

EL HÁNDICAP DEL TRANSPORTE AÉREO PARA EL DESARROLLO INICIAL DEL TURISMO DE MASAS EN LAS ISLAS CANARIAS

José Ángel Hernández Luis
Matilde Armengol Martín
Alejandro González Morales
Silvia Sobral García
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

RESUMEN

El transporte aéreo, más aún en un territorio fragmentado y alejado como es el caso del Archipiélago canario, ha jugado un papel trascendental para el desarrollo del turismo de masas en los años sesenta y setenta. En efecto, sin la llegada del motor a reacción a Canarias, no se podría comprender el espectacular desarrollo turístico que las Islas experimentaron en este periodo, siendo el principal objetivo de este trabajo, abordar —aunque de forma sucinta—, este proceso absolutamente decisivo para las Islas.

Palabras claves: Transporte aéreo; motor a reacción; turismo de masas; insularidad.

The conditioning of air transport for initial mass tourism development in the Canary Islands

ABSTRACT

Air transport has played a significant role in the development of mass tourism in the sixties and seventies, especially in a fragmented territory and away as the Canary Islands. Thus, without the advent of the jet engine to the Canary Islands, can't understand the spectacular development of tourism in the islands during this period. Thus the main objective of this paper, is to show the decisive role of air transport for tourism development in the Canary Islands.

Key words: Air transport; jet engine; mass tourism; insularity.

Fecha de recepción: 17 de marzo de 2010

Fecha de aceptación: 25 de abril de 2011

Departamento de Geografía. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. C/ Pérez del Toro, 1. 35003 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (España). E-mail: jhernandez@dgeo.ulpgc.es, marmengol@dgeo.ulpgc.es, agonzalez@dgeo.ulpgc.es, ssobral@dgeo.ulpgc.es,

1. INTRODUCCIÓN

Las infraestructuras aeroportuarias y las aeronaves se han forjado, con el paso del tiempo, en los elementos fundamentales para el desarrollo turístico de Canarias, máxime si consideramos que las Islas se encuentran alejadas de los principales países emisores del turismo, y el territorio canario, por definición, es un espacio fragmentado, sin posibilidades por tanto de conexiones terrestres con el exterior. Así pues, y en palabras de algunos autores, el transporte aéreo ha posibilitado la creación de una «*tercera periferia turística que abarca la escala mundial y que es impensable para otro modo de transporte*» (Seguí Pons y Martínez Reynés, 2004: 205). Tal es así, que podemos considerar que este transporte ha sido el principal causante del cambio de percepción de las distancias, pues si Canarias en los años cincuenta se situaba en la *ultraperiferia* de Europa, en la siguiente década, con la generalización del motor a reacción aplicado a la aviación, el Archipiélago pasó a ser considerado como la *inmediata periferia* del continente. De este modo, con la introducción del reactor, Canarias quedó al alcance de los países europeos en cuatro o cinco horas como máximo y sin escalas, que unido a la diferencia horaria, facilitaba desde entonces el almuerzo en las Islas.

Pues bien, partiendo de este hecho, nos hemos propuesto analizar en este trabajo el papel que, particularmente desde finales de los años cincuenta hasta bien entrada la década de los setenta, tuvo el transporte aéreo y sus infraestructuras para el desarrollo turístico de masas de Canarias.

1.1. Objetivos

El objetivo principal de este artículo es analizar la importancia que ha tenido el transporte aéreo para el desarrollo turístico de Canarias y, por ende, de toda una serie de variables asociadas a este fenómeno, como por ejemplo el desarrollo demográfico e incluso otros impactos que apenas se comentan en este trabajo pero fácilmente deducibles, como es el caso del incremento de la renta per capita imputable a la mayor renta turística frente a la agraria, o también el impacto del consumo de suelo y todas sus connotaciones paisajísticas.

1.2. Metodología

La metodología propuesta se fundamenta en el análisis empírico, apoyada en documentos escritos, utilizando sobre todo para ello la prensa y las revistas especializadas en turismo, sin olvidar la bibliografía especializada en este campo. De igual modo, aunque hemos optado por darle mayor énfasis al análisis diacrónico, no nos olvidamos del sincrónico, en tanto que algunas políticas, como por ejemplo la del *Ministerio de Información y Turismo*, por el que se declaraba el Archipiélago canario, desde el uno de enero de 1963, como *Zona de Interés Turístico Nacional*, recibió un enorme espaldarazo cuando comenzaron precisamente en esa época a llegar a las Islas las aeronaves a reacción de gran capacidad.

1.3. Fuentes

Las principales fuentes son la prensa y las revistas especializadas en turismo, donde la alusión al transporte, sobre todo el aéreo, era una constante en este periodo analizado. Así pues, tendríamos que destacar especialmente las revistas de turismo, como es el caso de *Isla*; *Costa Canaria*; *The Canary Islands' Sun*; e *Isla Azul*, algunas de ellas con una vida de varias décadas en la calle.

2. EL DESARROLLO DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS

En los sistemas insulares y, en especial en Canarias, las infraestructuras aeroportuarias han conocido un proceso acelerado de transformación —o sustitución por otras de mejores condiciones operativas—, para así recibir la creciente oleada de turistas que llegaba a las Islas en avión. En concreto, podríamos destacar las obras que se acometieron en los años sesenta y setenta para ampliar las pistas de vuelo y, con ello, posibilitar la llegada de aparatos de mayores dimensiones, hasta el punto de que la aeronave que aceleró considerablemente el transporte en masa de los turistas, como fue el *Boeing 747* —también conocido como *Jumbo*—, que operó por primera vez con fines civiles en diciembre de 1969, empezó a maniobrar con carácter regular en el aeropuerto de Gran Canaria en enero de 1971 bajo la enseña de *Iberia*, esto es, al mes siguiente de comenzar la compañía española a operar con este modelo de avión. A su vez, en el verano del mismo año, llegó a Gran Canaria un *Jumbo* de la compañía alemana *Condor*, con más de 400 turistas, marcando un hito histórico, ya que era la primera vez en el mundo que se utilizaba este tipo de avión en régimen charter, hecho que ponía de manifiesto la importancia turística de las Islas en ese momento, además de la idoneidad del empleo de este aparato en rutas de alta demanda y de al menos dos o tres mil kilómetros de distancia.

Entre las obras aeroportuarias principales que se acometieron en Canarias con el fin de posibilitar la llegada del turismo, podríamos citar las siguientes para las cinco islas que reciben en la actualidad turismo directamente desde el extranjero (VV. AA., 1996):

1.- En Gran Canaria, en el año 1959, se concluyó el afirmado de la pista de vuelo de 2.000 metros. Asimismo, en diciembre del año siguiente, dada la creciente importancia de la aviación charter y a reacción, salió a concurso la ampliación de la pista de vuelo hasta los 3.100 metros, quedando operativa a finales de 1962. El aumento de la longitud de esta pista fue fundamental para potenciar el turismo en Canarias, aunque también para el tráfico trasatlántico como se decía: «*este de la nueva pista es un problema importantísimo, pues desde que la misma esté terminada en su nueva longitud Las Palmas será lugar donde posen sus aviones numerosas compañías que en la actualidad lo hacen en varios puntos del continente africano*» (*Isla*, nº 19, julio de 1962: 9).

2.- En Tenerife, el aeropuerto de Los Rodeos que ya había alcanzado los 2.400 metros en 1953, se terminó de ampliar hasta los 3.400 en 1967. Mientras tanto y por espacio de cinco años, el aeropuerto tinerfeño había quedado en clara desventaja ante el de Gran Canaria para acoger en su seno el tráfico de grandes aeronaves a reacción, sin mencionar los problemas meteorológicos que sufría y que desde un principio le llevaron a pensar en construir un nuevo aeropuerto en el sur de Tenerife o en Güímar, siendo la solución de

ampliar el de Los Rodeos la alternativa más viable, pues la accesibilidad por carretera al sur de la Isla era aún muy deficiente en esta época. En este sentido, y en una entrevista realizada en 1962 a D. Horacio Fernández del Castillo, ingeniero aeronáutico y director de la compañía aérea *Spantax*, éste manifestaba que: «*para Tenerife no existe otra alternativa: o construye un campo capaz de atender a los reactores, o este tipo de aparatos acudirá a otros aeropuertos dejando tan solo en la Isla unos aviones de pistón, con lo que el gran turismo nos abandonará inevitablemente. Ante una coyuntura así, no caben dudas, dilaciones, ni reservas por el coste de las obras*» (se refería a las posibles obras de ampliación en Los Rodeos o construcción de un nuevo aeropuerto en Güümar). Sobre este último, decía que sería tan eficiente desde el punto de vista climático como el de Gando, pudiendo alcanzar hasta los 5 kilómetros (*Diario de Avisos*, 18 de agosto de 1962: 3). En la misma línea y con motivo de la *I Asamblea Turística de Canarias*, celebrada en noviembre del mismo año en la isla de La Palma, el Gerente de la *Wagons-Lits Cook* de Tenerife, D. Jesús Artal Aramendi, argumentaba en su ponencia sobre «*comunicaciones*», que era absolutamente necesario ampliar el campo de vuelos de Los Rodeos, sin menoscabar un nuevo aeropuerto en el sur de la Isla. Además, se lamentaba que las conexiones entre Gando y el aeropuerto tinerfeño, se operasen con aviones *DC-3*, ya que los turistas que llegaban a Gran Canaria en aeronaves tipo reactor, debían ser trasvasados al menos a aparatos *Convair 440 Metropolitan*, en lugar de los obsoletos *DC-3* de 28 plazas. Los *Convair*, con una configuración de 48 asientos, realizaban además el trayecto en poco más de veinte minutos. Finalmente, el nuevo aeropuerto del sur terminaría entrando en servicio en noviembre de 1978, con una pista de tres mil metros, acogiendo en sus inicios a la práctica totalidad del turismo charter que llegaba a la isla de Tenerife y sentando las bases de todo el gran espacio turístico de esa vertiente de la Isla.

3.- En Lanzarote, la pista de vuelo del aeropuerto de Guasimeta se amplió hasta los 2.400 metros en 1969, recibiendo los primeros vuelos charter internacionales en marzo de 1970 y dando pie ello, como es evidente, al enorme desarrollo turístico de la Isla desde entonces.

4.- En Fuerteventura, la pista de vuelo del aeropuerto del Matorral se prolongó también desde los 1.800 metros a los 2.400, terminándose las obras en 1978. Ello posibilitó desde entonces el enorme crecimiento de las llegadas, especialmente desde 1986 en que la afluencia turística a esta Isla aumentó de forma espectacular.

5.- En la isla de La Palma, los 2.200 metros de la pista del aeropuerto de Mazo, se inauguraron en 1980, pues los 1.700 metros anteriores no posibilitaron la llegada, con seguridad, de aeronaves a reacción. No obstante, las dificultades topográficas de las montañas adyacentes, exigirían el balizamiento de éstas, especialmente para las operaciones nocturnas, por lo que la llegada de los primeros charter internacionales, se retrasaron hasta noviembre de 1987, esto es, hasta que las balizas no estuvieron completamente operativas.

Por su parte, los nuevos aeropuertos de El Hierro y de La Gomera, se inauguraron en 1972 y 1999 respectivamente, aunque la escasa longitud de sus pistas de vuelo (en la actualidad unos 1.250 y 1.500 metros respectivamente), ha impedido la recepción de aeronaves desde el extranjero.

También son muy importantes otras obras en las infraestructuras aeroportuarias, en tanto que han sido el complemento de la ampliación de las pistas. Nos estamos refiriendo

sobre todo a los nuevos edificios terminales. Así, la antigua terminal de Gando, en Gran Canaria, es sustituida por la nueva entre 1972 y 1973, ampliándose considerablemente en 1993. En Tenerife, la terminal de Los Rodeos también estrenó su nuevo edificio en 1967, hasta que fue reemplazado por otro entre 2002 y 2005. De igual modo, los aeropuertos de Guasimeta (en Lanzarote), El Matorral (en Fuerteventura) y Mazo (en La Palma), también han sufrido notorias ampliaciones de sus edificios terminales en varios años, si bien destacaríamos las correspondientes —y de forma respectiva—, a los años 1988, 1996 y 1985.

Todos estos avances desde el punto de vista de las infraestructuras aeroportuarias, acompañado de los respectivos en materia de aviación que vamos a comentar en el siguiente epígrafe, consiguieron disparar de una forma importante la llegada de pasajeros a los aeropuertos canarios, significando los turistas extranjeros a finales de los años setenta más del 60 % de los movimientos de pasajeros en los aeropuertos canarios.

Tabla 1
MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS CANARIOS
(1960 - 1990)

Años	Pasajeros	Variación absoluta	Variación %
1960	323.160	----	----
1965	1.184.926	861.766	266.67
1970	3.350.116	2.165.190	182.73
1975	7.096.471	3.746.355	111.83
1980	8.344.248	1.247.777	17.58
1985	10.833.449	2.489.201	29.83
1990	16.913.710	6.080.261	56.12
<i>Variación 1960-1990</i>	----	<i>16.590.550</i>	<i>5.133.85</i>

Fuente: *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea*. Elaboración propia.

En suma, el papel de las infraestructuras aeroportuarias para el desarrollo turístico de cada una de las islas, ha sido un hándicap muy importante y casi determinante para el despegue de esta actividad. Es por ello, por lo que los agentes económicos y sociales de las Islas, al igual que los políticos influenciados por aquéllos, han apreciado desde siempre que sin una infraestructura aeroportuaria adecuada, es prácticamente imposible potenciar la actividad turística, sin menospreciar las conexiones aéreas propiamente dichas que pasamos a comentar a continuación.

3. EL PAPEL DE LAS CONEXIONES AÉREAS PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO DE CANARIAS

Aparte del papel de las infraestructuras aeroportuarias que, como decíamos, han sido muy importantes para el despegue del turismo en las Islas, vamos a centrarnos ahora en

los flujos que transitan por esas infraestructuras, propiciados evidentemente por las aeronaves, destacando sobre todo los avances técnicos —y económicos asociadas a ellas—, que han inducido al crecimiento vertiginoso del transporte de los turistas hacia Canarias.

3.1. La ardua etapa de la aviación a turbohélice

Uno de los primeros intentos más o menos serios y constantes para potenciar el turismo en las Islas, lo fue desde enero de 1952, cuando el Puerto de La Luz y de Las Palmas sirvió de escala semanal para los *Short Solent* de la compañía inglesa de hidroaviones *Aquila Airways*. Se trataba de un cuatrimotor de dos pisos con bar inclusive, que evitaba que los pasajeros permaneciesen sentados durante el largo viaje. La operación normal conectaba Southampton con Lisboa, Madeira y Gran Canaria, manteniéndose dicha línea hasta que uno de los hidros, en noviembre de 1957, se estrelló cerca de la isla de Wight cuando ponía rumbo a Gran Canaria con sus escalas previas, pereciendo 45 de los 58 pasajeros que transportaba (Díaz Lorenzo, 2001: 126, Tomo I). No obstante, en 1953, se llegó a argumentar que, en breve, se incrementaría este servicio con un circuito turístico entre Nueva York - Madrid - Gran Canaria - Funchal - Lisboa y Nueva York, en el que colaborarían, como apoyo a la *Aquila Airways*, la norteamericana *TWA* y la española *Iberia (Isla, nº 10, 1953)*. No se trataba por tanto de vuelos charter, ya que tenían un carácter regular y la capacidad de transporte era bastante limitada —poco más de 50 pasajeros—, utilizando como decimos una mínima infraestructura en el Puerto de La Luz. De cualquier modo, esta línea supuso la llegada a las Islas de un turismo —bien es cierto que escaso—, pero relativamente selecto que se alojaba en establecimientos de alta categoría, como el Santa Catalina en Las Palmas de Gran Canaria.

En el mismo año de 1952, la Agencia británica *Wagons Lits Cook*, inauguró sus oficinas en Santa Cruz de Tenerife, sentando las bases del desarrollo turístico futuro de Canarias y, en particular, del Puerto de La Cruz. En julio de ese mismo año, un avión de las *Líneas Aéreas Escandinavas (SAS)*, llegó al aeropuerto de Los Rodeos en un vuelo promocional. Al mes siguiente, el director - gerente de la citada compañía, el señor Frederik D. Ludvigsen, recaló en Canarias para evaluar la viabilidad del establecimiento de una línea aérea entre los países escandinavos y Canarias (Díaz Lorenzo, 2001: 202, Tomo I), llegando a desplazarse incluso a las islas que aún no disponían de aeropuerto, como fue el caso de La Palma (*Diario de Avisos*, 16 de agosto de 1952: 1).

En 1954 se produjo un acontecimiento muy importante que consideramos oportuno destacar aquí, y es que se creó en Estrasburgo la *Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC)*, dependiente de la *OACI*. Este Organismo propició al poco tiempo, y en concreto en París en abril de 1956, un acuerdo multilateral sobre los derechos de los vuelos no regulares, es decir, de los vuelos charter, con el objetivo de fomentar el desarrollo de los viajes turísticos intraeuropeos, en coexistencia con el tráfico regular (Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006: 87). Es pues este acuerdo el germen del enorme desarrollo de la aeronáutica en Europa y, en particular, de la relacionada con el turismo de masas en los años venideros.

Así, en el año 1957 ya operaban en los aeropuertos de Tenerife y Gran Canaria una quincena de compañías charter europeas, destacando sobre todo las inglesas, ya que el

turismo de esa nacionalidad era el más frecuente en las Islas en estos años. Así, debemos señalar a la *Overseas*; la *Starways*; la *Transair Ltd.*; la *Tradair Ltd.*; la *Eagle Aviation*; la *Continental*, la *Derby Aviation*, la *Orion*; y la *Hunting Clan*. Entre las restantes, cabría destacar a la alemana *Condor*, la sueca *Transair Sweden*, la *Scanair* de Dinamarca, la *Air Transport* de Francia, etc. (Díaz Lorenzo, 2001: 202, Tomo I). Es pues éste, el germen de la llegada del turismo de masas a Canarias, aunque indudablemente y como comentaremos más ampliamente, se trataba todavía de un turismo escaso y con una capacidad económica alta, es decir, lejos de las pautas que caracterizan al turismo de masas propiamente dicho.

En cualquier caso, todas estas compañías empleaban aparatos con motores de hélice, cuya velocidad operativa no pasaba, como media, de los 300 - 400 kilómetros por hora, precisando por ello varias escalas hasta llegar a las Islas. Es indudable que esta circunstancia ocasionaba numerosos trastornos, pero sobre todo un notable encarecimiento del coste del transporte. Así, en la temporada de invierno 1958 - 1959, se continuaron realizando estos primeros vuelos charter entre Europa y Canarias. Uno de los artífices de ello, fue el sueco afincado en Gran Canaria, Bengt Kohler, Delegado de la *Agencia STB* en esta Isla. Éste trajo a los primeros turistas de la *Svenk Turistyra*, una organización perteneciente en su mayoría a una orden protestante de dicho país, aunque luego se integraría en la más conocida agencia *Vingresor*. El señor Kohler, argumentaría años más tarde, que a la Isla llegaban fundamentalmente «los suecos que tenían dinero —me refiero a aquella época de los años cincuenta— y sobre todo tiempo,» (...) «especialmente desde la Navidad hasta finales de marzo.» (...) «Para la Navidad, «STB», tenía aviones extras, precios elevados... pero todo se vendía» (*Costa Canaria*, nº 35, diciembre de 1974). Hasta entonces, los suecos se dirigían sobre todo hacia Europa Central o Sur en vehículos particulares o en transporte colectivo terrestre.

Al comienzo, es decir en la temporada alta, coincidente con el invierno de 1958 a 1959 y en la ruta Estocolmo - Gran Canaria, de unos cuatro mil trescientos kilómetros de distancia, se emplearon aviones bimotores de hélice tipo *DC-3* de la *Transair Sweden*, con casi 30 plazas de capacidad y una velocidad de crucero de 300 kilómetros por hora. Esta baja velocidad tenía como consecuencia que si fuese posible realizar el itinerario en un solo salto, cuestión imposible ya que la autonomía del avión no llegaba ni a los 2.600 kilómetros (menos del 60 % de la distancia de este corredor), el trayecto tendría entonces una duración de casi 15 horas de ida. Desde el punto de vista de la seguridad tampoco era factible realizar una sola escala, pues ello supondría entonces extremar el consumo de combustible en cada etapa, con el riesgo de llegar a algún aeropuerto y no poder tomar tierra por cualquier incidencia. De hecho, el salto entre Estocolmo y Barcelona casi llegaba a los límites, pues en teoría solo le quedaban al aparato otros 250 kilómetros de autonomía. Todo ello dio como resultado que se tuviesen que realizar «varias escalas para un trayecto largo que duraba tres días, pues los viajeros pernoctaban en Barcelona y en Tánger» (Fernández Fúster, 1991 b: 688)¹. Luego, en 1959, se emplearon aeronaves de mayor capacidad, en concreto los *Curtiss C.46 Commando*, un bimotor de hélice igualmente, pero con unos 55 asientos, es decir, el doble en comparación con los *DC-3*.

1 No es extraño pues, que en trayectos que duraban tres días de ida y otros tantos de vuelta, la estancia media en Gran Canaria fuese relativamente grande, ya que, como media, era de tres semanas (*Costa Canaria*, nº 35, diciembre de 1974).

Hasta entonces, el turismo en Canarias tuvo una evolución poco significativa, manteniéndose niveles de entradas de turistas crecientes, pero apenas destacables entre un año y otro. La mayor parte de esos turistas llegaban a las Islas en la incipiente aviación charter y sobre todo por vía marítima en los grandes trasatlánticos o cruceros turísticos². Es más, las conexiones aéreas con el resto del Estado no eran importantes, pues por ejemplo en el año 1959, solo había una frecuencia diaria entre Gran Canaria y Madrid servida por un *DC-4* de *Iberia*, con capacidad para 60 pasajeros y una velocidad de crucero que ni siquiera alcanzaba los 400 kilómetros por hora, a lo que había que añadirle otro servicio cada dos semanas con *Aviaco*. Además, también había otra frecuencia por semana con Sevilla a cargo de esta última compañía y otro más con la misma ciudad cada dos semanas servida por *Iberia*. Los servicios interinsulares no estaban en mejor situación, pues entre las dos islas centrales solo habían unos tres o cuatro servicios diarios con aviones *DC-3* de 28 plazas, siete frecuencias semanales entre Tenerife y La Palma, y seis servicios a la semana en la línea Gran Canaria - Fuerteventura - Lanzarote (*Isla*, nº 17: 1959).

En la temporada de invierno 1960 - 1961, la compañía holandesa *KLM* y la belga *Sabena*, inauguraron sus vuelos a Canarias con aviones cuatrimotores de pistón tipo *DC-6B*, con unas tres frecuencias semanales. Estas aeronaves tenían una capacidad para casi cien pasajeros y una velocidad de crucero relativamente alta para estos aparatos de hélice, ya que alcanzaban los 500 kilómetros por hora, con una punta de 580. Pero quizá más destacable aún, es que estos aviones tenían una autonomía de casi ocho mil kilómetros, por lo que podían llegar a Canarias sin escalas si se deseaba. No obstante y por motivos comerciales, en conjunción con la compañía española *Aviaco*, se optó por realizar el trayecto Bruselas - Barcelona - Madrid - Gran Canaria - Tenerife, por lo que el trayecto de ida a las Islas se prolongó hasta los casi 3.400 kilómetros y diez horas de viaje.

Meses más tarde, en concreto en marzo de 1961, la compañía *British United Airways (BUA)*, entró a operar la línea entre el Reino Unido y Gran Canaria con aviones *Bristol 175 Britannia* de 80 plazas. Se trataba de cuatrimotores turbohélices que casi alcanzaban los 600 kilómetros de velocidad de crucero y una autonomía de más de 6.500 kilómetros, llegando a las Islas en menos de seis horas.

En resumen, si bien la aviación a hélice supuso para Canarias un acercamiento muy importante al continente europeo, siendo el germen del crecimiento escaso, pero siempre alcista del turismo a las Islas, la aviación a hélice nunca fue una clara alternativa para aproximar las Islas a Europa en tiempo y en coste, como en cierto modo sí lo hizo el motor a reacción a partir de comienzos de los años sesenta.

3.2. La aviación a reacción y el fomento definitivo del turismo de masas hacia Canarias

El incremento de la velocidad del transporte ha sido una constante hasta al menos los años sesenta en que se generalizaron las aeronaves comerciales que alcanzaban, por término medio, los 900 kilómetros por hora. Es una velocidad comercial que se ha demos-

² En esta época, las rutas turísticas o de pasajeros pertenecientes a empresas de servicios regulares fijos de líneas marítimas con escala en Canarias eran 39, de las cuales cinco eran españolas, dos argentinas y las restantes europeas, destacando el Reino Unido con diez, Italia con siete y Alemania con cuatro (Jorge Millares, 1996: 378).

trado que permite un ahorro significativo de tiempo y de costes para distancias de 500 o más kilómetros, es decir, como las existentes entre el Archipiélago canario y el resto del Estado y Europa. Para distancias inferiores, las aeronaves más idóneas son aquellas que cuentan con tecnología turbohélice, además con una capacidad de asientos más adaptada a la demanda y, como las necesidades de desplazamiento en este caso suelen demandar una mayor variedad horaria, las frecuencias suelen tener un papel fundamental. De ahí que las aeronaves a reacción, casi todas ellas de cien o más asientos —salvo los pequeños *jets* tipo *Canadian Regional Jet* de 50 - 80 plazas—, tienen escasa aceptación en mercados regionales, además con un consumo extra de combustible por asiento (Hernández Luis, 2008: 60). De cualquier modo, cuando se ha intentado aumentar la velocidad comercial, con experimentos como los del *Concorde* en Europa, el *Tupolev-144* en Rusia o el *SST* en Estados Unidos, la contaminación acústica, pero sobre todo la rentabilidad de las operaciones, ha dejado los proyectos en entredicho, de ahí que la velocidad subsónica indicada no haya variado significativamente desde hace medio siglo. Como ejemplo, el costo directo de explotación en centavos de dólar por asiento y milla, se estimó a comienzos de los años setenta en 1.99 para el *Concorde*, con unos datos básicos de 122 pasajeros, 46 mil libras de combustible por hora y velocidad de crucero de 2.05 *Mach*. Por su parte, el *Boeing-747*, más conocido como el *Jumbo*, tenía un coste por asiento y milla de solo la mitad (1.00), admitiendo 375 viajeros, un gasto de carburante de 30 mil libras por hora y velocidad de 0.89 *Mach* (Fernández Fúster, 1991 a: 749).

Así pues, el motor a reacción propició un enorme crecimiento de la llegada de turistas a Canarias, manifestándose en algunas macromagnitudes como por ejemplo el aumento considerable de la población residente, al igual que en el comportamiento del empleo, muy favorable en este caso a la actividad terciaria. Por ello, exponemos la siguiente tabla de algunas macromagnitudes de Canarias ajustadas a este periodo que analizamos, esto es, entre 1955 y 1981, demostrando este enorme impacto del turismo en las Islas fundamentado sin duda en los grandes avances registrados en materia de transporte aéreo:

Tabla 2
PRINCIPALES MACROMAGNITUDES DE CANARIAS ENTRE 1955 Y 1981

Años	Turistas	Población	Empleos		
			Sector 1º	Sector 2º	Sector 3º
1955	39.500	747.855	196.258	39.123	96.019
1960	69.000	966.177	185.025	47.798	113.010
1970	821.000	1.125.442	127.716	90.174	192.205
1981	2.521.500	1.367.669	87.275	93.785	276.583
<i>Variación % 1955-1981</i>	<i>6.283,54</i>	<i>82,88</i>	<i>-55,53</i>	<i>139,72</i>	<i>188,05</i>

Fuente: Instituto Canario de Estadística y Renta Nacional de España y su distribución provincial, BBVA. Elaboración propia.

Pero como decimos, el gran salto del turismo aéreo en Canarias no llegaría hasta la generalización de la aviación a reacción en los años sesenta, de tal modo que, por ejemplo las rutas Londres - Canarias y Estocolmo - Canarias, comenzaron a operarse en sólo una etapa y en unas cuatro y cinco horas respectivamente³, consiguiendo con ello unos enormes ahorros de costes (en combustible, en tripulaciones, en amortización de las aeronaves, en disminución del precio por asiento vía aumento de la capacidad por aparato, etc.). Desde entonces, las aeronaves comerciales alcanzaron, por término medio, los 800 - 900 kilómetros por hora.

En cualquier caso, y al margen de los manifiestos adelantos que se dieron en el campo de la aviación en periodos precedentes, el avance más significativo de la aviación para el turismo, lo fue cuando por primera vez en 1952, se aplicó a la aviación civil el motor a reacción. Se trataba del denominado *De Havilland Comet*, que pronto se destinaría a los trayectos más distantes, sobre todo los intercontinentales. Pero su éxito fue limitado, debido a algunos trágicos accidentes que contribuyeron a cuestionar el proyecto. Sin embargo, la industria aeronáutica, lejos de claudicar en el empeño por ganar cada vez más velocidad, logró lanzar al final de la década los modelos *Boeing 707* y el *Douglas DC-8*, auténticos abanderados de los cielos en los años sesenta y, por ende, los verdaderos artífices del turismo de masas en las Islas Canarias⁴. Posteriormente, en diciembre de 1969, entrarían en servicio los *Boeing 747*, con capacidad incluso para más de 500 pasajeros algunas de sus series en la configuración turista. En suma, la aviación a reacción, en palabras de algunos autores, consiguió que la movilidad que implica el desplazamiento en el espacio aéreo disminuyese «*el valor de las distancias y, con ello, la extensión territorial es vista desde otra perspectiva y con otra escala de estimación y medida: lo que parecía distante o grande pierde magnitud y con ello el horizonte de la convivencia se desplaza*» (Bayón Mariné, 1999: 976-977). Antes de que se cumplieran los dos años de la entrada en servicio comercial del anterior avión, hicieron acto de presencia los *DC-10*, con capacidad hasta 380 pasajeros en una sola clase. Al año siguiente, en 1972, la compañía igualmente estadounidense *Lockheed*, logró que su primer *Tristar L-1011* operase con fines civiles, siendo capaz de transportar hasta 400 pasajeros en una sola clase. Son estos pues los principales modelos de avión que facilitaron enormemente la llegada del turismo de masas a Canarias, pudiéndose argumentar por tanto y desde el punto de vista del desarrollo económico en Canarias, que la introducción del motor a reacción fue absolutamente decisiva para las Islas.

Uno de los primeros aparatos a reacción en operar en Canarias con fines comerciales, fue un *Caravelle* de la compañía belga *Sabena*, cuya llegada se verificó el 30 de septiembre de 1961 en el aeropuerto de Gran Canaria. Estas aeronaves estaban habilitadas para admitir entre 80 y poco más de 100 pasajeros, desarrollando una velocidad de crucero de

3 Ya hemos visto que algunos aviones como los *Bristol 175 Britannia*, podían llegar a Canarias sin escalas, aunque con menor capacidad y, en el caso de la línea con Londres, empleaban casi unas dos horas más en el trayecto de ida.

4 Sobre todo destacaríamos el *DC-8* porque fue una aeronave con un precio de compra algo más económica y con un mantenimiento más sencillo que la anterior, aunque un poco más lenta y menos eficiente en velocidad de crucero. De todos modos, la facilidad en su pilotaje y la gran fiabilidad de su diseño, lo convirtieron en el modelo de reactor más popular durante los años sesenta.

750 kilómetros por hora. Su autonomía evolucionó desde los 2.100 kilómetros, hasta los casi 3.500 del modelo *IOR* que hizo su primer vuelo en 1965. Por ello mismo, este avión en un principio, no podía alcanzar las Islas en un solo salto, aminorando las enormes ventajas del motor a reacción. En concreto, en el trayecto que siguió el avión en su línea inaugural, el aparato realizó dos escalas: una en Madrid y otra en Lisboa. Mientras tanto, el aeropuerto de Los Rodeos seguía recibiendo turistas directamente desde Europa con aviones de pistón o turbohélices de menores dimensiones y con las obligadas escalas, al menos hasta que los *Caravelle* contaron con una longitud de pista suficiente a medida que avanzaban las obras de ampliación del aeropuerto de Los Rodeos.

Es la etapa pues en que los avances técnicos en la aviación, conjuntamente con la mayor competitividad en ésta, abrieron la puerta a la progresiva caída de las tarifas aéreas y, consiguientemente, a la mejora de la accesibilidad económica para los potenciales turistas. De este modo, en 1962, la *British United Airways (BUA)*, y el *Centro de Iniciativas y Turismo* de Gran Canaria, acordaron gestionar bonificaciones de hasta un 15 % para los turistas que utilizaran dicha compañía aérea en sus desplazamientos (Jorge Millares, 1996: 374). No es extraño pues, que un comandante de la *Transair Sweden*, argumentase a comienzos de 1963, que el precio de los transportes a las Islas ya no era un gran problema para los turistas europeos, dejando en manos del sector de los alojamientos, la posibilidad de que el turismo pudiese tener una mayor presencia en Canarias, a través de descuentos importantes en éstos o mediante la introducción de nuevas construcciones más asequibles para el bolsillo de los turistas, como por ejemplo los apartamentos y bungalow (*Isla*, nº 21, enero de 1963: 20). Estamos pues, ante una nueva fase, sin vuelta atrás, en que las Islas —sobre todo Gran Canaria y Tenerife—, ya estaban claramente inmersas: la del turismo de masas.

En mayo del mismo año de 1962, el corredor Gran Canaria - Madrid conocería un avance importantísimo, pues con carácter diario, se introdujeron los *Caravelle* de la compañía *Aviaco*, acortando el tiempo de desplazamiento a poco más de dos horas y media. Por ello, se argumentaba que: «*no están lejanos aún los años en que ir a Madrid equivalía a volar seis horas -dejando aparte los tres días de mar como mínimo-. Luego vino la superación a cuatro horas. Y ahora nos llega la de dos.*» (...) «*En un par de horas se podrá saltar del frío europeo al sol atlántico de Canarias. Esta línea, unida a las extranjeras que ya nos frecuentan y las que puedan venir en el futuro, podrán hacer realidad esa frase que han dicho tantos y tantos expertos en turismo, de que —Canarias puede ser el Miami de Europa—*» (*Isla*, nº 18, abril de 1962: 2). El éxito del *Caravelle* con Madrid fue tan importante, que a *Iberia* no le quedó otra opción que implantarlo en noviembre del mismo año ante la pérdida de cuota de mercado que sufrió.

En el mismo año, también se aludía al hecho de que los vuelos desde Europa con las Islas, especialmente con Gran Canaria, se habían incrementado notoriamente, pues a comienzos de 1962, Gran Canaria estaba recibiendo un buen número de aeronaves suecas, hasta el punto de que se consideraba que ya estaba establecido «*un auténtico puente aéreo Suecia - Gran Canaria*», a cargo sobre todo de las compañías *Transair Sweden*, *Scanair* y *Nordair*, argumentándose que casi todos los turistas suecos que venían a Gran Canaria lo hacían por avión. No obstante, y según las estadísticas, la importancia de las aeronaves llegadas desde otras nacionalidades era más alta, pues de los 756 aviones entrados en dicho

aeropuerto en marzo de 1962, de los que 87 eran extranjeras, solo nueve eran suecas, esto es, igualmente que las entradas de Portugal y de Estados Unidos. Destacaban sobre todo las aeronaves inglesas, holandesas y danesas, protagonizando las tres nacionalidades unos 48 aparatos (*Isla*, nº 18, abril de 1962: 6).

Sin duda, la introducción de la aviación a reacción en Canarias fue un completo éxito, pues los *Caravelle* de *Aviaco* desde Madrid y los de *Sabena* desde Bruselas, llegaban a las Islas prácticamente repletos. Por ello, esta última compañía pronosticaba que, para la próxima temporada de invierno (1962 - 1963), la operadora tendría que introducir los *Boeing 707* con Gran Canaria para así cubrir la alta demanda (*Isla*, nº 19, julio de 1962: 7). No es extraño pues, que la revista *Isla*, en su número correspondiente a enero de 1963, expusiese un artículo que llevaba por título: «*La falta de alojamientos, problema fundamental*», pues la demanda aumentaba sin cesar (*Isla*, nº 21, 1963: 1).

En el mismo número de la revista aludida, e inmersos en plena temporada turística alta, se decía que la compañía aérea portuguesa *TAP*, había inaugurado la línea Lisboa - Porto Santo - Gran Canaria en diciembre de 1962 con *Caravelle*. A su vez, la belga *Sabena* tuvo que introducir tres servicios especiales entre Bruselas y Gran Canaria en las pasadas vacaciones de Navidades, sin duda por el creciente interés de las Islas, pero también por el invierno riguroso que los europeos estaban padeciendo ese año. Así pues, a comienzos de 1963, ya eran cinco las compañías aéreas que estaban empleando los reactores *Caravelle* con Canarias (*Iberia*, *Aviaco*, *Sabena*, *Royal Air Maroc* y *TAP*). Al mismo tiempo, se informaba que, en noviembre de 1962, aún sin terminar completamente la pista de 3.100 metros del aeropuerto de Gran Canaria, había tomado tierra por primera vez y con total normalidad, un *DC-8* de la compañía *Panair do Brasil* (*Isla*, nº 21, 1963: 15).

La llegada de este primer *DC-8* sentó las bases sin duda, para que en septiembre de 1963, la compañía escandinava *Scanair* rompiese el hielo e inaugurase sus vuelos charter con este modelo de avión entre Copenhague y Gran Canaria, empleando unas cuatro horas y media en el trayecto. Estas aeronaves tenían una autonomía superior a los nueve mil kilómetros y ofertaban entre 150 y 190 asientos —e incluso algunas versiones posteriores superaron los 200—, por lo que en realidad duplicaban la capacidad de los *Caravelle*. Esta línea tendría una frecuencia semanal, indicándose entonces que ello era debido a «*la gran demanda que se ha venido registrando en los países escandinavos de reservas para las Islas Canarias*» (*Isla*, nº 24, octubre de 1963). Sin duda, la gran capacidad de los *DC-8* fue un gran espaldarazo a la iniciativa del *Ministerio de Información y Turismo*, por el que se declaraba al Archipiélago canario, desde el uno de enero de 1963, como *Zona de Interés Turístico Nacional*. Desde entonces, se desencadenaron innumerables actuaciones a favor del turismo, entre ellas el crecimiento de la oferta de camas, sobre todo en el sur de Gran Canaria y la continuación del Puerto de La Cruz, dando como resultado un considerable aumento de la demanda amparada en las ventajas que conllevaba consigo el motor a reacción y la mejora de la sociedad del bienestar en los mercados emisores del turismo.

De este modo, en el aeropuerto de Gando, *Lufthansa* inició sus operaciones con los *Boeing 707* en febrero de 1964; en diciembre del mismo año, *Swissair* haría lo propio inaugurando la línea desde Zurich con los modernos *Convair 990A Coronado*, que eran

las aeronaves comerciales más rápidas del mundo hasta entonces, ya que casi alcanzaban los 900 kilómetros por hora en velocidad de crucero, realizando el trayecto en menos de tres horas y media; en diciembre de 1965 llegaría *Air France* desde París con los *Boeing 707* (Díaz Lorenzo, 2001: 204-205, Tomo I); del mismo modo, *Iberia* también aprovechó la coyuntura turística y a finales de 1965 estableció su primer *DC-8* entre Gran Canaria y Londres (*The Canary Islands' Sun*, vol. III, nº 112, 1965: 7). Al mismo tiempo, se indicaba en octubre de 1966, que el «puente aéreo Escandinavia - Las Palmas», se había inaugurado ese año el uno de octubre y que durante esa temporada se habían planificado unos 315 vuelos (*The Canary Islands' Sun*, vol. III, nº 156, 1966: 3), es decir, aproximadamente 1.5 vuelos al día.

Al aeropuerto de Los Rodeos también llegaban nuevas compañías, aunque con aparatos de dimensiones más pequeñas, pues la ampliación de la pista de vuelo se mantuvo en obras hasta 1967. En cualquier caso, algunos accidentes bajo condiciones meteorológicas extremas, como el sufrido el siete de diciembre de 1965 por un *DC-3* de *Spantax* en régimen charter desde Tenerife a Gran Canaria, en el que la totalidad de sus pasajeros, que eran suecos, resultaron muertos (González Romero, 2005: 117-119), causó una desafortunada información en la prensa sensacionalista nórdica sobre dicha infraestructura. De ahí que un mes más tarde aterrizase en el aeropuerto tinerfeño un cuatrimotor de hélice *DC-7C* de *Scanair* con una expedición de 93 turistas suecos, directivos de la compañía escandinava y un grupo de periodistas. El objetivo de la visita era contrarrestar el efecto de la campaña en contra del aeropuerto emprendida por la prensa de aquel país, mostrándoles las mejoras que se estaban llevando a efecto (Díaz Lorenzo, 2001: 205, Tomo I).

Como decimos, en 1967 se terminaron los trabajos de ampliación de la pista de vuelo del aeropuerto de Los Rodeos hasta los 3.400 metros. El impacto fue tan importante, que el crecimiento de la llegada del turismo de estancia a la isla de Tenerife (no el de cruceros), pasó de 165 mil en el año 1966, a 284 mil al año siguiente, esto es, un incremento del 72%. Esto suponía casi alcanzar las cifras de entrada de turistas aéreos que ya se estaban registrando en Gran Canaria, pues en 1966 y en dicha Isla, las entradas fueron de 243 mil y en 1967 de 295 mil (*Isla Azul*, nº 0, 1972).

Las restantes islas, especialmente Lanzarote y La Palma, depositaron sus esperanzas turísticas en la ampliación de sus aeropuertos. De este modo, se argumentaba a finales de 1967, que la nueva infraestructura de Mazo, en la isla de La Palma —que no se inauguraría hasta abril de 1970—, tendría la suficiente longitud como para recibir algunos birreactores como los *DC-9*, con capacidad para 110 pasajeros que «pondrían prácticamente a la Isla al alcance de Estocolmo o Helsinki, Natal, en Brasil, o Dakar en África. Es decir, supondrá el enlace con las nerviaciones turísticas y de comercio internacionales» (*Costa Canaria*, nº 7, 1967). Lo cierto es que si bien este modelo de aeronave pudo aterrizar en la Isla en julio de 1970 para el bautizo del aparato como «*Ciudad de Santa Cruz de La Palma*», con toda la expectativa que ello generó, la longitud de la pista no ofrecía la adecuada seguridad para las operaciones normales de esta aeronave a plena carga. El *DC-9* fue un avión de mediana capacidad, aunque muy fiable y versátil que comenzó a operar con fines civiles en 1965. Como decimos, fue una aeronave muy aceptada por gran parte de las compañías aéreas mundiales, de ahí que a finales de esa década fuese muy frecuente que operase en Canarias, haciendo sus servicios en régimen charter o regular. *Iberia* fue uno

de los grandes clientes de este modelo de avión, al igual que otras compañías europeas, como la escandinava SAS, que en el verano de 1968, anunciaba que desde entonces mantendría, con este modelo de avión, servicios diarios y directos con Gran Canaria (*Costa Canaria*, nº 9, 1968).

Para la isla de Lanzarote, su mayor hito sin duda, fue la apertura de su aeropuerto al tráfico internacional, fruto de la reciente ampliación de la pista de vuelo hasta los 2.400 metros. Ello se hizo realidad a comienzos de marzo de 1970, con la llegada en el mismo día de dos *Caravelle* de Iberia y un *Boeing 737* noruego. Entonces, se decía que «*la noticia es tan importante para la isla de Los Volcanes, que apenas requiere glosa. Con los reactores, se abre para Lanzarote un futuro prometedor, en todos los órdenes, particularmente en el turístico*» (*Costa Canaria*, nº 17, 1970). De hecho, sólo la compañía escandinava SAS, programaría unos 22 vuelos directos con Lanzarote en la temporada de invierno 1972 - 1973, para lo que deseaba operar con *DC-8* de las series 55 ó 63, aunque se presentaban algunas dudas imputables a la resistencia de su pista de vuelo: «*por el momento, hay limitación de peso al despegue, a 96 toneladas y sería preciso que la pista pudiera aguantar de 120 a 130 toneladas, que es la que corresponde a los DC-8.*» (...) «*En Lanzarote, pues, ya deben ir pensando en que su aeropuerto pueda ser utilizado por toda clase de aviones, puesto que las compañías quieren llevar allí los turistas directamente*» (*Isla Azul*, nº 0, 1972).

En este tiempo, el tráfico charter con Canarias aumentaba sin parar. Ésta era la opinión del Delegado de la compañía holandesa *KLM* en Gran Canaria, D. Juan López Domínguez, que a su vez era Presidente del *Skal Club* de Las Palmas. Decía que los charter ya aportaban el 50 % de los turistas que llegaban a las Islas (*Costa Canaria*, nº 15, 1969). A su vez, la marcada estacionalidad del turismo a favor del invierno en Canarias, comenzó a caer por su propio peso desde finales de los años sesenta. Ello nos lo revela que compañías como la británica *B.O.A.C.*, habían programado entre mayo y octubre de 1970, unos 27 charter semanales a Canarias desde el aeropuerto de Heathrow, empleando para ello los *Boeing 707* (*Costa Canaria*, nº 16, 1970).

Mientras tanto, *Iberia* mantendría ese verano vuelos directos desde Tenerife con las ciudades de Ámsterdam, Bruselas, Copenhague, Frankfurt, Londres, París y Zurich, todos realizados con *Caravelle* o *DC-9*, oscilando la frecuencia desde una sola a la semana, como era el caso de la primera ciudad, hasta una diaria como era la ruta con Zurich (*Costa Canaria*, nº 16, 1970). Desde Gran Canaria, la misma compañía mantenía igualmente enlaces directos con Ámsterdam, Copenhague, Frankfurt, Ginebra, Londres y París con los mismos modelos de avión y varias veces a la semana (*Costa Canaria*, nº 17, 1970).

Pero sin duda, el modelo de avión que supondría un gran revulsivo para el turismo en Canarias, ya que permitió un enorme descenso de los costes operativos, al tiempo que un transporte en masa propiamente dicho, fue el *Boeing 747* o *Jumbo*. Esta aeronave realizó sus primeras operaciones civiles en diciembre de 1969, aunque algunas compañías que realizaban el transporte turístico a las Islas, como la mencionada SAS, manifestaron su intención de adquirirlo un año antes de que entrara en servicio. Así se decía a finales de 1968, que esta compañía tenía un pedido de dos aviones *Boeing 747* que le serían entregados en 1971, con una capacidad para 490 pasajeros, esperando

que operasen las rutas entre Escandinavia, Nueva York y las Islas Canarias (*Costa Canaria*, nº 11, 1968)⁵.

Para la recepción de este avión, los aeropuertos de las Islas Centrales se prepararon a marchas forzadas, especialmente el de Gran Canaria. Así se decía de esta infraestructura —a escasos meses de haber entrado en operatividad este aparato en Estados Unidos—, que «*está ya previsto el primer aeropuerto que se acometa en España, con destino a los nuevos y poderosos Jumbo - Jets, que ya surcan los cielos del mundo. Se intenta así no perder el ritmo del imperioso desarrollo turístico.*» (...) «*En el nuevo terminal podrán operar cuatro Jumbo - Jets simultáneamente, o siete Super DC8-63 de 208 pasajeros, aparte de otros aviones de menor envergadura*» (*Costa Canaria*, nº 17, 1970). Por todo ello, y con motivo de la visita a Las Palmas de Gran Canaria, en el mes de marzo de 1970 de D. Juan de Arespacochaga y Felipe, presidente de la *Empresa Nacional de Turismo*, que administraba tres importantes hoteles (El Hostal Reyes Católicos de Santiago de Compostela; el Hostal San Marcos en León; y el Hotel La Muralla en Ceuta), éste declaraba que la oferta de alojamiento había que adaptarla al enorme crecimiento al que daría lugar la llegada de ingentes cantidades de turistas en estos grandes aviones, argumentando que «*nuestro objetivo es construir hoteles de acuerdo con la futura era de los Jumbo Jets. Uno de estos proyectados hoteles se hará en Gran Canaria*» (*Costa Canaria*, nº 17, 1970).

De este modo, en enero de 1971, llegó el primer *Jumbo* al aeropuerto de Gran Canaria, en este caso de *Iberia*, con 180 personas a bordo, inaugurando el servicio regular diario con Madrid (*Costa Canaria*, nº 21, 1971). Sería el precedente del primer vuelo charter realizado con este avión y que estaría protagonizado por la compañía alemana *Condor* en el verano de ese mismo año en la línea Frankfurt - Gran Canaria, transportando unos 430 pasajeros, la cifra más alta que se conocía de desembarque de viajeros en un aeropuerto canario hasta entonces⁶. Tenía establecida una frecuencia de un vuelo por semana, aunque en la temporada de invierno 1971 - 1972, las operaciones se incrementarían a tres (*Costa Canaria*, nº 22, 1971). Igualmente, en esta última temporada, un *Boeing 747* de la *KLM* operó la ruta Ámsterdam - Gran Canaria dos veces por semana (*Costa Canaria*, nº 24, 1972). Así pues, es indudable que estas grandes aeronaves contribuyeron a incrementar notablemente la llegada de turistas a Canarias, hasta el punto de que 1971 fue precisamente el año en que, por primera vez, el Archipiélago superó ampliamente el millón de turistas de estancia, incrementándose la entrada con respecto al año anterior en un 31 % (Caja Insular de Ahorros, 1974: 287 y 301).

A ello le seguirían innumerables aumentos de rutas, incluso trasatlánticas, como por ejemplo entre Nueva York y Gran Canaria, inaugurada en noviembre de 1971, con una frecuencia de dos veces por semana en aviones *DC8-63* de *Iberia* (*Costa Canaria*, nº 23, 1971). Del mismo modo, *Spantax* comenzó en diciembre de 1971 y en régimen charter, el servicio entre Montreal y Gran Canaria con los *Convair 990A Coronado*, servicio que

5 No obstante, el primer operador que introdujo este modelo de avión en Europa fue la compañía alemana *Lufthansa*, que el uno de abril de 1970, iniciaría sus vuelos regulares con el *Boeing 747*. Sus primeros destinos, desde el aeropuerto de Frankfurt, serían Chicago y Nueva York (*Costa Canaria*, nº 13, 1969).

6 Un avión de similar capacidad, pero de menor éxito que el *Jumbo*, como fue el *Lockheed Tristar* y bajo la enseña de la *LTU*, comenzaría a operar en el aeropuerto de Gran Canaria en diciembre de 1973, conectando Dusseldorf con la Isla unas tres veces por semana (*Costa Canaria*, nº 32, 1974).

mantendría con una frecuencia semanal (*Costa Canaria*, nº 24, 1972). No obstante y sin ningún género de dudas, el turismo principal en Canarias siempre ha sido el europeo, de ahí que por ejemplo en la temporada 1972 - 1973, sólo la SAS tenía programados unos 600 vuelos con Canarias, operando además con aviones de gran capacidad como eran los *Boeing 747* y los *DC-8*, aunque también con los *Boeing 727*. Para este puente aéreo, la compañía tenía en Las Palmas de Gran Canaria unas seis tripulaciones, es decir, unas 60 personas (*Isla Azul*, nº 0, 1972). En total, y para esta temporada de invierno 1972 - 1973 y sólo desde Europa, habían programados con la isla de Gran Canaria, unos 105 vuelos charter semanales, a lo que había que añadirles los de las líneas regulares (*Costa Canaria*, nº 27, 1972).

En suma, la llegada del motor a reacción a las Islas, es inseparable del lanzamiento definitivo del turismo de masas en Canarias, pues propició un considerable ahorro de costes, traduciéndose ello en la tarifa aérea que tenían que desembolsar los turistas. A ello se le unía la disminución de los trayectos entre el centro de Europa y Canarias a cuatro o cinco horas como máximo, con lo que desde entonces casi podríamos considerar que el Archipiélago ha dejado de ser un destino turístico ultraperiférico para los europeos, con todas sus consecuencias en cuanto al incremento año tras año de las llegadas turísticas.

4. CONCLUSIONES

El transporte aéreo ha sido un condicionante muy importante y casi determinante para el despegue y consolidación del turismo de masas en Canarias. Y es que las Islas, al tener una condición de territorio fragmentado y alejado de los principales focos emisores del turismo en los años sesenta y setenta, como era el caso sobre todo de Alemania, Gran Bretaña, Escandinavia y Benelux, siempre sentaron sus esperanzas en un desarrollo aún mayor de la aviación, de tal modo que estos agravantes se redujeran con el aumento de la velocidad y de la capacidad. Pero para ello, se necesitaban unas infraestructuras más grandes y adaptadas a estas nuevas aeronaves, de ahí que la inversión en aeropuertos fue igualmente vista por los poderes económicos de las diferentes islas como el gran hándicap para su desarrollo turístico, pues sin un aeropuerto competitivo, todo su hinterland, es decir, la isla en si, dejaba de ser competitiva también, como ocurrió durante varios años en la década de los sesenta entre la escasa pista del aeropuerto de Los Rodeos (en Tenerife) y el de Gran Canaria adaptado a las nuevas exigencias del turismo de masas.

Pero sin duda y como decimos, las bases para el desarrollo turístico de masas en Canarias, amparadas en el motor a reacción, estuvieron muy bien asentadas desde los años sesenta, pero especialmente desde comienzos de los setenta, cuando se generalizaron en las Islas las grandes aeronaves que permitían transportar 200 o más pasajeros, con todo lo que llevaba asociado de ahorro de costes. En efecto, desde entonces, el mundo renunció «*al inmovilismo, a la quietud contemplativa, para lanzarse al disfrute colectivo en otros países, creando la necesidad de utilizar aeronaves de impresionante capacidad para transporte de masas*» (*Costa Canaria*, nº 24, 1972). Con el abaratamiento del precio de los billetes aéreos y la nueva fórmula de alojamiento basada en los apartamentos y bungalow, Canarias comenzó a recibir desde entonces un turismo de peor calidad en comparación sobre todo con el que llegaba a las Islas en los años cincuenta. Todo ello

hay que verlo también con el precio de los servicios que pagaban los extranjeros en el estado español, suponiendo hasta la mitad de lo que se amortizaba en Alemania en aquel entonces, o incluso dos veces menos en comparación con Estados Unidos (*Costa Canaria*, nº 22, 1971). No cabe duda pues, que estas circunstancias favorecieron enormemente la llegada del turismo a las Islas, jugando el transporte aéreo un papel fundamental —y casi nos atreveríamos a decir decisivo—, en la consolidación de este modelo turístico de masas.

BIBLIOGRAFÍA

- BAYÓN MARINÉ, F. (ed.) (1999): *50 años del turismo español, un análisis histórico y estructural*. Madrid, Centro de Estudios Ramón Areces, S. A.
- BBVA (varios años): *Renta Nacional de España y su distribución provincial*, Bilbao, Fundación BBVA.
- BLASCO, A. (2001): *Turismo y transporte*. Madrid, Síntesis.
- CANO GARCÍA, G. (1980): *El transporte aéreo en España*, Ed. Ariel, Barcelona.
- CAJA INSULAR DE AHORROS (1974): *Introducción a un estudio socioeconómico del turismo en la provincia de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria, Centro de Investigación Económico y Social, Boletín nº 17.
- DÍAZ LORENZO, J. C. (2001): *Las alas del Atlántico*. Santa Cruz de Tenerife, Grupo Iberia y ATR (3 tomos).
- FERNÁNDEZ FÚSTER, L. (1991 a): *Historia general del turismo de masas*. Madrid, Alianza Ed., Colección Alianza Universidad Textos.
- FERNÁNDEZ FÚSTER, L. (1991 b): *Geografía general del turismo de masas*. Madrid, Alianza Ed., Colección Alianza Universidad Textos.
- GARCÍA JIMÉNEZ, L. (1964): «Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura. Importancia de la visita del Ministro de Información y Turismo a la provincia de Las Palmas», Las Palmas de Gran Canaria, *Isla*, nº 28.
- GONZÁLEZ MORALES, A. y HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (2005): *El desarrollo del turismo en Lanzarote*. Santa Cruz de Tenerife, Idea (2 tomos).
- GONZÁLEZ ROMERO, C. (2005): *Accidentes e incidentes aéreos. Islas Canarias - África Occidental (1934 - 2003)*. Las Palmas de Gran Canaria, Anroart.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (2008): *El turismo de masas. Evolución y perspectivas*. Madrid, Síntesis.
- JORGE MILLARES, S. (1996): «El Turismo en Las Palmas a través de la revista «Isla» (1946 - 1969): Del trasatlántico al charter», Las Palmas de Gran Canaria, *Boletín Millares Carlo*, nº 15.
- SEGUÍ PONS, J. M^a y MARTÍNEZ REYNÉS, M^a R. (2004): *Geografía de los transportes*. Palma, Universitat de les Illes Balears.
- UTRILLA NAVARRO, L. y DÍAZ LORENZO, J. C. (2006): *Historia del aeropuerto de Tenerife Norte*. Madrid, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- VV. AA. (1996): *Los aeropuertos españoles. Su historia 1911 - 1996*. Madrid, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

