

Repercusiones territoriales del transporte marítimo y aéreo en la Isla de La Gomera¹

JOSÉ ÁNGEL HERNÁNDEZ LUIS*

INTRODUCCIÓN

En el artículo abordamos en un primer apartado las características básicas del territorio y cómo incide ello en la movilidad con el exterior, especialmente ante la nueva política de cohesión territorial impulsada por el *Eje Transinsular de Transportes*. Posteriormente, hacemos una evaluación de la competencia y complementariedad entre el transporte marítimo y aéreo y que son la causa principal de la fuerte disparidad que registran ambos medios de transporte en cuanto a su grado de aceptación. En último lugar abordamos las repercusiones del nuevo modelo de movilidad con el exterior, en cuanto que está generando fuertes tensiones territoriales que han llevado a planificar la duplicación de las actuales infraestructuras (nueva carretera en La Gomera, construcción de un puerto en Tenerife con la consiguiente mejora viaria hasta él, etc.). Todo ello sin menoscabo de que este modelo está conllevando un mayor consumo de energía que compromete seriamente los acuerdos del *Protocolo de Kyoto*, especialmente cuando Canarias ha aumentado en un 82 por ciento los *Gases de Efecto Invernadero (GEI)* entre 1990

* José Ángel Hernández Luis. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

1. Este trabajo es fruto de un proyecto que realizó el autor para el Excmo. Cabildo de La Gomera denominado: *Plan estratégico del transporte exterior de La Gomera*, 317 págs. más anexos (inédito) y que fue realizado en el año 2004.

y 2004, mientras que el Estado en su conjunto un 46 (Santamarta, 2005, 32). Pero lo más destacable es que el sector transportes en Canarias contribuye con un 43 por ciento a estas emisiones, es decir, la actividad más contaminante de todas seguida por las industrias energéticas con un 40 por ciento (Nieto, 2003, p. 8). Ante estos datos es lógico que se tiene que actuar, especialmente para que el transporte en las Islas sea más sostenible, sin olvidar la creciente ocupación territorial –con sus efectos derivados–, y que son resultado del aumento de la construcción o ampliación de las carreteras, nuevos puertos, etc.

MARCO TERRITORIAL DE LA ISLA DE LA GOMERA

La isla de La Gomera, con una extensión superficial de 370 kilómetros cuadrados y casi 20 mil habitantes de derecho, forma parte de las denominadas islas periféricas, ya que gran parte del tránsito de la mercancía y pasajeros con el exterior del Archipiélago ha de hacer escala en las islas centrales de Tenerife y/o Gran Canaria. Además, La Gomera, conjuntamente con de El Hierro, son los únicos conjuntos insulares en los que el 100 por cien de las unidades de tráfico con y desde el exterior ha de efectuar el mentado tránsito en las islas centrales (Gobierno de Canarias, 1998 a, p. 1.10), por lo que la dependencia de este transporte para las islas en general (Brook-field, 1980, p. 42; Eurisles, 1996, p. 11) y, en particular para La Gomera, es absoluta y vital.

Condicionantes territoriales de La Gomera para el transporte exterior

En líneas generales, en la isla de La Gomera se dan una serie de circunstancias que contribuyen a dificultar las conexiones con el exterior, a saber:

1. *Lejanía*: especialmente desde el continente que contribuye así a un incremento de los precios del transporte.
2. *La insularidad*: supone una pérdida de oportunidades para el desarrollo, pues ello implica el cambio modal de los pasajeros y mercancías (hasta tres entre una isla y otra)², hecho que en un medio continental se suprime

2. Nos referimos al cambio terrestre - marítimo - terrestre, que se amplía a cinco cambios modales cuando la unidad de tráfico es con o desde la Península.

por completo. Además, los transportes marítimos y aéreos presentan una *ratio* en euros por distancia recorrida, muy desfavorable en relación con el transporte terrestre, cuestión ésta que contribuye al encarecimiento del coste de la vida en estas islas³. Bien es verdad que en la insularidad no todo son factores negativos, pues ésta suele ser motivo de atracción turística, aunque en La Gomera el turismo tiene aún poco peso en relación con las restantes Islas.

3. *Carencia de materias primas*: las Islas Canarias y, en particular La Gomera, no cuentan con materias primas básicas, hecho que incide en un incremento considerable de la dependencia exterior basada en el transporte.
4. *Ausencia de producción industrial*: esto se manifiesta en una subordinación aún mayor del exterior.
5. *Carencia de ciertos servicios sociales y sanitarios*: que se justifican por la escasa población de la Isla y, por ende, desde un punto de vista estrictamente económico, no es rentable la introducción de estos servicios⁴.
6. *Meteorología*: a veces adversa que deja a la Isla sin conexiones marítimas y aéreas. Ello representa una media de entre 2 y 4 días por año en el que gran parte de toda la actividad económica se interrumpe y que sería inaudito para un medio continental.
7. *Topografía*: muy adversa que incide en unos costes del transporte interior en su enganche con el barco o el avión muy altos. Este hecho ha venido siendo especialmente negativo para el transporte aéreo, pues el aeropuerto se ha tenido que construir en un paraje relativamente aislado y a una distancia temporal entre 40 y 60 minutos en viaje de ida desde las principales poblaciones. De esta manera, el transporte aéreo solo consigue captar una demanda anual de 30 mil viajeros desde que en 1999 entró en servicio esta infraestructura, frente a los 1.3 millones del transporte marítimo.

3. En este sentido, hay que decir que el *ISTAC* ha venido publicando en los últimos meses un estudio denominado: *Cesta de compra. Encuesta de precios. Canarias*, en el que queda de manifiesto que el coste de la cesta en La Gomera es la más alta del Archipiélago, mientras que las islas que más conexiones directas de transporte tienen con el exterior, dicho coste es inferior. Es verdad que intervienen otros factores, pero el transporte es fundamental aquí.

4. Como ejemplo, todos los pacientes en los que era preciso practicarles la hemodiálisis tres veces por semana, se han tenido que desplazar a Tenerife hasta que en octubre de 2004 se implanta este servicio en la Isla. Así, el *Servicio Canario de Salud* tuvo que costear en el año 2003, para una población de 20 mil habitantes, unos 10.138 desplazamientos (entre enfermos y acompañantes).

Como decimos, la topografía abrupta de La Gomera es muy importante, pues para un desplazamiento terrestre entre las dos entidades con más población (San Sebastián de La Gomera y Valle Gran Rey, en los extremos este y oeste de la Isla respectivamente), el desnivel de un trayecto normal de ida y vuelta es de 5.600 metros y dos horas de viaje, ya que las velocidades geodésicas que se obtienen son muy bajas (de 48 Km/h aproximadamente). Ante ello, incluso es más accesible para un pasajero –no mercancía pues no existe conexión de carga marítima–, la utilización del transporte marítimo entre ambas entidades. Igualmente, desde un punto de vista económico es más ventajoso, pues en febrero de 2005, el traslado de una sola persona entre Valle Gran Rey y la capital en transporte marítimo, tenía fijado un precio de 3.28 euros de ida; el transporte colectivo terrestre de 5.00; y el estimado para el privado –solo en carburante dadas las características abruptas de la Isla y dejando aparte otros gastos como por ejemplo los de amortización del vehículo, reparaciones, riesgo de accidentes, consumo de aceites, neumáticos, etc.–, de aproximadamente 3.00 euros y esto con un utilitario pequeño de bajo consumo.

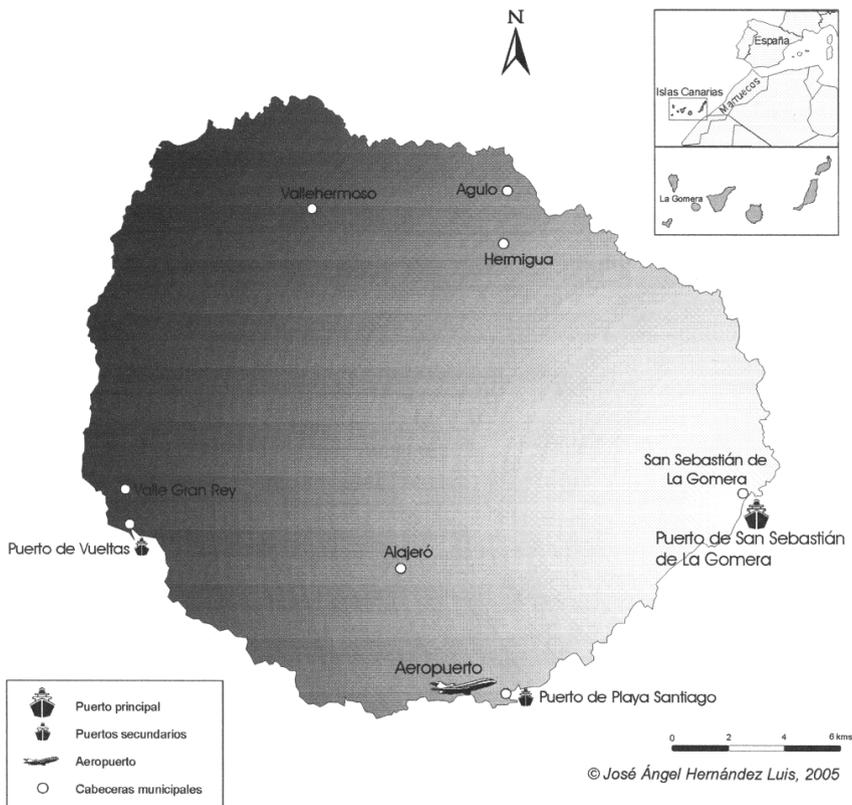


Figura I

Parámetros socioeconómicos de La Gomera

A pesar de todos los condicionantes argumentados en el epígrafe anterior, la mayor parte adversos para el desarrollo e integración territorial de La Gomera con al menos las islas centrales, la Isla presenta en la etapa más reciente un dinamismo demográfico muy por encima de la media estatal e incluso de Canarias. Gran parte de este crecimiento es imputable a los municipios que, progresivamente, se van incorporando a la actividad turística, a saber: la capital insular, Valle Gran Rey y Alajeró. De esta manera, el crecimiento relativo –que no en términos absolutos–, se da en estos dos municipios que reunían, a 31 de diciembre de 2003, un 63 por ciento de las camas hoteleras y extrahoteleras de la Isla. Este aumento localizado en los municipios meridionales favorece, en principio, la demanda del transporte marítimo intercomarcal entre el puerto de Vueltas – Playa Santiago y San Sebastián de La Gomera, pero no es menos cierto que este modelo puede inducir a un profundo desequilibrio demográfico y de renta en la Isla en detrimento del espacio septentrional.

CUADRO I. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE DERECHO DE LOS MUNICIPIOS DE LA GOMERA ENTRE 1998 Y 2003

Municipios	1998	2003	Crecimiento medio anual acumulado
San Sebastián de La Gomera	6.100	6.902	2.50
Valle Gran Rey	3.627	4.487	4.35
Vallehermoso	2.710	3.109	2.79
Hermigua	2.057	2.167	1.05
Alajeró	1.206	1.726	7.43
Agulo	1.090	1.189	1.75
Total	16.790	19.580	3.12

Fuente: Anuario Económico de España, 2004, La Caixa. Elaboración propia.

A la población indicada habría que añadirle la población turista –o flotante–, que en 2003 alcanzó una cifra aproximada de 242 mil efectivos, si excluimos las 21 mil entradas en cruceros y las 300 mil aproximadamente que llegaron a la Isla a través de *tour operadores* en un viaje de ida y vuelta en el día desde Los Cristianos⁵. Partiendo de estas cifras y de que las

5. Según la clasificación de la *Organización Mundial del Turismo (OMT)*, *turista* es aquel que pernocta en el destino, mientras que los viajeros de ida y vuelta en el día reciben la clasificación de *excursionistas*.

estancias medias varían significativamente entre estos grupos de turistas, podemos obtener la cifra de visitantes que, como término medio, comparan su residencia por unos días con los habitantes de la Isla y que igualmente demandan una serie de servicios. El transporte que, como es lógico, entra dentro de estos servicios, tiene una especial relevancia por cuanto la movilidad media interior de éstos es significativamente más elevada que la de los autóctonos⁶, al igual que la demanda de transporte exterior y que incluso se puede ver acompañada de viajes interinsulares antes de volver a los enclaves de origen. Si bien esta cifra de turistas por día es ficticia, por cuanto unos reemplazan a otros a lo largo del año, sí que nos ayuda a dilucidar cual es la población real de la Isla en la actualidad.

CUADRO II. POBLACIÓN REAL DE LA ISLA DE LA GOMERA EN 2003

Población de derecho	Turistas por día	Población total
19.580 (80.84 %)	4.641 (19.16 %)	24.221 (100.00 %)

Fuente: Anuario Económico de España, 2004, La Caixa, e Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia.

De cualquier manera, el turismo es un fenómeno reciente en La Gomera y la legislación que lo ha regulado, el *Plan Territorial Especial de Desarrollo Turístico*⁷, baraja unas cifras de algo más de 17.300 camas para toda la Isla, es decir, casi un 150 por ciento más de las existentes (15.061 plazas turísticas convencionales y 2.285 de carácter rural), con fecha de construcción hasta el año 2015. Esto puede representar un flujo, en el supuesto de que la planta propuesta esté construida al 100 por cien en este último año y con un 70 por ciento teórico de ocupación y ocho días de estancia media, de casi unos 450 mil turistas por año, es decir, poco más de 1.200 entradas por día y una media de turistas por jornada de casi diez mil efectivos.

Por otra parte, la actividad primaria, que es la que ha venido siendo la principal hasta la tímida irrupción del turismo en la Isla, representa un protagonismo en la actualidad bastante limitado en cuanto a extensión superficial.

6. El documento conocido como *Lanzarote en La Biosfera*, establece en 56.3 kilómetros por día la movilidad de un turista medio en Lanzarote, frente a solo 21.5 de los autóctonos (CABILDO INSULAR DE LANZAROTE (1998): "Los sectores ambientales clave: agua, energía, residuos y transportes", en *Lanzarote en la Biosfera. Una estrategia hacia el desarrollo sostenible de la Isla*, Arrecife, cfr. pág. 54).

7. *Decreto 56/2003*, de 30 de abril de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias (*Boletín Oficial de Canarias*, 25 de junio de 2003).

Es verdad que la superficie agrícola ha descendido especialmente desde los años cincuenta del Siglo XX, pero lo ha hecho a costa de los cultivos de secano –más asociados al autoconsumo– y no tanto a la de regadío. En particular, dentro de esta última tipología de cultivos, cabe destacar al plátano como principal producto que utiliza el transporte exterior en la Isla. No obstante, hay que decir que también la superficie platanera de La Gomera, ha seguido un franco retroceso en los últimos años y que solo se solventa, de manera parcial, por el incremento de la producción por unidad de superficie, aunque muy dependiente ésta de la climatología como se desprende de la lectura del siguiente cuadro:

CUADRO III. PRODUCCIÓN DE PLÁTANOS EN LA GOMERA Y EN CANARIAS ENTRE 1995 Y 2003 (EN TONELADAS)

Años	La Gomera	Índice de variación	Canarias	Índice variación	% de producción de La Gomera
1995	8.391	100.00	341.723	100.00	2.46
1996	7.392	88.09	315.310	92.27	2.34
1997	10.236	121.99	372.531	109.02	2.75
1998	11.842	141.13	407.626	119.29	2.91
1999	8.636	102.92	333.226	97.51	2.59
2000	9.211	109.77	366.507	107.25	2.51
2001	8.387	99.95	377.110	110.36	2.22
2002	8.171	97.38	392.115	114.75	2.08
2003	7.565	90.16	368.728	107.90	2.05

Fuente: Asociación de Entidades Exportadoras de Plátanos de la provincia de Las Palmas y de Santa Cruz de Tenerife. Elaboración propia.

De la conjunción de ambas actividades económicas (turismo y agricultura), se deducen unos niveles de renta netamente heterogéneos en función de los municipios y que predisponen asimismo a una movilidad diferencial en el territorio, pues la tendencia nos indica que a mayor renta, mayor movilidad. Así por ejemplo, vuelven a ser los tres municipios del sur (San Sebastián de La Gomera, Alajeró y Valle Gran Rey), los que presentan una serie de fundamentos socioeconómicos con mayor tendencia a esa comentada movilidad. En efecto, estas tres entidades cuentan con más renta que las del norte y, a su vez, ésta ha mantenido un mayor ritmo de crecimiento en el periodo 1997-2002 si se compara con las restantes entidades municipales. También el índice de juventud es mayor en los municipios del sur, al igual que la tasa de paro es inferior si exceptuamos al municipio septentrional de Agulo que está en línea con los municipios más turísticos de Valle Gran Rey y Alajeró.

CUADRO IV. INDICADORES SOCIOECONÓMICOS DE LOS MUNICIPIOS DE LA GOMERA EN 2003

Municipios	Renta familiar disponible por habitante (en euros)	Variación del nivel de renta disponible 1997/02 (en %)	Paro sobre población total (en %)	Índice de juventud (0 – 19 años)	Índice de vejez (65 y + años)
San Sebastián de La Gomera	9.700-10.800	43-48	4.4	23.60	12.74
Valle Gran Rey	9.700-10.800	48-55	1.8	17.34	15.95
Vallehermoso	9.000-9.700	37-43	5.0	16.98	28.45
Hermigua	9.000-9.700	37-43	4.8	16.24	21.49
Alajeró	9.700-10.800	+ 55	2.5	18.02	17.27
Agulo	9.000-9.700	43-48	2.6	16.86	26.26
Total	9.700-10.800	43-48	3.8	19.45	18.06

Fuente: Anuario Económico de España, 2004, La Caixa. Elaboración propia.

Pero en definitiva, si bien es cierto que el ingreso medio *per capita* en la isla de La Gomera es inferior si lo comparamos con las islas turísticas de Lanzarote y Fuerteventura (hasta de un 24 por ciento menos si se contrasta con esta última Isla), *a priori* se deduce una menor movilidad interinsular en La Gomera en función de su potencial demográfico. Pero decimos que esto en principio es así, porque tampoco es menos cierto que la capacidad de ahorro de los hogares gomeros ronda el 45 por ciento que, conjuntamente con el de la isla de Fuerteventura, representan el porcentaje más elevado de Canarias⁸. Además, hay que añadir el hecho de que los desplazamientos marítimos y aéreos desde Lanzarote y Fuerteventura a Gran Canaria, tienen una tarifa bastante superior si se compara con la aplicada en el corredor La Gomera – Tenerife. En este sentido, la tarifa de un residente canario en clase turista –ya sea en barco o en avión y a 01 de diciembre de 2004–, estaba establecida en 39.30 euros entre La Gomera y Tenerife para el caso del avión (la misma tarifa entre Fuerteventura y Gran Canaria), mientras que ascendía a 44.00 euros para el corredor Lanzarote – Gran Canaria. Sin embargo, dada la mayor lejanía de las islas periféricas orientales en relación con Gran Canaria y comparándolo con el trayecto La Gomera – Tenerife, el transporte aéreo tiene un peso bastante más elevado en estos corredores con la isla central, por lo que desde Lanzarote a Gran Canaria, la utilización del transporte aéreo es casi abrumador (exactamente de un 90 por ciento),

8. Instituto Canario de Estadística (2002): *Estadísticas de condiciones sociales. Resultados por islas. Canarias 2001*, cfr. págs. 20-47

desde Fuerteventura a Gran Canaria ya cae a un 67 y desde La Gomera a Tenerife tan solo es del 1 por ciento. Pues bien, tras ponderar las cotas de participación de cada medio de transporte en cada una de las islas, tenemos que el coste medio del desplazamiento para un residente en el año 2003 (barco y avión) quedó como sigue en las distintas líneas: Lanzarote – Gran Canaria (41.96 euros); Fuerteventura – Gran Canaria (33.53 euros); y La Gomera – Tenerife (11.10 euros). Esto pone de manifiesto que el coste de desplazamiento interinsular en La Gomera es hasta un 74 por ciento más económico en relación con Lanzarote y un 66 menor si lo comparamos con Fuerteventura y ello se debe, reiteramos, a la alta preponderancia que con La Gomera tiene el transporte marítimo, a todas luces más asequible si se compara con el aéreo. Pero como decimos, esto no induce por sí solo a una mayor movilidad de los gomeros, pues la renta es mayor en las islas orientales y son islas muy especializadas en el turismo.

La conclusión que se extrae de todo esto es que, a pesar de una menor renta en La Gomera, la relativa cercanía con Tenerife amortigua esta inferior renta de dos modos: 1. en coste de desplazamiento; y 2. en tiempo de transporte (sobre todo marítimo), que también puede contener una fuerte carga económica.

En suma, el esquema territorial de La Gomera se basa en unos municipios más dinámicos desde el punto de vista económico, demográfico, etc. en el sur, frente a los del norte donde su vinculación a la agricultura y el frecuente manto de nubes tipo estratocúmulos, los relega de las potencialidades turísticas del resto de la Isla. A su vez, el establecimiento de un transporte marítimo intercomarcal que conecta Valle Gran Rey con las entidades de Alajeró y de San Sebastián de La Gomera, además del aeropuerto en este espacio, crea unas expectativas de crecimiento superiores a las que puede ofrecer el norte. Ello se manifiesta en un *efecto llamada* de la población que llega a la Isla –o que traslada su residencia dentro de la misma–, hacia estos municipios más dinámicos.

LA INSERCIÓN DE LA ISLA DE LA GOMERA EN EL EJE TRANSINSULAR DE TRANSPORTES

El *Eje Transinsular de Transportes* es una nueva concepción de los desplazamientos dentro del Archipiélago basado en el cambio modal y, en especial, el terrestre con el marítimo de corta distancia, además del aéreo. De esta manera, se potencia el que una mercancía rodada partiendo desde

Valle Gran Rey (al oeste de La Gomera), pueda alcanzar Lanzarote en la misma jornada. No obstante, ello queda condicionado a los enganches horarios que, por ejemplo en el transporte marítimo, se producen entre la isla anterior y la siguiente. Así pues, esto no se cumple para el caso de La Gomera, pues con los actuales horarios de las líneas marítimas regulares, una mercancía tendría que partir desde la capital gomera la noche anterior, teniendo que pernoctar en Gran Canaria antes de iniciar el embarque hacia Fuerteventura y Lanzarote, es decir, casi dos días (y una noche) de transporte. En febrero de 2005 se repite la misma situación que se ha venido dando en los últimos años para un hipotético transporte entre La Gomera y Lanzarote, esto es, el enganche entre San Sebastián de La Gomera y Los Cristianos –al igual que entre Santa Cruz de Tenerife y Agaete–, apenas sufre considerables retrasos, mientras que en la isla de Gran Canaria –tanto a la ida como a la vuelta–, se rompe la cadena de transporte, debiendo la unidad de tráfico hacer noche en dicha Isla⁹.

CUADRO V. MOVILIDAD HORARIA DE UNA MERCANCÍA RODADA MARÍTIMA ENTRE LA GOMERA Y LANZAROTE Y VICEVERSA A 31 DE ENERO DE 2005

HORARIOS DE SALIDA DEL BUQUE				
Occidente-Oriente	SS de La Gomera- Los Cristianos	S/C de Tenerife- Agaete	Las Palmas G.C.- Morro Jable	Corralejo Playa Blanca
Situación actual	07.00	09.30	07.10 + 1*	12.00 + 1*
Situación ideal**	07.00	09.30	12.00	16.00
Oriente-Occidente	Playa Blanca- Corralejo	Morro Jable- Las Palmas G.C.	Agaete- S/C de Tenerife	Los Cristianos- SS de La Gomera
Situación actual	07.00	19.00	06.30 + 1*	10.00 + 1*
Situación ideal**	07.00	09.30	12.30	15.00

* Salida al siguiente día, es decir, es necesario pernoctar en Gran Canaria en ambos sentidos. A ello se le une que en Gran Canaria es necesario cambiar de naviera, con el consiguiente sobre coste pues no se aplican precios únicos.

** Situación ideal con la accesibilidad viaria actual más un fast-ferry entre Las Palmas de Gran Canaria y Morro Jable (y viceversa).

Fuente: Horarios de las navieras. Elaboración propia.

9. También en Gran Canaria se rompe esta cadena en cuanto a la naviera de origen y la del destino final en un sentido u otro (*Fred. Olsen* o *Armas*), con el consiguiente gravamen para el usuario, ya que no se pueden aplicar tarifas bloque -o combinadas-, entre el puerto origen y el de destino final.

Como decimos, el *Eje Transinsular de Transportes* es un nuevo concepto de movilidad basado en una mejora de la accesibilidad entre las Islas, además de en el interior de cada una de ellas. En este sentido, el *Plan Director de Infraestructuras de Canarias* de 1998, ya señalaba como objetivos prioritarios del *Eje Transinsular de Transportes* los siguientes: “1. unos mínimos de movilidad sin producir efectos nocivos sobre el territorio y el medio ambiente, que disuada de la utilización del vehículo privado y potencie el uso del transporte público colectivo; 2. Defina y desarrolle una red interinsular que integre los modos marítimos y aéreos mediante nodos intermodales, y se constituya en eje estructurante del crecimiento; 3. Interconecte la red antes descrita con los sistemas de transportes continentales procurando la inmersión del Archipiélago en Europa”¹⁰. Es óbice que en este apartado tienen particular incidencia los puertos y aeropuertos, pero especialmente los primeros como reconoce el Gobierno de Canarias al argumentar que son los “elementos básicos del abastecimiento insular y de transporte de mercancía” y, en suma, “constituyen elementos imprescindibles para la articulación territorial del Archipiélago, a través del Eje Transinsular de Transportes” (Gobierno de Canarias, 2002, tomo I, págs. 20–21).

La concepción del transporte intermodal que venimos argumentando, en el que algunas cuestiones como el factor tiempo y la disponibilidad de cupo son fundamentales para una óptima accesibilidad –por ende, integración territorial–, tiene sólidas raíces en la *Red Transeuropea de Transportes*. Es más, el *Eje Transinsular de Transportes* se propone enlazar con dicha red tanto a través del transporte marítimo como del aéreo. De hecho, la *Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*, de 23 de Julio de 1996, sobre la *Red Transeuropea de Transportes*, definía con carácter indicativo aquellos proyectos que, por su trascendencia, debían ser considerados de especial importancia por la *Unión Europea*. Y es que no hay que olvidar que la concepción básica de la *Red Transeuropea de Transportes (RTE)*, tiene su génesis a finales de los años ochenta en la propuesta de creación de un gran *Mercado Único*, pues se pensaba que para potenciar la libre circulación de mercancías, personas y servicios, se hacía necesaria la mejora de la accesibilidad en el territorio (Comisión Europea, 1995, p. 6). En esta línea, el *Tratado de la Unión Europea* recoge, en el capítulo XV, artículos 154, 155 y 156, la necesidad de que la *Unión* desarrolle la citada *Red* en aras de fomentar el mercado interior, así como la integración socioeconómica de las distintas

10. *Plan Director de Infraestructuras de Canarias* (1998), parte III, análisis sectoriales Tomo I, pag. 67.

regiones. En esta línea, también el *Libro Blanco del Transporte* de la Unión Europea argumenta que “*conviene mantener el apoyo a la Red Transeuropea, ya que representa un elemento importante de la competitividad europea y permite conectar mejor las regiones periféricas a los mercados centrales de la Unión Europea*” (Comisión Europea, 2001, p. 56).

Pero como decimos, el *Eje Transinsular de Transportes* se apoya tanto en las infraestructuras como en el transporte en sí. En este sentido y en relación a las primeras, el *Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias en materia de carreteras*, que data de 1997 y con finalización en 2003¹¹, programó cuatro grandes obras en La Gomera e, independientemente de que se hayan cumplido o no, lo cierto es que una de ellas abarcaba la mejora de un importante tramo del *Eje Transinsular* en La Gomera, en concreto entre Arure y el cruce del Pajarito (en el centro de la Isla), aunque esta obra completa lo es hasta el casco de Alajeró y que representaba un 35 por ciento de la totalidad de la inversión para la Isla¹². Pues bien, esta última vía es la que realmente forma parte del *Eje Transinsular de Transportes* en La Gomera, contribuyendo a mejorar de forma ostensible la accesibilidad dentro de la propia Isla, pero también con el exterior. Además, dentro de una red de transportes integrada que facilitaría esta nueva filosofía del transporte en Canarias, la mejora de las infraestructuras viarias, portuarias y aeroportuarias de otras islas, también contribuirían a optimizar la accesibilidad de La Gomera, pues por ejemplo a ésta última le han sido muy útiles –y lo seguirán siendo–, las mejoras de la autopista del sur en Tenerife, sin olvidar las reformas del puerto de Los Cristianos –o el de Fonsalía en un futuro, aunque pueda ser cuestionado–. Las actuaciones en el puerto de Los Cristianos y también la ampliación de la autopista del sur de Tenerife a tres carriles dada su congestión, daría la posibilidad de transportar con mayor fluidez una mercancía rodada hasta la capital tinerfeña o incluso también Las Palmas de Gran Canaria y otros enclaves de las islas más orientales. No obstante, es recomendable consolidar las infraestructuras ya construidas, poniendo en práctica una política de transportes sostenible y evitar así seguir ampliando –y de manera constante–, las infraestructuras ya existentes.

11. El Convenio de referencia está actualmente en renegociación, pues su grado de cumplimiento ha sido limitado.

12. Otras vías consideradas en este *Convenio de colaboración*, eran las de Alajeró al aeropuerto; Hermigua - Vallehermoso; y Vallehermoso - Arure.

En definitiva, la finalidad básica del *Eje Transinsular de Transportes* es la consecución de una red de transportes donde las infraestructuras (terrestres, marítimas y aéreas), posibiliten la máxima accesibilidad posible a pasajeros y mercancías, todo ello en términos de sostenibilidad socioeconómica y ambiental. A partir de ahí, los propios medios de transporte han de implantar unos horarios perfectamente sincronizados entre el mismo modo (autobús-autobús por ejemplo), o entre distintos modos (como es el caso de avión-autobús-barco), eliminando la necesidad de pernoctar a mitad del trayecto –o también con largas esperas entre un enganche y otro–, para desplazarse entre las Islas. También la política de integración de tarifas entre los diferentes modos de transporte en un sistema puerta – puerta es una finalidad absolutamente indispensable, para así aspirar a una mínima integración de un territorio que, desde el punto de vista físico, no lo es.

EL DIFERENCIAL DE ACCESIBILIDAD COMO CLAVE EN LA CONFIGURACIÓN DEL MODELO TERRITORIAL DE TRANSPORTE EXTERIOR

En la actualidad existe un diferencial muy importante en cuanto al uso del transporte marítimo y aéreo en La Gomera. Así pues, en 2003 se movieron en la red interinsular casi 8.3 millones de pasajeros, de los que un 65 por ciento lo hicieron en barco, aunque el flujo aéreo en La Gomera apenas supera el dos por ciento. Por su parte, el transporte de mercancías aéreas cuenta con muy poca relevancia como es obvio, siendo nulo en La Gomera. Todo ello puede apreciarse en el cuadro VI, destacando que el aeropuerto de la Isla de estudio no entra en servicio hasta 1999.

Pues bien, es evidente que el área de influencia tanto del puerto de San Sebastián de La Gomera, como del aeropuerto, es todo el territorio insular, puesto que son las únicas infraestructuras de este tipo que se localizan en la Isla y que la conectan con el exterior. Pero partiendo de la base de que existe una notoria competencia –o complementariedad según se vea–, entre ambos modos de transporte, el *hinterland* aéreo en La Gomera se difumina rápidamente a medida que nos alejamos del aeropuerto, favoreciendo por ende al transporte marítimo. Pero como decimos, este posicionamiento muy a favor del transporte por mar en la isla de La Gomera tiene su explicación en varios hechos:

1. Las tarifas marítimas y aéreas juegan un papel muy primordial a favor de uno u otro medio de transporte y, *a priori*, son las primeras las

CUADRO VI. TRÁFICO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS EN LA ISLA DE LA GOMERA ENTRE 1995 Y 2004*

Años	Tráfico marítimo		Tráfico aéreo		Total	
	Pasajeros	Mercancías (Tms.)	Pasajeros	Mercancías (Tms.)	Pasajeros	Mercancías (Tms.)
1995	1.156.664	295.401	—	—	1.156.664	295.401
1996	1.112.885	340.019	—	—	1.112.885	340.019
1997	1.139.775	382.360	—	—	1.139.775	382.360
1998	1.249.830	216.975	—	—	1.249.830	216.975
1999	1.236.501	220.205	10.286	1.909	1.246.787	220.205
2000	1.317.884	222.396	15.503	296	1.333.387	222.396
2001	1.287.173	241.717	23.404	19.350	1.310.577	241.717
2002	1.255.019	244.153	24.612	44.153	1.279.631	244.153
2003	1.301.198	292.522	27.557	2.739	1.328.755	292.522
2004	1.299.638	323.907	30.754	3.293	1.330.392	323.907

* 1. Se incluyen los tránsitos de pasajeros; 2. El tráfico imputable a los puertos de Vueltas y de Playa Santiago no se ha considerado ya que éste se corresponde con transporte intercomarcal o, por el contrario, se contabiliza como tránsito en el puerto de San Sebastián de La Gomera; 3. Se excluye el avituallamiento, tráfico local y de pesca en el caso de las mercancías.

Fuente: Anuarios estadísticos del transporte aéreo y Memorias Anuales de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Elaboración propia.

más económicas. Como ejemplo, sirvan los pocos más de 16 euros hasta Tenerife, como tarifa más elevada que tienen que aportar los viajeros con descuento de residente incluido, frente a los 39 del transporte aéreo, esto es, una diferencia de casi un 150 por ciento.

2. La disponibilidad de tiempo en destino (Tenerife o La Gomera por ejemplo), en un viaje de ida vuelta en el día y en uno u otro medio de transporte, varía bastante y vuelve a favorecer al transporte marítimo. Este es trascendental dentro de los viajes interinsulares, ya que hasta un 45 por ciento de los viajeros entre islas regresan en el mismo día (Murillo Fort, 1992, p. 90–91). En este sentido, un residente en La Gomera en un desplazamiento en el primer avión de la mañana a Tenerife y la vuelta en la última frecuencia, solo dispone del 42 por ciento del tiempo que ofrece la jornada comercial en Tenerife (de 09.00 a 13.00 y de 16.00 a 20.00 horas), mientras que en barco esta disponibilidad de tiempo casi se duplica, exactamente de un 81 por ciento.
3. La posibilidad de transportar el vehículo terrestre también es un punto a favor del transporte marítimo, pues dos de las tres navieras ofrecen esta alternativa.

4. Una mayor oferta horaria por mar –e incluso de conexión con otras islas como por ejemplo La Palma y El Hierro–, de la que carece el transporte aéreo hasta este momento. En este sentido, los tres operadores marítimos existentes ofrecen diez frecuencias diarias con Tenerife, frente a un solo operador aéreo que solo brinda dos viajes diarios.
5. También la disponibilidad de plazas es infinitamente mayor en el transporte marítimo, pero dados los factores de ocupación registrados hasta ahora en el sector aéreo (solo un 50 por ciento de las plazas en 2003), no creemos que éstos sean un condicionante del escaso uso de este transporte en la Isla¹³.
6. La distancia marítima con el puerto de Los Cristianos (sur de Tenerife) es de exactamente 39 kilómetros, es decir, 40 minutos en *fast ferry* –más 60 hasta Santa Cruz de Tenerife por carretera–, hecho éste que logra competir muy bien con la mayor rapidez del transporte aéreo¹⁴, sobre todo partiendo de la base de que con los actuales horarios, un pasajero marítimo alcanza antes la capital tinerfeña en comparación con otro que se desplace en avión.
7. No es comparable la compleja red viaria de La Gomera, donde la velocidad media es francamente baja, frente a la que se puede desarrollar en la autopista del sur de Tenerife. Es decir, un pasajero puede asumir perfectamente los 80 kilómetros que separan Santa Cruz de Tenerife del puerto de Los Cristianos, pero por el contrario, puede mostrarse reticente para transitar por los 32 kilómetros que separan el aeropuerto de San Sebastián de La Gomera, aunque ambos trayectos terrestres se realicen en un tiempo muy similar. Hay que tener en cuenta que la velocidad media para los vehículos privados en las carreteras de La Gomera, ronda los 48 kilómetros por hora según las vías, todo ello en condiciones de seguridad y teniendo en cuenta las retenciones puntuales imputables a la velocidad de los vehículos pesados.

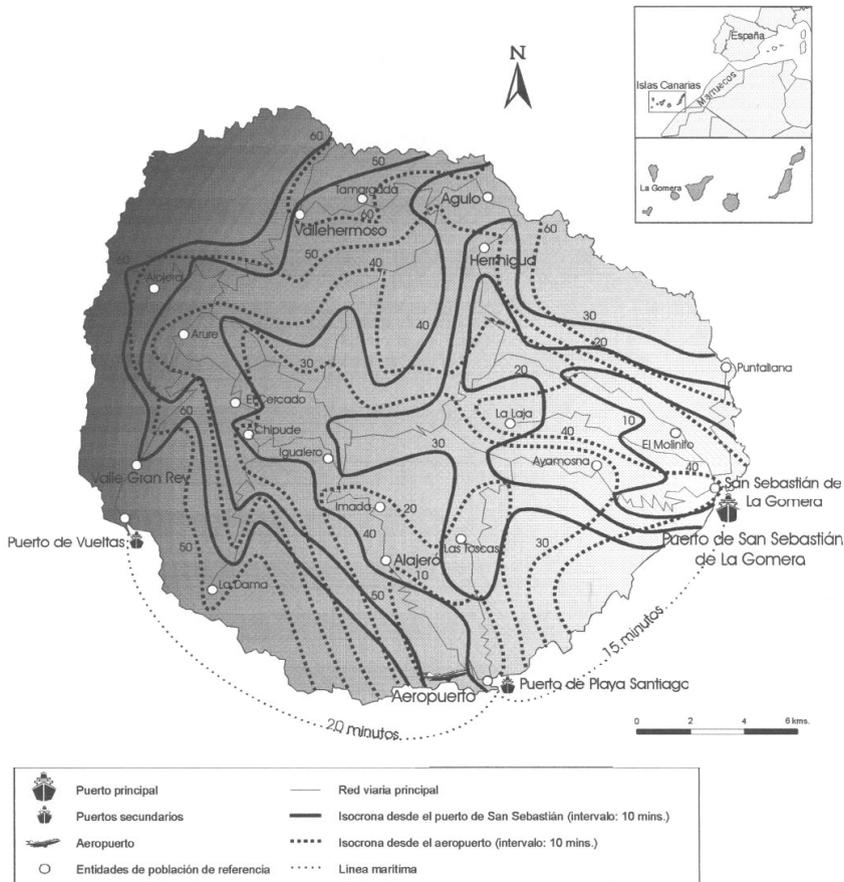
13. Como resultado de ello, las *obligaciones de servicio público* en el sector aéreo con La Gomera, adquieren mayor justificación en relación con las otras islas (Hernández Luis, 2002 b; Hernández Luis, 2004).

14. El tiempo de transporte aéreo empleado por un pasajero entre el aeropuerto de La Gomera y Santa Cruz de Tenerife (vía el aeropuerto de Los Rodeos, o de Tenerife Norte), es de aproximadamente 50 minutos. En sentido inverso y para acceder a San Sebastián de La Gomera, el tiempo necesario es de casi 70 minutos.

No hay que olvidar que el tramo de la carretera TF-813, entre San Sebastián de La Gomera y La Degollada de Peraza, además del camino vecinal 9 hasta Playa Santiago y el 11 hasta el aeropuerto, corresponde a un relieve abrupto que condiciona que en el 40 por ciento del trayecto estén prohibidas las maniobras de adelantamiento y donde se estima que el 13 por ciento de los vehículos son de tipo pesado, por lo que esta acción de tráfico será necesaria en más de una ocasión en un desplazamiento entre la capital y el aeropuerto¹⁵. Ello implica demoras extras de tiempo que el usuario tendrá que asumir irremediablemente en contraposición a la autopista del sur de Tenerife. En este sentido y según el *Plan Director de Infraestructuras de Canarias*, los datos de accesibilidad de los núcleos de población de La Gomera “son los peores del Archipiélago desde cualquier criterio de análisis: el núcleo de mejor accesibilidad presenta el peor dato de los mejores del resto de las Islas, y el dato más desfavorable es también el peor de todos los núcleos. La complicada orografía de la Isla, configurada por una sucesión de barrancos con una elevadísima pendiente, dificulta enormemente encajar una carretera con plataforma y condiciones de trazado mínimamente aceptables” (Gobierno de Canarias, 1998 b; red viaria, p. 33). No obstante, también se dice que “en el caso de La Gomera, los corredores insulares habrán de responder a criterios de seguridad de una parte y de otra, al concepto de carretera paisaje, lo que induce a un diseño de trazado más armónico con la topografía del sitio” (Gobierno de Canarias, 1998 b; análisis insulares, La Gomera, p. 24). Y añadimos esta cita aquí porque, habitualmente, se tiende a superponer al concepto de accesibilidad otros parámetros, como por ejemplo el de la temporalidad entre trayectos, propios de áreas continentales y consecuentemente a definir trazados que garantizan altas velocidades medias, pero no es el caso de La Gomera evidentemente.

Es indudable que en la Isla de estudio ha existido un notorio avance en materia de carreteras, pues hasta hace pocos años La Gomera se podía catalogar como bastante atrasada. Aún así, la topografía sigue imponiendo unos trazados extremadamente sinuosos que se manifiestan en la cartografía de *isocronas* que hemos elaborado, tomando como nodos de origen el puerto capitalino y el aeropuerto. Ello nos da como resultado un tiempo de transporte de casi una hora entre los cascos municipales de San Sebastián de La Gomera y de Valle Gran Rey, donde la distancia es de 46 kilómetros.

15. Datos facilitados por el Excmo. Cabildo Insular de La Gomera.



© José Ángel Hernández Luis, 2005

Como decimos, el área de influencia real en tiempo de transporte del aeropuerto –y siguiendo la red viaria–, se limita al propio municipio de Alajeró y hasta aproximadamente Las Toscas (municipio de San Sebastián de La Gomera). A partir de ahí, la influencia del puerto capitalino comienza a ser casi tan importante –o más–, como la del propio aeropuerto. En este sentido, prácticamente todo el norte de la Isla es área de influencia natural del puerto capitalino, a lo que hay que añadirle casi todo el municipio de Valle Gran Rey –si exceptuamos las entidades de La Dama y de La Rajita y desde Chipude hasta Igualero–, pues el municipio occidental viene disfrutando de un transporte marítimo intercomarcal que facilita una cómoda y rápida conexión con la capital de la Isla y con Tenerife. Incluso la entidad de Playa Santiago, perteneciente al mismo municipio de Alajeró donde se localiza el

aeropuerto insular, disfruta de una conexión de 15 minutos por mar con la capital, por lo que realmente la demanda cautiva del aeropuerto se reduce considerablemente, más aún si se compara con otros factores ya comentados (alto coste del billete aéreo, mayor cantidad de frecuencias marítimas, etc.).

Pero como decimos, estas distancias físicas, que dadas las características abruptas de la Isla, condicionan unos tiempos de transporte progresivamente más elevados, no son enteramente reales en términos de demanda si no tenemos en cuenta los destinos y orígenes en otras islas. En efecto, los desplazamientos hacia o desde Tenerife que tengan como destino u origen las comarcas más alejadas (el área metropolitana Santa Cruz de Tenerife-La Laguna por ejemplo), tendrían una mayor probabilidad de que se efectuasen a través del transporte aéreo porque también la infraestructura de conexión en Tenerife se localiza en el área metropolitana, mientras que el transporte marítimo con La Gomera es preferencial conforme nos acercamos al *hinterland* de Los Cristianos, independientemente del destino final u origen en la isla de La Gomera. Del mismo modo, los desplazamientos aéreos toman importancia en detrimento del marítimo con las otras islas, pues de no ser así, ello implicaría importantes desplazamientos en la isla de Tenerife como nodo de enlace marítimo, que conllevarían más de 160 kilómetros de trayecto terrestre en un ida y vuelta con Gran Canaria por ejemplo¹⁶. No obstante, lo descrito hasta ahora es pura teoría por los condicionantes ya apuntados y, en especial, por la escasa diferencia de tiempo de transporte entre el *fast ferry* y el avión.

REPERCUSIONES DEL NUEVO MODELO DE MOVILIDAD EXTERIOR

La construcción del aeropuerto de La Gomera en los años noventa suscitó, antes de su puesta en servicio, la mejora de la accesibilidad terrestre, pues éste quedaba distanciado de los principales núcleos de población entre 40 y 60 minutos de carretera sinuosa y con bastante pendiente. En este sentido, se llegó a plantear la construcción de una carretera de nueva planta con sucesivas alternancias de puentes y túneles por la costa del sur de la Isla, sirviendo de soporte además para la potenciación del turismo y que el *Plan Insular de*

16. De hecho y según datos aportados por el *Ministerio de Fomento*, en el año 2003 se movieron 14.682 pasajeros aéreos con Gran Canaria, frente a 12.876 con Tenerife. En realidad estas cifras son a la inversa en los restantes conjuntos insulares y con bastante diferencia, pues los flujos son muy altos con la isla central de la provincia respectiva (Tenerife en este caso) y en La Gomera sucede todo lo contrario.

Ordenación Territorial del año 2003 cifró en unas 17 mil camas. No obstante, este *Plan Insular* termina rechazando esta carretera por el enorme impacto que acarrearía, aunque ratificó el modelo de concentrar más de 15 mil camas (un 90 por ciento de la oferta insular), en los tres municipios del sur.

Este esquema territorial, en aras de potenciar la escasa movilidad aérea con y desde la Isla, tendría graves impactos debido a la complejidad ambiental, técnica y financiera de llevar adelante una carretera como la propuesta, aunque no pocos la han seguido defendiendo. Además, esta vía transcurriría por al menos tres parajes protegidos, que complicarían aún más su ejecución¹⁷. Por su parte, la posible ampliación de la pista del aeropuerto para posibilitar así la llegada directa del turismo desde el centro de Europa, queda de por sí imposibilitada al estar ambas cabeceras –y más aún si se cambia el eje de pista–, por un área protegida, en concreto la del *Sitio de Interés Científico de Acanilados de Alajeró* (Gobierno de Canarias, 2004), además de un gran impacto económico, pues ambas cabeceras de pista se sitúan al borde de sendos barrancos de 200 metros de profundidad, que han de necesitar de una importante acumulación de áridos, extraídos por lo demás de otro espacio de la Isla que sufriría así un impacto semejante. Como alternativa, sería idóneo utilizar entonces, de manera coordinada, los horarios del transporte aéreo con el del marítimo intercomarcal entre Valle Gran Rey, Playa Santiago (donde a escasos cuatro kilómetros se encuentra el aeropuerto) y San Sebastián de La Gomera. Esta idea la avala el hecho de que este transporte, combinado con el terrestre desde Playa Santiago al aeropuerto, apenas representa 30 minutos de viaje, sin contar con que en la actualidad es muy asequible económicamente. Así se posibilitaría el fomento de un transporte público que salvaría además la dificultad de una carretera bastante sinuosa en la que se emplean como mínimo 40 minutos entre la infraestructura aérea y la capital insular.

Por otro lado, el transporte marítimo se ha enfrentado al reto de incrementar su calidad con nuevos buques y más rápidos con objeto de no perder competitividad ante un transporte aéreo emergente. Como resultado, en enero de 2000 (tan solo siete meses con posterioridad a la entrada en servicio del aeropuerto), la naviera *Fred. Olsen* introduce un catamarán que reducía el trayecto hasta Los Cristianos (sur de Tenerife), de 90 minutos en *ferry* a solo 40. Pero ésta es una tendencia que si bien favorece notablemente la accesibilidad entre al menos ambas islas, no es menos cierto que

17. Nos referimos al Monumento Natural del Barranco del Cabrito; el Paisaje Protegido de Orone; y el Parque Rural de Valle Gran Rey, con riesgo de que también terminase afectando al Sitio de Interés Científico de Acanilados de Alajeró.

se ha hecho a costa de un mayor consumo de combustible por trayecto¹⁸. Además, el tipo de combustible ha cambiado¹⁹ que unido al mayor consumo, no solo pone en entredicho el compromiso con el *Protocolo de Kyoto*, sino que también tiene sus implicaciones reales sobre el incremento notorio del coste de los billetes con la consiguiente repercusión sobre la economía de los residentes²⁰.

La otra gran tendencia de la que se viene hablando en los últimos años y que recoge el *Eje Transinsular de Transportes*, es la construcción de un nuevo puerto en Tenerife, el de Fonsalía, con objeto de evitar la relativa congestión que padece el puerto de Los Cristianos. En este sentido, partiendo de la base de que el principal nodo de origen y destino de los pasajeros y mercancías entre La Gomera y Tenerife es el área Santa Cruz – La Laguna, si excluimos la importante demanda turística que se asienta en el sur de la Isla central, tenemos que el reemplazo del puerto de Los Cristianos por el de Fonsalía tendría graves efectos para La Gomera, pues si bien es verdad que este puerto disminuiría la distancia marítima con Tenerife en unos ocho kilómetros, es decir, en un 22 por ciento del actual trayecto hasta Los Cristianos, luego lo incrementa en más de 20 kilómetros hasta Santa Cruz de Tenerife por vía terrestre y en transporte privado, superando entonces el centenar. También hay que tener en cuenta el gran contingente de excursionistas que visita La Gomera todos los días desde el sur de Tenerife y que, mayoritariamente, se asienta en el inmediato entorno del puerto de Los Cristianos. Por tanto, es un coste susceptible de ser medido en incremento de tiempo de viaje multiplicado por cada uno de los viajeros, aumento del consumo de combustible de los vehículos privados, de gasto de neumáticos y reparaciones mecánicas, de mayor riesgo de accidentes, etc. Y todo ello sin contar con la mayor ocupación de espacio en la red viaria de Tenerife que conllevaría una futura ampliación y que tendrá que asumir económicamente

18. El consumo de combustible por asiento de los buques *fast ferry* en la línea Agaete (Gran Canaria) - Tenerife de 65 kilómetros, es de 6.8 litros. Por su parte, el consumo de un *ATR-72* entre ambas islas (111 kilómetros) es de 5,25 litros por asiento. No obstante, si estas cifras las cotejamos con los índices de ocupación, resultan que el *fast ferry* consumiría 11.9 litros por pasajero y el avión 6.8 litros.

19. Los *ferrys* convencionales consumen *fuel-oil*, bastante más económico en comparación con el *gas-oil* de los *fast ferrys*.

20. En 1999, la naviera *Fred. Olsen* –que copa el 70 por ciento del mercado con La Gomera–, operaba exclusivamente con *ferrys*, y tenía una tarifa de 9,86 euros por butaca de ida con descuento por residente, mientras que en 2004 con *fast ferry* era de 15.15 euros. Esto representa un incremento de un 54 por ciento, mientras que el IPC general lo ha hecho en un 16.5 entre ambos años.

la sociedad en general. Tampoco es desdeñable valorar los impactos ambientales derivados de ese consumo de territorio terrestre y marítimo (área afectada por el nuevo puerto), emisión de gases a la atmósfera y, en suma, el aumento del coste energético que se produciría dentro de las cuentas del Estado.

Además, no existe una demanda de pasaje y mercancías mucho mayor del que ya existe en la actualidad y que de lugar a la implantación de una cuarta o quinta naviera que lleve al colapso al puerto de Los Cristianos, máxime cuando se están planteando iniciativas para construir nuevos puertos comerciales – deportivos en Tenerife para conectar el norte de esta Isla con La Palma. De cualquier manera, la introducción de nuevas navieras en el sur de Tenerife daría lugar a un incremento del gasto energético que no se vería acompañado de un estímulo del tráfico, especialmente con La Gomera, ya que las actuales conexiones marítimas con la Isla en las horas centrales del día apenas llegan a unos índices de ocupación que, por ejemplo en septiembre de 2004 (mes aún bajo la influencia de las vacaciones de verano), anduvo entre el 7 y el 12 por ciento del pasaje y de la capacidad de bodega²¹. Pero en el conjunto de las franjas horarias, los índices de ocupación de pasaje con La Gomera en dicho mes estuvieron en un 28 por ciento para *Fred. Olsen*, un 27 para *Garajonay Exprés* y en un 22 para la *Naviera Armas*, cifras que aún fueron inferiores para La Palma y más aún para El Hierro. Es esto lo que nos lleva a un planteamiento racional, con un mínimo de sostenibilidad, en el que sin disminuir los actuales servicios, tampoco se llegue a un sobredimensionamiento de la oferta, que lo sufraga al final el usuario con el coste del billete.

CONCLUSIONES

El transporte exterior (marítimo y aéreo) es absolutamente estratégico para una isla, máxime si ésta carece de una mínima gama de servicios, no dispone de materia prima ni de un contingente demográfico importante –para así posibilitar un flujo de mercancías directo con y desde el exterior–, ni tampoco este escaso volumen de población posibilita el establecimiento de unos equipamientos primarios en la Isla debido a criterios de rentabilidad, como por ejemplo ciertas especialidades sanitarias, entre otros factores. Este

21. Datos recopilados por el autor de las navieras *Fred. Olsen* y *Armas*.

es el panorama que presenta la isla de La Gomera, en el que la consecución de unos mínimos de accesibilidad con el exterior –principio básico del *Eje Transinsular de Transportes*–, ha sido siempre una constante.

Sin embargo, en la actualidad, los nuevos proyectos desarrollistas que se prevén –especialmente por lo que concierne a las nuevas infraestructuras hoteleras e, incluso, una vía rápida terrestre por el sur de la Isla, para así dar acceso al aeropuerto y las futuras urbanizaciones turísticas–, amenazan seriamente el equilibrio paisajístico que este conjunto insular ha mantenido. No en vano, La Gomera disfruta de un 33 por ciento de su territorio protegido por ley, por lo que es fácil presuponer que cualquier gran obra, máxime cuando se extiende longitudinalmente por toda la Isla, como es el caso de las carreteras, termina por entrar en confrontación con cualquier espacio protegido.

Del mismo modo otra consecuencia territorial del transporte exterior de La Gomera, nos la encontramos en Tenerife, pues en esta Isla se ha planificado un gran puerto para paliar la congestión que, aparentemente, sufre la dársena de Los Cristianos, pues el 76 por ciento del tráfico desde este puerto es imputable a La Gomera, sin olvidar la nueva carretera de acceso al que diera lugar esta infraestructura. Además, este nuevo puerto implicaría un mayor gasto energético, no derivado exclusivamente del que se produzca en su construcción, sino sobre todo en el incremento de la movilidad posterior, pues aumenta la distancia con el área metropolitana de la isla central, al tiempo que hace lo propio con respecto al gran área turística de Los Cristianos. No se puede ser más crítico ante estas actuaciones, al igual que la generalización de las embarcaciones rápidas entre ambas islas que solo disminuyen la travesía en 45 minutos, pero que sin embargo han incrementado el precio del transporte, al igual que las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera, precisamente en una comunidad donde el consumo energético en transportes es insostenible. En efecto, España, como país que ha ratificado el *Protocolo de Kyoto*, ya había superado en el año 2004 el 46 por ciento de emisión de estos gases con respecto a 1990, cuando solo se le permite aumentarlos en un 15 por ciento desde este último año hasta 2010 (Santamarta, 2005; 38).

En suma, la isla de La Gomera se encuentra en un momento crucial en el que su desarrollo económico, especialmente por la vía del incremento del turismo –que es la actividad económica que genera una mayor movilidad viaria, marítima y aérea–, demanda nuevas infraestructuras o la ampliación de las existentes. Esto tiene amplias connotaciones territoriales en una Isla donde es muy complicado realizar obras públicas por lo abrupto de su

topografía, al tiempo que un alto porcentaje de su espacio presenta alguna figura de protección.

Recibido 15.03.05

Aceptado 17.07.05

BIBLIOGRAFÍA

- ANTÓN BURGOS, F. J. (1999): "Evolución reciente del tercer nivel aéreo en España". En ANTÓN BURGOS, F. J. (ed.): *La Geografía de los servicios en España*, Madrid.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (varios años): *Memorias*, Santa Cruz de Tenerife.
- BROOKFIELD, H. C. (1980): "The transport factor in island development". En: SHAND, R.T. (ed.): *The Island States of the Pacific and Indian Oceans: Anatomy of Development*, Development Studies Centre Monograph No. 23, Australian National University, Canberra.
- CABILDO INSULAR DE LA GOMERA (2003): *Plan Insular de Ordenación de La Gomera*, Cabildo Insular de La Gomera y Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias (aprobación inicial).
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1995): *Red Transeuropea de transporte. Vertebrar la Unión*, Ed. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.
- COMISIÓN EUROPEA (2001): *La política europea de transportes de cara a 2010: la hora de la verdad*, Ed. Comisión de las Comunidades Europeas. Luxemburgo.
- EURISLES (1996): *Los sistemas de transportes en islas*, Ed. L'Harmattan, París.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1998 a): *Libro Blanco de los transportes en Canarias*, Ed. Consejería de Turismo y Transportes, Las Palmas de Gran Canaria.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1998 b): *Plan Director de Infraestructuras de Canarias*, Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas, Santa Cruz de Tenerife (formato CD-Rom).
- GOBIERNO DE CANARIAS (2000): *Plan de puertos del litoral de Canarias*, Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas, Las Palmas de Gran Canaria, (formato CD-Rom).
- GOBIERNO DE CANARIAS (2002): *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias. Documento aprobado inicialmente*, II tomos, Ed. Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente y Consejería de Turismo y Transportes, Las Palmas de Gran Canaria.
- GOBIERNO DE CANARIAS (2004): *Normas de conservación. Avance del Sitio de Interés Científico de Acantilados de Alajeró*, Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (2001): "Economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid – Barcelona – French border. En: *Journal of Transport Geography*, 9 (4), Oxford.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (2002 a): "Temporal accessibility to insular territories: interinsular maritime transport in the Canary Islands". En: *Journal of Transport Geography*, 10 (3), Oxford.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (2002 b): "La obligación de servicio público en transportes como instrumento de cohesión territorial. En: *Revista de Estudios de Construcción y Transportes*, nº 96, Ed. Ministerio de Fomento, Madrid.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (2004): "The role of inter-island air transport in the Canary Islands. En: *Journal of Transport Geography*, 12 (3), Oxford.

- HERNÁNDEZ LUIS, J. Á. (2005): "Tendencias de la movilidad terrestre en la isla de Lanzarote (1991 – 2001)", *XII Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, Arrecife (en prensa).
- HOYLE, B. Y KNOWLES, R. D. (1998): *Modern transport geography*, Ed. John Willey & Sons, Chichester (1ª edición de 1992).
- LA CAIXA (2004): *Anuario Económico de España*, Ed. Servicio de Estudios de la Caja de Ahorros y Pensiones de Barcelona, Barcelona.
- MINISTERIO DE FOMENTO (Varios años): *Anuario estadístico del transporte aéreo en España*, Ed. Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2001): *Plan Director del aeropuerto de La Gomera*, Ed. Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2004): *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT). Documento propuesta*, Ed. Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, Madrid.
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE (2003): *Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero de España, años 1990 – 2002*, Subdirección de Calidad Ambiental, Madrid (inédito).
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1992): *Guías metodológicas para la elaboración de estudios de impacto ambiental: 4. aeropuertos*, Ed. Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid.
- MURILLO FORT, C. et AL. (1992): *Coste de la insularidad en Canarias*, Ed. Consejería de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- NIETO, J. y Santamarta, J. (2003): *Las emisiones de gases de invernadero en España por Comunidades Autónomas*, Secretaría de Medio Ambiente de Comisiones Obreras, Madrid (inédito).
- POTRYKOWSKI, M. y TAYLOR, Z. (1984): *Geografía del Transporte*, Ed. Ariel, Barcelona.
- SANTAMARTA, J. (2005): "Las emisiones de gases de invernadero por Comunidades Autónomas en España", *Rev. World-Watch*, nº 23, Madrid,
- SEGUÍ PONS, J. M^a. y PETRUS BEY, J. M^a. (1991): *Geografía de redes y sistemas de transporte*, Ed. Síntesis, Madrid.
- SEGUÍ PONS, J. M^a. y Martínez Reynés, M^a. R. (2004): *Geografía de los transportes*, Ed. Universitat de les Illes Balears, Palma de Mallorca.

Resumen

Este trabajo estudia los efectos de la nueva movilidad territorial en la isla de La Gomera. La potenciación del transporte aéreo, con sus repercusiones en el intento de construir una nueva carretera hasta el aeropuerto, o la introducción de *fast ferrys* para competir con la nueva modalidad aérea, ha derivado en un modelo que compromete las exigencias del *Protocolo de Kyoto*. Igualmente, el incremento del tráfico marítimo en La Gomera, incide en el planteamiento de un nuevo puerto en Tenerife. Este puerto alejaría aún más el origen y destino final de los pasajeros y mercancías cuando se trasladan al área metropolitana Santa Cruz de Tenerife – La Laguna. Esto tiene sus efectos negativos por cuanto se incrementan las emisiones a la atmósfera o se ocupa más territorio para ampliar las carreteras.

Palabras clave: accesibilidad; transporte aéreo y marítimo; eje transinsular de transportes; sostenibilidad.

Abstract

This paper studies the effects of the new territorial mobility in the Gomera Island. The advance of the air transport, with its repercussions in the attempt to construct a new road until the airport,

or the introduction of fast ferrys to compete with the new aerial modality, it has derived in a model that makes difficult the exigencies of the Kyoto Protocol. Also, the increase of the sea transport in the Gomera Island, it affects the construction of a new port in Tenerife Island. This port would still more move away to the origin and final destiny of the passengers and loads when they are transported to the metropolitan area Santa Cruz de Tenerife – La Laguna. This has its negative effects, because the emissions to the atmosphere are increased or more territory takes care to extend the roads.

Key words: accessibility; air and sea transport; axis to transinsular of transports; sustainability.

Résumé

Ce travail étudie les effets de la nouvelle mobilité territoriale l'île de la Gomera. La promotion du transport aérien, avec ses répercussions dans la tentative de construire une nouvelle route jusqu'à l'aéroport, ou l'introduction de ferry rapides pour concurrencer avec la nouvelle modalité aérienne, a dérivé dans un modèle qui compromet les exigences du Protocole de Kyoto. Également, l'accroissement du trafic maritime dans La Gomera, influence l'approche d'un nouveau port en Tenerife. Ce port éloignerait encore plus l'origine et la destination finale les passagers et les marchandises quand Sainte se transféreraient au secteur métropolitain Santa Cruz de Tenerife – La Laguna. Ceci a ses effets négatifs dans la mesure où on augmente les émissions à l'atmosphère ou on occupe davantage de territoire pour étendre les routes.

Concepts clef: accessibilité; transport aérien et maritime; axe transinsular de transports; soutenable.