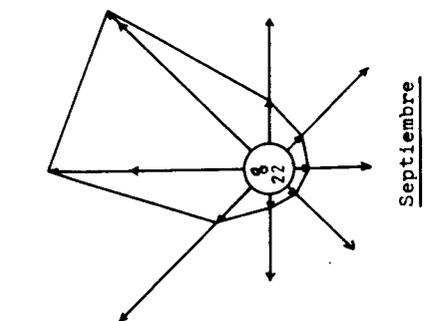
2. Información facilitada por el Servicio Meteorológico de Las Palmas de Gran Canaria (Tafira).

G. 1

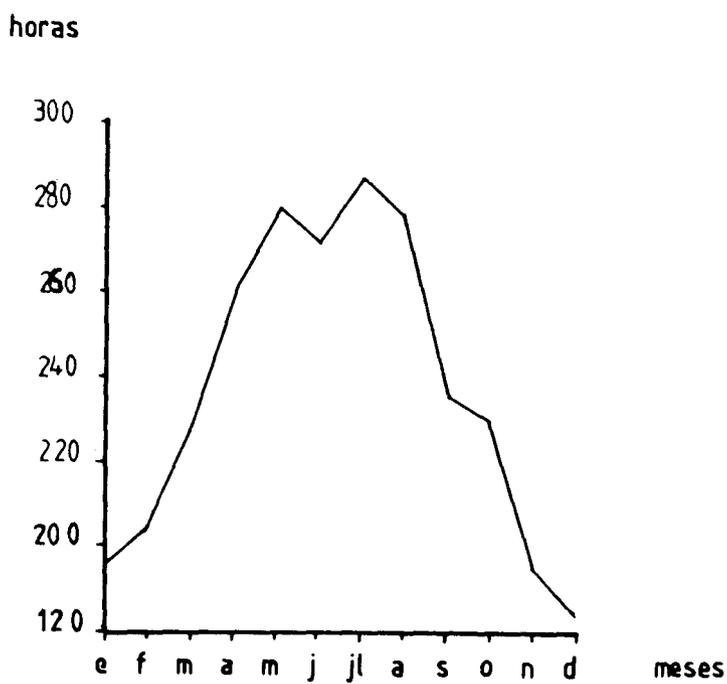
DIRECCIÓN Y VELOCIDAD DEL VIENTO EN KM./H.  
Y FRECUENCIA EN %. LANZAROTE (1951-1980)



G. 1 (bis)

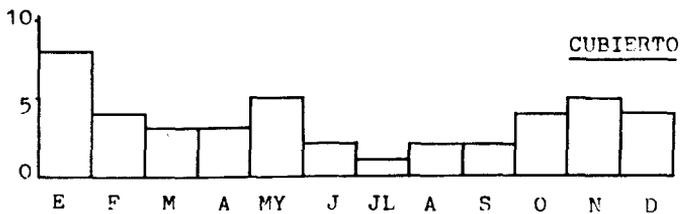
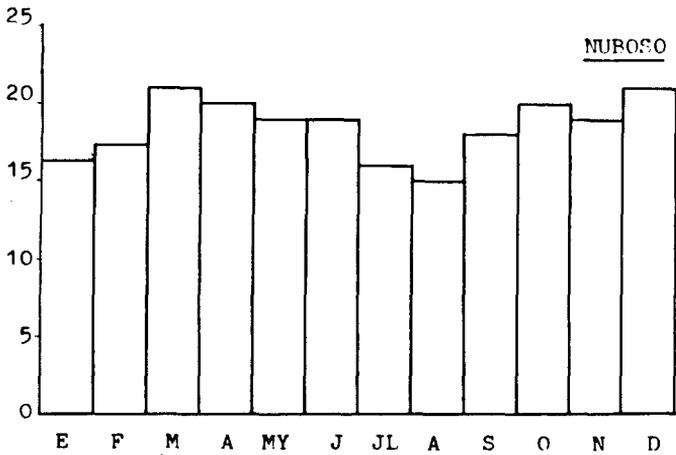
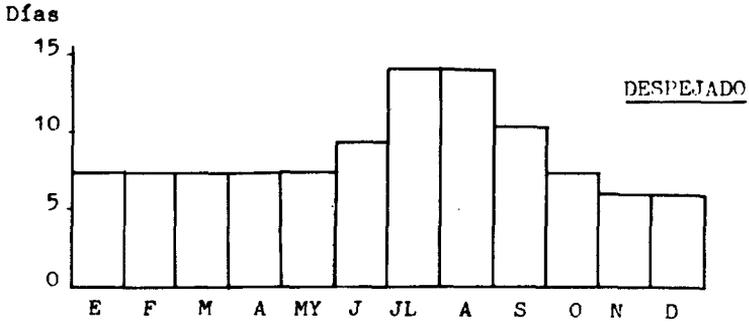


G. 2  
INSOLACIÓN MEDIA MENSUAL EN EL AEROPUERTO  
DE LANZAROTE (1951-1980)



### G. 3

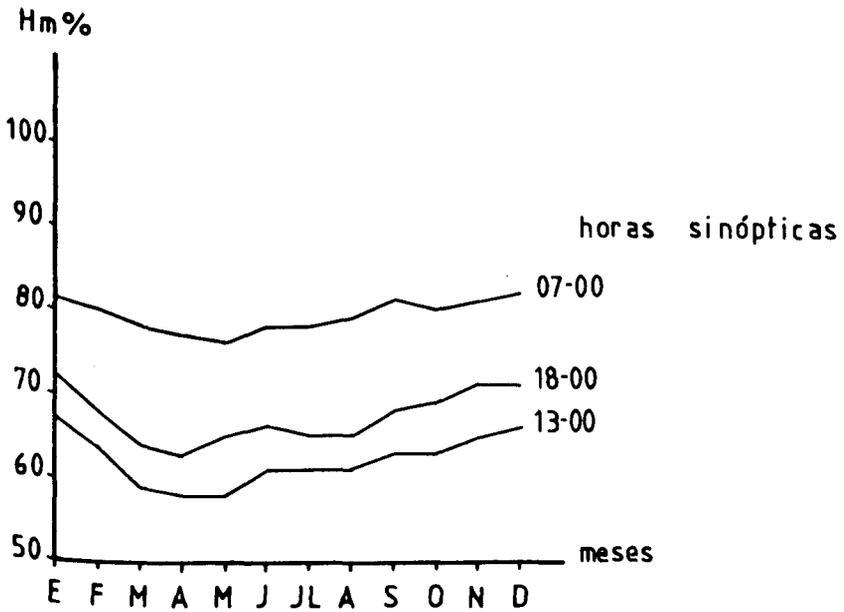
## NÚMERO DE DÍAS DESPEJADOS, NUBOSOS Y CUBIERTOS EN EL AEROPUERTO DE LANZAROTE





G. 5

HUMEDAD RELATIVA MEDIA MENSUAL (%).  
AEROPUERTO DE LANZAROTE (1951-1980)



Esa abundante nubosidad se podría explicar por la influencia marina y por su efecto termorregulador que aminora los efectos de la insolación tan elevada que sufre la isla (media anual para el período de 1951-1980, de 237,8 h.), alcanzándose en ella unos valores de humedad relativa bastante altos, en torno al 90%<sup>3</sup>. (vid. g. 5).

En definitiva, podemos afirmar que los condicionantes topográficos y climáticos no representan obstáculo alguno para la instalación del aeropuerto en la zona donde se ubica, al contrario, Guacimeta constituye la zona idónea, no sólo por sus características ambientales, sino por hallarse en una posición estratégica de comunicaciones terrestres, pues se encuentra tan sólo a 5 Km. de la capital, y en una situación intermedia entre los grandes núcleos turísticos de Lanzarote (Tías y Tegüise).

### 3. INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE LANZAROTE

El aeropuerto de Lanzarote se ubica en Guacimeta (latitud norte 28° 56' 39" y longitud oeste 13° 36' 13"). Tuvo su origen en un antiguo aeródromo militar creado en 1942 y fue abierto al tráfico aéreo civil el 12 de junio de 1946. Su pista de aterrizaje no ha sufrido desde entonces ningún tipo de ampliación y se le considera junto con el de Fuerteventura entre los mejor dotados de las islas periféricas.

Este aeropuerto, según la nomenclatura internacional al uso es de Cota O.A.C.I.A. Según la legislación española de Aviación Civil (Real Decreto 2.878 de 15 de octubre de 1982), el aeropuerto de Lanzarote se considera de la categoría C<sup>4</sup> (clasificación basada en las características de las aeronaves que utilizan dichas instalaciones), (vid. cuadro 1), junto con el de Fuerteventura, La Palma y Tenerife Norte. A su vez, y por la cantidad de tráfico foráneo está catalogado como internacional.

El pavimento de la pista es de asfalto y mide 2.400 x 45 m. La operatividad de la misma es tanto visual como instrumental. Asimismo, posee unas zonas pavimentadas (asfalto) en las cabeceras de la pista con el fin de facilitar las maniobras de viraje de las aeronaves. Posee dos pla-

---

3. *Ibíd.*

4. Información facilitada por la Dirección General de Aviación Civil. Servicio de Información Aeronáutica.

**CUADRO N.º 1**  
**CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS CIVILES SEGÚN LA**  
**LEGISLACIÓN ESPAÑOLA**

<i>Elemento 1 de la clave</i>		<i>Elemento 2 de la clave</i>		
<i>N.º de clave</i>	<i>Longitud de campo de referencia del avión</i>	<i>Letra de clave</i>	<i>Envergadura</i>	<i>Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal*</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	< 800 m.	A	Hasta 15 m. (exclusive)	Hasta 4,5 m. (exclusive)
2	800 m.-1.200 m. (exclusive)	B	15 m.-24 m. (exclusive)	4,5 m.-6 m. (exclusive)
3	1.200 m.-1.800 m. (exclusive)	C	24 m.-36 m. (exclusive)	6 m.-9 m. (exclusive)
4	> 1.800 m.	D	36 m.-52 m.	9 m.-14 m. (exclusive)
		E	52 m.-60 m. (exclusive)	9 m.-14 m. (exclusive)

\* Distancia entre los bordes exteriores de las ruedas del tren de aterrizaje principal.

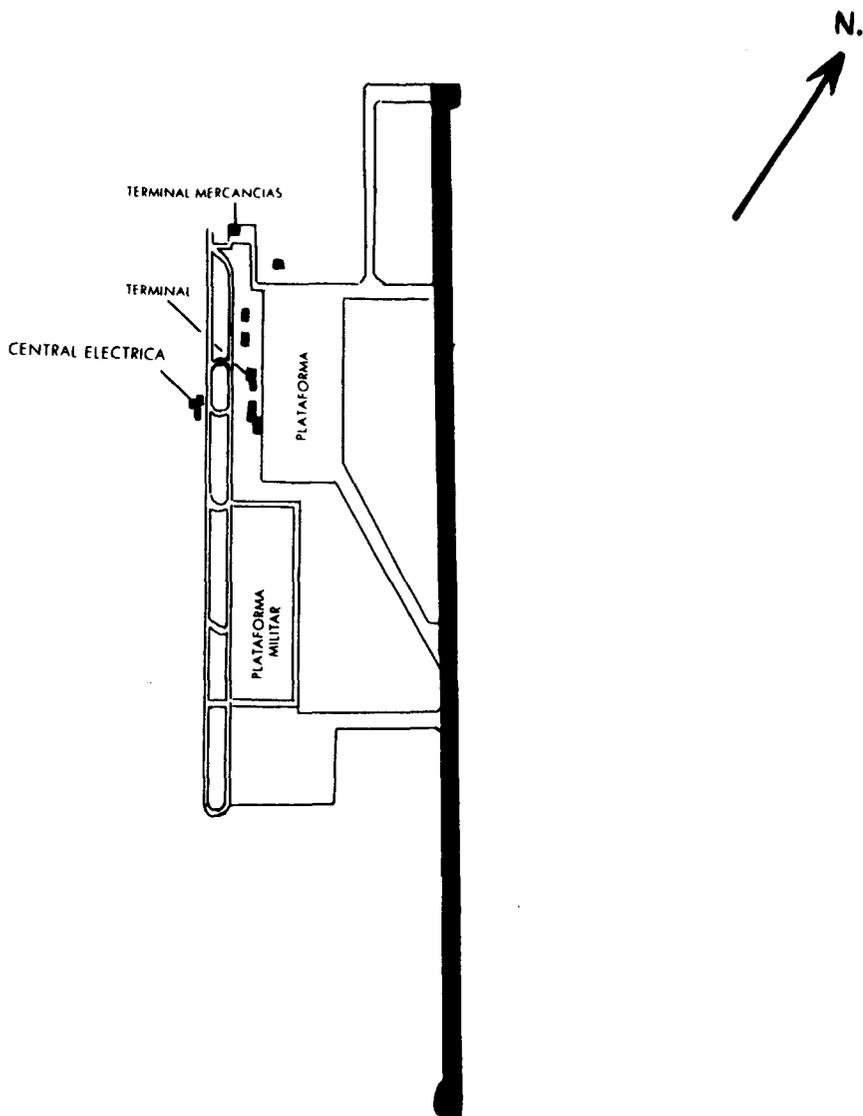
*Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.*

taformas de estacionamiento, ambas de hormigón, una cuadrada, para uso militar y otra, rectangular de 80.000 m.<sup>2</sup> de superficie para uso civil, con capacidad para 11 aeronaves de tipo Jumbo, y 6 de tipo DC-9. Estas plataformas se comunican con la pista a través de tres calles de rodaje de 22,5 m. de ancho y su pavimento es del mismo material que la pista. Carece de pistas de rodaje, por lo que se utiliza para tal efecto la propia pista (vid. plano aeropuerto).

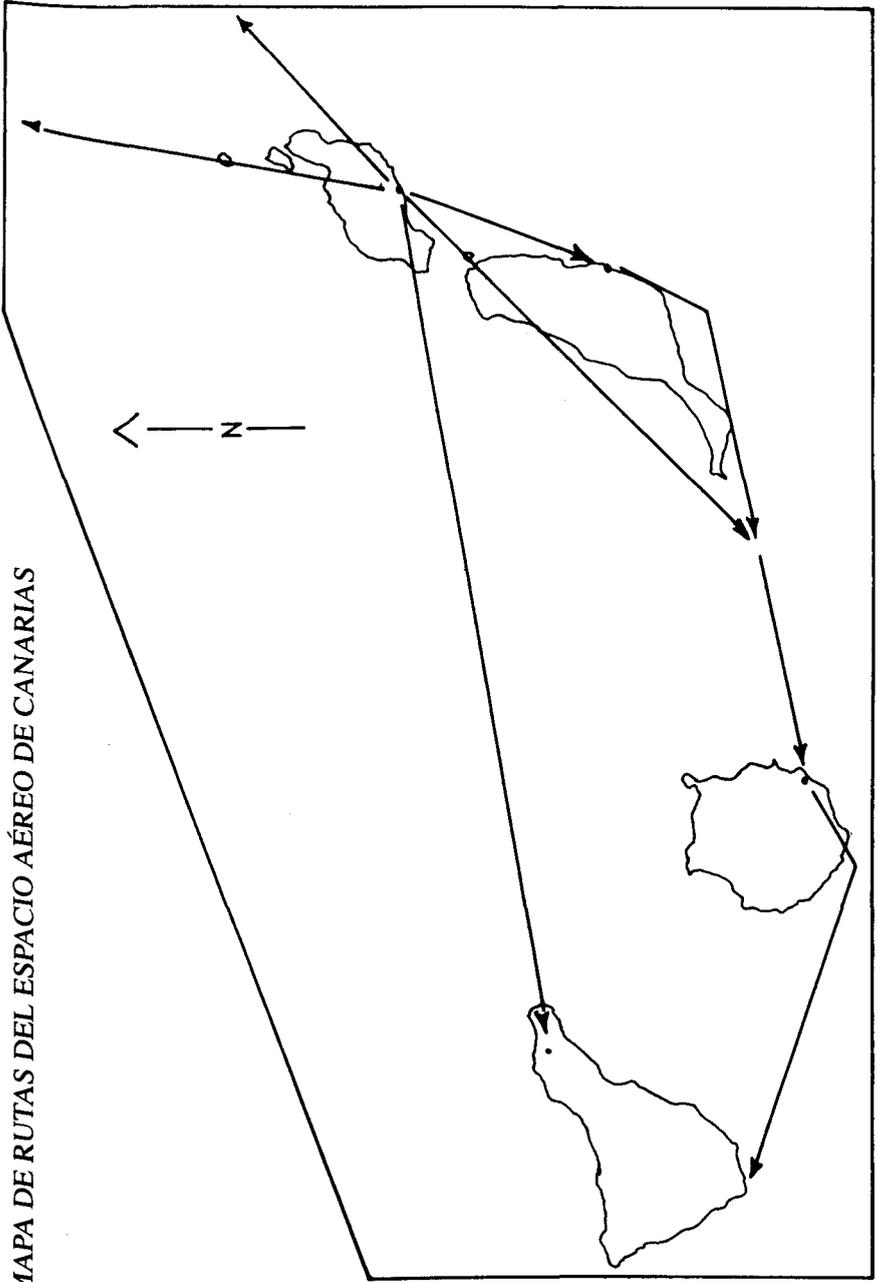
Dispone de un sistema de guía para el rodaje, ayudas terrestres visuales, iluminación de aproximación, iluminación de pista, lista de borde y plataforma, así como de iluminación de emergencia e iluminación de obstáculos (de día y de noche).

Posee una central de suministro eléctrico de emergencia una terminal de mercancías, una zona de equipos contra incendios servicio médico de primeros auxilios con 2 ambulancias, un aparcamiento delante del edificio terminal de pasajeros, gratuito y con reservas para coches de alquiler.

# CROQUIS DEL AEROPUERTO DE LANZAROTE



MAPA DE RUTAS DEL ESPACIO AÉREO DE CANARIAS



La terminal de pasajeros con 13.000 m.<sup>2</sup> de superficie consta de una sola planta por lo que se usa tanto para el tráfico nacional como internacional.

La llegada, la facturación, así como la recogida de equipajes, por medio de tres cintas transportadoras, se realiza conjuntamente, pero la salida de los pasajeros nacionales e internacionales se efectúan por separado.

Como ya se ha señalado en el capítulo anterior, el aeropuerto de Lanzarote se sitúa en una posición estratégica respecto a los grandes núcleos turísticos y de la capital de la isla, pues sólo dista de esta última unos 5 Km. en dirección W/SW. La red arterial más importante de la isla, la GC-720, conecta dicho aeropuerto con Teguise al norte, mientras por el sur lo hace con Tías y Yaiza.

En cuanto a los servicios de transporte entre dicho establecimiento y el resto de la isla son deficitarios, pues al aeropuerto sólo se puede acceder en taxi o en coches privados y de alquiler al carecer de un servicio de guaguas.

Con esta infraestructura el aeropuerto sólo permite un total de 8 operaciones por hora.

Recientemente ha sido aprobado el proyecto de creación de una pista de rodadura, con lo que en el futuro se aumentará el número de operaciones por hora.

Las rutas más utilizadas en las comunicaciones de Lanzarote con el exterior son la de Casablanca; en cambio para el tráfico interior (interinsular) las del espacio aéreo canario (vid. mapa de rutas).

#### 4. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO AÉREO EN LA ISLA DE LANZAROTE: UN CONTINUADO CRECIMIENTO MUY RELACIONADO CON LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

La evolución del tráfico de aeronaves en la isla de Lanzarote presenta una situación un tanto controvertida pues existen notables diferencias entre los distintos sistemas de vuelo. Por un lado se encuentra el tráfico no regular internacional, es decir, los charters, con unos movimientos máximos que se registran en los meses de noviembre y diciembre constituyendo al mismo tiempo la mayor cantidad de vuelos habidos en la isla. A partir del mes de mayo la evolución es claramente negativa alcanzando sus valores mínimos a mediados de año (junio), fecha a partir de la cual comienza a experimentar una leve mejoría que de nuevo se trunca en el mes de julio, para descender hasta septiembre y colocarse

en unos valores similares a los del anteriormente citado mes de junio. A partir de este momento se incrementa de manera considerable para llegar a su máximo a fin de año. Esta singular evolución del tráfico de vuelos charter en la isla objeto de estudio se explica por su estructura turística, donde predomina un movimiento estacional que coincide «grosso modo» con la denominada «alta temporada» en Canarias, es decir, el período otoñal y buena parte del invierno. Por el contrario, la baja temporada turística se corresponde con un paralelo descenso en la afluencia de aeronaves al aeropuerto de la isla conejera.

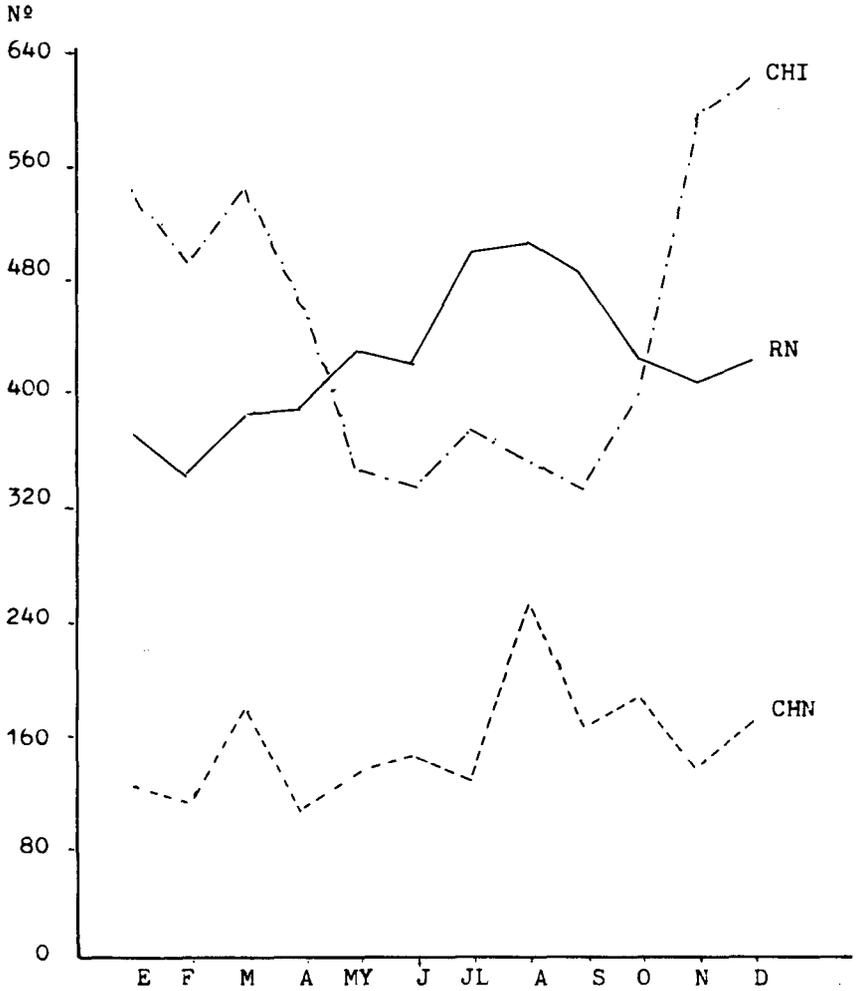
En cambio, la evolución anual de los vuelos regulares nacionales sostiene una trayectoria bien diferenciada con respecto a la anterior, pues ahora, los máximos se registran durante el período estival (meses de julio, agosto y septiembre), mientras que los mínimos corresponden al comienzo del año, sobre todo a febrero, tal y como se observa en el gráfico 6. Esta evolución está igualmente relacionada con el fenómeno turístico, pues el turismo nacional recalca en la isla, sobre todo en los meses de verano. Asimismo se aprecia una ligera recuperación en el mes de diciembre, en esta ocasión relacionada indudablemente con las vacaciones de navidad al igual que un ligero alza de mayo por las fechas de Semana Santa. Por último, los vuelos no regulares nacionales presentan una evolución tendente al alza aunque con ciertos altibajos, sobre todo las inflexiones aparecen en los meses de febrero y abril. Con todo, es de nuevo el mes de agosto como en el caso anterior, regular nacional, el que alcanza un mayor número de aeronaves, fecha a partir de la cual se registra un notable descenso que llega prácticamente hasta el mes de noviembre, para iniciar a partir de este momento una leve recuperación por el fenómeno ya citado más arriba (Navidad).

Esta evolución coincide «grosso modo» con la isla de Fuerteventura donde los vuelos regulares nacionales y no regulares nacionales mantienen una trayectoria similar, aunque en esta ocasión, y para el caso concreto de los charters nacionales son mayo y octubre los meses de mayor arribada. Asimismo, para este segundo caso, la estacionalidad no aparece tan marcada como en la isla de Lanzarote. Otra diferencia significativa entre ambos aeropuertos es el mayor número de entradas que presenta el aeropuerto de Guacimeta con respecto a su homónimo, el del Matorral, pues prácticamente en todos los sistemas hay una duplicación del número de vuelos en favor de Lanzarote. (vid. g. 6 bis).

En sólo dos años, es decir, el período comprendido entre 1984 y 1986, la llegada de aviones al aeropuerto conejero se ha incrementado de manera significativa, tal como se desprende de la comparación de los

G. 6

TRÁFICO DE AERONAVES EN LANZAROTE. 1986



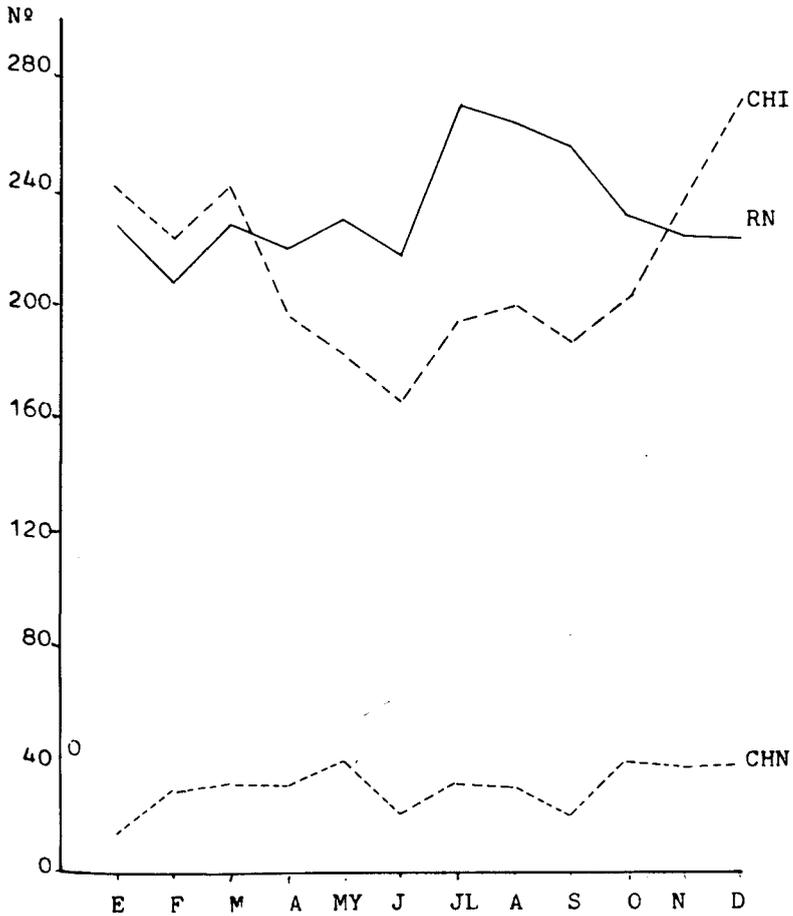
RN = Regular nacional.

CHN= Charter nacional.

CHI= Charter internacional.

G. 6 (bis)

TRÁFICO DE AERONAVES EN FUERTEVENTURA. 1986

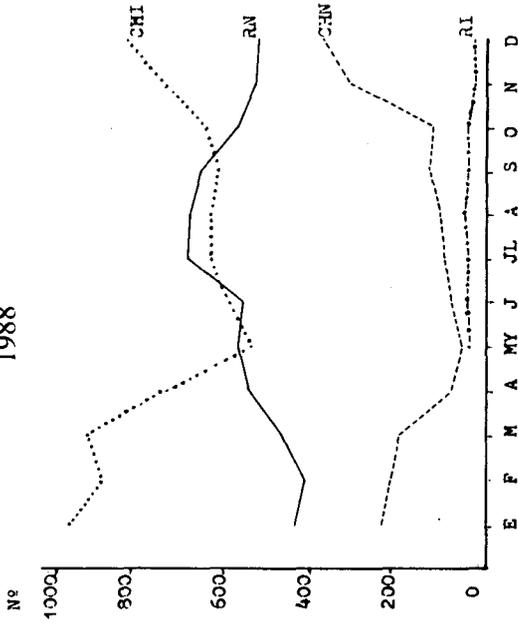


RN = Regular nacional.

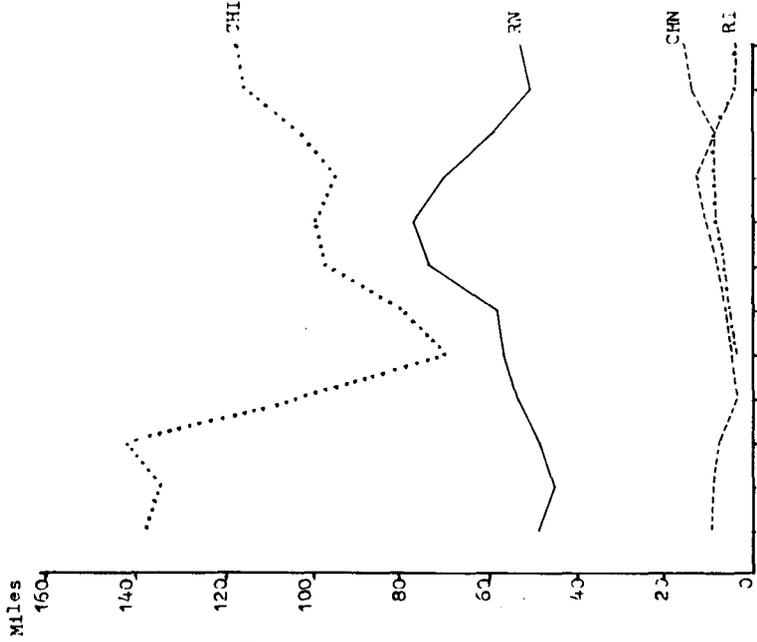
CHN= Charter nacional.

CHI= Charter internacional.

TRÁFICO DE AERONAVES EN LANZAROTE.  
1988



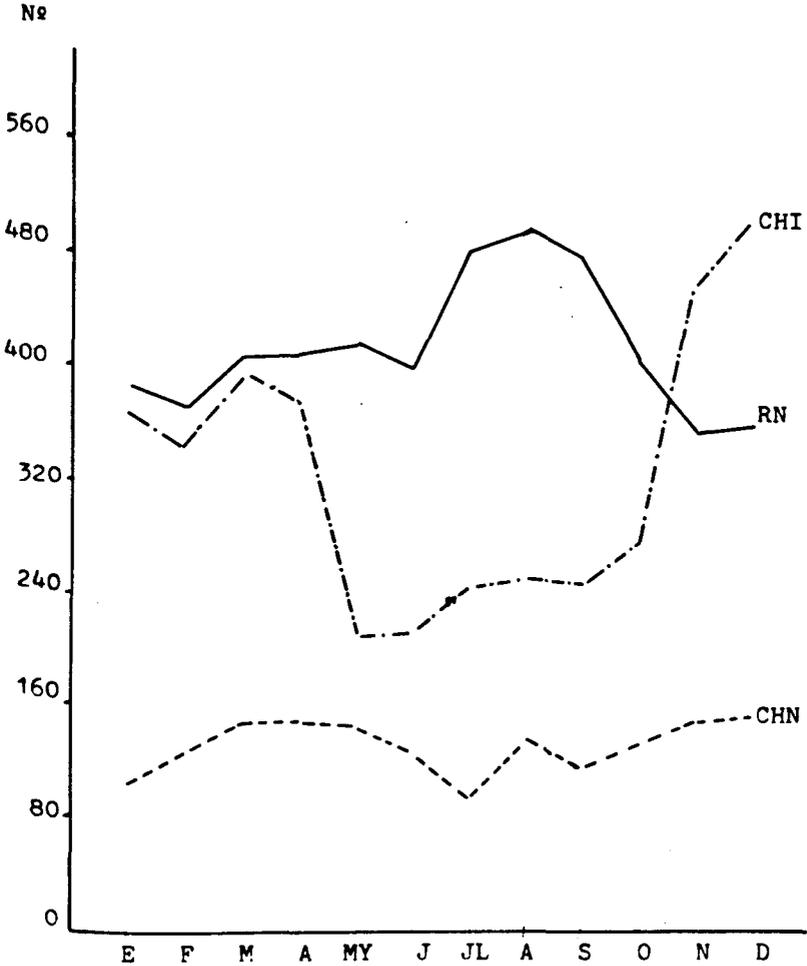
TRÁFICO DE PASAJEROS EN LANZAROTE.  
1988



RN = Regular nacional.  
 RI = Regular internacional.  
 CHN= Charter nacional.  
 CHI= Charter internacional.

G. 7

TRÁFICO DE AERONAVES EN LANZAROTE. 1984



RN = Regular nacional.

CHN = Charter nacional.

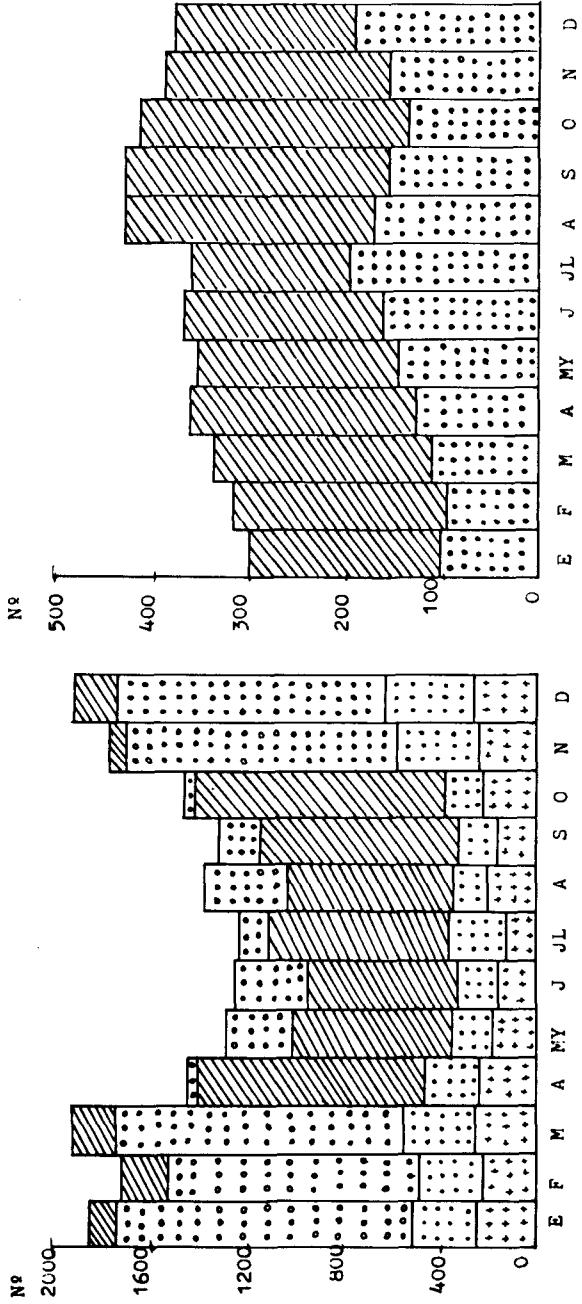
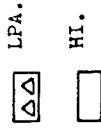
CHI = Charter internacional.

G. 8

TRÁFICO DE VUELOS CHARTERS  
INTERNACIONALES. 1986



TRÁFICO DE VUELOS REGULARES  
INTERNACIONALES. 1986



G. 6 bis y G. 7, sobre todo, esto es evidente en la evolución de los vuelos regulares nacionales, en cambio para los charters tanto nacionales como internacionales, la estacionalidad sigue siendo la nota predominante, por las razones ya aducidas.

La escasez de vuelos charters nacionales con respecto a los regulares interiores y, sobre todo, a los charter internacionales se debe, a nuestro juicio, a la escasa competitividad que tienen los tours operators nacionales. Cabe señalar, de igual manera, que el turismo nacional no sólo emplea la vía charter (no regular) para viajar a la isla, sino que muchos de esos pasajeros lo hacen de manera indudable en vuelos regulares. Ello queda perfectamente contrastado en la evolución que presenta el tráfico regular nacional, pues coincide el mayor número de vuelos con los períodos vacacionales. Las razones que pueden explicar este fenómeno son la escasa oferta de vuelos charters nacionales y por los relativamente numerosos vuelos regulares a la isla, aunque sobre este particular hemos de señalar que siguen siendo a todas luces insuficientes, pues son muy conocidos los problemas para conseguir billete durante los períodos vacacionales.

Cabe señalar con respecto al tráfico interior (Lanzarote-Fuerteventura), que a pesar de haberse incrementado, aunque no de manera significativa, el número de vuelos entre ambas islas, la oferta de plazas se ha reducido considerablemente. Para el período 1981-1984, la reducción en la oferta de plazas ha descendido de un 56%<sup>5</sup>.

A nuestro juicio, las razones que implican este controvertido fenómeno se debe al cambio de avión que realiza el trayecto entre ambas islas, en este caso un Focker F-27; pero además, existe un condicionante exterior que es la puesta en funcionamiento de la línea marítima Corralejo-Playa Blanca, realizada por las Compañías Alisur y Fred Olsen. Al presentar este segundo sistema de transporte las ventajas de transportar no sólo un mayor número de pasajeros, sino también vehículos, ha propiciado el marcado descenso en las comunicaciones aéreas entre Guacimeta y El Matorral.

La isla de Lanzarote presenta, comparativamente con respecto al resto del Archipiélago, una posición intermedia pues, si bien es supera-

---

5. Información facilitada por la Consejería de Transporte y Turismo del Gobierno Autónomo de Canarias.

da por las islas centrales: Tenerife y, sobre todo, Gran Canaria, ocupa una situación de clara ventaja con Fuerteventura. Ello se explica por la similar situación en el «ranking» turístico, es decir, la oferta de plazas hoteleras y extrahoteleras de Lanzarote es, en estos momentos, del 22% muy por debajo de las islas centrales y superior con creces a la isla de Fuerteventura<sup>6</sup>, pues llega a duplicar la oferta turística tal como se observa en el siguiente cuadro. (vid. cuadro 2).

CUADRO N.º 2  
OFERTA DE PLAZAS TURÍSTICAS EN LA PROVINCIA  
DE LAS PALMAS

<i>Islas</i>	<i>P. Extrahoteleras</i>		<i>P. Hoteleras</i>		<i>Total</i>	
	<i>V.A.</i>	<i>%</i>	<i>V.A.</i>	<i>%</i>	<i>V.A.</i>	<i>%</i>
Gran Canaria	108.081	67,5	36.359	69,3	144.440	68,0
Fuerteventura	15.637	9,8	5.692	10,8	21.329	10,0
Lanzarote	36.293	22,7	10.409	19,8	46.702	22,0
Canarias Orientales	160.011	100,0	52.460	100,0	212.417	100,0

*Fuente: Consejería de Transporte y Turismo. Gobierno Autónomo de Canarias. Elaboración propia.*

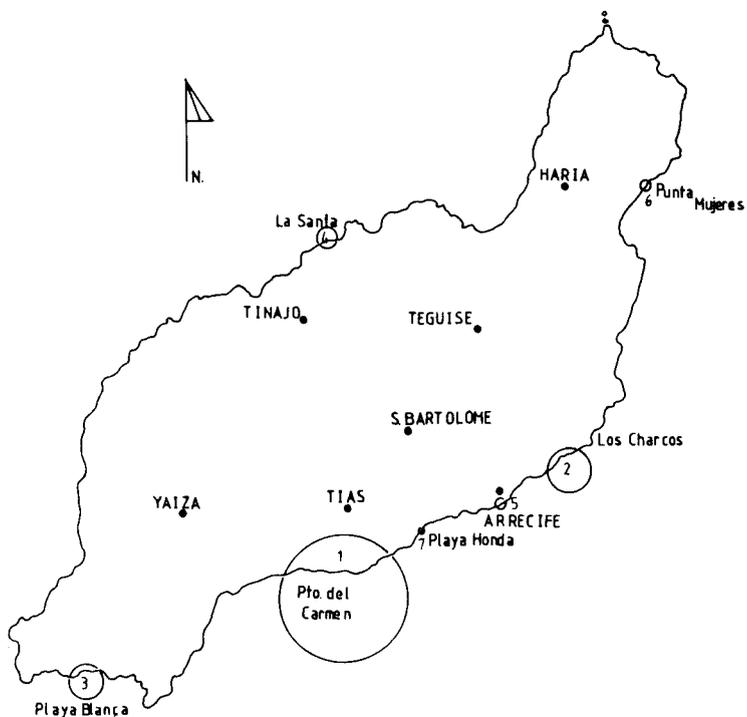
La estacionalidad comentada con anterioridad no es en absoluto un fenómeno particular de la isla de Lanzarote pues, como bien se desprende del gráfico 8, afecta al conjunto de Canarias, al menos a las islas que tienen cierta relevancia turística, pues para La Palma, La Gomera y El Hierro, los charters internacionales apenas tienen importancia. En efecto, al estar concentrado el tránsito de pasajeros hacia el continente americano y hacia el cercano continente africano, en los aeropuertos Reina Sofía (Tenerife Sur) y en el de Gran Canaria, la isla de Lanzarote no mantiene tráfico alguno de estas características (vid. G. 9).

La totalidad de las compañías de vuelos charters internacionales que operan con Canarias, en general, y con Lanzarote, en particular, son de capital extranjero; por el contrario, las compañías nacionales como señala el profesor Cano: «Las compañías españolas de vuelos regulares son prácticamente de capital estatal»<sup>7</sup>.

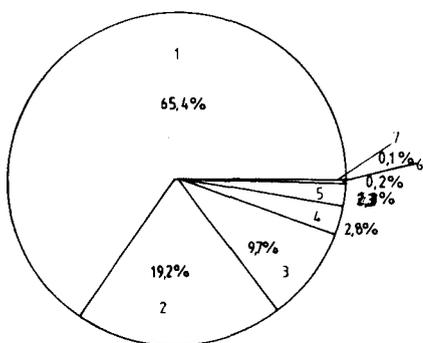
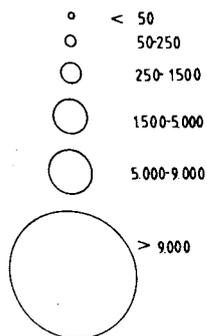
6. *Ibidem.*

7. Cano García, G.: *El transporte aéreo en España*. Ariel. Barcelona, 1980, pág. 95.

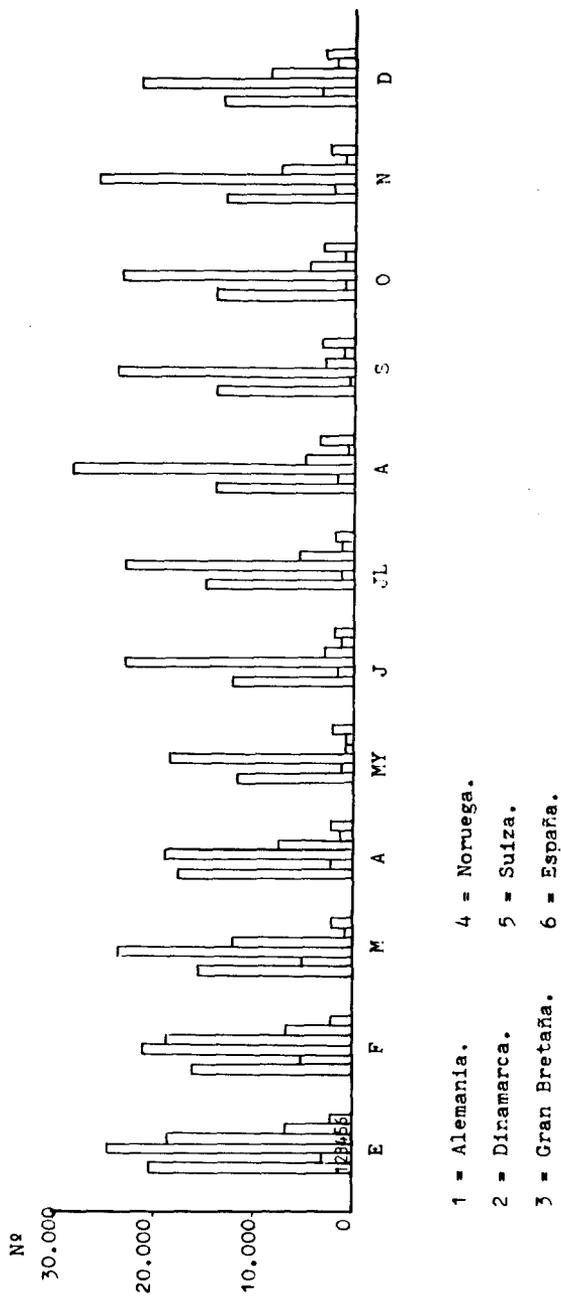
# OFERTA DE PLAZAS TURÍSTICAS DE LA ISLA DE LANZAROTE SEGÚN MUNICIPIOS (1989)



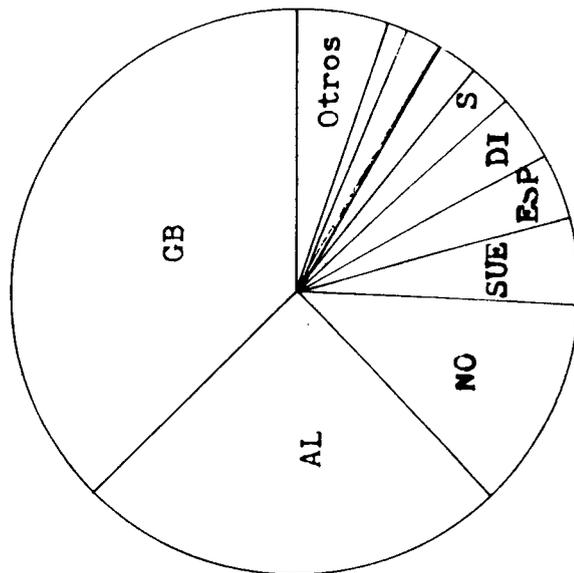
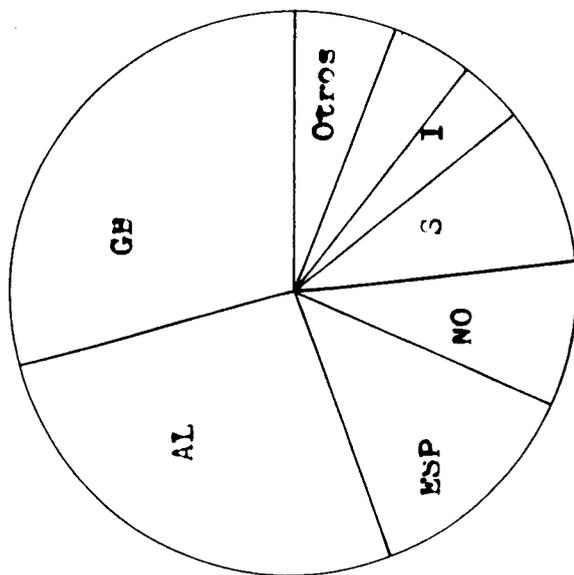
## INTERVALOS:



ENTRADA DE TURISTAS POR NACIONALIDADES Y MESES. LANZAROTE. 1988



AFLUENCIA DE TURISTAS, SEGÚN SU PROCEDENCIA. LANZAROTE. 1984-1986



AL = Alemania  
SUE = Suecia

G. B. = Gran Bretaña  
I = Irlanda

ESP = España  
DI = Dinamarca

NO = Noruega  
S = Suiza

## 5. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN LA ISLA DE LANZAROTE

La evolución de pasajeros en los vuelos charters presenta una situación similar a la de los vuelos. En efecto, la mayor arribada de pasajeros a la isla se produce de nuevo en las estaciones de otoño e invierno, constituyendo sus máximos los meses de noviembre, diciembre y, en menor medida, marzo.

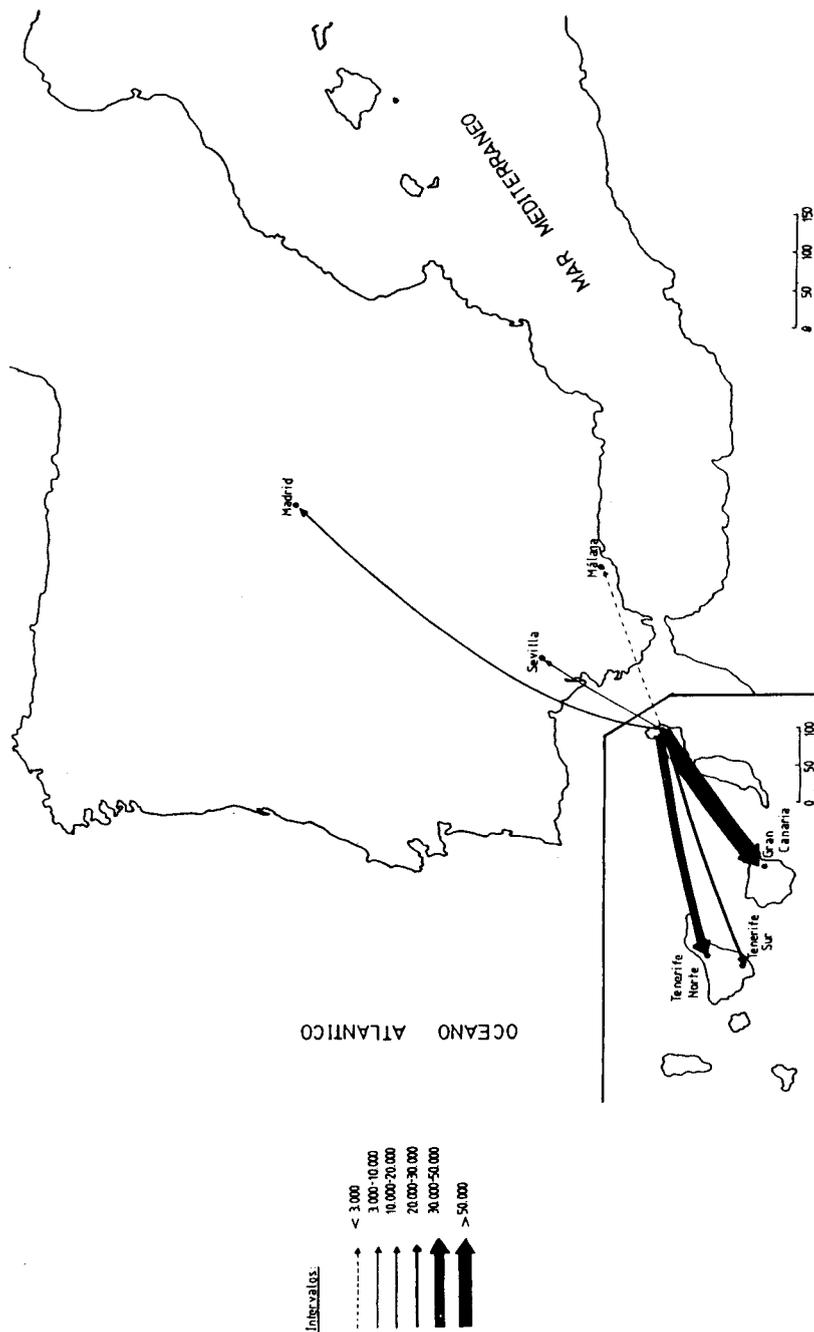
Asimismo, conviene señalar un máximo secundario en el mes de julio; en esta ocasión explicado por razones distintas, pues al encontrarnos en temporada baja sólo cabe suponer que dicho contingente lo conforman pasajeros de vuelos organizados con motivo de algún evento, pongamos por caso las internacionales Jornadas Vulcanológicas o, incluso, la invitación de periodistas extranjeros con motivo de promocionar la imagen turística de la isla; aunque evidentemente, este alza no puede ser explicado en su totalidad en función de estas causas extraordinarias sino que, de igual manera, tiene que haber alguna otra razón que lo justifique y que nosotros no aventuramos por no disponer de información suficiente.

Por lo que respecta al tráfico regular internacional, sólo mantiene una cierta relevancia para las dos islas capitalinas. (vid. G. 10).

El tráfico de pasajeros interior se refiere tanto al peninsular como al propio interinsular, tiene una doble entrada, por un lado, el tráfico regular donde la isla de Lanzarote vuelve a presentar una evolución similar a la mantenida para el propio tipo de vuelos (interior), es decir, de paulatino pero ininterrumpido ascenso desde enero hasta agosto, mes a partir del cual comienza una regresión que culmina en noviembre, donde se inicia de nuevo la tendencia al alza. Las razones que explican esta mayor afluencia de pasajeros durante el período estival ya han sido suficientemente comentadas. De ellas cabe destacar la elección del verano por los visitantes del país para pasar las vacaciones.

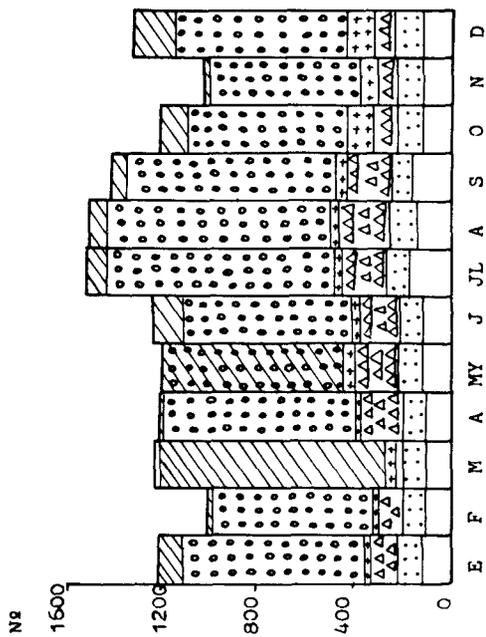
Lanzarote ocupa una posición a caballo entre las dos islas capitalinas (Tenerife y Gran Canaria) y las restantes que conforman el Archipiélago, configurándose de esta manera en el espacio insular de mayor importancia entre las denominadas «islas menores». De igual manera es la única de éstas que tiene presencia de pasajeros en vuelos no regulares (vid. G. 11), llegando en ocasiones a situarse por encima de la isla de Gran Canaria, hecho que ocurrió durante el mes de agosto de 1986. La afluencia de pasajeros no regulares del tráfico interior presenta dos máximos; el de agosto, que es a la vez el más destacado, y otro secundario en marzo. En esta ocasión los menores efectivos de pasajeros se regis-

MAPA DE FLUJO DE PASAJEROS: REGULAR. LANZAROTE. 1986

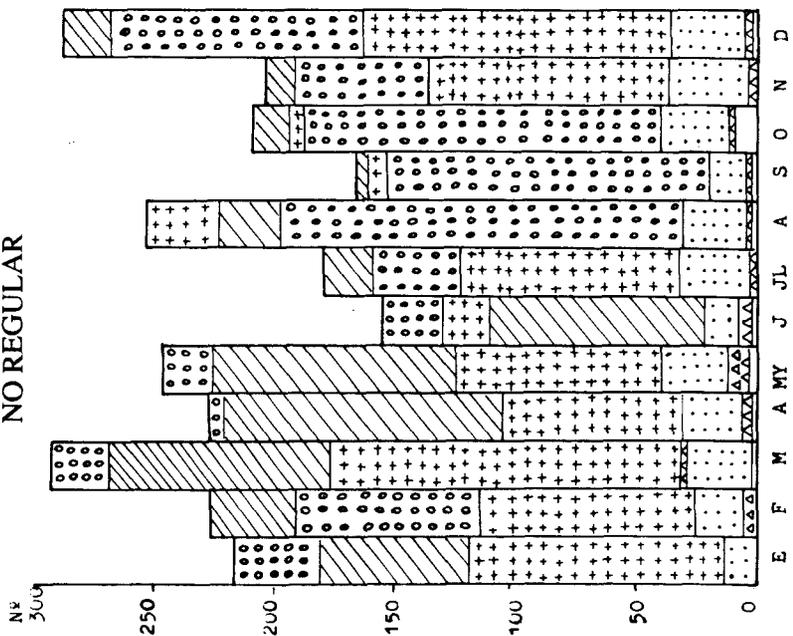


G. 9 TRÁFICO INTERIOR DE VUELOS. 1986

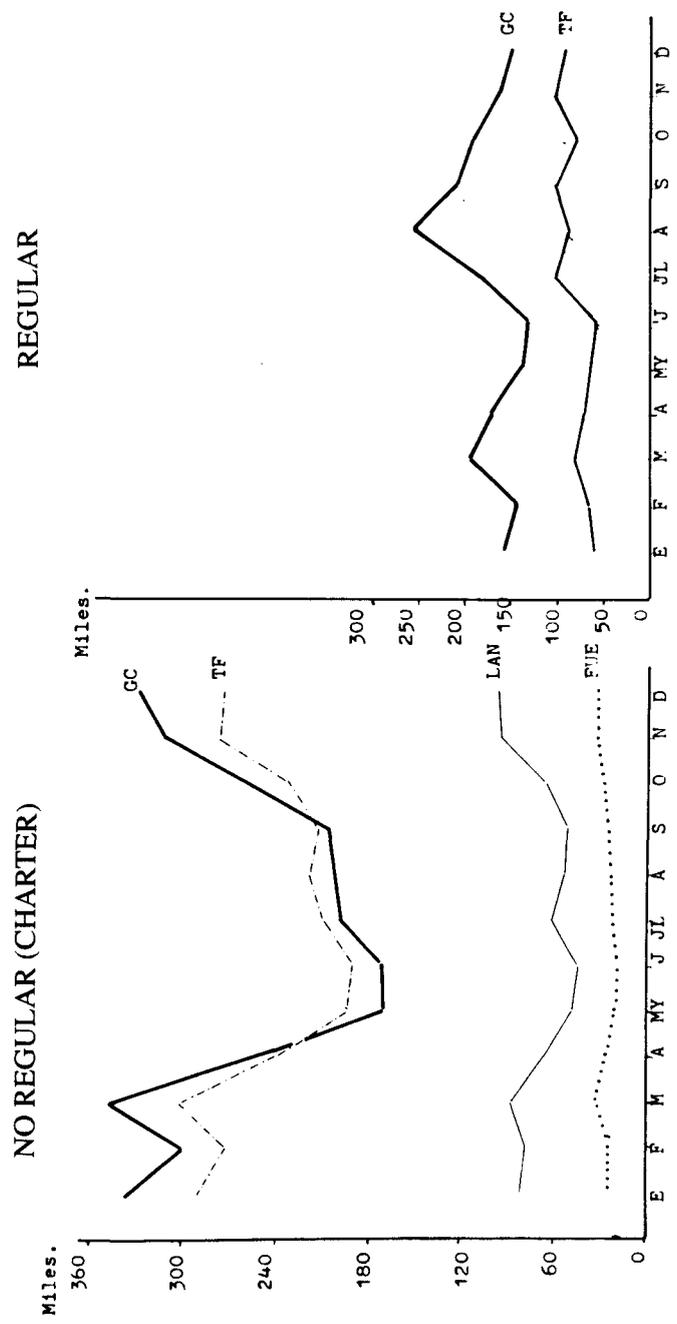
REGULAR



NO REGULAR

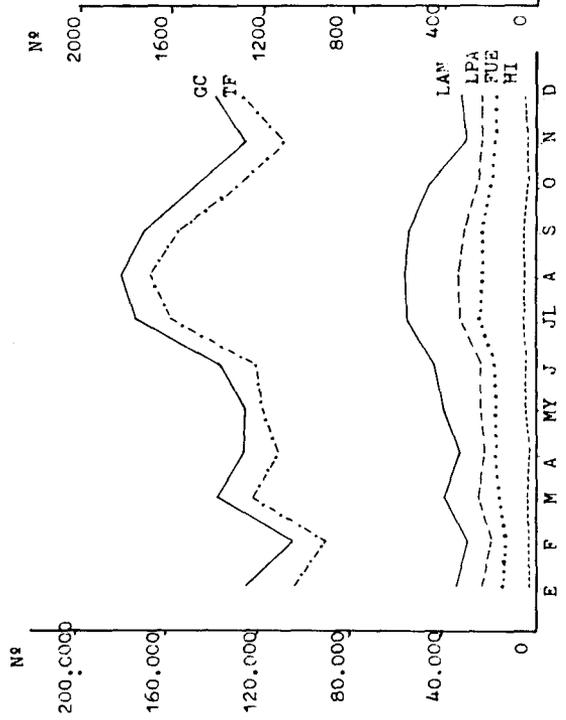


G. 10 TRÁFICO INTERNACIONAL DE PASAJEROS. CANARIAS. 1986

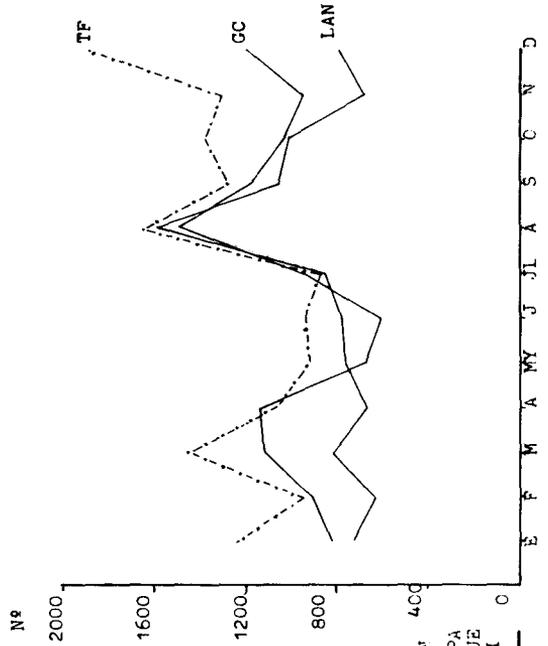


G. 11 TRÁFICO INTERIOR DE PASAJEROS. 1986

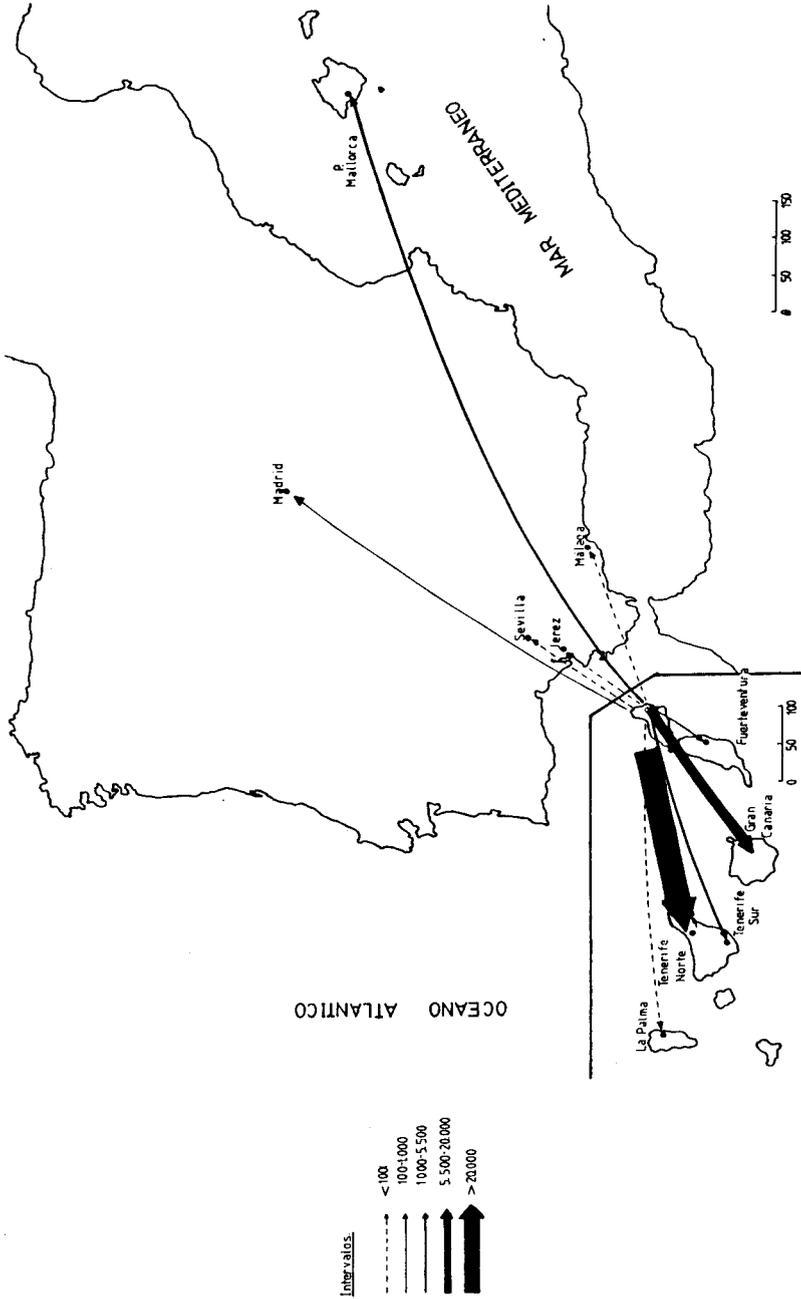
REGULAR



NO REGULAR



MAPA DE FLUJO DE PASAJEROS: NO REGULAR. LANZAROTE, 1986



tran a principio del verano, por la gran competencia que supone durante estas fechas los vuelos de pasaje regular.

En definitiva, el tráfico interior de pasajeros en la isla de Lanzarote presenta una situación muy diferente en función del carácter (interior o internacional). En efecto, si para los charters internacionales el mayor número de pasajeros se registra durante la denominada temporada alta (otoño-invierno); en los vuelos interiores, por el contrario es agosto el mes de mayores afluencias, aunque conviene matizar que para los de carácter regular, este mes junto con el resto de los del verano conforman el período o estación de mayores entradas; sin embargo, en los vuelos no regulares (charter nacionales) sólo tiene importancia agosto siguiéndole a gran distancia marzo.

## 6. TRÁFICO DE MERCANCÍAS

En 1984 el tráfico de mercancías a través de vuelos charters nacionales no tenía importancia alguna, pues se encontraba monopolizado por las islas de Gran Canaria y Tenerife<sup>8</sup>. En cambio, en 1986 la situación ha cambiado aunque no de manera significativa.

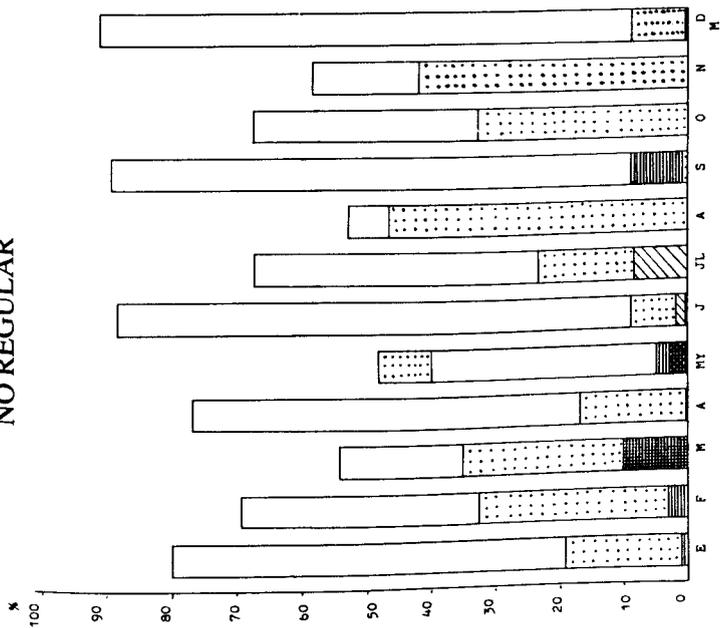
En efecto, pues a pesar de que Tenerife y, sobre todo, Gran Canaria siguen registrando los mayores contingentes, ahora Lanzarote comienza a utilizar tal sistema de transporte para importar y exportar mercancías a la isla. Los meses que presentan movimiento de mercancías son enero, febrero, mayo y, sobre todo, septiembre (vid. G. 12). En el tráfico regular ocurre una situación similar aunque la presencia de Lanzarote y el resto de las islas «menores» es, en esta ocasión considerablemente mayor (vid. G. 13). De nuevo Lanzarote ocupa una posición preeminente entre las islas periféricas. Ello, sin duda alguna, obedece a la paralela importancia turística, lo que posibilita la llegada de mayor número de vuelos a la isla y consiguientemente, más cantidad de mercancías. En esta ocasión, aunque todos los meses están muy parejos, los mayores contingentes de productos embarcados se realizan en abril y septiembre. Sin embargo, para el tráfico exterior, las islas centrales siguen controlando todas las salidas de productos, tanto en los vuelos charters como

---

8. Couceiro, A.; Romero, L. y González, A.: «Tráfico e infraestructura aeroportuaria en la isla de Fuerteventura». *III Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Madrid, Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura, 1989, T. I, gráf. 6, p. 422.

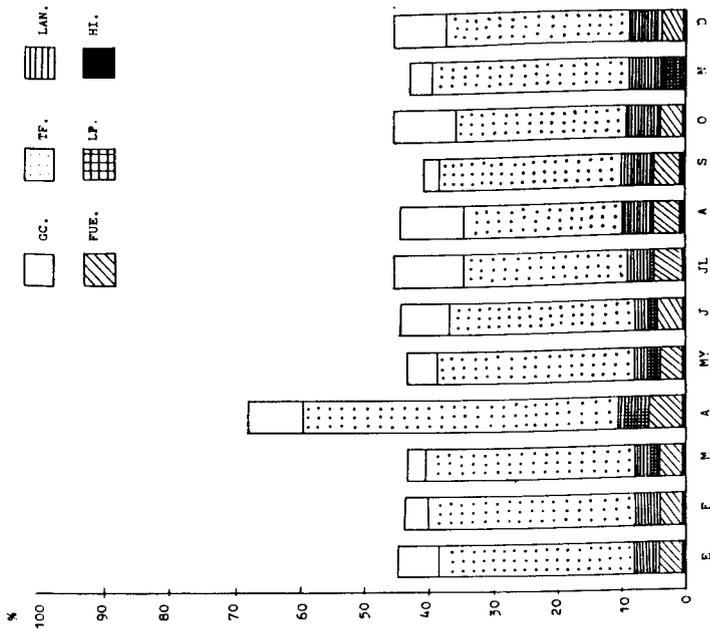
G. 12 TRÁFICO INTERIOR DE MERCANCÍAS.  
1986

NO REGULAR

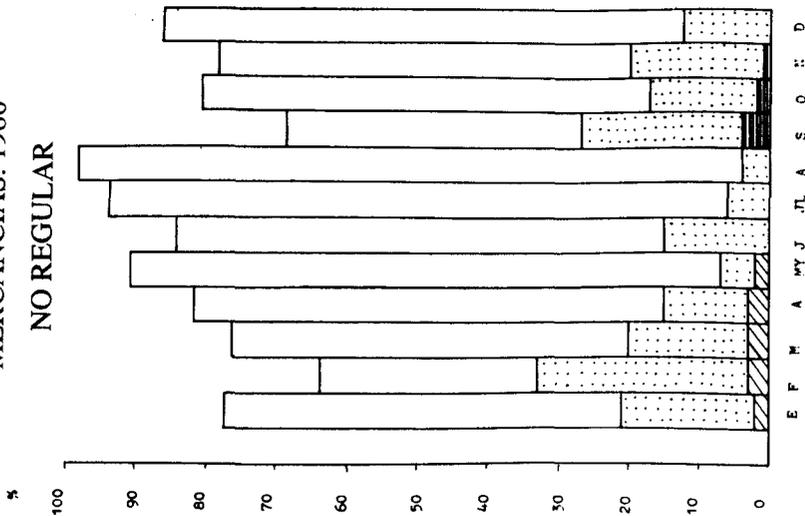


G. 13 TRÁFICO INTERIOR DE MERCANCÍAS.  
1986

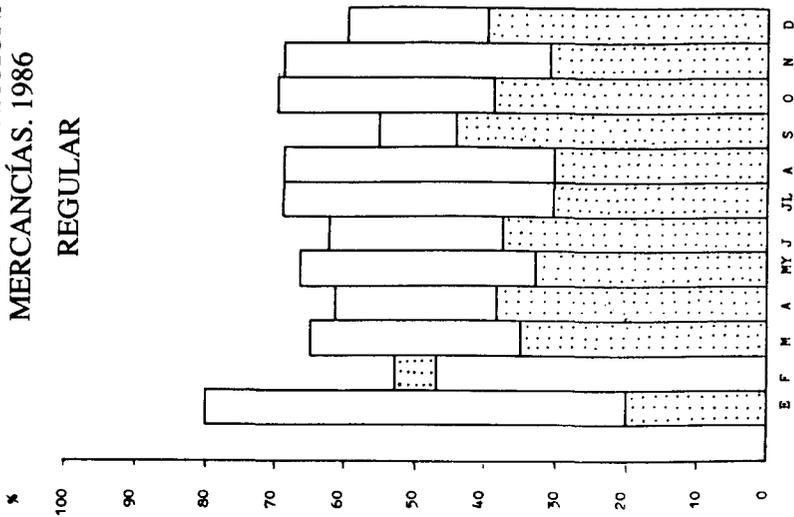
REGULAR



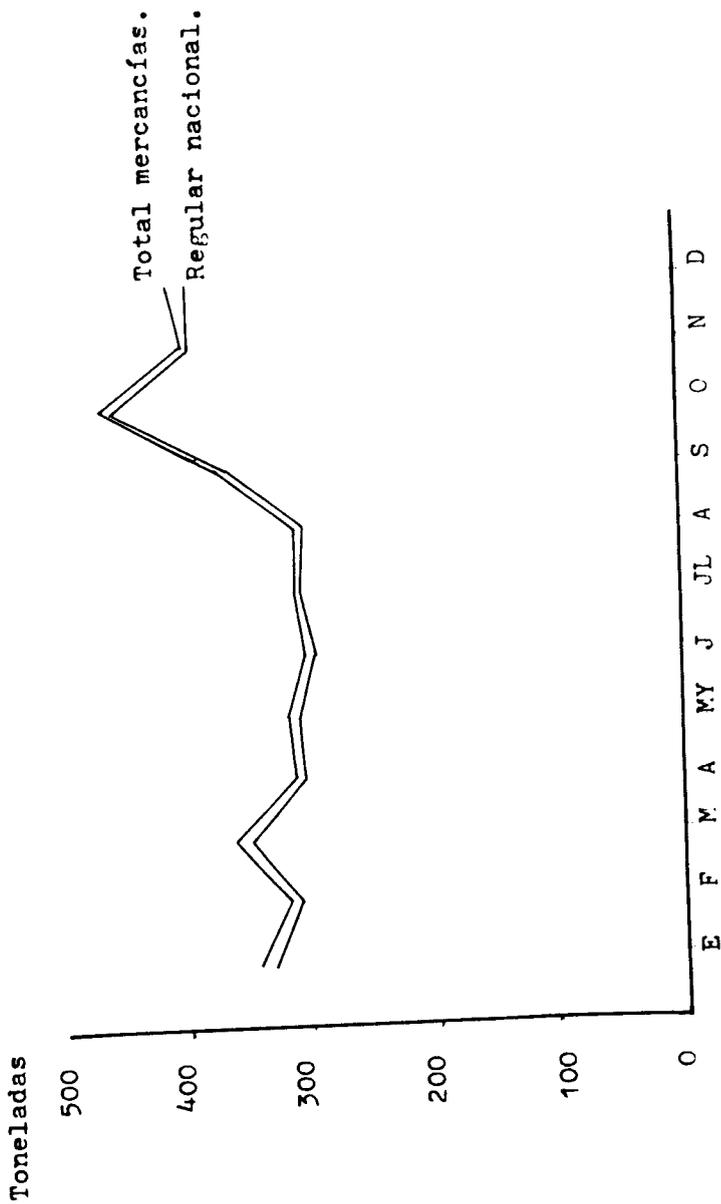
G. 14 TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS. 1986



G. 14 TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS. 1986



TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN VUELOS INTERIORES E INTERNACIONALES. LANZAROTE. 1988



en los propios regulares (vid. G. 14). Ello indudablemente se explica por las funciones que cumple la isla de Lanzarote en particular, y el resto de las islas menores en general, en la Formación Social de Canarias, es decir, este espacio insular está ordenado de manera que su producción y, sobre todo, la comercialización de los productos esté monopolizada por las islas centrales, lo que supone una carestía en el coste final del producto por los excesivos gastos de transportes, ya que al impedírsele a las islas denominadas menores comercializar directamente con los centros que ofertan los productos que ellos a su vez demandan, y tenerlo que hacer a través de las islas capitalinas, supone unos costes de transporte que explican el alto precio final de los mismos entre otras razones.

En resumen, el tráfico de mercancías en las islas menores en general es reducido por la posición que ocupan dentro de la Formación Social Canaria, debido al monopolio sobre el mismo de las islas capitalinas. Sólo el tráfico interior tiene cierta importancia y ésta, es proporcional a la propia importancia del espacio insular en cuestión.

## 7. CONCLUSIONES

En síntesis, podemos señalar que el desarrollo del tráfico aéreo y de la infraestructura aeroportuaria en la isla de Lanzarote no ha sido condicionado, en modo alguno, por los rasgos y factores naturales de la isla, pues la escasa altitud, la relativa alta insolación, la escasez de días cubiertos y la dirección de los vientos no presentan inconvenientes para el normal desarrollo de las aeronaves en el aeropuerto de Guacimeta. Quizá los únicos factores negativos son la presencia de «calinas» originadas por el tiempo del este, pero, en cualquier caso, estos fenómenos son muy esporádicos y extraordinarios con lo que podemos concluir que las condiciones medioambientales no suponen obstáculo alguno para el tráfico aéreo.

En otro orden de cosas, se puede afirmar que el transporte aéreo conforma una parte importante del sistema de explotación del espacio en la isla de Lanzarote, pues las relaciones sociales y de producción que dimanen del Modo de Producción Capitalista, dominante en la isla, utilizan en su estrategia de apropiación del beneficio y la plusvalía este sistema de transporte.

Su relación con la actividad turística es muy grande, pues la entrada de extranjeros y el movimiento de aeronaves, presenta una evolución similar. En cambio, las mercancías no parecen utilizar este tipo de trans-

porte de manera preferente por los más bajos costes y la mayor capacidad de carga del tráfico marítimo.

La entrada de pasajeros presenta una cierta estacionalidad que difiere según el tipo de vuelos. En efecto, para los charters internacionales, las épocas de mayor arribada la constituye el otoño y el invierno, que coincide con la denominada «temporada alta» turística. Sin embargo, para los vuelos nacionales, sobre todo los regulares, el período que registra un mayor número de entradas es el verano, y en particular el mes de agosto, época esta escogida por los efectivos nacionales para realizar sus vacaciones.

La infraestructura aeroportuaria sin llegar a ser óptima, pues el aeropuerto podría ampliarse, tanto las pistas como las terminales de pasajeros y mercancías, sí es suficiente para el actual nivel de tráfico, incluso con las ampliaciones que hay proyectadas para el futuro puede quedar en una situación muy favorecida dentro del contexto de aeropuertos internacionales.

El transporte aéreo constituye un medio imprescindible para el desarrollo de la actividad económica isleña, sobre todo, por el gran handicap que conlleva la insularidad. Supone, asimismo, un importante medio para la recepción de capitales foráneos. Permite una salida rápida de los productos agrícolas de primor que se cultivan en la isla. Por último, ha posibilitado una mayor y más variada afluencia de mercancías desde el exterior con lo que la internacionalización y la dependencia económica de la isla se ha incrementado.

## APÉNDICE ESTADÍSTICO

### CUADRO N.º 3

#### TRÁFICO TOTAL POR AEROPUERTOS AERONAVALES. LANZAROTE (1986)

<i>Interior</i>				<i>Internacional</i>					
<i>Regular</i>	<i>No regul.</i>	<i>O. Servic.</i>	<i>Total</i>	<i>Regular</i>	<i>No regul.</i>	<i>O. Servic.</i>	<i>Total</i>	<i>O. clases</i>	<i>Total</i>
5.044	1.809	795	7.648	—	5.399	167	5.566	1.798	15.012

*Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.*

### CUADRO N.º 4

#### MOVIMIENTO DE AERONAVES POR ZONAS GEOGRÁFICAS. LANZAROTE (1986)

<i>Interior</i>	<i>Europa</i>	<i>América N.</i>	<i>Caribe</i>	<i>América S.</i>	<i>África</i>	<i>Otros</i>	<i>Total</i>
7.648	5.477	—	—	—	89	—	13.214

*Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.*

### CUADRO N.º 5

#### OTRAS CLASES DE TRÁFICO DE MOVIMIENTO DE AERONAVES. LANZAROTE (1986)

<i>Privados</i>		<i>Militares</i>		<i>De Estado</i>		<i>Trabajos aéreos</i>		<i>Total</i>		
<i>Interior</i>	<i>Internac.</i>	<i>Interior</i>	<i>Internac.</i>	<i>Interior</i>	<i>Internac.</i>	<i>Interior</i>	<i>Internac.</i>	<i>Interior</i>	<i>Internac.</i>	<i>Total</i>
723	141	770	12	2	—	150	—	1.645	153	1.798

*Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.*

### CUADRO N.º 6

#### MOVIMIENTOS EN EL DÍA PUNTA DE AERONAVES. LANZAROTE (1986)

<i>Enero</i>	<i>Febr.</i>	<i>Marzo</i>	<i>Abril</i>	<i>Mayo</i>	<i>Junio</i>	<i>Julio</i>	<i>Agosto</i>	<i>Septbre.</i>	<i>Octubre</i>	<i>Novbre.</i>	<i>Dicbre.</i>
2 (J)	20 (J)	27 (J)	3 (J)	22 (J)	26 (J)	10 (J)	14 (J)	25 (J)	2 (J)	6 (J)	18 (J)?
79	75	75	72	79	66	69	68	73	62	80	82

*Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.*

**CUADRO N.º 7**  
**MOVIMIENTOS EN DÍA Y HORA PUNTA DE AERONAVES.**  
**LANZAROTE (1986)**

Enero	Febr.	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septbre.	Octubre	Novbre.	Dicbre.
17 (V)	20 (J)	30 (D)	12 (S)	15 (J)	19 (J)	10 (J)	21 (J)	18 (J)	28 (M)	6 (J)	21 (D)
13-14=	18-19=	10-11=	13-14=	10-11=	10-11=	8-9=	10-11=	10-11=	11-12=	16-17=	16-17=
9	8	10	10	11	11	10	10	10	10	10	10

Fuente: *Dirección General de Aviación Civil*. Elaboración propia.

**CUADRO N.º 8**  
**TRÁFICO DE PASAJEROS. LANZAROTE (1986)**

Interior					Internacional					Total		
Regular	%	No Regul.	%	Total	Regular	%	No Regul.	%	Total	%		
532.234	35,9	104.403	7,0	636.637	42,9	—	0,0	847.235	57,1	847.235	57,1	1.483.872

Fuente: *Dirección General de Aviación Civil*. Elaboración propia.

**CUADRO N.º 9**  
**TRÁFICO DE MOVIMIENTO DE PASAJEROS POR ZONAS**  
**GEOGRÁFICAS. LANZAROTE (1986)**

Interior	Europa	América N.	Caribe	América S.	África	Otros	Total
636.637	2.008.800	—	—	—	—	—	1.483.872

Fuente: *Dirección General de Aviación Civil*. Elaboración propia.

**CUADRO N.º 10**  
**CORRIENTES DE TRÁFICO DOMÉSTICO REGULAR**  
**DE PASAJEROS. LANZAROTE (1986)**

Alicante	Almería	Asturias	Badajoz	Barcelona	Bilbao	La Coruña	Fuerteventura
—	—	—	—	1.943	—	—	2.889

Fuente: *Dirección General de Aviación Civil*. Elaboración propia.

**CUADRO N.º 11**  
**MOVIMIENTO EN EL DÍA PUNTA DE PASAJEROS.**  
**LANZAROTE (1986)**

<i>Enero</i>	<i>Febr.</i>	<i>Marzo</i>	<i>Abril</i>	<i>Mayo</i>	<i>Junio</i>	<i>Julio</i>	<i>Agosto</i>	<i>Septbre.</i>	<i>Octubre</i>	<i>Novbre.</i>	<i>Dicbre.</i>
2 (J)	20 (J)	27 (J)	3 (J)	8 (J)	19 (J)	10 (J)	14 (J)	11 (J)	9 (J)	6 (J)	18 (J)
9.139	8.400	9.215	9.416	8.704	8.108	8.901	513	9.362	8.798	9.199	8.946

*Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.*

**CUADRO N.º 12**  
**MOVIMIENTO EN EL DÍA Y HORA PUNTA DE PASAJEROS.**  
**LANZAROTE (1986)**

<i>Enero</i>	<i>Febr.</i>	<i>Marzo</i>	<i>Abril</i>	<i>Mayo</i>	<i>Junio</i>	<i>Julio</i>	<i>Agosto</i>	<i>Septbre.</i>	<i>Octubre</i>	<i>Novbre.</i>	<i>Dicbre.</i>
20 (L)	24 (L)	30 (D)	10 (J)	11 (D)	19 (J)	13 (D)	7 (J)	4 (J)	16 (J)	6 (J)	11 (J)
17-18=	16-17=	10-11=	14-15=	10-11=	10-11=	10-11=	14-15=	10-11=	14-15=	16-17=	16-17=
1.298	1.345	1.278	1.626	1.175	1.338	1.420	1.629	1.411	1.566	1.314	1.316

*Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.*

**CUADRO N.º 13**  
**TRÁFICO INTERNACIONAL NO REGULAR DE MERCANCÍAS**  
**SEGÚN SU NATURALEZA. LANZAROTE (1986)**

<i>Clases</i>	<i>Entradas</i>	<i>Salidas</i>
Animales	924	—
Pescados	49	—
Vegetales	—	—
Comestibles	—	—
Químicos	—	—
Curtidos	35	—
Papel	4.559	—
Textiles	226	—
Joyería	908	—
Maquinaria	—	—
Transporte	7.159	—
M. de precisión	52	—
Varios	4.449	5.745
<b>Total</b>	<b>18.361</b>	<b>5.745</b>

*Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.*

**CUADRO N.º 14**  
**TRÁFICO DE MERCANCÍAS (KILOGRAMOS).**  
**LANZAROTE (1986)**

<i>Interior</i>			<i>Internacional</i>			<i>Total</i>
<i>Regular</i>	<i>No Regular</i>	<i>Total</i>	<i>Regular</i>	<i>No Regular</i>	<i>Total</i>	
4.794.638	9.132	4.803.770	—	24.106	24.106	4.827.876

*Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.*

**CUADRO N.º 15**  
**MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR ZONAS GEOGRÁFICAS.**  
**LANZAROTE (1986)**

<i>Interior</i>	<i>Europa</i>	<i>América N.</i>	<i>Caribe</i>	<i>América S.</i>	<i>África</i>	<i>Otros</i>	<i>Total</i>
4.803.770	24.106	—	—	—	—	—	4.827.876

*Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.*

**CUADRO N.º 16**  
**CORRIENTES DE TRÁFICO DOMÉSTICO REGULAR**  
**DE MERCANCÍAS. LANZAROTE (1986)**  
**AEROPUERTOS DE ENTRADA**

<i>Alicante</i>	<i>Almería</i>	<i>Asturias</i>	<i>Badajoz</i>	<i>Barcelona</i>	<i>Bilbao</i>	<i>La Coruña</i>	<i>Fuerteventura</i>
—	—	—	—	1.905	—	—	19.423
<i>Granada</i>	<i>Hierro</i>	<i>Ibiza</i>	<i>Jerez</i>	<i>Lanzarote</i>	<i>Madrid</i>	<i>Menorca</i>	<i>Málaga</i>
—	—	—	—	—	5.371	—	23
<i>Melilla</i>	<i>La Palma</i>	<i>Mallorca</i>	<i>Las Palmas</i>	<i>Pamplona</i>	<i>Reus</i>	<i>San Javier</i>	<i>S. Sebastián</i>
—	—	—	442.742	—	—	—	—
<i>Santander</i>	<i>Santiago</i>	<i>Sevilla</i>	<i>Tenerife N.</i>	<i>Tenerife S.</i>	<i>Valencia</i>	<i>Valladolid</i>	<i>Vigo</i>
—	—	178	208.542	62.128	—	—	—
<i>Victoria</i>	<i>Zaragoza</i>	<i>Total</i>					
—	—	740.312					

*Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.*

CUADRO N.º 17

CORRIENTES DE TRÁFICO DOMÉSTICO NO REGULAR DE  
MERCANCÍAS (TONELADAS). LANZAROTE (1986)  
AEROPUERTOS DE ENTRADA

<i>Alicante</i>	<i>Asturias</i>	<i>Barcelona</i>	<i>Bilbao</i>	<i>Fuerteventura</i>	<i>Granada</i>	<i>Hierro</i>	<i>Ibiza</i>	
—	—	—	—	47	—	—	—	
<i>Jerez</i>	<i>Lanzarote</i>	<i>Madrid</i>	<i>Menorca</i>	<i>Málaga</i>	<i>La Palma</i>	<i>Mallorca</i>	<i>Las Palmas</i>	
1	—	—	—	—	—	—	1.600	
<i>San Javier</i>	<i>S. Sebastián</i>	<i>Santander</i>	<i>Santiago</i>	<i>Sevilla</i>	<i>Tenerife N.</i>	<i>Tenerife S.</i>	<i>Valencia</i>	
—	—	—	—	—	116	—	—	
<i>Vitoria</i>	<i>Zaragoza</i>	<i>Total</i>						
—	—	1.740						

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.

CUADRO N.º 18

MOVIMIENTOS EN EL DÍA PUNTA DE MERCANCÍAS.  
LANZAROTE (1986)

<i>Enero</i>	<i>Febr.</i>	<i>Marzo</i>	<i>Abril</i>	<i>Mayo</i>	<i>Junio</i>	<i>Julio</i>	<i>Agosto</i>	<i>Septbre.</i>	<i>Octubre</i>	<i>Novbre.</i>	<i>Dicbre.</i>
24 (V)	14 (V)	21 (V)	4 (V)	7 (X)	6 (V)	4 (V)	6 (X)	19 (V)	3 (V)	21 (V)	3 (X)
19.771	22.924	22.183	21.111	22.115	24.071	25.112	17.492	22.974	17.258	21.261	20.092

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.

CUADRO N.º 19

MOVIMIENTOS EN EL DÍA Y HORA PUNTA DE MERCANCÍAS.  
LANZAROTE (1986)

<i>Enero</i>	<i>Febr.</i>	<i>Marzo</i>	<i>Abril</i>	<i>Mayo</i>	<i>Junio</i>	<i>Julio</i>	<i>Agosto</i>	<i>Septbre.</i>	<i>Octubre</i>	<i>Novbre.</i>	<i>Dicbre.</i>
24 (V)	14 (V)	26 (X)	2 (X)	16 (V)	18 (X)	5 (S)	6 (X)	19 (V)	3 (V)	7 (V)	3 (X)
8-9=	8-9=	8-9=	7-8=	7-8=	7-8=	7-8=	7-8=	7-8=	8-9=	8-9=	8-9=
10.420	9.102	9.835	9.650	12.034	9.230	8.557	8.144	9.757	8.548	8.625	9.252

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Elaboración propia.