



## ESTUDIO BIBLIOGRÁFICO DE LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES (1995-2015) MEDIANTE EL ISBN

Bibliographic study of Spanish airports (1995-2015) through ISBN

CARLOS OLIVA MARAÑÓN <sup>1</sup>, VANESA CEJUDO MEJÍAS <sup>2</sup>, SARA GALLEGO TRIJUEQUE <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Universidad Rey Juan Carlos, España

<sup>2</sup> Universidad Internacional de La Rioja, España

<sup>3</sup> Universidad Rey Juan Carlos, España

---

### KEYWORDS

Airports  
Monographs  
Database ISBN  
Spain  
Teachers  
Researchers

---

### ABSTRACT

*Airports are a major infrastructure in all countries of the world. The objective of this research is to evaluate the scientific production of monographs on airports in Spain. Using the International Standard Book Number (ISBN), we examined the visibility of authors, scientific production by year, the notoriety of publishers and the geographical coverage of publications. The results show the existence of 119 documents classified by subject, the prevalence of the five-year period 2005-2009 by publications, the visibility of the AENA publishing house and the preeminence of the Community of Madrid as the headquarters of the publishers.*

---

### PALABRAS CLAVE

Aeropuertos  
Monografías  
Base de datos ISBN  
España  
Docentes  
Investigadores

---

### RESUMEN

*Los aeropuertos son una infraestructura de primer orden en todos los países del mundo. El objetivo de esta investigación es evaluar la producción científica de monografías de los aeropuertos en España. Mediante el International Standard Book Number (ISBN), se examina la visibilidad de los autores, la producción científica por años, la notoriedad de las editoriales y la cobertura geográfica de las publicaciones. Los resultados constatan la existencia de 119 documentos clasificados por materia, la prevalencia del quinquenio 2005-2009 por publicaciones, la visibilidad de la editorial AENA y la preeminencia de la Comunidad de Madrid como sede de las editoriales.*

---

Recibido: 27/ 05 / 2022

Aceptado: 29/ 07 / 2022

## 1. Introducción

Los términos “cultura” y “civilización” están intrínsecamente vinculados desde que el hombre siente la necesidad de descubrir nuevos mundos, con la finalidad de relacionarse con sus semejantes y enriquecerse culturalmente. Además, viajar siempre ha estado en la mente del ser humano y, desde tiempos ancestrales, los medios de transporte utilizados para realizar los desplazamientos han sido diversos: zeppelin, ferrocarril, automóvil, avión, barco, entre otros. Sin duda, la Revolución Industrial y Postindustrial constituyó un revulsivo para el perfeccionamiento tanto de los medios de transporte como de los desplazamientos realizados.

La historia de la aviación en España se remonta a principios del siglo XX:

Los primeros viajes fueron realizados por los eminentes Pedro Vives, Alfredo Kindelán y Emilio Herrera, entre otros. A finales de 1910, a través de la Comisión de Experiencias, dependiente del Ministerio de la Guerra, se llevó a cabo la adquisición en Francia de los primeros aeroplanos que volaron en España. Sólo unos meses después, el 12 de marzo de 1911, se realizó el primer vuelo desde Ciudad Lineal a Carabanchel, por el primer español en tener el título de piloto, obtenida esta licencia en Francia y de nombre Benito Loigorri Pimentel (...) el día 1 de septiembre de 1919 se inauguró, de forma oficial, la ruta aerpostal entre Toulouse y Casablanca, con escalas de carácter técnico en Barcelona, Alicante y Málaga. Este primer recorrido, llevado a cabo por tres Breguet XIV que partieron del aeródromo de Montadrau, cercano a Toulouse, y finalizó al día siguiente con la llegada a Casablanca, transportaba ejemplares del diario local francés “La Dépêche” y varias sacas de correo simuladas. (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2019)

En consecuencia, actualmente, en este universo globalizado en el que habitamos, la movilidad y la conectividad en el transporte aéreo forma parte de nuestras vidas, lo hemos interiorizado como una manera más de viajar, siendo conscientes de que el mundo se hace más pequeño gracias al cambio de percepción del espacio-tiempo inherente al ser humano, junto al incremento de las conexiones a nivel mundial y a la gran velocidad de este transporte que reduce los tiempos del desplazamiento. Efectivamente, el avión, elemento y medio de progreso tecnológico en nuestras sociedades, ha facilitado la comprensión de un espacio diferente al que los medios de transporte terrestres, e igualmente las telecomunicaciones, logran brindar.

Respecto a la Seguridad en movilidad aérea:

La aeronáutica es una industria sumamente compleja por las responsabilidades y niveles de seguridad que debe ofrecer a los usuarios. Esta envuelve una serie de protocolos para garantizar la confianza al pasajero durante los vuelos. Aunque hoy en día hay una amplia gama de tecnologías para detectar fallas y orígenes de accidentes antes que estos ocurran, nunca queda exenta la probabilidad de un siniestro, de modo que, el temor ante este es parte intrínseca de la inmensa mayoría de los usuarios, y es a la vez, un punto frágil de la aviación (...) y ha forzado a que las aerolíneas adopten medidas urgentes para frenar su propagación. Actualmente, el COVID-19 es el gran problema que preocupa a la aviación mundial, a tal punto que ha tenido pérdidas económicas de las cuales no hay antecedente comparable alguno. (Carrera; Mero; Montilla & Becerra 2021, p. 96)

En este contexto, la epidemia por COVID-19 en marzo del 2020 conllevó, por parte del Gobierno español, la declaración del estado de alarma y, con ello, el aislamiento de la población en sus hogares. Como ya es sabido, independientemente de todas las limitaciones y restricciones que se impusieron a nivel mundial, no se pudo impedir que el virus se propagara, siendo el transporte aéreo uno de los vehículos clave de dicha expansión. De un día para otro, prácticamente la mayoría de los vuelos se cancelaron, con las consecuencias que ello produjo: despidos, el cierre de aeropuertos, etc. El aislamiento y la dificultad de acceso entre fronteras dio lugar a una disminución de más del 85% del transporte aéreo mundial (IATA, 2020).

Concretamente, en España, “las frecuencias y conexiones aéreas de todos sus aeropuertos se han visto mermadas durante los meses más duros del confinamiento, aunque es importante señalar que una operatividad suficiente de la red ya estaba restablecida en el verano de 2020” (Díez & Gago, 2022, p. 184).

En relación con la percepción de los viajeros con los aeropuertos, anualmente, la auditora de aerolíneas británica *Skytrax*, a través de una encuesta mundial a viajeros, selecciona los mejores aeropuertos del mundo. Según esta estadística, los cinco aeropuertos más destacados son los siguientes: el aeropuerto Hamad, en Doha (Catar), ocupa el primer puesto de la lista mundial; en segundo lugar, se encuentra el Aeropuerto Internacional de Tokio Haneda, el más transitado de Japón; en tercer lugar, el aeropuerto de Changi, en Singapur; en cuarto puesto, el aeropuerto Tokio Narita, centro internacional de Japan Airlines y All Nippon Airways y, en quinto lugar, se sitúa el aeropuerto Incheon, en Seúl (Corea del Sur) (*Libertad Digital*, 2022).

En opinión de Aranda:

Los aeropuertos de todo el mundo son una infraestructura estratégica de los países. En los inicios de la aviación, los aeropuertos eran meramente un campo de vuelo con algunos edificios en los que se albergaban los pocos y precarios servicios a los aviones. Más tarde, con los conflictos bélicos vividos, los aeropuertos

fueron pieza clave en la defensa y objetivo de los bandos enemigos. Finalizados los conflictos, muchos países comenzaron a dedicar para un uso civil las bases aéreas. (Aranda, 2001, p. 248)

Del mismo modo, en lo referente a Europa, Aranda asevera:

En muchos países europeos, los aeropuertos eran propiedad de los municipios o gobiernos locales como, por ejemplo, en Holanda, Alemania o el Reino Unido, o de Cámaras de Comercio u otras organizaciones empresariales, como en Francia o Italia, lo que no obviaba el control del Estado sobre su actividad. La existencia de redes o grupos aeroportuarios tiene, bajo esta perspectiva, una razón histórica y no necesariamente de racionalidad organizativa". (Aranda, 2001, p. 248)

En relación con estas premisas:

Bielza, Escalona, Escolano y Frutos afirman que, "en sentido meridiano, los vuelos recorren las fachadas meridionales (de Nueva York a Buenos Aires), las atraviesan en el caso de América (de Los Ángeles a Río de Janeiro). Por último, las líneas de largo recorrido también realizan el tráfico intercontinental en los EE.UU. y en la antigua Unión Soviética". (Bielza, Escalona, Escolano & Frutos, 1991, p. 366)

Igualmente, a efectos de planificación aeroportuaria, pueden distinguirse cinco períodos marcados por filosofías muy distintas a la hora de invertir en infraestructuras de transporte aéreo (Benito, 2008, p. 185):

Una fase pionera, en la que se construyen los primeros aeropuertos puramente civiles y que dura hasta el comienzo de la Guerra Civil.

Un período de postguerra, en el que el objetivo es dar cobertura al territorio nacional a través de aeropuertos, aeródromos o mediante el uso de bases militares, que terminó con el Primer Plan de Desarrollo Urbano en 1959.

Los años de la expansión turística de los sesenta, en los que se persigue atender de la mejor manera posible el desarrollo del turismo internacional hacia España, que duraron hasta la primera crisis energética en 1973.

Una fase de estabilización, con el paso a la dependencia de un Ministerio Civil y el comienzo de la gestión autónoma de los aeropuertos, que fue consolidándose hasta 1990.

El período actual, iniciado con la creación de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), con el propósito de gestionar la red aeroportuaria de forma similar a las empresas de otros sectores, con el posible objetivo a largo plazo de privatizarla total o parcialmente.

Una de las características diferenciadoras de los aeropuertos es el tráfico de mercancías y, en relación con ellas, en España:

El tráfico internacional de mercancías sumó 577,4 millones de toneladas en 2018, de las cuales el 79,7 % fueron transportadas por vía marítima, el 20,1 % por vía terrestre y tan solo el 0,2 % por vía aérea (OTLE, 2020). En 2018, en la UE-28 se transportaron 16.625.168 toneladas por vía aérea (Eurostat, 2019), con una distribución muy desequilibrada y con una elevadísima concentración en Europa occidental. Destacan por su cuota Alemania (29,1%), Reino Unido (16,5%), Francia (14,5%), Países Bajos (11,2%), Bélgica (8,5 %), Italia (6,4 %), Luxemburgo (5,4%) y España (4,9%); mientras que el 3,5 % de la carga se distribuye entre los veinte estados restantes (Cruz & López, 2017, p. 8)

Por lo que respecta a las empresas gestoras de los aeropuertos, AENA es la más importante en España, refrendada por la opinión de García:

AENA, el mayor gestor aeroportuario del mundo por número de pasajeros, considera la innovación un motor del desarrollo y calidad de servicio a sus clientes, en el presente y el futuro de sus aeropuertos. Por ello, estableció dos pruebas piloto de embarque de pasajeros a través del reconocimiento facial en los aeropuertos de Menorca, en colaboración con la compañía Air Europa, y Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en colaboración con Iberia. El objetivo de las pruebas es el de proporcionar a los pasajeros una experiencia más ágil y segura a su paso por los aeropuertos mediante procesos eficientes en los que las nuevas tecnologías juegan un papel primordial. (García, 2020, p. 55)

Otro de los aspectos destacados en la gestión de los aeropuertos es el relativo al reconocimiento facial o, en términos más científicos, la biometría, que, a raíz de la pandemia del COVID-19, ha experimentado un auge en diversos aeropuertos del mundo. Las diversas aplicaciones, sustentadas por las Tecnologías de la Información y de la Comunicación (TIC), están imbricadas en el denominado "Aeropuerto 4.0", con el objetivo de aumentar la calidad de los servicios aeroportuarios y reforzar la seguridad de los pasajeros. En relación con TIC y aeropuertos, Monge, Fernández-Laso y de Esteban (2020, p. 268) definen "Aeropuerto Inteligente" como "el aeropuerto que pone la tecnología al servicio del usuario para aumentar la eficiencia de servicio, la sostenibilidad medioambiental y la comodidad y satisfacción del pasajero".

Igualmente, García expone:

La nueva prueba de este sistema biométrico en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en colaboración con Iberia, esta vez incorporando una novedad, con respecto al piloto ya implantado: la posibilidad de

registrarse desde un dispositivo móvil a través de la app de Aena o de Iberia [...] Los equipos de sistema biométricos están ubicados junto a los mostradores de facturación, en el acceso al filtro de seguridad y en la puerta de embarque, donde se validan los datos biométricos del pasajero, sus rasgos faciales (imagen de su cara) y documentación (DNI o pasaporte), con el objetivo de que los viajeros puedan embarcar en el vuelo sin necesidad de mostrar ni la tarjeta de embarque ni su documentación de identificación (aunque tengan que llevarla siempre encima, ya que son requisitos legales para poder volar), transformando su experiencia en los aeropuertos y agilizando el acceso a su vuelo. (García, 2020, p. 55)

El transporte aéreo se está desarrollando velozmente, y no solo con vuelos nacionales e internacionales. Actualmente, se está investigando y probando lo que se denomina Movilidad Aérea Urbana:

*Urban Air Mobility (UAM)* es un nuevo sistema de transporte aéreo seguro, protegido y más sostenible para pasajeros y carga en entornos urbanos, habilitado por nuevas tecnologías e integrado en sistemas de transporte multimodal. El transporte se realiza mediante aeronaves eléctricas de despegue y aterrizaje vertical, pilotadas a distancia o con piloto a bordo es un nuevo sistema de transporte aéreo para pasajeros y carga dentro y alrededor de entornos urbanos. (EASA, 2021)

Los beneficios que aportará la UAM se encuentran directamente relacionados con el medio ambiente, la seguridad, la rapidez y el impacto económico. Estos beneficios se proyectarán sobre las ciudades más pobladas de la Unión Europea, así lo concreta la EASA:

Impacto económico positivo con la creación de 90.000 puestos de trabajo para 2030, la UE como líder del mercado con el 31 % del mercado mundial (4200 millones de euros en tamaño total del mercado), movilidad más segura: menor riesgo de verse implicado en un accidente mortal en taxi aéreo vs transporte por Carretera, movilidad más rápida: de 15 a 40 minutos ahorrados en promedio en un tiempo de viaje estándar en la ciudad y más del 70 % de ahorro de tiempo para entregas médicas o de emergencia y movilidad más limpia: sin emisiones locales de CO2 por propulsión eléctrica. (EASA, 2021)

Por lo que respecta al tráfico de pasajeros, en opinión de Gasiorowski-Denis:

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) espera que 7,2 mil millones de pasajeros viajen en avión en 2035, casi el doble de los niveles actuales de 3,8. Sus previsiones, publicadas en el *Informe Pronóstico de pasajeros aéreos en 20 años*, se basan en una tasa compuesta de crecimiento anual del 3,7 % al año, provocado por el auge de crecimiento en Asia. Este aumento de los viajes aéreos está suponiendo una tensión adicional en los aeropuertos difícil de soportar. Los nuevos retos a los que hay que enfrentarse incluyen la gestión del creciente número de pasajeros, carga y equipaje de una manera eficiente y rentable; la creación de soluciones y productos respetuosos con el medio ambiente; y satisfacer las normas de seguridad en auge requeridas ahora en todo el mundo [...] En el aeropuerto internacional de Ginebra, por ejemplo, se espera un número estimado de 25 millones de pasajeros en 2030. Además, la inversión prevista para infraestructuras aeroportuarias entre 2015 y 2025 supera los 710.000 millones de euros. (Gasiorowski-Denis, 2017, p. 34-36)

Del mismo modo, Gasiorowski-Denis ratifica:

No hay duda de que, en un mundo de fronteras abiertas y conexiones globales, el sector aeroportuario seguirá encontrando tiempos de desafíos. Se requerirá una gran cantidad de maniobras para que los recursos existentes trabajen más duro y rápido a medida que la demanda crece sin cesar. El reto consiste en gestionar este crecimiento de manera eficiente, segura y sin peligro. La solución es conseguir que toda la infraestructura de un aeropuerto cumpla con las normas; esto es, desde el despegue hasta el aterrizaje, pasando por la venta de billetes, seguridad de los pasajeros y el equipo, energía y transporte terrestre. Se trata de tareas complejas que necesitan normas internacionales. Y es que, a medida que la industria aeroportuaria continúa creciendo, las normas ayudarán a solucionar los problemas de infraestructura actuales, a hacer aeropuertos más respetuosos con el medio ambiente y, sobre todo, a convertirlos en lugares en los que los viajeros realmente quieren pasar el tiempo. (Gasiorowski-Denis, 2017, p. 37)

Los aeropuertos siempre han estado presentes en diversos ámbitos tanto cinematográficos (IMDb, s.f.), en películas como Aeropuerto 75, Aeropuerto 77, Aeropuerto 79 o Aeropuerto en llamas, como científicos en Tesis Doctorales (Ministerio de Universidades, s.f.), de Muñoz Sancho (1977), Córdoba Ordóñez (1980), Belmar Ibáñez (1981), Rendeiro Martín (1996), Casado Yusta (2003), Escobedo Cardeñoso (2005), Fernández Candas (2008), García Hernández (2010), Asensio Rivera (2012), Ruano Poblador (2012), Monge Zamorano (2020), entre otros. Estas investigaciones constituyen un marchamo de calidad y una visibilidad contrastada en esta área de conocimiento imbricada en los sistemas de transporte. En consecuencia, se ha avanzado bastante durante los últimos años y es una temática que ha adquirido mucho interés entre la ciudadanía. En concreto, la base de datos del *International Standard Book Number (ISBN)* (Ministerio de Cultura, s.f.) recoge las monografías publicadas

en España desde 1972, por lo que es una herramienta documental bastante útil para conocer cuáles son las monografías que se han publicado acerca de los aeropuertos.

## 2. Método

El objetivo principal de esta investigación es evaluar la producción científica de monografías relativas a los aeropuertos en España durante el período 1995-2015, caracterizado como el de máximo apogeo y esplendor de las infraestructuras aeroportuarias.

Como objetivos específicos, se han analizado los siguientes:

- Examinar la visibilidad de los autores.
- Identificar la producción de monografías por años.
- Categorizar la preeminencia de las editoriales.
- Visibilizar la cobertura geográfica de las publicaciones.

La metodología utilizada para la realización de nuestra investigación ha sido la base de datos del *International Standard Book Number (ISBN)*, auspiciada por el Ministerio de Cultura y Deporte. Se exploran y analizan los objetivos específicos mencionados anteriormente mediante un análisis bibliométrico, con el propósito de optimizar el impacto de esta elaboración científica y dar visibilidad a los resultados.

Se utilizó la técnica bibliométrica para la realización de la investigación, entendiendo la bibliometría, según Gauthier, como:

La aplicación de tratamientos cuantitativos a la comunicación escrita, producto tangible de la investigación. La bibliometría parte de la necesidad de cuantificar ciertos aspectos de la ciencia para poder comparar, medir y objetivar la actividad científica. (Gauthier, 1998)

En la misma línea, Sancho explica que desde principios del siglo XX:

Para medir la actividad científica, se vienen empleando indicadores bibliométricos, basados en el análisis estadístico de los datos cuantitativos proporcionados por la literatura científica y técnica. Se emplean, de una parte, para analizar el tamaño, crecimiento y distribución de la bibliografía científica (libros, revistas, patentes, etc.), a fin de mejorar las actividades de información, documentación y comunicación científica, y de otra parte, para analizar los procesos de generación, propagación y uso de la literatura científica y llegar a conocer los mecanismos de la investigación científica considerada como actividad social, así como de la estructura y dinámica de los colectivos de investigadores que producen y utilizan dicha literatura. (Sancho, 1990, p. 843)

Sanz y Martín corroboran que los indicadores que se extraen, utilizando el análisis bibliométrico, “son datos numéricos extraídos de los documentos que publican los investigadores o de los que utilizan los usuarios, y que permiten analizar distintas características de su actividad científica, vinculadas tanto a su producción como a su consumo de información” (Sanz & Martín, 1997, p. 46). Los análisis bibliométricos en España son comunes para comprobar la presencia de lo estudiado en ámbitos académicos, como por ejemplo Smolak Lozano y Almansa-Martínez, (2021) de ahí la importancia de este tipo de análisis.

En resumen, según Ardanuy:

Los indicadores bibliométricos son datos numéricos calculados a partir de las características bibliográficas observadas en los documentos publicados en el mundo científico y académico, o los que utilizan los usuarios de tales documentos, y que permiten el análisis de rasgos diversos de la actividad científica, vinculados tanto a la producción como al consumo de información. (Ardanuy, 2012, p. 16)

## 3. Resultados

La revisión de las monografías relativas a los aeropuertos, realizada mediante la base de datos del *International Standard Book Number (ISBN)*, cuya cobertura temporal data de 1972, constituye un corpus bibliográfico de calidad refrendado por un conjunto de materias codificadas cuya accesibilidad es óptima para los usuarios.

En lo concerniente a la cobertura geográfica de las publicaciones de las monografías que versan sobre los aeropuertos, como se puede observar en la tabla 1, es la Comunidad de Madrid, con 85 monografías, la que ostenta el liderazgo; seguida de Cataluña, con 7; y Andalucía, con 5.

Posteriormente, se encuentran Aragón y la Comunidad Valenciana, con 3 publicaciones cada una. A continuación, Castilla y León, Galicia, Navarra y la Región de Murcia, con 2 publicaciones en cada caso, por lo que se infiere que estas Comunidades Autónomas son las menos notables en la edición de estas monografías.

**Tabla 1.** Cobertura geográfica de las publicaciones

Comunidad Autónoma	Documentos
Andalucía	5
Aragón	3
Castilla y León	2
Cataluña	7
Galicia	2
Comunidad Valenciana	3
Comunidad de Madrid	85
Navarra	2
Región de Murcia	2

Fuente(s): elaboración propia.

**Tabla 2.** Producción de monografías por años

Año	Documentos
<b>1996</b>	1
<b>1998</b>	1
<b>1999</b>	3
<b>2000</b>	1
<b>2001</b>	3
2003	5
<b>2004</b>	5
<b>2005</b>	9
<b>2006</b>	10
<b>2007</b>	4
<b>2008</b>	19
<b>2009</b>	12
<b>2010</b>	6
<b>2011</b>	15
<b>2012</b>	13
<b>2013</b>	2
<b>2014</b>	5

Fuente(s): elaboración propia.

**Tabla 3.** Preeminencia de las editoriales

Editorial	Documentos
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)	78
Ayuntamiento de La Garriga	1
Brosquil Ediciones, S.L.	1
Centre d'Estudis d'Investigació Històrica	1
Baix-Maestrat Montsià	
Centro de Publicaciones.	1
Secretaría General Técnica. (Mitma)	
Cidoncha Consultores, SL	1
Comunidad Campus S.L.	2

Copy Red S.A.	1
CSP Y CI, S.L.	1
Delta Publicaciones	1
Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga	1
Ediciones Fiec	1
Editorial Arguval	1
Editorial CEP, S.L.	1
Editorial Civitas	2
Ferret Pujol, Joan Lluís	1
Fundació Carles Pi i Sunyer	1
Fundación Enaire	3
Fundación Zfa Architectural Foundation	1
Galland Books S.L.N.E.	1
Institución "Fernando el Católico"	1
Instituto Leonés de Cultura	1
Itaerea Editorial	1
JM Ediciones	1
Master-Distancia, S.A.	
Ministerio de Defensa.	2
Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural.	
MP Formación	1
Operación de aeropuertos	1
Publicacions de la Universitat Jaume I	1
Publicacions de l'Abadia de Montserrat, S.A.	1
Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva	1
Vinyes i Roig, Pau	1

Fuente(s): elaboración propia.

**Tabla 4.** Visibilidad de autores

Autor	Documentos
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)	13
Arán Iglesia, Javier	1
Aza Conejo, Rosa; Valdés Peláez, Luis	1
Balcells Serra, Ferrán	1
Benito Ruiz de Villa, Arturo	1
Bintaned Ara, Martín	1
Caballero Gómez, Francisco Javier	1
Caballero Jurado, Carlos	1
Carrasco Rodríguez, Pedro Pablo	1
Castrosín Forniés, Nuria; Álava Reyes, María Jesús	1
Centro de Publicaciones.	1
Secretaría General Técnica (Mitma)	
Cidoncha Consultores, SL	1
Comunidad Campus S.L.	2

Cordero Amores, Carmen; López Fernández, Ignacio	1
Daza Reyes, Luis; Salinero Rayón, Ana Belén	1
Díaz Rafael, Gema	1
Domingo Calvo, Mariano	1
Fernández García, José; Utrilla Navarro, Luis	1
Ferret Pujol, Joan Lluís	1
Gámez Cuevas, Miguel	1
García Cruzado, Marcos	3
García Galludo, Mario; Sanjurjo Navarro, Rafael	1
García i Esteller, Heribert	1
García Montalvo, José; Pérez, Francisco	1
Gesalí Barrera, David	2
González Álvarez, Manuel	1
González López, Blanca	1
González Morales, Alejandro	1
Gracia Lacarra, Irene	1
Guillamón Viamonte, José María	1
Guíu Laheras, José Manuel	1
Madariaga Fernández, Rafael de; Parejo Linares, José; Utrilla Navarro, Luis	1
Martín Zarzuelo, Francisco Javier	1
Martínez Cabeza, José Antonio	2
Martínez de la Cruz, Berta; Utrilla Navarro, Luis	2
Master-Distancia, S.A.	2
Medrano, Carlos	2
Morales López, Juan; Mata, Juan de	2
Moya Honduvilla, Javier; Bernabé Poveda, Miguel Ángel	2
Ontiveros Peláez, Jorge	3
París Loreiro, Ángel	1
Quereda Sala, José;	1
Montón Chiva, Enrique, Escrig Barberá, José	
Rastrilla Marañón, Pedro	1
Remesar Aguilar, Nemo [et al.]	1
Rodríguez Junquera, Joaquín	1
Roldán Villén, Adolfo	1
Salvadores García, Almudena	2
Sánchez Pavón, Bernardo	2
Sanjurjo Navarro, Rafael	1
Sanz Peñalver, Juan	1
Sebastián González, Andrés; Utrilla Navarro, Luis	1
Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva	1
Somoza Pascual, Víctor Manuel	2
Taberner Serrano, M. <sup>a</sup> del Mar; Rastrilla Marañón, Pedro	1
Tejada Anguiano, Iván	5
Tenorio Camino, Miguel	1

Truyols Mateu, Sebastián; Alcubilla de la Fuente, Francisco	2
Utrilla Navarro, Luis	29
Varo Benavides, Elena	1
Vinyes i Roig, Pau	1
Zugasti Enrique, Manuel	1

Fuente(s): elaboración propia.

#### 4. Discusión

En lo concerniente a las publicaciones de las monografías sobre la temática seleccionada, la Comunidad de Madrid es la que presenta la mayor cobertura geográfica incuestionablemente, por lo tanto, se infiere que Madrid es la ciudad en la que, esencialmente, radica las sedes de las principales editoriales. Por lo que atañe a la producción científica respecto a la materia objeto de estudio, 2008 es el año en el que mayor número de monografías se han editado, con 19; seguido de 2011, con 15; 2012, con 13; 2009, con 12; 2006, con 10; y 2006, con 6 monografías. Asimismo, es significativo subrayar los años 2003, 2004 y 2014, con 5; seguido de 2007, con 4 monografías publicadas, así como 1999 y 2001, con 3 publicaciones; 2013, con 2; y, en el último puesto, podemos observar en la tabla 2 los años 1996, 1997 y 2000, con 1 libro editado cada año.

En lo relativo al ámbito de la edición, la editorial prioritaria es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), con 78 monografías, en contraposición a la editorial Fundación Enaire, con 3 publicaciones. A continuación, podemos observar en la tabla 3 las editoriales Civitas, Comunidad Campus S.L y Ministerio de Defensa. Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural, con 2 publicaciones en cada caso.

Respecto al resto de editoriales menos notables en sus aportaciones, se advierten en la tabla 3: Ayuntamiento de La Garriga, Brosquil Ediciones, S.L., Centre d'Estudis d'Investigació Històrica Baix-Maestrat Montsià, Centro de Publicaciones. Secretaria General Técnica. (Mitma), Cidoncha Consultores, SL, Copy Red S.A, CSP Y CI, S.L., Delta Publicaciones, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, Ediciones Fiec, Editorial Arguval, Editorial CEP, S.L., Ferret Pujol, Joan Lluís, Fundació Carles Pi i Sunyer, Fundación Zfa Architectural Foundation, Galland Books S.L.N.E., Institución „Fernando el Católico“, Instituto Leonés de Cultura, Itaerea Editorial, JM Ediciones, Master-Distancia S.A, MP Formación, Operación de Aeropuertos, Publicacions de la Universitat Jaume I, Publicacions de l'Abadía de Montserrat, S.A, Servicio de Publicaciones Universidad de Huelva, Vinyes i Roig, Pau, con 1 publicación por editorial.

En cuanto a la visibilidad de los autores, los de mayor producción científica son: Luis Utrilla Navarro y la editorial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), con 29 y 13 publicaciones, respectivamente; seguidos de Iván Tejada Anguiano, con 5 publicaciones; y Jorge Ontiveros Peláez, con 3. El resto de los autores tienen muy poca relevancia, con 1 o 2 monografías publicadas de la materia Aeropuertos. Hay que subrayar que Luis Utrilla Navarro también es coautor en cuatro obras con diferentes autores: José Fernández García, Rafael de Madariaga Fernández y José Parejo Linares, Berta de la Cruz Martínez y, en último lugar, con Andrés Sebastián González. Estos autores de renombre constituyen un corpus bibliográfico de máxima relevancia para los investigadores interesados en esta materia.

#### 5. Conclusiones

Los indicadores bibliométricos son cuantificaciones derivadas de los resultados de la producción científica, conformando el estudio de las diversas peculiaridades del trabajo científico. En lo relativo a la cobertura geográfica, esta investigación evidencia que la Comunidad de Madrid es la prioritaria en la publicación de monografías respecto a la temática investigada, con 85 publicaciones. En lo concerniente a la producción científica, es el año 2008 donde mayor número de publicaciones se editan, con 19; posteriormente, nos encontramos con 15 publicaciones en el 2011; con 13, en 2012; con 12, en 2009; y con 10, en el año 2006. Por lo tanto, es a partir del siglo XXI, cuando mayor productividad científica existe respecto a la materia estudiada.

Además, la editorial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) es la que más monografías publica en el periodo objeto de estudio (1995-2015). Respecto a la visibilidad de la autoría de las monografías, existe un alto porcentaje de autores poco productivos en comparación con autores como Luis Utrilla Navarro, ya que es, con sus 29 publicaciones, el mayor productor científico de la temática analizada, además de ser coautor de otras cuatro monografías.

En definitiva, la producción editorial de la gestión aeroportuaria constituye un marchamo de calidad para dar visibilidad a los investigadores de esta materia no siempre suficientemente reconocida por la comunidad científica. La Agencia Española del ISBN y AENA, cuyas sedes radican en la Comunidad de Madrid, se erigen como señas de identidad de la producción bibliográfica objeto de estudio. Por tanto, los aeropuertos son una infraestructura de transportes de primer orden en la que, ya avanzado el siglo XXI, se configura como un acicate vinculado a la consolidación de los viajes entre países como refrendo tanto del desarrollo turístico entre las diferentes naciones del mundo como de la expansión de la globalización.

## Referencias

- Aranda, T. (2001). Los nuevos modelos de gestión aeroportuaria. En Fundación Aena (Ed.), *Los aeropuertos españoles. Cuartas Jornadas de Estudios Históricos Aeronáuticos, Madrid 21-23 de noviembre de 2000* (pp. 247-271). Fundación Aena.
- Ardanuy, J. (2012). Breve introducción a la bibliometría. Departamento de Biblioteconomía i Documetació. Universidad de Barcelona. <https://n9.cl/7scc>
- Benito, A. (2008). *Los aeropuertos en el sistema de transporte*. Fundación Aena.
- Bielza, V., Escalona, A.I., Escolano, S. & Frutos, L.M.<sup>a</sup> (1991). Las actividades terciarias: comercio y transportes. En V. Bielza de Ory (Ed.), *Geografía General 2* (pp. 321-390). Taurus.
- Carrera, M.A; Mero, R.F; Montilla, A.J., & Becerra M.A (2022). Algunas consideraciones sobre el impacto del Covid-19 en el transporte aéreo de Ecuador. *Revista ECA Sinergia*. 13(1), 93-101. [https://doi.org/10.33936/eca\\_sinergia.v13i1.3172](https://doi.org/10.33936/eca_sinergia.v13i1.3172)
- Cruz, D., & López, C. (2021). Tipología y evolución de los aeropuertos españoles en relación con el transporte de carga. *Cuadernos Geográficos* 60(2), 6-30. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v60i2.15544>
- Díez-Pisonero, R. & Gago-García, C. (2022). Air transportation and the COVID-19 pandemic: Towards a change of the path in the Spanish airport network, *Revista de Estudios Andaluces*, 43, 159-187. <https://dx.doi.org/10.12795/rea.2022.i43.09>
- European Union Aviation Safety Agency (EASA) (2021). Movilidad Aérea Urbana. <https://n9.cl/77hz0>
- Eurostat (2019). Air transport statistics. <https://n9.cl/js8z7>
- García, I. (2020). Biometría en los aeropuertos. *Mitma. Revista del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, 706, 54-57. <https://n9.cl/uf2ve>
- Gasiorowski-Denis E. (2017). El futuro de los aeropuertos. *AENOR. Revista de la normalización y de la evaluación de la conformidad*, 324, 33-37. <https://n9.cl/otounc>
- Gauthier, E. (1998). *Bibliometric analysis of scientific and technological research: a user's guide to the methodology*. Observatoire des Sciences et des Technologies (CIRST). Science and Technology Redesign Project Statistics Canada. <https://n9.cl/te5mw>
- IATA (2020). El impacto del Covid-19 en la aviación europea. IATA. <https://www.vadeaviones.com/2020/08/13/el-impacto-del-covid-19-en-la-aviacion-europea/>
- IMDb (s.f.). <https://www.imdb.com/>
- Libertad Digital* (2022, junio 22). Estos son los 10 mejores aeropuertos del mundo en 2022. *Libertad Digital*. <https://n9.cl/f085k>
- Ministerio de Cultura y Deporte (s.f.). <https://bit.ly/3RhAUvv>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2019). Los inicios de la aviación en España. 100 años de transporte aéreo (1919-2019). <https://n9.cl/7la3j>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2020). *Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE). Informe Anual 2019*. <https://n9.cl/8xdmg>
- Ministerio de Universidades (s.f.). <https://www.educacion.gob.es/teseo/irGestionarConsulta.do>
- Monge, M., Fernández-Laso, C, & Esteban, J. de (2020). Aeropuertos inteligentes: aceptación de la tecnología por parte de los pasajeros. *Cuadernos de Turismo*, 45, 265-287. <https://doi.org/10.6018/turismo.426131>
- Sancho, R. (1990). Indicadores bibliométricos utilizados en la evolución de la ciencia y la tecnología. *Revista Española de Documentación Científica*, 3(4), 842-865. <https://n9.cl/srdo0>
- Sanz, E., & Martín, C. (1997). Técnicas bibliométricas aplicadas a los estudios de usuarios. *Revista General de Información y Documentación*, 7(2), 41-68. <https://n9.cl/usz8a>
- Smolak Lozano, E. y Almansa-Martínez, A. (2021). Estudio de la producción científica sobre social media. El caso de las revistas españolas de comunicación en JCR y SJR. *Revista de Ciencias de la Comunicación E Información*, 26, 15-38. <https://doi.org/10.35742/rcci.2021.26.e124>