

## ACCESIBILIDAD AÉREA EN LA REGIÓN DE MURCIA: UNA ENCRUCIJADA COMPLEJA DESDE UNA PERSPECTIVA TURÍSTICA

José María Serrano Martínez  
[jmserran@um.es](mailto:jmserran@um.es)

Cayetano Espejo Marín  
[cespejo@um.es](mailto:cespejo@um.es)

Ramón García Marín  
[ramongm@um.es](mailto:ramongm@um.es)

Departamento de Geografía. Universidad de Murcia

### RESUMEN

*El transporte aéreo es un componente central del desarrollo turístico. El desarrollo y competitividad del transporte aéreo es absolutamente determinante para el progreso turístico, de la misma forma que el crecimiento de la industria aérea depende en gran medida de los avances del sector turístico. En este artículo pretendemos analizar el equipamiento y accesibilidad aeroportuaria actual en la Región de Murcia, en la medida en que constituye un obstáculo significativo que hay que superar si se pretende continuar con el crecimiento de las actividades turísticas. El aeropuerto de San Javier, que durante los últimos años ha reducido su tráfico, parece que no reúne las condiciones adecuadas para cubrir al mismo tiempo la función militar y la de un aeropuerto común de ámbito regional y turístico. Por otra parte, a mediados de 2016, y tras un devenir azaroso, el aeropuerto de Corvera (Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia) lleva cuatro años terminado y sin abrir al tráfico.*

**Palabras clave:** *transporte aéreo, accesibilidad, turismo, Región de Murcia, España*

### ABSTRACT

*Air transport is a central component of tourism development. The development and competitiveness of air transport is absolutely determinant for tourism development, in the same way that the growth of the airline industry depends heavily on developments in the tourism sector. In this paper we analyze the airport equipment and air accessibility in the Region of Murcia, because current deficits are a significant obstacle to overcome if the political powers intend to continue the growth of tourism activities. San Javier Airport, which in recent years has reduced its traffic, does not meet adequate conditions to fulfill, at the same time, the military function and the function of a civil airport of touristic use fundamentally. Moreover, in mid-2016, Corvera airport (Murcia International Airport) has completed four years without open to the traffic.*

**Keywords:** *air transport, accessibility, tourism, Murcia Region, Spain*

## **1. Introducción, planteamiento y estado de la cuestión**

La significación alcanzada por las actividades relacionadas con el turismo, en sus diferentes apartados y facetas, en el presente alcanza datos espectaculares. Aunque es muy difícil acotar la dimensión de sus variados segmentos y medirlos con precisión, se barajan cifras globales de usuarios que sobrepasan los 1.100 millones de personas (OMT, 2015). En muchos países, como España, se ha convertido en una de las principales actividades y de mayor importancia económica, con impactos sociales muy amplios. A la vez, otro rasgo que sorprende favorablemente es su fortaleza y resistencia frente a situaciones de crisis (Cuadrado y López, 2011). Hace años (1993), lo señaló con precisión F. Fourneau al indicar su función anticrisis y su resistencia ante situaciones adversas (p. 160); mientras que otros segmentos productivos se resienten con más intensidad. Tales aspectos, además de algunos colaterales que podrían aducirse, explican el deseo de muchos territorios, en todo el Planeta, por participar del mismo.

Dentro del conjunto español, caracterizado por una larga tradición y unas elevadas cotas de intensidad y usos turísticos, la Región de Murcia confirma un cierto vacío en su equipamiento y actividades semejantes, frente a las demás áreas del litoral mediterráneo español (García Saura, 2006). Disponiendo de similares rasgos naturales, sus resultados son menguados<sup>1</sup>. Se entiende que tal situación no es consecuencia directa de una única causa. Sería simplista justificarlo así. Al contrario, su devenir reducido en el aprovechamiento y desarrollo de las actividades turísticas es resultado de la combinación de ciertas carencias, algunos desaciertos y numerosas omisiones. Un tema tan complejo no puede ser abordado de manera certera ni completa aquí; sería una quimera. Nuestro objetivo, por el contrario, pretende estudiar su equipamiento y accesibilidad aeroportuaria global, en la medida en que ello constituye un obstáculo significativo y limitador del crecimiento de sus actividades turísticas, y del sistema productivo regional. Se advierte la paradoja de que, contando con varias instalaciones aeroportuarias (una en funcionamiento, San Javier, y otra terminada, en espera de entrar en servicio, el aeropuerto de Corvera), además de otro aeropuerto cercano con clamoroso éxito de tráfico (Alicante), la Región padece un cierto desenclave, y desde luego una insatisfacción manifiesta en lo referido a su accesibilidad aérea exterior. Ese presente no es fruto de una casualidad, sino más bien consecuencia directa del proceder de numerosos actores. Lo malo es que, al mismo tiempo, el camino recorrido hasta llegar aquí (2016) ha dado lugar a ciertas infraestructuras que condicionan decisiones futuras. De todo eso se desprende la conveniencia de analizar con frialdad los hechos presentes. A partir de ellos interesa considerar cuáles pueden ser las opciones a seguir, para que, de forma realista, pueda diseñarse una dotación de servicios aéreos adecuada y satisfactoria para la Región.

---

<sup>1</sup> Un indicador claro, sencillo y objetivo es calibrar el número de turistas recibidos, en relación con el total de habitantes. En 2015, frente a una media nacional de 1,5; la Región de Murcia registra un modesto 0,6; eso significa que se sitúa en novena posición, por detrás de todas las regiones mediterráneas de España.

Entendemos que el planteamiento correcto del tema debe hacerse enfatizando la escala de referencia presente pertinente: el mundo globalizado. Este, cada vez más, acentúa su funcionamiento sistémico (Sassen, 2007). Cualquier planteamiento concebido fuera de ello parece condenado al fracaso, en la medida en que se asienta sobre una realidad falseada. También se indaga en el análisis de la vinculación existente entre transporte aéreo y sistema productivo, en este caso las actividades turísticas. Nos centramos en éstas, en la media que abarcan un campo destacado, tareas para las cuales resulta determinante contar con servicios aéreos cómodos y fáciles. No sólo en tanto que meros desplazamientos, sino como parte esencial de su propio desarrollo. No en balde, “el turismo y los viajes participan como conectores en esta dinámica, agente de la globalización, y como fenómeno relacionado en sí mismo con el «achicamiento» del mundo por los flujos de personas que se mueven por motivos de ocio y negocio” (Vera *et al.* 1997, p. 9).

Durante la segunda mitad del siglo XX, uno de sus rasgos definidores destacados de cambio mundial radica en el auge de todo lo relacionado con el turismo, dentro de las actividades generalizadas de mayor uso y disfrute del ocio y el tiempo libre. Su tremenda expansión de oferta y demanda conlleva una multiplicación inusitada de sus volúmenes de usuarios (Hernández, 2008), a la vez que incrementa todo lo relacionado con los dispares campos de los equipamientos necesarios para su desarrollo. Sus efectos económicos, sociales y sociológicos han sido abordados desde diferentes y complementarios puntos de vista (García Lizama, 1996; Marcadon *et al.*, 1998; Rodrigue *et al.*, 2009; Rodrigue, 2010). Desde nuestro enfoque geográfico, ocupan un lugar destacado sus efectos y consecuencias territoriales (Vera y Baños, 2004). Tanto las de orden directo, en las modificaciones del paisaje que transforma (Pulido, 2011), como aquellas otras consecuencias colaterales que se combinan y participan en el conjunto del sistema productivo donde se inserta y sobre el que influye (Chesnais, 1991; Mesquida, 2011).

Siguiendo con la misma perspectiva geográfica, “Espacio (geográfico) y movimiento (desplazamiento, intercambio, relación) son los dos conceptos básicos que expresan el fenómeno del transporte; ambos constituyen dos pilares fundamentales de la Geografía del Transporte” (Seguí y Martínez, 2004, p. 36). Ahora bien, en ese amplio y genérico campo, por su propia naturaleza intrínseca, el turismo se decanta por aquellos modos más flexibles y mejor adaptados a sus necesidades: la carretera y el aéreo. Así, las mayores distancias a recorrer y el valor creciente del tiempo disponible influyen en que el avión afiance de manera gradual su uso (Gram, 2000). De este modo se consolida como “instrumento decisivo para la mundialización... pues es el único medio capaz de gestionar flujos continuos sobre espacios territorialmente discontinuos y/o muy alejados de los grandes núcleos emisores, y todo ello con unos cocientes 'distancia/tiempo' aceptables” (Seguí y Martínez, 2004, p. 205). Al mismo tiempo conviene tener presentes los intensos y profundos cambios que están produciéndose en el campo de la organización del transporte aéreo (Biplan, 2004; Burghouwt, 2007).

De esa manera, pues, se afianza el binomio de relación existente (Wakermann, 1993; VV.AA., 2015). En el caso español, ello parece evidente (Serrano, 1998). La expansión de la demanda turística, en especial la internacional, va intrínsecamente unida al

tráfico aéreo (Díaz, 2012). Eso ha llevado a casos señeros donde la acción organizadora del hombre, partiendo de ese planteamiento general y conociendo el funcionamiento del mercado (la demanda turística potencial), se adelanta a las necesidades futuras, construyendo como elemento turístico básico de partida un aeropuerto. Así se asegura la accesibilidad aérea y se prevé su adecuada satisfacción futura. Son aquellos aeropuertos construidos en medio de la nada (sin ninguna demanda inicial), con el horizonte de que ello sea el comienzo de un posterior desarrollo turístico (Fernández, 2016). En principio, eso trastoca el proceso habitual de demanda/oferta. Se trata de un paso en la dirección que, desde el siglo XIX (por ejemplo), señalaba Hausmann, aplicado a sus grandes reformas de París, que consideraba como: “gastos/productivos”; idea más tarde desarrollada y perfilada de manera magistral por M. Keynes (1987). Esa íntima correspondencia se ha abordado recientemente a escala mundial, haciendo especial hincapié en el caso español (Serrano y García, 2016).

Aunque el proceder antes expresado, expuesto de forma rotunda, puede parecer llamativo, en el caso español en general y en el que nos ocupa en particular, así se actuó cuando en los años sesenta y setenta se apostó por la ampliación de la red aeroportuaria nacional ante las perspectivas prometedoras del turismo, dentro del ascenso productivo y económico nacional.

## **2. Tres aeropuertos y un servicio aéreo regional insatisfactorio**

Durante los años sesenta, en España, cuando la economía crecía con fuerza, se programó hacer del turismo, en especial el procedente del exterior, uno de sus pilares básicos. Para convertirlo en realidad, las actuaciones públicas estatales dirigieron sus esfuerzos a poner en funcionamiento varios aeropuertos. Así, dentro del cuadrante sureste español destacan: Alicante (las obras de su construcción se inician en 1965 y se inaugura el 4 de mayo de 1967); Almería (cuyo periodo de construcción ocupa desde 1966 hasta su finalización en 1968); y Granada (inaugurado el 15 de junio de 1972). El primero y el último de los aeropuertos encierran sendos antecedentes asociados en sus inicios al uso militar. Ahora bien, en los dos, esa circunstancia sólo interesa desde una perspectiva de historia local, pues desapareció del todo tal impronta. El aeropuerto de San Javier, por el contrario, como se analizará más adelante, ha registrado un devenir algo más complejo.

La localización de esos tres aeropuertos conforma un triángulo que abarca plenamente todo el Sureste Español. Las distancias absolutas entre sus ángulos oscilan entre los 150 y los 350 km.

Por su parte, el volumen de tráfico aéreo en esos años era muy débil. Las demandas de transporte aéreo apenas existían. El uso de la población local para sus desplazamientos, interiores y exteriores, era casi irrisorio y el mercado turístico exterior canalizado hacia el modo de desplazamiento aéreo también era reducido (Cano, 1980). Por consiguiente, el equipamiento funcional ofertado por estas instalaciones cubría sobradamente las necesidades de la época; se adelantaban a ellas. Con esos tres aeropuertos se cubrían con creces las carestías de aquel nuevo

“fenómeno” en auge, el turismo; en este caso lo era para el conjunto surestino español, considerado en su dimensión amplia. La Región de Murcia, por su parte, quedaba rodeada de centros aeroportuarios que, en teoría, mejorarían su accesibilidad aérea (Serrano, 2001). Esa nueva accesibilidad aérea se presentaba como una novedad prometedora.

Al paso de los años, el devenir económico y la política territorial han ido marcando ciertas pautas, silenciosas pero efectivas, que muestran sus consecuencias palpables. La puesta en funcionamiento y desarrollo del sistema territorial implícito en la Constitución de 1978 representa un cambio sustancial. El peso determinante de las Comunidades Autónomas es evidente. Esto ha influido directamente en apreciables modificaciones de las áreas de influencia y los campos espaciales de relación y atracción (Jordá, 2003). Lo cual es determinante en todo lo concerniente a los servicios públicos; también es destacado en los servicios de ámbito privado. En tal sentido, y en cuanto al funcionamiento económico, la Región de Murcia, en su dimensión espacial, se ha ido quedando más apartada de las provincias vecinas (Colino, 2004). Incluso, puede decirse que se ha replegado más hacia sí misma. Tal vez ha influido su peculiaridad en ese cuadrante referido de conformar una región uniprovincial, rodeada de otras regiones pluriprovinciales. Esa circunstancia, junto al devenir mortecino de los dos aeropuertos vecinos referidos (Granada y Almería), hace que en el presente esos no tengan apenas significación para el tráfico aéreo de los habitantes en la Región de Murcia; tampoco para sus intereses inmediatos económicos ni turísticos. Por ello, en adelante se obviarán en este análisis.

Por su parte, el aeropuerto de San Javier iniciaba su andadura sometido a otras circunstancias bien diferentes que han marcado su devenir. Ya en 1915 en San Javier y su inmediato espacio, Los Alcázares, se instala un aeródromo militar marino y terrestre. En ellos, la actividad aérea se centraba en la reconversión de pilotos para la tripulación de hidroaviones. En 1920 se estableció allí la Escuela Elemental de Pilotos y en 1921 la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreo. Con posterioridad, hay que remontarse a 1927, cuando se inicia la redacción de los proyectos para la construcción de una base aeronaval (dentro del proceso incipiente de nacimiento de la navegación aérea en España). En 1928 comienzan las obras. Se construyen hangares, edificaciones para aulas, alojamientos, pabellones, almacenes, etc. Las dependencias de los servicios de navegación del área comercial en los aeródromos militares (en esos tiempos lo eran casi todos en el mundo) se abren al tráfico civil en 1929. Por la suma de circunstancias de diferente naturaleza, en las tres décadas siguientes, dichas instalaciones apenas tienen otra finalidad que las relacionadas con su uso militar.

A comienzos de los años sesenta (1963), cuando se están gestando los tres aeropuertos antes citados, una ponencia de la II Comisión de la Asamblea Turística Provincial expresa la necesidad de solicitar al Ministerio del Aire la apertura al tráfico comercial de la base aérea de San Javier, y también se cita la otra base ubicada en suelo de Murcia, Alcantarilla, utilizada especialmente para las labores relacionadas con el Paracaidismo. La Academia General del Aire, localizada en San Javier, muestra su buena disposición a tal uso, “siempre que no existiese coincidencia de vuelos” con las tareas cotidianas y variables de su uso militar. Lo que parecía una ventaja de partida,

creaba un principio de subsidiariedad que, al paso de los años, ha lastrado y sigue haciéndolo, el devenir de ese aeropuerto.

Como los usos de tráfico comercial precisan de una serie de servicios e instalaciones propias, en consonancia con las reglamentaciones de la IATA y sus necesidades habituales, con cierta lentitud se van realizando algunas obras de acondicionamiento. El 6 de mayo de 1965 se autoriza la ampliación de la pista hasta los 2,3 km., después se restaura y acondiciona su calle de rodadura paralela y las del estacionamiento de aeronaves. También se acometen ciertas obras en la Terminal y de mejora exterior de los accesos, etc. Así, el 17 de mayo de 1967 se abre dicho aeropuerto al tráfico civil, nacional e internacional. El 1 de noviembre de 1968 se realiza el primer vuelo regular con Madrid, al que siguen otros enlaces con ciudades españolas.

Para que los vuelos internacionales fuesen una realidad, en 1969 se crea la Delegación de la Aduana de Cartagena en ese aeropuerto. Las obras de mejora continúan en los años setenta con acondicionamientos de acceso más cómodos, nuevos aparcamientos, ampliación de los estacionamientos de aeronaves, etc. Ahora bien, hay que esperar a 1987 para que las aduanas, propias de todo aeropuerto de conexión con el exterior, sean una realidad en San Javier. A principios de los años 90 se llevan a cabo diferentes mejoras en el aeropuerto, con un edificio mínimo de terminal de pasajeros ( $3.500\text{ m}^2$ ), suficiente para atender con desahogo hasta cuatro vuelos al mismo tiempo. En junio de 2004 se amplía el edificio de la terminal en  $1.100\text{ m}^2$  en su zona de llegada, y en 2006 se aumentaron las de salidas. Por último, en 2011 se inaugura la segunda pista del aeropuerto, que se destina a uso militar, con lo que la pista primera puede utilizarse en horario matinal para operaciones de vuelos civiles; si bien con las restricciones puntuales de carácter militar que se precisen.

Tras la relación señalada cabe extraer, en esencia, algunas consideraciones básicas:

- a) Durante las últimas décadas, a pesar de la competencia constitucional de las Comunidades Autónomas en lo que se refiere a la ordenación del territorio y los transportes, el Estado se ha reservado una apreciable iniciativa en lo correspondiente a la creación de nuevos aeropuertos. Además, la creación de AENA como órgano controlado en buena medida por el Estado, donde se integra el funcionamiento conjunto de los aeropuertos españoles, ha supuesto, en alguna medida, un “paraguas” para aquellos incluidos, en tanto que un cierto desamparo para quienes han iniciado una andadura propia.
- b) Dentro de ese contexto, parece claro que los diferentes gobiernos sucedidos en España, desde los años sesenta y setenta hasta el presente, han pensado que las necesidades aeroportuarias del sureste español estaban cubiertas de sobra con las instalaciones existentes. Precisamente, el gran “éxito” alcanzado por Alicante era una muestra de su acertada decisión, mientras que la evolución raquítica de los otros vecinos (Granada y Almería) quizás avisaba de riesgos ante nuevas operaciones aeroportuarias.
- c) Por ello, en el caso de San Javier, ante las demandas regionales, se ha mantenido una actitud ambigua, de dejar pasar el tiempo, con pequeñas y

puntuales realizaciones para acallarlas; pero no se han contemplado otras acciones de mayor envergadura. San Javier (operado por AENA) tenía para el Estado, y hay que pensar que para esta operadora, la misión principal de servir los fines militares. Complementariamente, se iban realizando ciertas obras de mejora, que incrementaban su tráfico (y aumentaba su rentabilidad) y servían para calmar las demandas regionales. Así, nunca se emprendió desde los poderes centrales, ni la modificación de su funcionamiento, ni su potenciación definitiva, la cual podía interferir en sus funciones militares. Más bien, el periodo 1965-2005 fue un largo compás de espera. Durante éste, el aeropuerto ahora llamado Alicante-Elche cobra fuerza y se afianza como gran aeropuerto dentro del conjunto Español. San Javier-Murcia, aunque consigue multiplicar su movimiento de pasajeros, nunca ofreció expectativas de viabilidad tan claras como para modificar la política seguida.

Ante situaciones delicadas, sobre las que no hay pronunciamientos explícitos, cabe emprender análisis de la realidad con oportunas reflexiones. Eso se intenta aquí. Así, debe pensarse que las decisiones de envergadura tomadas siempre son fruto complejo de la propia ideología política de quienes se encargan de ellas, junto a una lógica competitividad territorial subyacente, e incluso cabe decir, de rivalidad espacial de vecinos. Todas esas cuestiones deben tenerse presentes para alcanzar una valoración y comprensión ajustada y cabal de lo acaecido.

### **2.1. Aeropuertos de Alicante-Elche y San Javier-Murcia, evolución con volúmenes de tráfico contrastados y modelos de estructura parecidos**

El aeropuerto de Alicante, por su tráfico, enlaces y significación, alcanza tal importancia que estudiar sus principales elementos no es abarcable en un trabajo de esta extensión. Por ello, aquí sólo se trata de destacar ciertos aspectos relativos a su éxito ascendente, que contrastan con el devenir apagado del aeropuerto de Murcia-San Javier.

Desde los inicios de su puesta en servicio con nuevas instalaciones, y salvo algunas cifras ocasionales que muestran balances menos favorables, su tráfico y enlaces han registrado un aumento continuo. Pronto se sitúa encabezando los puestos de la jerarquía de aeropuertos nacionales atendiendo a ambos parámetros. Sólo refiriéndonos al aeropuerto de Alicante, las cifras del último cuarto de siglo muestran un rotundo ascenso (Cuadro 1).

**Cuadro 1. Evolución del tráfico aéreo de pasajeros**

	1990		2000		2008		2014	
	Absoluto en miles	% Intern.						
<b>Alicante-Elche</b>	2.688	71,46	5.988	76,41	9.562	80,33	10.056	88,45
<b>Murcia-San Javier</b>	133	46,61	141	66,66	1.879	91,37	1.095	97,71
<b>España</b>	73.369	51,96	126.694	59,78	202.223	59,38	194.978	69,97

Fuente: Elaboración propia sobre datos de las Memorias del Ministerio de Fomento.

En tal sentido interesa enfatizar ciertos aspectos:

- a) Entre 1990 y 2014 sus datos absolutos se ven multiplicados por 3,7, adicionando 7,3 millones de nuevos pasajeros. También, la significación porcentual de su tráfico sobre el conjunto del movimiento de los aeropuertos españoles asciende. Pasa de significar el 3,66% en ese tiempo al 5,15%.
- b) Los períodos de crisis económica, que suelen trasladar sus consecuencias al volumen del tráfico aéreo, se sortean mejor en este aeropuerto. Tal ha ocurrido con los bruscos cambios de descensos acusados de tráfico de pasajeros registrados, en especial, en los aeropuertos pequeños y medios españoles (Serrano y García, 2010).
- c) Se advierte que al paso de los años se afianza el peso del tráfico internacional. En los últimos veinticinco años de referencia asciende en 16,99 puntos; alcanza así una proporción que supera casi en 20 puntos el promedio nacional. Esto constituye una prueba rotunda de su especialización funcional hacia el exterior.

Son plurales y de dispar naturaleza, las causas de su crecimiento y de la orientación de su tráfico aéreo; ambos llevan a su consolidación como aeropuerto destacado dentro del conjunto español. Creemos que es de sumo interés apuntar las más destacadas, si bien de manera esquemática.

Un estudio monográfico (Calvo y Morales, 1998) analiza su área de captación. Ahí se demuestra que abarca toda la provincia de Alicante, Murcia, e incluso se sobrepasan áreas en sus periferias. Eso representa en torno a 5 millones de residentes. Una gran parte de esas personas que deseen viajar dentro de España o hacia el exterior encuentra en este aeropuerto el centro mejor dotado en servicios y conexiones, directas o de enlace. Conviene recordar que en 2016 el número de destinos que conecta este aeropuerto es de ciento diez.

Ahora bien, dentro de su papel, destaca sobremanera el peso alcanzado por el equipamiento turístico de las áreas que capta dentro de su espacio de influencia directa. Estamos hablando de unos 400 km. de costa, con un amplio hinterland, con dotaciones orientadas hacia el ocio, turismo y tiempo libre, de gran envergadura y significación, y variadas en su estructura y composición. Destacan con especial protagonismo aquellas ligadas al sol y la playa, como suelen predominar en la oferta turística nacional (Serrano, 2003). A título de muestra, basta hacer mención de las plazas hoteleras, de segunda residencia y otras unidades de residencia ubicadas en su área de influencia<sup>2</sup>. Pero, a nadie se oculta que esa cifra es, en la realidad, bastante mayor; pues numerosas viviendas ejercen las mismas funciones sin estar declaradas como tales. Una buena proporción de todas ellas, así como otras viviendas ocupadas en régimen de primer hogar se habitan por extranjeros (Casado, 2004; Rodríguez et al., 2005). Los lazos que estos suelen mantener con sus lugares de origen ocasionan numerosos desplazamientos que se encauzan, mayoritariamente, por el modo aéreo. También cabría mencionar otra serie de indicadores que pueden utilizarse como

<sup>2</sup> En 2013, sólo en la provincia de Alicante hay registradas 67.852 plazas en hoteles, 2.935 en hostales, 2.175 en pensiones, 101.337 en apartamentos, 27.593 en camping, y 1.927 en casas rurales. A esta capacidad de alojamiento habría que sumar la de las áreas vecinas, que están en el área de influencia próxima al aeropuerto.

aspectos complementarios y que ayudan a entender el vigor y la significación turística de las áreas englobadas en el espacio de influencia directa de este aeropuerto. Así, debe tenerse presente el abultado número de puertos deportivos, campos de golf, centros de deportes náuticos, etc. En definitiva, en todo ese territorio se ha ido conformando una de las principales áreas turísticas españolas (Huete, 2009). El aeropuerto de Alicante-Elche se ha convertido en su nodo de enlace básico con el exterior. Constituye un ejemplo claro de imbricación directa y acusada entre aeropuerto y territorio (Gámir y Ramos, 2002).

Un aspecto de gran interés que interesa plantearse es: ¿Hasta qué punto el aeropuerto ha sido el motor básico que ha impulsado ese auge turístico?; o bien, la situación opuesta: ¿Ha sido el buen hacer turístico y su desarrollo masivo el impulsor del ascenso de los flujos de pasajeros por modo aéreo?. Una interrelación, en su doble recorrido, acaso constituye una interpretación equilibrada (Carré, 2001).

También debe pensarse en una gestión ágil y eficaz del aeropuerto que ha sabido irse adaptando a las nuevas necesidades y cambios (Castillo-Manzano et al., 2012). Así, es significativo el peso alcanzado en pasados lustros por los vuelos chárter, así como en el presente por el protagonismo creciente de los *low cost*; entre estos destaca la presencia de Ryanair (2007), Air Berlin o Vueling.

Aparte de los diferentes datos que pueden aducirse, tendentes a confirmar la importancia de este aeropuerto, interesa destacar que, dada su trayectoria y crecimiento continuado, para buena parte del sureste español se ha afianzado su imagen singular como "aeropuerto idóneo" y centro apropiado de conexión con el exterior.

Frente a lo expuesto, el aeropuerto de Murcia-San Javier ofrece una evolución bien distinta. Durante las décadas pasadas su devenir se ha limitado a ir a remolque de las circunstancias. De manera esquemática cabría diferenciar dos fases en su evolución:

1.-Desde 1968 a 2000. Tras su permiso para operar como tal, durante los años setenta apenas suma unas decenas de miles de pasajeros, que lentamente ascienden durante los tres lustros siguientes. Un resumen de esos datos se detalla en el cuadro 2.

**Cuadro 2. Evolución del tráfico de pasajeros del aeropuerto Murcia-San Javier**

	Total pasajeros	% sobre el total nacional
<b>1970</b>	37.895	0,15
<b>1975</b>	66.997	0,17
<b>1980</b>	83.684	0,20
<b>1985</b>	56.712	0,11

Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Dirección General de Aviación Civil.

Su insignificante proporción sobre el conjunto del movimiento de pasajeros de los aeropuertos españoles confirma con rotundidad la marginalidad y su progresivo

rezago. Esa evolución raquítica encuentra en parte su justificación por la mínima oferta de enlaces que ofrece. Los días laborables sólo se realizaban servicios con Barcelona y Madrid, y los primeros mediante un recorrido con escala, procedente de Almería. Durante años, su flujo de pasajeros se incrementaba algo durante los meses de verano (lo cual indica su sesgo turístico), pero tal proporción sólo representaba un ascenso en torno al 20% sobre la media anual. Su esquema de vuelos se reducía a los enlaces regulares citados y a algunos vuelos chárter.

Incluso, para encauzar esos mínimos vuelos regulares, se contaba con el apoyo regional, en la medida que las instituciones pertinentes de ese ámbito cobran fuerza. Pero con instalaciones aeroportuarias menguadas y enlaces aéreos tan endebles, una gran parte de la clientela de toda la Región se dirigía hacia el aeropuerto de Alicante (Serrano, 1987). Para comprender bien esto debe tenerse presente la ubicación concreta de San Javier, alejado de las mayores concentraciones de población de la aglomeración urbana de Murcia y de las ciudades más populosas: Cartagena y Lorca. Los usuarios murcianos, cuando tenían que volar, debían elegir entre un aeropuerto situado a 75 km. y otro que estaba dentro de una distancia menor, pero de 30 a 50 km. Así, mientras que Alicante cada vez ofrecía mejores servicios, San Javier apenas ofrecía nada. No es de extrañar pues la elección mayoritaria de los usuarios de la Región. Durante los años noventa apenas se registran modificaciones en tal sentido, a pesar del inicio de los procesos de cambio y de liberalización de vuelos que comienzan a introducirse en el tráfico aéreo (Antón y Córdoba, 1994).

2.-En el año 2000, los pasajeros que utilizaron el aeropuerto de Murcia-San Javier alcanzaron una cifra reducida, de las más bajas de todos los aeropuertos nacionales. Sin embargo, los años siguientes, a causa de la suma de varios factores, precipitan un incremento de su tráfico. Su explicación radica en lo siguiente: de una parte, son años en que el conjunto del movimiento de los aeropuertos españoles asciende de manera acusada (pasa de 142,6 millones en 2000 a 208,7 en 2007), lo cual supone un incremento del 46,35% en sólo siete años. Ese ascenso tan espectacular causaba asombro y era la consecuencia de cambios profundos en todo el sistema de vuelos existente (Serrano y García, 2010). Pero, el aeropuerto de Murcia-San Javier aún registra un incremento mayor: ascenso del 1.332,62%. Incluso, la cifra es más abultada si se toma como referencia el año 2007, en el que se alcanza el número más alto de pasajeros (dos millones). Es evidente que tal cambio no podía atribuirse sólo a motivaciones ordinarias y regulares de mejora en las condiciones. Se trataba de un nuevo escenario creado (Agulló *et al.*, 2007). Este nuevo marco puede esquematizarse atendiendo a tres apartados esenciales:

a)-La irrupción plena de las compañías de bajo coste en el mercado aéreo. Estas han trastocado todo el sistema tradicional de funcionamiento de las llamadas compañías de bandera o nacionales (Guillen y Lall, 2004). La nueva realidad aérea está marcada por la liberación progresiva y completa del mercado de vuelos, donde las rigideces anteriores desaparecen (Bowen, 2009). Con su agilidad para tomar decisiones, en poco tiempo ponen en funcionamiento nuevos destinos, en la medida en que se ofrecen visos de rentabilidad. O prescinden de ellos con inmediatez, cuando dejan de serlo. Por otra parte, la reducción de los costes fijos y variables se aquilata al máximo, llevándola a todos los ámbitos de su

funcionamiento. De esa manera, su expansión es espectacular. Además, son de sobra conocidas su prácticas empresariales, mediante las cuales buscan ayudas y subvenciones públicas (y privadas) para poner en funcionamiento sus servicios (Ramos et al., 2013). Eso mejora los precios, aumenta la clientela y genera más ganancias. La presencia de estas compañías operando en San Javier fue clave; entre otras pueden citarse: Easy Jet, Aer Lingus, Ryanair, Norwegian Suttle, Air Nostrum, Jetair, Jet2.com, etc. También, con estos nuevos procedimiento operativos, asciende el número de los destinos enlazados desde San Javier; en esos años, de tres se pasa a más de veinte. Sobran los comentarios. Este aeropuerto aumenta su tráfico y sus destinos en menos de una década, como no lo había hecho antes nunca. Ese brillo de los datos acaso deslumbró a algunos que pensaban, quizás, que ese era un camino ascendente sin retorno. Pero, el devenir ha sido otro.

b)-Es evidente que ese cambio de trayectoria ascendente en el tráfico de San Javier no se debía sólo a la causa antes mencionada. Desde 1996 comienza un boom edificador con volúmenes de construcción copiosos. Se calcula que se edificaron entre 1996 y 2008 en España más de 6 millones de viviendas (Burriel, 2008). La variación neta entre los censos de 2001 y 2011 es de un aumento de 4,38 millones de nuevas viviendas. Ese voluminoso proceso edificador abarcó diversos frentes sectoriales, entre los que sobresalen las periferias urbanas de las grandes ciudades y las áreas de costa; estas últimas asociadas al turismo de sol y playa, deportes como el golf y la segunda residencia (Figura 1). Murcia apuesta plenamente por ese modelo. Numerosos datos confirmán tal aseveración<sup>3</sup>. De esa manera se buscaba romper el círculo negativo previo: escasa oferta turística y baja demanda de tráfico aéreo. Ahora creada una oferta nueva (con más alojamientos y otros atractivos), era más fácil buscar clientes foráneos<sup>4</sup>. El aeropuerto Murcia-San Javier, algo más acentuado y mejorado, era el lugar de entrada idóneo. La llegada de estos nuevos visitantes impulsaba el modelo turístico pergeñado. Aunque no llegó a explicitarse de manera clara, la apuesta empresarial (abalada por las diferentes escalas de gobierno) pensaron que era la

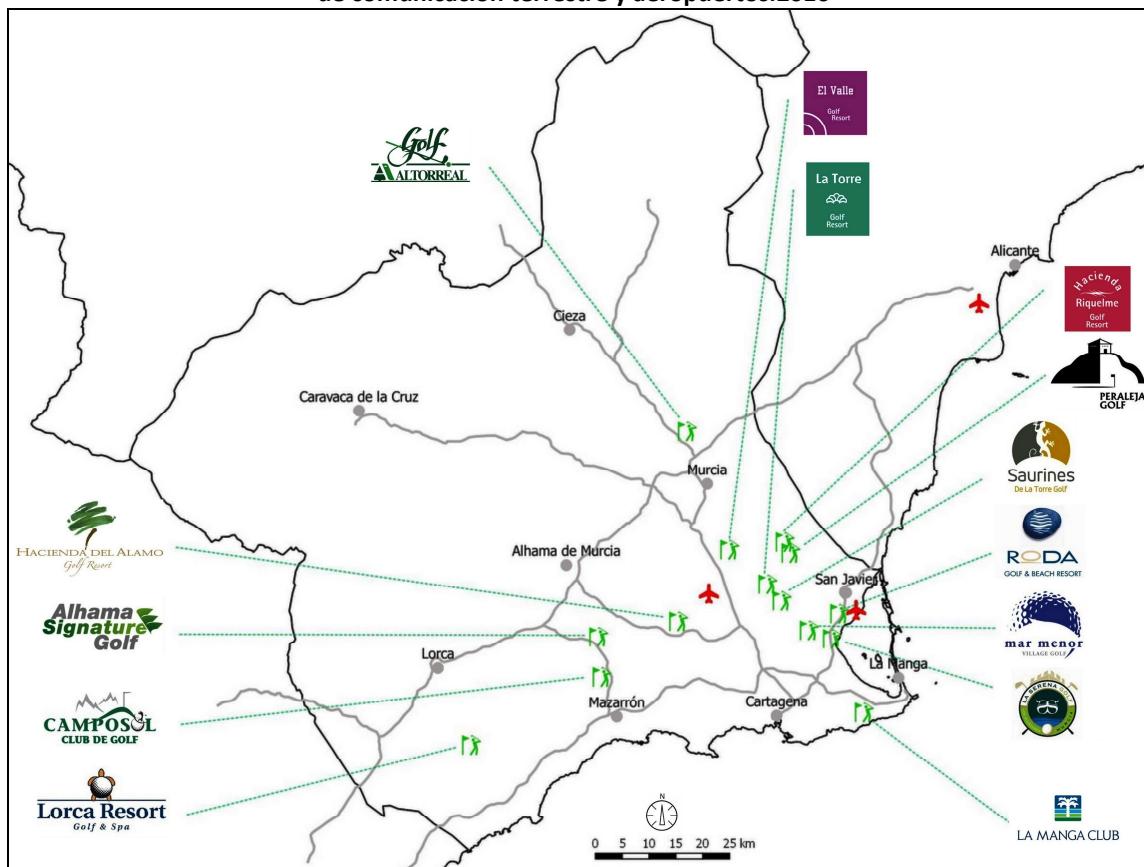
<sup>3</sup> Entre el censo viviendas de 2001 y 2011, el total de unidades contabilidades en la Región se incrementa en 191.469 viviendas. Eso representa un ascenso del 32%. Es decir, en sólo una década se incorporan al patrimonio inmobiliario regional casi un tercio más de los valores acumulados en todo su devenir anterior. También hay que matizar que el aumento edificador comienza a mediados de los años 90, con lo cual el propio censo de 2001 ya incluía parte de ese auge. Asimismo, los datos de 2011 engloban los años de crisis y detención del proceso edificador. Una estimación ajustada señala que en Murcia, entre 1996 y 2008, se edifican más de 250.000 viviendas. Una buena parte de ellas hay que ligarlas a fines relacionados con el asunto central que aquí nos ocupa.

<sup>4</sup> Junto al incremento de las actividades propias de sol y playa, una de las grandes apuestas del turismo regional fue la creación de resorts donde los campos de golf constituyan los señuelos destacados, que englobaban cientos de viviendas. Dada la bonanza climática, se ponen en servicio una docena, sobre todo cercanos a las áreas de costa, aunque llegan a proyectarse más de cincuenta en el conjunto de la Región. La sociedad Polaris World supone un modelo a nivel nacional e internacional en la construcción de estos resorts con campos de golf, con un volumen de viviendas construidas que supera las 15 mil en total.

Para facilitar el acceso de esa copiosa clientela era imprescindible mejorar la accesibilidad aérea. De ahí el papel crucial del aeropuerto. Nótese la íntima relación entre esa modalidad turística y los desplazamientos aéreos (Cfr. VV.AA., 2015). Era tal su significación que la propia prensa regional lo comentaba con profusión (Ponce y Espejo, 2009).

ocasión propicia para apostar por un proceso de cambio orientado hacia la intensificación del crecimiento turístico. Por otro lado, eso no era más que trasladar a Murcia lo que estaba haciendo con éxito en otras regiones vecinas. Para eso, el tráfico aéreo desempeña un papel clave.

**Figura 1. Localización de los clubes de golf con campo de juego en la Región de Murcia, principales vías de comunicación terrestre y aeropuertos.2016**



c)-Probablemente, con las mejores intenciones, las autoridades regionales eran conscientes de dos cuestiones esenciales: i) que tras más de cuarenta años de lucha por mejorar sustancialmente las instalaciones del aeropuerto de San Javier era muy poco lo conseguido. En el fondo, seguían pesando sobre él las servidumbres y limitaciones iniciales. Sin embargo, dentro de ese nuevo escenario abierto en el mercado aéreo internacional, y sobre el esfuerzo de los empresarios que habían apostado por invertir en un nuevo apartado turístico, el tráfico aéreo de San Javier había crecido con fuerza; ii) por primera vez en más de medio siglo, la conjunción crecimiento turístico y aumento del tráfico aéreo ofrecía datos positivos apreciables y prometedores. Si se continuaba en esa línea parecía posible hacer de este apartado económico una base sólida que apoyase el ascenso de una economía regional que aumentaba con fuerza su población, pero no lo hacía en sus niveles de renta media. Entendemos que

dentro de este contexto debe buscarse la explicación para el inicio de un nuevo proyecto, construir el deseado aeropuerto regional en Corvera<sup>5</sup>.

## **2.2. El nuevo aeropuerto de la Región de Murcia**

No es sencillo conocer con exactitud las razones profundas que llevaron a ese paso, aunque se intuyen y deducen. Tampoco resulta fácil exponer de manera escueta sus numerosos aspectos y circunstancias acaecidas. Pero, parece conveniente proceder a un análisis sucinto y racional de todo ello. De manera esquemática, cabe presentar los siguientes aspectos básicos:

1.-Es probable el convencimiento, por parte del Gobierno Regional y de otros numerosos órganos del sistema empresarial regional, de que las autoridades nacionales españolas no favorecerían un nuevo aeropuerto en la Región, cuando San Javier, en esos años, aumentaba su tráfico y donde se habían efectuado ciertas inversiones recientes y cuantiosas (las cifras globales adicionadas tras varias operaciones de reforma y mejora se estiman en más de 60 millones de euros). Además se contaba con otro aeropuerto cercano con notable éxito de funcionamiento, Alicante-Elche. Ambos gestionados entonces por AENA (con relación directa y participación estatal).

2.-A pesar de la mejora de los resultados recientes del aeropuerto de San Javier las necesidades de la población regional no se cubrían con este centro. Ni las de naturaleza turística (pensando en su ampliación), ni las de la población regional. Los usuarios residentes en la Región apenas podían desplazarse a otros puntos de España por carecer de enlace directo, haciéndose muy difícil. Sólo, en teoría, encontraban más facilidades para viajar a través de vuelos y enlaces realizados con el extranjero (ciertos destinos de emisión europeos, sobre todo de donde procedían los turistas llegados a la Región). Las propias limitaciones que restringían el tráfico aéreo impedían emprender planes más ambiciosos de aumento y de nuevas rutas con finalidad turística. Si bien su especialización en el tráfico exterior se especifica en el cuadro 1. Entre 2000 y 2008 la proporción de pasajeros trasladados en vuelos internacionales en San Javier asciende del 66,66% al 91,37%. Este último dato constituye un porcentaje muy superior al promedio nacional correspondiente de los aeropuertos españoles (en esas fechas, y cotejando similares proporciones, se mueven dentro de una horquilla entre el 59,96% y el 69,97%). También sobrepasa los mismos valores registrados en el aeropuerto de Alicante-Elche (76,41% y 80,33%, respectivamente). Por consiguiente, durante esos años el incremento de pasajeros en el aeropuerto de Murcia-San Javier se sustentó, en esencia, en desplazar, mediante líneas de bajo coste, a pasajeros desde ciertos destinos europeos hacia la Región de Murcia, para acceder a algunas de sus recientes instalaciones orientadas al ocio y turismo, ya referidas: sol, playa, golf, segunda residencia, etc.

3.-La decisión de edificar un nuevo aeropuerto. El Gobierno Regional elabora una cronología de los hechos que dieron lugar al mismo (VV.AA., 2012). Así se señala que

---

<sup>5</sup> La propia ubicación del aeropuerto, aún sin funcionar, y más centrado en referencia a la distribución poblacional de la Región, ya cuenta con varios de esos resorts en sus cercanías; unos en dinámica actividad, otros a medio rendimiento y otros casi sin uso.

en julio de 2001 se constituyó la Sociedad Aeropuerto de la Región de Murcia (AEROMUR). En mayo de 2003 el Ministerio de Medio Ambiente formuló la Declaración de Impacto Ambiental y el Ministerio de Fomento autorizó la construcción a la vez que lo declaró como “Actuación de Interés Regional” en 2004. Más tarde, en marzo de 2006, se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de la Región de Murcia. Al año siguiente, en mayo de 2007, se adjudicó a la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Murcia S.A. la construcción y gestión durante 40 años del mismo. Meses después, en diciembre de ese año, se presentó el Proyecto de Construcción a la Dirección General de Aviación Civil. Las obras se inician en julio de 2008 y terminaron a principios de 2012. En él se contemplaba que el Sistema General Aeroportuario ocupaba 306,2 Ha., dentro del cual, la zona de servicio abarcaba 299,5 Ha. y la de reserva aeroportuaria 112,8 Ha. A la vez, el subsistema de movimiento de aeronaves sumaba 72,6 Ha., y el subsistema de actividades aeroportuarias 14,1 Ha., que incluye las correspondientes zonas de pasajeros, carga, industrial, servicios y abastecimiento energético.

Otras características de la obra útiles para calibrar la operación señalan lo siguiente: la terminal de pasajeros tiene 28.000 m<sup>2</sup>. Está dotada de 9 puertas de embarque, 25 mostradores de facturación y 4 cintas de recogidas de equipaje. Su capacidad de movimiento se estima en 3 millones de pasajeros y 23.000 movimientos al año. Al mismo tiempo se ha previsto su posible ampliación para 14 millones de pasajeros y 109.000 operaciones año. También, el citado aeropuerto dispone de una pista de 3 km. de longitud y 45 m. de ancho, de salida rápida y 4 apartados de espera. Equipada con el instrumental de precisión ILS CAT I y el instrumental de no precisión (DVOR/DME). Se encuadra dentro la categoría OACI de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios. Todo eso estaba enfocado hacia un sistema de rodadura de una salida en perpendicular a la pista. De manera complementaria se han incluido un aparcamiento público de 1.277 plazas, más 194 en alquiler, 16 de aparcamientos de autobuses, 87 para bolsa de taxis y 155 para empleados. Además se ha realizado una terminal de carga con 1.404 m<sup>2</sup> y la correspondiente torre de control con una altura máxima de 34 m.

Está ubicado en el municipio de Murcia (pedanía de Corvera), a una distancia de 15 km. del centro capitalino y a 20 km. de Cartagena, como principales centros urbanos próximos. Interesa calibrar la dimensión urbana y demográfica de ambas áreas (Ministerio de Fomento, 2015). Dista unos 25 km. hacia el oeste del actual aeropuerto de Murcia-San Javier. Desde el cercano aeropuerto de Alicante-Elche lo separan unos 75 km. Se han construido accesos mediante vías rápidas terrestres con la vecina autovía A-30 que enlaza Murcia y Cartagena. También se encuentra unido mediante autovía con las áreas de costa (litoral del Mar Menor y La Manga), mediante la autovía RM-19 y a través de ella conecta con la autopista de peaje AP-7 que une Crevillente con Vera (Almería). Dentro de una isócrona de viaje de 30 minutos abarca un territorio en el que residen más de un millón de personas, y donde se engloban las principales áreas turísticas, costeras y residenciales de Murcia.

El impulso básico para la construcción del aeropuerto ha sido el Gobierno Regional. Si bien, desde sus inicios, está destinado a tener una gestión privada. Para llevar a buen puerto su construcción, el Gobierno Regional comprometió un aval de 182 millones de

euros. La construcción fue realizada por la compañía Sacyr, quien a su vez participa con capital mayoritario en AEROMUR.

Visto con cierta perspectiva temporal, dado el tiempo transcurrido, se advierten con más claridad una serie de circunstancias adversas que están marcando su devenir. El Gobierno Regional, sostenido por un partido político con mayoría absoluta, afianzada y renovada durante años, acaso se sintió con fuerza suficiente como para afrontar de manera solitaria esa decisión; la cual, se supone, que entendía era buena para la Región. Con ello no hace más que seguir la actividad de otros gobiernos anteriores, de distinto signo político, que habían intentado mejorar los servicios aéreos en la Región. Si bien no se atrevieron, o no consideraron oportuno, dar un paso semejante. No es fácil saber con certeza si esa decisión no fue posible consensuarla, o no se buscó con otras fuerzas políticas para hacer del nuevo aeropuerto un asunto de “interés regional”, asumido por todos. Acaso, por el contrario, unos y otros (partidos políticos) buscaron hacer de él un asunto de disenso del que extraer rédito político. La realidad vivida muestra que, desde los inicios de su impulso inicial, así ha sido. Constantemente se ha buscado que cada paso nuevo, positivo, o desfavorable, se ha utilizado para atacar al oponente. En tal sentido, cabe decir que el tratamiento de este asunto constituye un paradigma de cómo emprender un proyecto para perjudicarlo y entorpecerlo al máximo en su devenir.

No sería correcto dejar el análisis sólo en esas presuntas actuaciones e intenciones de naturaleza política. Otros hechos objetivos han contribuido al devenir complejo y al *impasse* en que ahora se encuentra este aeropuerto. Precisamente, el mismo año en que comienzan efectivamente las obras del aeropuerto de Corvera (2008) es cuando estalla la tremenda crisis económica y financiera de la que, todavía en 2016, estamos viviendo sus consecuencias. Uno de sus efectos inmediatos, en el tema que nos ocupa, fue el descenso del tráfico aéreo. En 2007, alcanza su tope la cifra de viajeros que pasan por los aeropuertos españoles. La suma logra 208,59 millones; en los años siguientes desciende con fuerza. De tal suerte que en 2012, cuando se termina el aeropuerto de Corvera, la cifra nacional global se había reducido a 193,17 millones. Tal retroceso se debe a numerosos factores de desigual naturaleza (Serrano y García, 2015,a). Desde luego, eso afecta de manera muy dispar a los diferentes aeropuertos españoles, de acuerdo con su tamaño, conexiones y especialización funcional (Lian y Ronnevik, 2011). Precisamente, los de tamaño pequeño y medio son los que más acusan el retroceso de tráfico (Serrano y García, 2015,b). Los dos aeropuertos que tienen más influencia en el transporte aéreo de la Región registran evoluciones bien dispares. Así, mientras el de Alicante apenas acusa descensos en esos años, el de San Javier padece fuertes retrocesos. Los datos del cuadro 3 los detallan:

**Cuadro 3. Reducción del tráfico aéreo de pasajeros en el Aeropuerto de Murcia-San Javier**

	Total pasajeros	% sobre el total nacional
2005	1.416	0,79
2006	1.646	0,86
2007	2.002	0,95

2008	1.876	0,92
2009	1.630	0,87
2010	1.349	0,70
2011	1.262	0,62
2012	1.181	0,59
2013	1.140	0,61
2014	1.095	0,56

Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Dirección General de Aviación Civil.

Su caída en valores absolutos y porcentuales es palpable desde 2007. Tal tendencia, hasta la fecha, no se ha detenido. Destaca su reducción en referencia al tráfico aéreo nacional (pasa del 0,95% en 2007 al 0,56% en 2014). Eso significa encogerse casi a la mitad. Es decir, la pérdida casi de uno de cada dos pasajeros. En valores absolutos equivale a un descenso de más de 900.000 pasajeros.

Las causas que explican tal caída son complejas y plurales, tienen que ver con los siguientes apartados esenciales (de manera esquemática se hace referencia a ellas):

- Nuevas estrategias de las compañías de bajo coste, que optan por aeropuertos con horizontes de tráfico más seguros (Suau y Burghouwt, 2011).
- Reducción de la demanda por causas relacionadas con la crisis económica.
- La competencia creciente de otros modos de transporte.
- En suma, se advierte la apertura de una espiral negativa, donde los diferentes elementos integrantes se encogen de manera sucesiva.

Terminadas las obras del aeropuerto de Corvera, en plena crisis económica y con un hundimiento del tráfico en San Javier, el panorama para su apertura se complicó también por este devenir. Eso, tal vez, ayuda a entender que se registraran ciertas disensiones con la empresa constructora Sacyr (mayoritaria en AEROMUR). Es probable que el horizonte menos prometedor del tráfico aéreo llevase a la empresa concesionaria a mostrarse remisa a la activación de la apertura del aeropuerto. Incluso que la dilatara con el propósito de conseguir del Gobierno Regional mejoras en las condiciones del contrato de concesión; tal vez con la intención de eludir las pérdidas a las que podría verse abocada a causa de la crisis económica existente (que iba acompañada del consiguiente descenso general del tráfico aéreo). También, a que no se alcanzaba un horizonte firme de cierre del aeropuerto de San Javier, como muchos daban por descontado sucedería, una vez finalizadas las obras del nuevo aeropuerto de Corvera. Ese desencuentro lleva a cancelar la concesión (por incumplimiento del contrato y la dilación de su apertura). Esto se produce por parte de la Comunidad Autónoma (IX-2013). Tras nuevas negociaciones se devolvió la concesión (II-2014). Claro, tales cambios llevaron a los bancos a requerir al avalista último (la

Comunidad Autónoma) para hacer frente a la deuda contraída. Las relaciones entre ambas partes se complican, pues se generan nuevos gastos de diferente naturaleza, difíciles de asumir por cualquiera; más ante la falta de consenso y mutuas acusaciones de las dos partes. De ahí se pasa a nuevas *litis* donde la Comunidad Autónoma, tras resolución judicial (primavera de 2016), recupera el aeropuerto (si bien hay recursos ante dicha sentencia). Ahora (junio 2016), tras los plazos pertinentes, está anunciado proceder a un nuevo concurso para buscar un operador que se encargue del aeropuerto. Se espera (acaso, más que nada, se desea) que, al final, sea AENA quien lo haga. Otra cosa bien diferente es que así sea y en qué condiciones se lleve a cabo tal supuesto.

Mientras tanto, el aeropuerto de San Javier ha seguido en funcionamiento operado por AENA (y su adjunta ENAIRE, desde el Decreto Ley 13/2010). Por ahora no se ha manifestado explícita ni tajantemente su próximo cierre, con lo cual sigue siendo una competencia clara al actual y futuro nuevo aeropuerto en caso que se entre en funcionamiento. Al mismo tiempo, la disminución acusada de su tráfico es una muestra clara de la situación real de demanda por parte de un mercado debilitado. A la vez que se desconoce si su caída de tráfico ha tocado fondo o no.

Por su parte, el conjunto del sistema productivo regional sigue dando muestras de debilidad; con lo cual la recuperación de la demanda de transporte aéreo es preciso situarla dentro de una situación de atonía. Al mismo tiempo, las numerosas instalaciones de naturaleza turística puestas en servicio (campos de golf, resorts, hoteles, viviendas orientadas hacia la segunda residencia, equipamientos hoteleros, etc.) muestran una debilidad significativa en su grado de ocupación y uso. A la vez que existen numerosas inversiones que han quedado a medio hacer. Sin duda, son encomiables los esfuerzos que se perciben en ese sentido, pero los resultados son muy modestos. Mientras tanto, el aeropuerto de Alicante prosigue con su buena marcha, incrementando su movimiento, afianzando su papel de nodo aeroportuario básico en el sureste español.

Todas esas cuestiones brevemente señaladas y otras que podrían añadirse constituyen aspectos que, sin duda, influyen en cualquier empresa o grupo empresarial a la hora de tomar sus decisiones para participar en los concursos de adjudicación y gestión del aeropuerto cara al futuro, así como en todo lo relacionado con el relanzamiento de todos los equipamientos de naturaleza turística.

### **3. Encrucijada presente y necesidades regionales. Reflexiones y consideraciones finales**

A mediados de 2016, y tras un devenir azaroso, el aeropuerto de Corvera (de la Región de Murcia) lleva cuatro años terminado y sin abrir al tráfico. El aeropuerto de Murcia-San Javier recibe un tráfico cifrado en la mitad de lo que llegó a tener en 2007. La casi totalidad de la población de la Región de Murcia (1,5 millones de personas), cuando tiene que utilizar el transporte aéreo, recurre al aeropuerto de Alicante-Elche. La próxima finalización de la Alta Velocidad ferroviaria, prevista para unos meses,

supondrá una concurrencia nueva frente al avión en trayectos hacia Madrid y otras ciudades españolas.

Ante esa situación, para analizar su devenir, es posible realizar numerosos planteamientos atendiendo a variados puntos de vista. Presentamos el nuestro, desde una perspectiva geográfica. Entendemos que todo aeropuerto puede enfocarse dentro de una visión territorial combinando diferentes escalas. También conviene considerar el análisis de un aeropuerto en su doble planteamiento: como actividad económica en sí misma, donde evidentemente prima su balance de gastos e ingresos; pero no debe quedar atrás otra consideración diferente, en el sentido del fuerte peso que representa en cualquier planteamiento global de ordenación del territorio y con una consideración estratégica del desarrollo (Salazar, 2001). Tampoco debe ignorarse la idea de que un aeropuerto, además de ser un nodo de transporte, cumple una función social, de servicio público, en la medida en que contribuye a mejorar la vida a sus numerosos usuarios (Duperon, 2000). Igualmente debe tenerse presente el planteamiento básico de la competitividad urbana, de manera palpable o subsidiaria. Está claro que en el área estudiada ha habido un centro exitoso y otro que ha quedado rezagado. Pero cabe plantearse hasta qué punto interesa a todos, a medio y largo plazo, que ese balance dispar siga manteniéndose, se incremente o reduzca. No resulta sencillo pronunciarse sobre ello. Otro aspecto esencial en esa reflexión global es el devenir que tendrá el transporte aéreo (Medrano, 2013). Su volumen y dimensión, radio espacial de los vuelos, variaciones de sus usos, sistemas de conexión, etc., son incógnitas que no se pueden contestar de manera rotunda, pues se desconoce el propio futuro de la aeronáutica y su devenir mediato en la aplicación a los vuelos comerciales. En ese sentido, es necesario trabajar con lo que se dispone, y proseguir nuestro razonamiento sustentándonos en lo que hoy se advierten como tendencias. Ahora bien, tampoco debemos perder de vista los efectos a medio plazo de nuestro análisis y sus consecuencias posteriores, si se desea que las actuaciones previstas y aconsejadas sean realistas cara al futuro. Por último, interesa recordar que toda actuación territorial suele estar impregnada de ideología política. Siempre subyace una concepción política tendente a primar unos u otros intereses. En España, la Constitución vigente abre la puerta a un funcionamiento territorial muy complejo, incluso contradictorio y contrapuesto, muy difícil de armonizar y combinar. Cada unidad, Comunidad Autónoma, cuando lo desea y le interesa recurre a la capacidad normativa singular que la sustenta; cuando no, acude al poder Central para que la ampare, defienda o financie. Los resultados pueden ser tortuosos, incluso rozan lo kafkiano, puede llegarse a situaciones casi esféráticas.

La realidad que padecen los residentes en la Región de Murcia es que su acceso al transporte aéreo no resulta satisfactorio, y su proyección, en ese sentido, sobre todo en la dimensión de usos turísticos, comprometida. El aeropuerto de Alicante por donde se encauza mayoritariamente tanto el tráfico generado en la Región como el de llegada, queda algo alejado. A la vez, su accesibilidad desde la misma es deficiente, sobre todo con las áreas básicas generadoras de tráfico, o de futuros destinos turísticos. Cualquier desarrollo de esa naturaleza en las comarcas litorales o prelitorales resultan casi siempre alejados del mismo. Eso representa una dificultad añadida para su desarrollo. En la medida en que mejorase la accesibilidad de los

espacios vitales de la Región, tal circunstancia se amortiguaría. Lo realizado durante las últimas décadas es escaso e insuficiente.

También conviene recordar que un aeropuerto constituye la puerta de entrada a un territorio, es un ícono que desde su propia denominación ya encierra una referencia espacial. La Región de Murcia queda absolutamente postergada en tal sentido. La propuesta realizada en los años 80 para denominar aquel (el aeropuerto de Alicante-Elche) como aeropuerto del Sureste no se tuvo en cuenta. Argumentan, con queja, desde Murcia, que otras regiones con menos de la mitad de habitantes y sin proyecciones turísticas semejantes cuentan con aeropuertos que apenas contabilizan un 25% del tráfico que hoy se genera y demanda en la Región. Eso parece una consideración cabal.

Pero es indiscutible que el aeropuerto de Alicante-Elche, tras medio siglo de funcionamiento, con las inversiones realizadas desde el Estado (directa o indirectamente), a la vez que a la creación de una gran área de equipamiento y mercado turístico, se ha consolidado como un centro aeroportuario de primer orden, en todos los sentidos. Será muy difícil competir con él no sólo en número de pasajeros, algo fuera de lugar en estos momentos, también en su amplio número de destinos. Eso limitará las posibilidades de despegue de todo aeropuerto cercano, caso de los de Murcia.

Si hubiese que empezar de cero ahora, probablemente lo más cómodo sería acoplar todo el ámbito murciano de tráfico aéreo, regional propio y de su actividad turística, mediante una adecuada y plena accesibilidad con él (Alicante-Elche). Ahora bien, siendo conscientes que eso supondría afianzar ciertas limitaciones para las comarcas de la Región más alejadas del mismo, en especial aquellas que intentan desarrollar un mercado turístico más intenso. Claro que, acaso, según criterio de algunos sería preferible que tales comarcas permaneciesen como están, fuera de futuras proyecciones turísticas mayores.

Pero la realidad presente es otra. El aeropuerto de San Javier, que durante los últimos años ha reducido su tráfico, parece que no reúne las condiciones adecuadas para cubrir al mismo tiempo la función militar y la de un aeropuerto común de ámbito regional y turístico. Sobre todo si se contempla con perspectivas posteriores de equipamiento turístico más intenso.

Por otro lado, el aeropuerto Murcia-Corvera representa una realidad triste e incómoda, en la medida en que todo un proyecto, su esfuerzo y gasto, por ahora, permanece sin frutos. Su planteamiento teórico inicial, en plena época de desaforado ascenso urbano y turístico, constituía una pieza clave dentro de un puzzle global que se orientaba hacia la puesta en funcionamiento de amplias áreas recreativas y de ocio, en especial de naturaleza residencial en la Región de Murcia, dirigidas con amplia proyección hacia el exterior. Desde luego, es discutible ese modelo de crecimiento. Tampoco este resulta el lugar adecuado para su análisis y discusión. Parece plausible creer que si su planteamiento inicial hubiese sido factible consensuarlo con una base política y social mayor, tal vez su devenir hubiese recorrido otros caminos. O acaso no. Así, se ha convertido en un asunto de continuo debate y acusaciones de unos frente a

otros. Eso, ahora, resulta estéril. De poco vale, salvo para alimentar la pugna partidista. Que continúe sin operar es la constatación de un fracaso. Ello puede beneficiar a ciertos partidos políticos, pero en nada favorece al conjunto de la población regional. Desde luego, parece claro que limita el futuro desarrollo de este territorio, en el cual la mejora de la accesibilidad aérea es útil, diríamos que casi imprescindible.

Por otro lado, resulta evidente que, en el mejor de los casos, el aeropuerto de Corvera sólo podría comenzar a funcionar con cierta garantía y viabilidad trasladando a él todas las operaciones desde San Javier. Pero eso sólo sería más fácil realizarlo si ambos tuvieran un mismo operador, AENA. Que ésta participe en el concurso de adjudicación abierto y lo ganase. Pero, a nadie se oculta que tal cambio encierra numerosas dificultades, tales como las de las personas que ahora trabajan en ese centro, y todos aquellos otros que tienen intereses en que prosiga abierto Murcia-San Javier.

También hay que pensar que en el supuesto de la apertura del nuevo aeropuerto nadie garantiza su viabilidad exitosa futura. La competitividad territorial no parece probable que se aminore. Incluso puede acrecentarse. Es realista contar con ella. Por eso, cualquier paso a dar es conveniente realizarlo con ponderación y mesura. Sin el equilibrio debido en nuevas decisiones el devenir para los intereses regionales puede tornarse aún peor de lo que ahora es.

### Referencias Bibliográficas

Agulló, E., Rey, B., Rosselló, J. y Torres, C.M. (2007): The impact of the post-liberalization growth of LCCs on the tourism trends in Spain, *Rivista di politica Economica*, I-II, pp. 39-60.

Antón, F.J. y Córdoba, J. (1994): La liberalización del transporte aéreo en España, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 19, pp. 113-132.

Antón, F.J. (2013): Redes de transporte, circulación territorial y desarrollo regional, *Revista de Estudios Andaluces*, 30, pp. 27-47.

Biplan, P. (2004): Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation, *Hérodote*, 114 (3), pp. 56-70.

Bowen, J. (2009): Three decades of airline industry liberalization-an introduction", *Journal of Transport Geography*, 17 (4), pp. 249-250.

Burriel, E.L. (2008): La década prodigiosa del urbanismo español (1997-2006), en *X Coloquio Internacional de Geocrítica*. Barcelona. Disponible en <http://www.un.es/geocrit/-xcol/383.htm>.

Burghouwt, G. (2007): *Airline Network Development in Europe and its implications for Airport Planning*, Aldershot, Ashgate.

Calvo García-Tornel, F. y Morales Gil, A. (Dir.) (1998): *Potencial de captación y generación de tráfico del aeropuerto de Alicante*, Civitas-AENA, Madrid.

Cano, G. (1980): *El transporte aéreo en España*, Ariel, Barcelona.

Carré, A. D. (2001). *Aéroports et stratégie entreprise*, Les Presses de l'ITA, Paris.

Casado Díaz, M. A. (2004): Second Homes in Spain, en Hall, C.M. y Müller D.K. (Coord.) *Tourism, Mobility and Second Homes: Between Elite landscape and Common Ground*, Channel View Publications, Clevedon, pp. 123-139.

Castillo-Manzano, J. L., López-Valpuesta, L. y Pedregal, D.J. (2012): What role Hill hubs play in the LCC point-to-point connections era? The Spanish experience, *Journal of Transport Geography*, 24, pp. 262-270.

Colino Sueiras, J. (Coord.) (2004): *La economía en la Región de Murcia, 20 años de autonomía*, Cajamar, Almería.

Chesnais, M. (1991): *Réseaux en évolution*, Paradigme, Caen.

Cuadrado Roura, J. R. y López Morales, J. M. (2011): El turismo: un sector clave en la Economía Española, *Papeles de Economía Española*, 128, pp. 2-19.

Díaz Pisonero, R. (2012): La incidencia del turismo en la evolución de la conectividad aérea española (1970-2008), *Cuadernos de Turismo*, 29, pp. 137-159.

Duperon, O. (2000): *Transport aérien, aménagement du territoire et service public*, Paris, L'Harmattan, Paris.

Fernández Alles, M.T. (2016): Turismo, transporte aéreo y accesibilidad, en *El Transporte aéreo y el turismo*. AENA, Madrid, pp. 223-249.

Fourneau, F. (1993): Quel tourisme en l'an 2000?, en: Marchena, M., Fourneau, F. y Granados, V. (Ed.) *¿Crisis del turismo? Las perspectivas en el nuevo escenario internacional*, Instituto de Desarrollo Regional-Universidad de Sevilla, Sevilla, pp.159-168.

Gámir, A. y Ramos, D. (2002): *Transporte aéreo y territorio*, Ariel, Barcelona.

García Lizana, A., Martín Reyes, G., Otero Moreno, J.M. (1996): *El impacto de los aeropuertos sobre el desarrollo económico. Métodos de análisis y aplicación al caso del aeropuerto de Málaga*. AENA- Civitas, Madrid.

García Saura, P.J. (Coord.) (2006): *Estructura del mercado turístico de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia*, Universidad Católica de Murcia-Consejería de Turismo, Comercio y Consumo de la Región de Murcia, Murcia.

Gram, A. (2000): Demand for leisure air travel and limits to growth, *Journal of Air Transport Management*, 6 (2), pp. 109-118.

Guillen, D. y Lall, A. (2004): Competitive advantage of low-cost carriers: some implications for airports, *Journal of Air Transport Management*, 10 (1), pp. 41-50.

Hernández Luis, J.A. (2008): Turismo de masas y transporte: el gran reto del turismo del Siglo XXI. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, XII (258). Barcelona: Universidad de Barcelona <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-258.htm>>.

Huete, R. (2009): *Turistas que llegan para quedarse*, Universidad de Alicante, Alicante.

Jordá Borrell, R.M. (2003): Los servicios a las empresas (SEMP) y territorio, en *Servicios y transportes en el desarrollo territorial de España*, Asociación de Geógrafos Españoles-Universidad de Sevilla, Sevilla, pp. 213-243.

Keynes, J.M. (1987): *Ensayos sobre intervención y liberalismo*, Orbis, Barcelona.

Lian, J.I. y Ronnevik, J. (2011): Airport competition-Regional airports losing ground to main airports, *Journal of Transport Geography*, 19 (1), pp. 85-92.

Marcadon, J., Auphan, E., Barré, A. y Chesnais, M. (1997): *Les transports*, Armand Colin, Paris.

Medrano, C. (2013): *Los aeropuertos en España. Un análisis crítico de su gestión*, ITAérea, Madrid.

Mesquida Ferrando, J. (2011): La política turística española en el actual contexto económico, *Papeles de Economía Española*, 128, pp. 88-95.

Ministerio de Fomento (2015): *Áreas Metropolitanas de España*. Madrid.

OMT/ UNWTO (Organización Mundial del Turismo) (2015): *Panorama del Turismo Internacional*, Edición 2015 <http://mkt.unwto.org/es/publication/panorama-omt-del-turismo-internacional-edicion-2015>

Ponce Sánchez, M.D. y Espejo Marín, C. (2009): La percepción de los resorts en la Región de Murcia a través de la prensa, en Mazón, T., Huete, R. y Mantecón, A. (Ed.) *Turismo, urbanización y estilos de vida*, Icaria, Barcelona, pp. 439-450.

Pulido, J. I. (2011): La sostenibilidad del modelo turístico español en un escenario de cambio global, *Papeles de Economía Española*, 128, pp. 66-86.

Ramos, D., Gámir, A. y Escalona, A.I. (2013): Ayudas públicas y oferta de servicios aéreos en los aeropuertos españoles, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 61, pp. 25-46

Rodrigue, J.P., Comtois, C. y Slack, B. (2009). *The Geography of transport systems*, Second Edition, Routledge, New York.

Rodrigue, J. P. (2010): *What is Transport Geography?* [www.ubishops.ca/geotrans/ch1en/conc1en/ch1clen.html](http://www.ubishops.ca/geotrans/ch1en/conc1en/ch1clen.html)

Rodríguez, V., Casado, M. A. y Huber, A. (Ed.) (2005): *La migración de europeos retirados en España*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.

Salazar de la Cruz, F. (2001): Influencia socioeconómica de los aeropuertos, en: VV. AA. *Los aeropuertos españoles*, AENA-Casa de América, Madrid, pp. 215-245.

Santaló, M. P. (2015): *Competencia aeroportuaria y modelos de Privatización*, FEDEA, Madrid.

Sassen, S. (2007): *Una sociología de la globalización*, Katz editores, Madrid.

Seguí, J. M. y Martínez, M. R. (2004): *Geografía de los transportes*, Universitat de les Illes Balears, Palma de Mallorca.

Serrano Martínez, J. M. (1987): El aeropuerto de San Javier (Murcia), su significación para el turismo y la ordenación del territorio regional, en *Alternativas para el Desarrollo Regional*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Santander, pp. 605-614.

Serrano Martínez, J. M. (1998): Tráfico aéreo de pasajeros, turismo y red aeroportuaria en España a finales del siglo XX. Algunas consideraciones, *Cuadernos de Turismo*, 4, pp. 73-88.

Serrano Martínez, J. M. (2001): *Los transportes en la Región de Murcia*, Centro de Estudios Históricos e Investigaciones Locales, Murcia.

Serrano Martínez, J. M. (2003): Le développement du tourisme en Espagne. Ombres et lumières d'un modèle majoritaire fondé sur le soleil et la plage", en E, Auphan, E. y Dézert, B. (Dir.) *L'Europe en Mouvement, population, Transports, Aménagement, Tourisme*, Ellipses, Paris, pp. 270-281.

Serrano Martínez, J. M. y García Marín, R. (2010): Consolidación y cambios recientes en el sistema aeroportuario español. Una perspectiva territorial, en Cebrián, F. et al. (Coord.) *Las escalas de la Geografía: del mundo al lugar*, Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, pp. 917- 939.

Serrano Martínez, J. M. y García Marín, R. (2015a): Cambios recientes del tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles: modificaciones acusadas en un contexto económico desfavorable, *Transporte y Territorio*, 12, pp.127-149.

Serrano Martínez, J. M. y García Marín, R. (2015b): Local Low-traffic airports in Spain: Problems and the necessary reorganization of the territorial network, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 67, pp. 251-274.

Serrano Martínez, J. M. y García Marín, R. (2016): Centros de transporte aéreo y flujos turísticos, en *El Transporte aéreo y el turismo*, AENA, Madrid, pp.177-223.

Suau Sánchez, P. y Burghouwt, G. (2011): The geography of the Spanish airport system: spatial concentration and deconcentration patterns in seat capacity distribution, 2001-2008, *Journal of Transport Geography*, 19 (2), pp. 244-254.

Vera Rebollo, J. F. (Coord.), López Palomeque, F., Marchena, M.J. y Anton, S. (1997): *Ánalisis Territorial del Turismo*, Ariel, Barcelona.

Vera Rebollo J. F. y Baños Castiñeira, C. J. (2004): Turismo, territorio y medio ambiente. La necesaria sostenibilidad, *Papeles de Economía Española*, 102, pp. 271-286.

VV. AA. (2012): *Aeropuerto Internacional Región de Murcia*, Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia, Murcia.

VV. AA. (2013): *Compañías aéreas de bajo coste. Turismo, tráfico aéreo y compañías aéreas de bajo coste en el año 2013*, Ministerio de Industria, Energía y Turismo, Madrid.

VV. AA. (2014): *Turismo, tráfico aéreo y compañías aéreas de bajo coste. Informe anual 2013*, Instituto de Turismo de España, Ministerio de Industria, Energía y Turismo, Madrid.

VV. AA. (2015a): *Políticas de Turismo y de Transporte Aéreo. Documento de antecedentes para el debate general*, Vigésima Reunión de la Asamblea General de la Organización Mundial del Turismo, Madrid.

VV. AA. (2015b): *Turismo en la Región de Murcia. Costa Cálida. Estudios de Productos*, Instituto de Turismo de la Región de Murcia, Murcia.

Wackerman, G. (1993): *Tourisme & Transport*, Sedes, Paris.

WORLD ANNUAL TRAFFIC, WATR (2012): *Report Airport Traffic*, Washington.