

La falsa sensación de aislamiento en Canarias. La conectividad de Tenerife

Ana G. Padrón Armas
Universidad de La Laguna
anapadronarmas@gmail.com

J. Vianney Trujillo González
Universidad de La Laguna
vianneytg84@gmail.com

Resumen

Siempre se ha percibido a las Islas Canarias como en medio de una encrucijada que las considera geográficamente africanas, políticamente europeas y sentimentalmente latinoamericanas. De ser puerto de paso y lugar de escala entre Europa y el resto de destinos del mundo, ha pasado a convertirse en uno de los destinos turísticos más importantes del viejo continente. Con el fin de favorecer su cohesión económica y social con el resto de territorios del continente, la Unión Europea consideró a las Islas Canarias como área insular ultraperiférica. A este hecho se une el carácter melancólico isleño y cierto complejo de lejanía física e institucional. Pero si realizamos un breve análisis sobre su conectividad con el resto del mundo, podemos observar que no está tan aislada como se cree.

Palabras clave: Aislamiento, Insularidad, Canarias, Tenerife, Aeropuerto, Conectividad.

JEL Codes: Z30, Z32.

Abstract

The Canary Islands have always been perceived as being at the crossroads of being geographically African, politically European and sentimentally Latin American. From being a port of passage and a stopover point between Europe and the rest of the world, it has become one of the most important tourist destinations on the old continent. In order to promote its economic and social cohesion with the rest of the continent's territories, the European Union considered the Canary Islands to be an outermost island area. This fact is compounded by the melancholic nature of the islands and a certain complex of physical and institutional remoteness. However, if we briefly analyse their connectivity with the rest of the world, we can see that they are not as isolated as people think.

Key words: Isolation, Insularity, Canary Islands, Tenerife, Airport, Connectivity.

1. Introducción

El hecho insular es una de las características principales de Canarias, compuesta por diferentes porciones de tierra aisladas de origen volcánico que componen el archipiélago. Las Islas ocupan un rectángulo imaginario de unos noventa y dos mil kilómetros cuadrados en el océano atlántico, entre los meridianos 14° y 18° longitud Oeste y los paralelos 27° y 29° latitud Norte, a una distancia de apenas 100 kilómetros del sector noroccidental del continente africano (Morales Matos, 2001). Mientras, la distancia con la península es de 1.700 kilómetros.

Desde su conquista, las islas se consideraron escala del comercio marítimo internacional. La apertura al tráfico marítimo requería de una serie de bases de apoyo logístico, abastecimiento y redistribución de mercancías, donde Canarias cumplía su papel de primera parada desde Europa hasta África y América (Macías Hernández, 2001).

Desde la integración de España en la Unión Europea en 1986, Canarias ha tenido un trato excepcional traducido en la declaración de «región ultraperiférica de la Unión Europea» (TUE, 1997). En primer lugar, por su régimen económico y fiscal, que desde el siglo XVI ha sido diferente al resto del territorio nacional, pero también por otras particularidades que le son propias, como la lejanía, la insularidad, su escasez de recursos naturales y la proximidad a terceros países africanos menos desarrollados económicamente, aunque su propia situación respecto a Europa también ha sido precaria en cuanto a renta per cápita (Afonso, 1998).

Aunque en las últimas décadas las islas son noticia por la llegada de inmigrantes a su territorio, como una de las puertas más importantes de Europa, su población tiene un importante pasado reciente migratorio, cuyo principal destino se reparte por toda Sudamérica (Martín, 2016). El mar no ha sido percibido por la población local como una barrera, sino como puerta de salida. Con la conectividad de la que disfruta hoy en día, esa idea de aislamiento se torna aún más difícil de sostener.

2. Metodología

Se ha realizado un análisis comparativo del número de destinos con vuelo directo desde los aeropuertos españoles, así como la frecuencia mensual de dichos vuelos, poniendo especial énfasis en las conexiones con los aeropuertos catalogados como *Megahub* por OAG¹.

Los datos de las conexiones aéreas se han extraído de la página *flightconnections.com*, que proporciona una visión de las rutas y conexiones aéreas a nivel mundial. Se han examinado los datos de las conexiones y frecuencias de vuelo de los 40 aeropuertos españoles con mayor tráfico aéreo para hacer la comparativa. Para la frecuencia, se ha tomado como referencia comparativa el mes de octubre de 2022, ya que esta página web únicamente muestra los datos del mes en curso respecto al número de vuelos programados por cada ruta.

3. Resultados y discusión

Independientemente de la distancia con tierra continental, el simple hecho de la insularidad ya connota cierto aislamiento. Este sentimiento suele ser innato a las personas que nacen y viven en islas. La propia orografía de Canarias, siendo Tenerife no solo la más grande, sino el lugar donde se sitúa el punto más alto (3.715 metros en el pico del Teide), le confiere una importante variedad de territorios en cuanto a altura, clima o características del suelo, poniendo de manifiesto el doble aislamiento en determinadas áreas dentro de la propia isla.

¹ Proveedor global de información aeronáutica digital.

Pero el innegable hecho de la lejanía física ha quedado relativizado con los avances de los medios de transporte marítimos, y sobre todo, con los aéreos. La lejanía o la proximidad no se miden ahora en distancia sino en tiempo.

En circunstancias normales (2019 pre-pandemia), la cifra de turistas que recibía Canarias era de aproximadamente 22 millones de turistas anuales. Y en el caso concreto que nos ocupa, Tenerife, en 2019 recibió casi 8,5 millones (Turismo de Tenerife, 2022). Por este motivo, se suele pensar en las islas como un importantísimo destino turístico, que lo son, pero esa circunstancia también las transforma en una gran plataforma de partida. Tenerife ofrece una espectacular posibilidad de salidas. No obstante, en el momento de escribir este artículo, desde el aeropuerto de Tenerife Sur se ofertan 90 destinos operados por 43 compañías aéreas. Mientras que, desde Tenerife Norte, se puede volar a 24 destinos a través de 9 compañías aéreas.

Si comparamos esta situación con la de cualquier otra capital de provincia en la península, observaremos que muy pocas ofrecen esta conectividad, ya que no solo tienen que salvar la posible distancia desde el lugar de residencia y el aeropuerto más cercano, sino sumar posibles vuelos de conexión a aeropuertos más importantes que ofrecen mayor posibilidad de destinos.

Pero la importancia de la oferta de destinos desde los aeropuertos de Tenerife no radica solo en su número, sino en su calidad. En este caso, al hablar de calidad lo hacemos en términos de aeropuertos hub, es decir, los que la industria aeronáutica considera centro neurálgico de conexiones entre rutas. En los aeropuertos hub, normalmente son una o dos aerolíneas las que concentran su mayor tránsito de pasajeros. Se trata de aeropuertos que funcionan como centro de distribución de vuelos mediante la conexión de los mismos, cuyo propósito es llegar a un mayor número de destinos finales. Hablamos siempre de aviación comercial, por lo que suelen responder a aeropuertos grandes del que salen y llegan vuelos de larga distancia que se realizan mediante aviones de gran capacidad y en los que se enlazan con ciudades más pequeñas que son servidos con aviones de menor tamaño.

OAG, la plataforma de datos líder para la industria global de viajes ha desarrollado la herramienta Connections Analyser que permite, entre otras funciones, la elaboración de un Índice Megahubs de conectividad basado en la ubicación regional, el tipo de avión o el tiempo mínimo de conexión (MCT). De entre los 121 posibles destinos a los que se puede volar desde alguno de los dos aeropuertos de Tenerife, siete de ellos están dentro del top ten de aeropuertos Megahubs de Europa, incluido el primero de ellos:

Tabla 1. Top Ten Aeropuertos Megahub en Europa 2022

Pos.	Código	Aeropuerto	País	Aerolínea de referencia
1	LHR	Londres Heathrow*	Reino Unido	British Airways
2	IST	Estambul	Turquía	Turkish Airlines
3	CDG	Paris Charles de Gaulle*	Francia	Air France
4	FRA	Frankfurt*	Alemania	Lufthansa German Airlines
5	AMS	Ámsterdam Schiphol*	Países Bajos	KLM-Royal Dutch Airlines
6	MAD	Madrid*	España	Iberia
7	MUC	Múnich*	Alemania	Lufthansa German Airlines
8	ATH	Atenas	Grecia	Olympic Air
9	SAW	Estambul Sabiha Gökçen	Turquía	Pegasus Airlines
10	BCN	Barcelona*	España	Vueling Airlines

*Vuelo directo con Tenerife

Fuente: OAG. Elaboración propia.

Un ejemplo de la importancia de los aeropuertos denominados hub la encontramos en los famosos billetes de vuelta al mundo. Gracias a la globalización y conectividad del mundo hoy en día, la posibilidad de viajar alrededor del globo terráqueo es cada vez más accesible. Así mismo, las grandes alianzas de la industria aeronáutica comercial permiten la emisión de este tipo de pasajes. A través de un único billete, las compañías aéreas ofrecen la posibilidad de incluir destinos que permiten realizar una vuelta al mundo durante un tiempo determinado. Estos destinos suelen disponer de este tipo de aeropuertos *hub*, desde los cuales se permite a su vez una amplia posibilidad de destinos descentralizados.

Solo la compañía Binter Canarias opera 200 vuelos diarios en las islas. Además de los destinos interinsulares, la compañía canaria llega a otros 13 destinos nacionales (península y baleares) y 18 internacionales, muchos de ellos en el vecino continente africano. De ahí que el archipiélago aspire a ser considerado como un importante “hub” de las conexiones con África. La principal puerta de entrada es el aeropuerto Blaise Diagne INTL (DSS) en Dakar (Senegal). Desde Gran Canaria, Binter conecta con la capital senegalesa a las ciudades de Murcia, Mallorca, Pamplona, Zaragoza, Toulouse, Lille y Turín. A través de Marrakech, Agadir y Fez, Marruecos supone otra importante puerta de entrada al continente desde Canarias, a los que se suma, con menos frecuencia, Cabo Verde, Gambia o Azores (García Pardo, 2019).

Como puede observarse en la Tabla 2, de los 40 aeropuertos españoles más importantes en España, Tenerife y Gran Canaria ocupan los puestos 7º y 5º en número total de destinos a los que se puede volar de manera directa, siendo 121 y 146 respectivamente. Los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura también se encuentran muy bien conectados, pues desde ellos se puede llegar directamente a 80 y 78 destinos respectivamente. Aunque el resto de las islas no se encuentran tan bien conectadas, el conjunto de Canarias, especialmente las capitales de provincia son utilizadas por el resto como “hub” para acceder a los 165 destinos disponibles desde el archipiélago, dada la gran frecuencia y facilidad de desplazamiento entre las islas comentada anteriormente. De hecho, el conjunto de Canarias se situaría a nivel nacional solamente por detrás de los Megahub de Madrid y Barcelona respecto al número de destinos a los que se puede volar sin escalas.

Canarias también se encuentra muy conectada al resto de aeropuertos del territorio español, pues se puede llegar a un número similar desde las islas que a los que se puede llegar desde Madrid o Barcelona, sobre los 30 destinos, como podemos observar en el gráfico 1. Respecto a Alemania, los datos de Canarias comparten el primer puesto, con 23 destinos, con Palma de Mallorca. En vuelos directos a Francia, Canarias, con 11 destinos, se encuentra entre los mejores puestos nacionales, solamente superado por los 12 de Palma de Mallorca.

Por otro lado, también es relevante la conexión de Canarias con el Reino Unido, (16 destinos), pero en este caso comparte el cuarto lugar con Barcelona, pues Málaga, Palma de Mallorca y Alicante superan los 20 destinos directos. Respecto a destinos del continente africano, Canarias con 12 destinos, especialmente vía Gran Canaria, ocupa el tercer puesto, solo superado por Madrid y Barcelona. Respecto a destinos directos a territorio europeo fuera de España, Canarias ocupa el cuarto puesto a nivel nacional.

Tabla 2. Vuelos directos desde aeropuertos españoles 2022

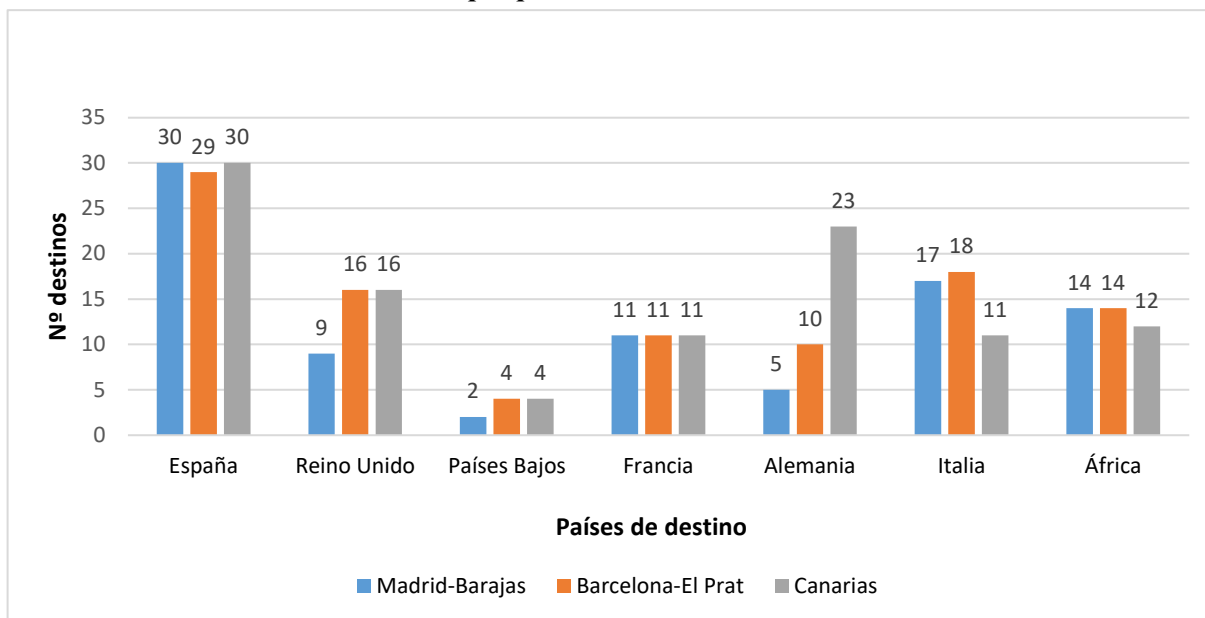
Pos.	Cód.	Aeropuerto	TOTAL destinos	España	Reino Unido	Países Bajos	Francia	Alemania	Italia	África	Europa
1	MAD	Madrid-Barajas	206	30	9	2	11	5	17	14	97
2	BCN	Barcelona-El Prat	204	29	16	4	11	10	18	14	126
Canarias			165	30*	16	4	11	23	11	12	108
3	AGP	Málaga	153	25	22	3	11	14	9	9	112
4	PMI	Palma de Mallorca	152	26	21	4	12	23	13	2	117
5	LPA	Gran Canaria	146	31	14	4	8	19	10	12	92
6	ALC	Alicante-Elche	128	15	21	4	8	14	7	6	99
7	TFS TFN	Tenerife	121	22	16	3	10	18	9	4	88
8	VLC	Manises	95	18	7	3	8	9	12	6	68
9	SVQ	Sevilla-San Pablo	84	21	5	2	9	6	13	7	55
10	ACE	Lanzarote	80	15	15	3	10	13	8	0	62
11	FUE	Fuerteventura	78	13	13	3	8	18	8	0	63
12	IBZ	Ibiza	69	10	15	3	5	12	9	0	58
13	MAH	Menorca	57	13	13	1	6	8	7	0	43
14	BIO	Bilbao	56	20	3	2	2	5	4	3	30
15	SCQ	Santiago	37	17	3	1	5	3	2	0	19
16	GRO	Gerona	36	1	10	3	1	5	3	0	31
17	SDR	Santander	24	8	4	0	2	0	4	1	14
18	OVD	Asturias	21	13	2	1	1	1	1	0	7
19	RMU	Región de Murcia	20	2	9	0	0	0	0	2	15
20	LEI	Almería	18	7	6	1	0	0	0	0	10
21	SPC	La Palma	18	8	0	1	1	6	0	0	10
22	REU	Reus	18	0	11	1	0	0	0	0	15
23	ZAZ	Zaragoza	17	4	1	0	2	0	3	1	12
24	GRX	Jaén	9	7	1	0	1	0	0	0	2
25	CDT	Castellón	9	2	2	0	0	0	0	0	6
26	VGO	Vigo-Peinador	8	8	0	0	0	0	0	0	0
27	VIT	Vitoria	8	5	0	0	0	1	1	0	3
28	MLN	Melilla	7	7	0	0	0	0	0	0	0
29	XRY	Jerez	6	2	0	0	0	2	0	0	4
30	EAS	San Sebastián	6	5	0	0	1	0	0	0	1
31	LCG	La Coruña	6	4	1	0	1	0	0	0	2
32	VLL	Villanubla	5	5	0	0	0	0	0	0	0
33	BJZ	Badajoz	3	3	0	0	0	0	0	0	0
34	LEN	León	3	3	0	0	0	0	0	0	0
35	PNA	Pamplona	3	3	0	0	0	0	0	0	0
36	GMZ	La Gomera	2	2	0	0	0	0	0	0	0
37	VDE	El Hierro	2	2	0	0	0	0	0	0	0
38	ILD	Lérida	1	1	0	0	0	0	0	0	0
39	JCU	Ceuta	1	1	0	0	0	0	0	0	0
40	RJL	Logroño	1	1	0	0	0	0	0	0	0

*El dato de destinos en España incluye 6 de las Islas Canarias, excluyendo la isla que se tomaría como origen.

Fuente: FlightConnections. Elaboración propia.

En resumen, como podemos observar en el gráfico 1, las conexiones con los principales países europeos, el continente africano o los aeropuertos del territorio nacional, muestran datos similares en número de destinos con vuelo directo que los aeropuertos *megahub* de Madrid y Barcelona, superándolo incluso en el caso de la conexión con Alemania.

Gráfico 1. N° de destinos con vuelo directo desde los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Canarias, por país de destino. 2022



Fuente: FlightConnections. Elaboración propia.

Como se observa en la tabla 3, el conjunto de Canarias es la zona que mayor número de vuelos a algunos de los 10 Megahubs europeos dentro del territorio español, excluyendo a Madrid y Barcelona, que forman parte de esos Megahubs. Resaltar la especial conectividad con la capital de España, con 1085 vuelos directos al aeropuerto de Madrid-Barajas en el mes analizado, doblando los datos del siguiente aeropuerto, que es el de Palma de Mallorca. También resalta la conectividad con el aeropuerto de Ámsterdam, casi duplicando, como en el caso anterior, los datos de Palma de Mallorca. Respecto a los dos *Megahub* de Alemania, se invierten las tornas respecto a los casos anteriormente comentados, mostrando el aeropuerto de Palma un número de vuelos mayor que el de Canarias, pero aún así, ocupando la segunda posición a nivel nacional, con 177 vuelos a Frankfurt y 112 a Múnich en octubre de 2022, sucede que desde Canarias haya casi diez vuelos diarios a alguno de los aeropuertos *Megahub* alemanes.

La limitación de conexiones del archipiélago canario las encontramos con los aeropuertos *Megahub* más orientales del continente europeo, como son los dos aeropuertos de Estambul y el de Grecia, pero este hecho se suple por la alta conectividad con el resto de los aeropuertos europeos, que sirven de enlace, para que, únicamente con una escala, sea posible llegar a casi todo el territorio mundial.

Tabla 3. Número de vuelos a Megahub europeos desde aeropuertos españoles. Octubre 2022

Pos.	Cód.	Aeropuerto	Vuelos a Megahub europeos octubre 2022	LHR	IST	CDG	FRA	AMS	MAD	MUC	ATH	SAW	BCN
	Canarias		2095	30	0	52	177	221	1085	112	0	0	418
1	PMI	Palma de Mallorca	1899	72	0	18	256	121	533	235	0	0	664
2	AGP	Málaga	996	90	53	94	88	186	240	41	0	0	204
3	IBZ	Ibiza	803	44	0	5	36	101	257	55	0	0	305
4	BIO	Bilbao	793	0	14	84	78	91	253	83	8	0	182
5	TFN TFS	Tenerife	774	30	0	13	49	63	421	33	0	0	165
6	LPA	Gran Canaria	700	0	0	26	57	98	362	30	0	0	127
7	SVQ	Sevilla-San Pablo	559	0	0	80	17	52	108	30	0	0	272
8	VLC	Manises	554	28	38	59	69	134	153	30	0	0	43
9	ALC	Alicante-Elche	517	0	0	62	21	148	155	12	0	0	119
10	MAH	Menorca	390	0	0	12	9	1	118	10	0	0	240
11	VGO	Vigo-Peinador	325	0	0	0	0	0	249	0	0	0	76
12	SCQ	Santiago	305	0	0	13	12	10	154	0	0	0	116
13	ACE	Lanzarote	276	0	0	13	17	30	139	10	0	0	67
14	FUE	Fuerteventura	253	0	0	0	50	26	101	35	0	0	41
15	OVD	Asturias	203	0	0	0	0	1	119	0	0	0	83
16	GRX	Jaén	195	0	0	0	0	0	76	0	0	0	119
17	SDR	Santander	150	0	0	0	0	0	91	0	0	0	59
18	EAS	San Sebastián	145	0	0	0	0	0	92	0	0	0	53
19	MLN	Melilla	119	0	0	0	0	0	110	0	0	0	9
20	LEI	Almería	102	0	0	0	0	0	76	0	0	0	26
21	SPC	La Palma	92	0	0	0	4	4	62	4	0	0	18
22	PNA	Pamplona	85	0	0	0	0	0	72	0	0	0	13
23	BJZ	Badajoz	45	0	0	0	0	0	27	0	0	0	18
24	VLL	Villanubla	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
25	LEN	León	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
26	GRO	Gerona	18	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0
27	RJL	Logroño	17	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0
28	CDT	Castellón	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0

Fuente: FlightConnections. Elaboración propia.

4. Conclusiones

Aunque las personas de Canarias pueden tener cierto aire melancólico, a lo que se añade una posible sensación de aislamiento y lejanía, su cultura migratoria en tiempos económicamente difíciles, demuestra su predisposición a salir. El mar no es un límite infranqueable, sino que es percibido como una alfombra azul que indica la salida hacia cualquier destino.

Se conjugan así tendencias contradictorias. Por un lado, las personas residentes en Canarias sienten cierta pereza a salir de las islas, lo que fomenta un elevado porcentaje del denominado turismo de interior (en la propia isla o en el resto del archipiélago). Y por otro, su cultura migratoria que le confiere un carácter universal y sin miedo a moverse allende de su frontera archipelágica.

Pese a las limitaciones que le confiere ser un conjunto de islas relativamente pequeñas, en comparación con los territorios continentales, Canarias cuenta con una de las mejores conectividades aéreas del territorio nacional. Y esto se da tanto en conexiones dentro del territorio español, cómo respecto a Europa y África. Es especialmente relevante la buena conexión con los megahubs europeos, pudiendo hacer trayectos directos con 7 de los 10 aeropuertos europeos con mejor conectividad. Esto facilita salvar una de las limitaciones de los vuelos directos en Canarias, como es la conexión con Oriente Medio y Asia.

Hacia el otro lado del planeta, la conexión oeste con el continente americano ha tenido recientemente una importantísima novedad. Durante el verano de 2022, el aeropuerto Tenerife Sur ofreció un nuevo servicio de vuelos directos entre la isla y Nueva York. A través de la compañía United Airlines y con una frecuencia de tres vuelos semanales, Tenerife quedó conectada con el Aeropuerto Internacional Newark Liberty.

Algo a destacar en pro de que Canarias se convierta en un hub internacional, es la conectividad con el continente africano, especialmente la parte noroccidental. Dada la buena conectividad con Europa y su cercanía a las costas africanas, Canarias puede convertirse en una buena alternativa a los aeropuertos de Marrakech o Casablanca como escala rumbo al viejo continente.

En definitiva, la insularidad o la distancia no son excusa. El tiempo y la practicidad marcan la diferencia en nuestra globalizada sociedad. Y en ese sentido, Canarias está a un paso, o dos, de cualquier parte del mundo.

5. Referencias

AENA. (2007). *Guía de tarifas 2007*. <https://www.aena.es>

Afonso, L., Galán, F. M., & Martín, J. A. R. (1988). *Geografía de Canarias*. Interinsular, Santa Cruz de Tenerife.

García Pardo, J. (2019). *Análisis estratégico del grupo Binter: Pasado, presente y futuro* (Bachelor's thesis).

Macías Hernández, A. M. (2001). "Canarias, una economía insular y atlántica". En Germán Zubero, L.G., Llopis Agelán, E., Maluquer de Motes i Bernet, J. y Zapata Blanco, S. *Historia económica regional de España. Siglos XIX y XX*. Barcelona. Crítica.

Martín, N. B. (2016). ¿ La globalización de la indiferencia? algunas reflexiones sobre los desplazados, los migrantes y los refugiados en la Unión Europea. *Revista do Direito*, (50), 139-174. Morales Matos, G. (2001). Las islas Canarias, ¿una región aislada? *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*.

OAG. (2022) *MEGAHUBS 2022. Discover the most connected airports in the world*. <https://www.oag.com>