

BLOQUE 9

INDUSTRIA, TRANSPORTE Y TURISMO

1. LA INDUSTRIA EN ESPAÑA: CARACTERÍSTICAS Y DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL

2. LA INDUSTRIA ESPAÑOLA DESDE EL SIGLO XIX HASTA LA ACTUALIDAD

3. EL TRANSPORTE

4. EL TURISMO

1. LA INDUSTRIA EN ESPAÑA: CARACTERÍSTICAS Y DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL

1. La producción industrial actual

Podemos distinguir tres sectores:

1.1 Los sectores industriales maduros

Son las ramas industriales afectadas por:

- El descenso de la competitividad (debido al atraso de su tecnología o al menor coste de la mano de obra en otros países).
- La reducción de la demanda (a causa de la aparición de nuevos materiales o productos).
- La necesidad de llevar a cabo procesos de reconversión.

Estos sectores son los siguientes:

- **La metalurgia básica y de transformación metálica.** Se compone de dos subsectores:
 - **La industria siderúrgica** integral obtiene acero a partir del mineral hierro en el alto horno. Tras un duro proceso de reconversión solo se mantiene en Asturias, donde forma parte de un grupo multinacional que lidera la producción mundial de acero. La siderurgia no integral obtiene acero a partir de la chatarra en horno eléctrico y se localiza en empresas de menor tamaño del País Vasco, Cantabria, Navarra y Cataluña.
 - **La industria de transformados metálicos** fabrica productos metálicos y maquinaria. Se concentra en el interior del triángulo Barcelona-País Vasco-Madrid.

- **La fabricación de electrodomésticos de línea blanca** se encuentra en un triple proceso: de aumentar la especialización, de concentrarse y de incremento y diversificación del mercado. Las principales se localizan en Navarra, Aragón, Cantabria y País Vasco.
- **La construcción naval**, ante la fuerte competencia de países más baratos, está sufriendo una dura reconversión para reducir su capacidad y su plantilla, y especializarse en otras actividades, como las reparaciones. Este sector se encuentra muy concentrado en Galicia, Cantabria, País Vasco y Andalucía.
- **La industria textil y de la confección** se centra en Cataluña y la Comunidad Valenciana. La rama de fibras químicas, con fuerte componente tecnológico, se concentra en grandes empresas con importante participación de capital extranjero. La rama de confección sufre la competencia de países más baratos y procesos de deslocalización, que tratan de atajarse con la inversión en intangibles (diseño, marcas, moda).

1.2 Los sectores industriales dinámicos

Son las ramas industriales caracterizadas por su alta productividad y especialización, y por tener la demanda asegurada (mercado interior y gran potencialidad exportadora). En estos sectores es muy importante la presencia de capital extranjero. Los más destacados son el del automóvil, el químico y el agroalimentario.

a) El sector del automóvil, tras superar un proceso de reconversión, recuperó su dinamismo. Las plantas industriales pertenecen a empresas multinacionales y la producción se exporta en gran parte, siendo España el tercer país exportador de Europa, tras Alemania y Francia. No obstante, el sector se encuentra amenazado por el peligro de deslocalización de las plantas de vehículos y de las industrias de componentes. Entre las fábricas principales destacan las de Palencia, Valencia, Valladolid, Zaragoza y Madrid.

b) El sector químico es una de las bases de la industria española, a pesar de que sufre problemas. Comprende dos subsectores:

- La petroquímica o química de base se organiza en grandes complejos, integrados, generalmente, con refinerías (Puertollano, Cartagena, Algeciras, Huelva, Santa Cruz de Tenerife).
- La química de transformación se estructura en pequeñas empresas que fabrican colorantes, pinturas, barnices, perfumes, material fotográfico, fertilizantes, productos farmacéuticos y papel. Se localizan en el País Vasco, el litoral catalán y Madrid.

c) El sector agroalimentario cuenta con industrias pequeñas y dispersas, aunque también tienen gran peso las multinacionales. Sus objetivos de futuro son aumentar las ventas en el

mercado interior y fomentar las exportaciones, con mayor nivel de transformación del producto. En este sector destacan Cataluña, Andalucía y la Comunidad Valenciana.

1.3 Los sectores industriales punta o de alta tecnología

Son las ramas industriales que cuentan con una elevada intensidad tecnológica, fuerte diferenciación de los productos y alta demanda. Los sectores más destacados son material eléctrico y electrónico, ordenadores, instrumentos ópticos y de precisión, etc.

- En España, estos sectores se han implantado con retraso y tienen menor desarrollo que en otros países europeos, debido a la dependencia del exterior en tecnología, al predominio de pymes de competitividad escasa y a la falta de adaptación de la mano de obra y del sistema educativo a las demandas empresariales.
- La localización de los sectores de la alta tecnología tiende a concentrarse en parques tecnológicos o científicos, caracterizados por los siguientes rasgos:
 - Se ubican en el entorno de metrópolis y ciudades medias, situándose en espacios que combinan elevada calidad ambiental y buenos accesos.
 - Presentan baja densidad edificatoria y poseen centros de servicios complementarios (administrativos, telecomunicaciones, salas de reuniones, cafeterías).
 - En ellos suelen existir incubadoras de empresas, edificios destinados a alojar a empresas innovadoras durante los primeros años de su desarrollo, mientras se decide si son o no viables.
 - El objetivo de los parques es que sus industrias innovadoras actúen como locomotoras para el desarrollo local, mediante la atracción de otras empresas y la difusión de las innovaciones al entorno a través de sus relaciones con otras empresas, con los proveedores y con los clientes.
 - Los resultados han sido la concentración de la mayoría de los parques y de las empresas innovadoras en el entorno de las grandes ciudades y en los ejes industriales más dinámicos, (Madrid, Cataluña, País Vasco, Valencia y Andalucía). Este hecho se debe a que las industrias de alta tecnología son muy selectivas en su localización, al depender de servicios muy especializados, por lo que se han reforzado los desequilibrios espaciales existentes.

2. La estructura actual de la industria

La estructura de la industria española padece en la actualidad algunos problemas que le restan competitividad y dificultan las ventas en el mercado exterior.

a) La dimensión media de las industrias es reducida, pues la mayoría (99,9% en 2008) son pequeñas (menos de 50 trabajadores) o medianas (de 51 a 250). Tienen las ventajas de reaccionar con mayor agilidad a los cambios que caracterizan a la industria actual y de presentar menor conflictividad laboral. En cambio, sus productos son más caros y menos

competitivos, porque su pequeño tamaño no permite economías de escala ni grandes inversiones en investigación y modernización. Por su parte, las grandes empresas (más de 250 trabajadores) son pocas y están a mucha distancia de las mayores de la Unión Europea.

b) La investigación y la innovación son insuficientes. La inversión en I+D (Investigación y Desarrollo) es menor que la de los países europeos más avanzados. Además, aparece muy concentrada desde el punto de vista sectorial (química, farmacéutica, material de transporte, maquinaria y aeroespacial), empresarial (en las grandes empresas) y territorial (en Madrid y Cataluña).

c) La creación de tecnología es insuficiente y dependiente. España crea poca tecnología, debido a la insuficiente inversión en investigación y a la escasa integración entre la universidad y las empresas. Por tanto, es necesario recurrir a la compra de patentes, que restan competitividad a los productos.

3. La localización actual de la industria

Desde la década de 1980 se observan cambios en la localización industrial, aunque se mantienen las grandes concentraciones industriales heredadas.

Los factores actuales de localización

Los cambios de la tercera Revolución Industrial han hecho que algunos factores clásicos de localización pierdan la importancia que tuvieron en épocas pasadas, mientras ganan relevancia nuevos factores.

- Pierde importancia la proximidad a los recursos naturales ante el abaratamiento del transporte de las materias primas y la creación de sustitutos sintéticos para algunas de ellas. También decrece la importancia de la proximidad al mercado de consumo, dada la mejora de los transportes y de las comunicaciones.
- Mantienen su relevancia la disponibilidad de buenos sistemas de transporte y comunicación, y la mano de obra.
- Los principales factores actuales de localización son:
 - El acceso a la innovación y a la información. Por tanto, algunas empresas, especialmente las de alta tecnología, tienden a localizarse en los llamados «medios innovadores», caracterizados por la presencia de mano de obra muy cualificada, centros de investigación, infraestructuras telemáticas y servicios avanzados.
 - El territorio, sobre todo cuando proporciona ventajas competitivas a las empresas instaladas en él: existencia de recursos transformables, una mano de obra numerosa o cualificada o un entorno empresarial innovador.

4. Las áreas industriales actuales

En España, la localización industrial mantiene en la actualidad fuertes desequilibrios territoriales, que tienen que ver también con el reparto de la población, de la riqueza, incluso del peso político que tiene cada una de ellas.

La localización industrial permite diferenciar cuatro tipos de áreas:

A) Áreas industriales desarrolladas

Son los espacios centrales de las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona, que son los centros principales de la industria española.

Su evolución reciente ha estado marcada por el hundimiento o reconversión de sectores industriales maduros y por una revitalización debida a la implantación de los sectores de alta tecnología y de las sedes sociales de las grandes empresas nacionales y multinacionales

Todo ello ha favorecido una creciente terciarización de su industria, manifestada en la aparición de parques industriales y empresariales, en los que las tareas de oficina superan a las propiamente fabriles.

B) Áreas y ejes industriales en expansión

Son zonas que están recibiendo industrias. Pueden distinguirse varios tipos:

- Las coronas metropolitanas, en la periferia urbana, cuentan con áreas industriales en declive y en proceso de reconversión, pero también son receptoras de industrias.
- Las franjas periurbanas, en la zona de transición entre el espacio urbano y el rural, han adquirido gran atractivo para relocalizar industrias de las ciudades próximas o para instalar otras nuevas.
- Los ejes de desarrollo industrial se localizan a lo largo de las principales vías de comunicación.
 - A nivel nacional, los ejes principales son los del valle del Ebro y del Mediterráneo (Gerona-Cartagena). Cuentan con una red de autopistas que los conecta con los principales centros nacionales y del sur de Europa, por lo que han atraído a industrias nacionales y multinacionales. Además se relacionan con ciudades de antigua tradición industrial o artesanal y con una industria rural dispersa transformadora de los productos del entorno.
 - A nivel regional y comarcal se han desarrollado algunos ejes, como la red en torno a Madrid, que se extiende hacia las provincias limítrofes de Castilla-La Mancha; y los ejes interiores a lo largo de las principales carreteras (autovía Tordesillas-

Valladolid-Palencia).

- Las áreas rurales bien comunicadas también han recibido implantaciones industriales. Los casos más frecuentes son pequeños talleres de producciones tradicionales (dulces, prendas de vestir, muebles) o empresas promovidas por empresarios autóctonos que aprovechan los recursos del entorno.

C) Áreas y ejes industriales en declive

Son zonas caracterizadas por su declive industrial, localizadas en la cornisa cantábrica y en algunos emplazamientos concretos (Ferrol, bahía de Cádiz, Puertollano y Ponferrada).

Las causas del declive son su especialización en sectores maduros, caracterizados por el predominio de la gran fábrica y pymes muy dependientes de estas, que en muchos casos han sufrido una dura reconversión. A esto se suman las dificultades para la reindustrialización, motivadas por la existencia de un mercado laboral poco cualificado, con fuerte conflictividad laboral; un grave deterioro medioambiental, por el predominio de industrias muy contaminantes o de solares y naves abandonadas, y un crecimiento urbano desorganizado y de baja calidad.

Las consecuencias de esta situación han sido la desindustrialización, el declive demográfico por emigración y la pérdida de competitividad respecto a otras áreas industriales.

D) Áreas de industrialización inducida y escasa

Son zonas caracterizadas por la existencia de algunas grandes implantaciones industriales aisladas y por el predominio de industrias pequeñas, tradicionales y dispersas.

- Las áreas de industrialización inducida se encuentran en Aragón, Castilla y León y Andalucía. Aquí se crearon algunos enclaves industriales como resultado de las políticas de promoción industrial de la década de 1960. Estos concentraron las inversiones, la producción y el empleo, pero fueron incapaces de difundir la industria hacia áreas próximas, por lo que generaron desequilibrios territoriales. Es el caso de Zaragoza, de Valladolid y Burgos, y del triángulo Sevilla-Cádiz-Huelva.
- Las áreas de industrialización escasa son Castilla-La Mancha, Extremadura, Baleares y Canarias, debido a su localización poco competitiva. En ellas, las grandes industrias son puntuales y predominan los sectores tradicionales, en empresas medianas y pequeñas, de baja competitividad.

2. LA INDUSTRIA ESPAÑOLA DESDE EL SIGLO XIX HASTA LA ACTUALIDAD

1. LA INDUSTRIA ESPAÑOLA ENTRE 1855 Y 1975

1.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA

A) El lento inicio de la industrialización (1855-1900)

- El inicio de la industrialización española fue más tardío que en otros países de Europa occidental. Las causas de este hecho fueron:
 - España contaba con mala dotación en algunas materias primas y productos energéticos básicos (algodón insuficiente y carbón mediocre). Además, muchas de sus mejores minas se arrendaron desde 1868 a compañías extranjeras, que exportaron los minerales en perjuicio de la industria española.
 - La inversión industrial fue insuficiente: el Estado estaba endeudado y los particulares invirtieron en comprar la tierra desamortizada, dado que esta constituía el valor social dominante y el espíritu empresarial era escaso.
 - La demanda de productos industriales era limitada, debido al bajo crecimiento demográfico y a la pobreza de las rentas campesinas.
 - El atraso tecnológico era considerable y las nuevas máquinas debían importarse.
 - La política industrial fue inadecuada, pues el proteccionismo impuesto desde 1890 favoreció a la industria al protegerla de la competencia exterior, pero desincentivó su modernización técnica.

B) El crecimiento del primer tercio del siglo XX

En el primer tercio del siglo XX se produjo un crecimiento industrial. Causas:

- Creció la minería nacional, pues el encarecimiento de la hulla importada durante la Primera Guerra Mundial llevó a sustituirla por carbón nacional, y decayó la exportación de minerales, debido al agotamiento de las vetas más ricas.
- Aumentó la inversión industrial procedente de la repatriación de capitales desde las colonias perdidas en 1898 y de los beneficios obtenidos de las exportaciones a Europa durante la Primera Guerra Mundial.
- Se incrementó la demanda de productos industriales, debido al impulso de las obras públicas durante la dictadura de Primo de Rivera, que favoreció el desarrollo de numerosos sectores, como el del hierro y el cemento.
- Se incorporaron los avances técnicos de la segunda Revolución Industrial: uso de hidrocarburos y de electricidad.
- La política proteccionista eliminó la competencia exterior.

C) El estancamiento durante la guerra y la posguerra

El crecimiento industrial se interrumpió durante la Guerra Civil (1936- 1939), debido a la destrucción de industrias, y durante la posguerra (1939-1959), debido a la adopción de la política autárquica, que privó a la industria de los recursos energéticos, materias primas, maquinaria y capitales necesarios.

Este hecho causó una grave crisis, que obligó a suavizar la política autárquica en 1953.

D) El desarrollo industrial (1960-1975)

En 1959 se abandonó definitivamente la autarquía y la industria pudo importar las materias primas, maquinaria y capitales necesarios, comenzando entonces un fuerte desarrollo industrial.

Sus principales causas fueron:

- Aumentó la inversión en la industria, pues la expansión de la economía mundial atrajo a empresas multinacionales, que se beneficiaron de la existencia de bajos costes de producción, mano de obra abundante, barata y no conflictiva, y concesiones estatales. Además, se invirtieron en la industria capitales procedentes del turismo, de las remesas enviadas por los emigrantes y de inversores privados.
- Creció la demanda de productos industriales, al elevarse el nivel de vida de la población.
- Se incorporaron mejoras técnicas procedentes del exterior.
- El bajo precio de la energía repercutía positivamente en los costes de producción.
- La política estatal impulsó la industria a través de los planes de desarrollo.

1.2 LA PRODUCCIÓN INDUSTRIAL, 1855-1975

En el período 1855-1975 se adoptaron las **innovaciones técnicas** de la primera Revolución Industrial (máquina de vapor movida por carbón mineral) y de la segunda (motores de explosión y eléctricos movidos por hidrocarburos y energía eléctrica). Estas innovaciones impulsaron el crecimiento de determinados sectores.

- En la segunda mitad del siglo XIX, la primera Revolución Industrial potenció el sector siderometalúrgico, localizado en Andalucía (Málaga) y en el norte peninsular (Asturias, Cantabria y el País Vasco), y el sector textil del algodón, en Cataluña.
- En el primer tercio del siglo XX y en la época franquista, la segunda Revolución Industrial diversificó la producción; sobre todo, los sectores básicos y de consumo relacionados con ella.

- Los sectores básicos (siderurgia integral, refinerías, petroquímica y producción eléctrica) fueron impulsados por el Estado en la época franquista a través del Instituto Nacional de Industria, creado en 1941.
- Las industrias de bienes de consumo (textil, calzado, alimentaria) crecieron paralelamente al aumento del nivel de vida; y también las de bienes de consumo duradero, de mayor valor añadido (automóviles, electrodomésticos), al superarse las penurias económicas de la posguerra.
- Las industrias de bienes de equipo (maquinaria, material de transporte) tuvieron escaso desarrollo hasta mediados del siglo XX, debido al atraso tecnológico español.

1.3 LA LOCALIZACIÓN INDUSTRIAL, 1855-1975

La industria se localiza en los espacios que ofrecen más ventajas para alcanzar el máximo beneficio. En el período 1855-1975 influyeron más los llamados factores «clásicos» de localización industrial:

- Proximidad a las materias primas y fuentes de energía.
- Mercado de consumo amplio, que asegura a las empresas un mínimo de rentabilidad.
- Mano de obra abundante y barata, o bien preparada para trabajar.
- Sistemas de transporte eficaces para los productos.
- Capital o capacidad para atraerlo.
- Sectores de apoyo: servicios, buenas infraestructuras y equipamientos.
- Política industrial favorable a la implantación de fábricas.

1.4 LAS ÁREAS INDUSTRIALES, 1855-1975

A) Las primeras áreas industriales

- La periferia peninsular y Madrid concentraron la industria desde sus inicios. En estas zonas surgieron diferentes áreas industriales relacionadas con la influencia de ciertos factores de localización:
 - Las áreas de base extractiva transformaban recursos voluminosos y se localizaron junto a los yacimientos minerales para ahorrar gastos de transporte. Este fue el caso de la industria siderúrgica, que se situó primero en Málaga, aprovechando la existencia de hierro y se trasladó luego a emplazamientos más favorables en Asturias, Cantabria y el País Vasco.
 - Las áreas de base portuaria se localizaron junto a ciertos puertos que aseguraban el aprovisionamiento o la salida de los productos: Bilbao, Avilés, Barcelona, Valencia.

- Las áreas urbano-industriales surgieron en las ciudades, que aportaban mercado de trabajo y de consumo, servicios y equipamientos. El caso más destacado fue el de Madrid.
- En el resto del territorio solo se crearon focos industriales dispersos, basados en producciones tradicionales, sobre todo de origen agrario (harina, azúcar).

B) Las áreas industriales entre 1900 y 1975

Durante el primer tercio del siglo XX y la época franquista se consolidaron los desequilibrios territoriales en el reparto de la industria.

- Las regiones industriales existentes afianzaron su hegemonía al concentrar un número creciente de industrias:
 - Las regiones de la franja cantábrica (País Vasco, Cantabria y Asturias) mostraron una acusada especialización en sectores básicos (siderometalúrgica).
 - Las regiones mediterráneas (Cataluña-Valencia) contaron con más diversificación industrial y mayor peso de la industria ligera y de las pequeñas empresas privadas.
 - Madrid consolidó su papel industrial gracias a la política centralista del franquismo y a su posición como nudo de comunicaciones.
- Se inició una cierta difusión de la industria hacia espacios nuevos en la década de 1960:
 - Las periferias de las grandes aglomeraciones urbano-industriales recibieron industrias que buscaban suelo barato. Se localizaron en polígonos a lo largo de las principales carreteras.
 - Se crearon ejes industriales nacionales a lo largo de las principales vías de comunicación entre las regiones más industrializadas, como los incipientes ejes del Ebro y del Mediterráneo, y ejes industriales regionales resultantes de la política de desarrollo industrial del franquismo, como el del litoral gallego y el de Andalucía occidental.
 - Surgieron enclaves industriales aislados en ciudades que instalaron industrias básicas (Puertollano, Ponferrada) o que fueron declaradas polos de promoción o de desarrollo industrial (Valladolid, Zaragoza).
- En el resto del territorio español, la industrialización fue escasa. Se limitó a las capitales provinciales y a algunos enclaves aislados, basados en producciones tradicionales.

1.5 LA POLÍTICA INDUSTRIAL, 1855-1975

El marco en el que se desarrolló la política industrial entre 1855-1975 se caracterizó por el proteccionismo y la intervención estatal:

Los objetivos de la política industrial fueron impulsar la industria y corregir su desigual reparto; sobre todo, durante la época franquista. Las actuaciones, recogidas en los Planes de Desarrollo (1964-1975), se orientaron a la promoción y la descongestión industrial.

La promoción industrial en las zonas atrasadas se llevó a cabo sobre todo mediante los polos de promoción y desarrollo, a los que se sumaron otras actuaciones.

Los polos de promoción y desarrollo, inspirados en la planificación francesa, seleccionaban ciertas ciudades en las regiones atrasadas y trataban de promover en ellas un proceso de concentración industrial, que actuase como motor para el desarrollo del entorno. Las industrias instaladas en los polos debían ajustarse a los tipos establecidos y recibían incentivos: subvenciones, créditos oficiales, desgravaciones fiscales, suelo industrial más barato, buenas infraestructuras, y ayudas para la formación profesional.

Los polos de desarrollo industrial se ubicaron en ciudades que ya contaban con cierta base industrial (A Coruña, Vigo, Sevilla, Valladolid, Zaragoza, Granada, Córdoba, Oviedo, Logroño y Villagarcía de Arosa), y los polos de promoción, en áreas más deprimidas, que exigían mayores inversiones (Burgos y Huelva). La diferencia entre ambos polos residía en el tope máximo de subvenciones (10% en los de desarrollo y 20% en los de promoción).

Los resultados fueron mediocres: las inversiones y los puestos de trabajo no alcanzaron las previsiones, y el efecto dinamizador sobre el entorno fue escaso.

2. LA CRISIS Y LA REESTRUCTURACIÓN INDUSTRIAL: 1975-1985

2.1 LA CRISIS INDUSTRIAL

La crisis industrial afectó a todos los países industrializados a partir de 1975, e incidió duramente sobre la industria española, debido a sus notorias debilidades.

A) Las causas de la crisis

- **Las causas externas** fueron los cambios que se produjeron en estas fechas en la economía mundial.
 - **El encarecimiento de la energía**, debido a la gran subida del precio del petróleo en 1973, incrementó los costes de producción y redujo la demanda.
 - **La tercera Revolución Industrial** generó innovaciones tecnológicas (microelectrónica, informática y telecomunicaciones), nuevos sectores industriales (robótica, aeronáutica, nuevos materiales) y nuevos sistemas de producción (descentralizada y flexible) que dejaron anticuado al sistema industrial anterior.

- **Las nuevas exigencias de la demanda** en calidad y diseño requerían una innovación permanente y una diversificación de los productos que no todas las empresas pudieron abordar.
- **La globalización de la economía** favoreció una división internacional del trabajo en la que cada territorio se especializó en los sectores industriales para los que contaba con más ventajas. Así, los llamados Nuevos Países Industrializados (NPI), casi todos asiáticos, se especializaron en industrias tradicionales (siderurgia, construcción naval, textil, confección, calzado) y en sectores de montaje, en los que son muy competitivos por el bajo coste de su mano de obra.
- **Las causas internas** que ahondaron la crisis en España fueron las siguientes:
 - **Las deficiencias de la industria española;** una desfavorable especialización en sectores maduros, muy consumidores de energía y trabajo, que fueron los más afectados por la crisis; una insuficiente modernización tecnológica, y una elevada dependencia externa, energética, tecnológica y financiera.
 - **La coyuntura histórica,** marcada por la muerte de Franco y la transición a la democracia, centró la atención en las cuestiones políticas y retrasó las medidas para hacer frente a la crisis.

B) Las consecuencias de la crisis

Como consecuencia de la crisis, cerraron muchas empresas, la producción descendió, cayeron los beneficios y aumentaron el endeudamiento empresarial y el paro. También descendió la aportación industrial al PIB.

2.2 LA REESTRUCTURACIÓN INDUSTRIAL

Para atajar la crisis industrial, los países de la OCDE (Organización de Cooperación y Desarrollo Económico) adoptaron, desde 1975, políticas de reestructuración industrial, que en España se retrasaron hasta la siguiente década por las circunstancias políticas.

La reestructuración industrial tiene dos vertientes complementarias: la reconversión industrial y la reindustrialización. Ambas se abordaron con ayudas estatales: financieras, fiscales y laborales.

A) La reconversión industrial

El objetivo de la reconversión industrial era actuar en un breve período de tiempo sobre los sectores industriales en crisis, realizando los ajustes necesarios para lograr su viabilidad y competitividad.

Las actuaciones consistieron en ajustar la oferta productiva a la demanda. Para ello, se llevaron a cabo cierres de empresas o reducciones de la capacidad productiva, reducciones de plantilla y procesos de modernización tecnológica y especialización en productos con mayor demanda.

Los sectores seleccionados para la reconversión fueron sectores industriales maduros que tenían una importante participación en la producción y el empleo: siderometalúrgico, construcción naval, línea blanca de electrodomésticos, equipo eléctrico, componentes electrónicos, textil y calzado y cinco empresas multinacionales aisladas.

B) La reindustrialización

El objetivo de la reindustrialización fue recomponer el tejido industrial de las zonas más afectadas por la reconversión, creando en ellas nuevas actividades económicas e industrias con futuro.

La actuación más destacada fue la creación en 1983 de Zonas de Urgente Reindustrialización (ZUR), con un período de vigencia máximo de tres años. Podían solicitar su inclusión en una ZUR las empresas que instalasen, ampliasesen o trasladasen fábricas a estas áreas, siempre que generasen nuevos puestos de trabajo y fuesen viables. Las áreas en las que se crearon ZUR fueron seis: Ferrol-Vigo, Asturias, ría del Nervión, Barcelona, Madrid y bahía de Cádiz.

Los resultados positivos de la reindustrialización fueron un crecimiento de la inversión y de la diversificación industrial de zonas antes muy especializadas. Pero también hubo insuficiencias: generó menos empleo del previsto y las ayudas beneficiaron, principalmente, a las grandes empresas.

3. La recuperación de la industria, 1985-2007

A partir de 1985, la industria española inició la recuperación de la crisis, interrumpida brevemente por la crisis internacional de 1990-1994.

En esta recuperación influyeron la incorporación española a la Comunidad Europea en 1986 y la progresiva adopción de los cambios de la tercera Revolución Industrial.

A) La incorporación a la Comunidad Europea

La integración española en la Comunidad Europea en 1986 supuso nuevos retos y ventajas.

Los nuevos **retos** fueron la integración en un mercado muy competitivo, y la adopción de la normativa industrial comunitaria: regulaciones técnicas y sanitarias de los productos; supresión de los monopolios empresariales y eliminación de las ayudas estatales a las empresas. Las **ventajas** de la integración fueron un aumento del mercado para los productos españoles, la desaparición de los aranceles comerciales y la entrada de capital extranjero.

B) Los cambios de la tercera Revolución Industrial

La industria española incorporó también los cambios de la tercera Revolución Industrial, consolidada desde la década de 1970.

Esta se basa en la innovación y consiste en aplicar los avances de la revolución científica y tecnológica a la obtención de nuevos productos, al proceso de producción, a la organización y al marketing.

La revolución tecnológica, protagonizada por la microelectrónica ha permitido destacados cambios en la producción, la estructura y la localización industrial.

- Los cambios en la producción industrial

La revolución tecnológica impulsa nuevos sectores industriales, denominados de «alta tecnología». Los más destacados son la telemática, la robótica, los instrumentos de precisión, los nuevos materiales (polímeros, aleaciones), los modernos medios de transporte (aeroespacial, ferrocarriles de alta velocidad), la biotecnología (ingeniería genética), el láser y las energías renovables.

- Los cambios en la estructura industrial

- **Cambios en el sistema de producción.** Las nuevas tecnologías favorecen:

- **La descentralización** consiste en dividir el proceso de producción en fases y localizar cada una de ellas en establecimientos separados, ubicados en el lugar más favorable. Esto es posible gracias a las redes y gracias a las nuevas tecnologías.
- **La flexibilización productiva** consiste en fabricar pequeñas series de productos diferentes a precios rentables. Esto es posible gracias al empleo de maquinaria automatizada y fácilmente reprogramable.

- **Cambios en el tamaño de las empresas.** Los cambios en el sistema de producción favorecen la proliferación de pymes y la reducción del tamaño medio de las fábricas.

- **Cambios en el empleo industrial:**

- **Aumentan la cualificación y terciarización del empleo industrial.** Se reduce el empleo en las tareas propiamente productivas, realizadas por trabajadores manuales o de «mono azul», pues las tareas simples y repetitivas son ejecutadas cada vez más por máquinas. En cambio, aumenta el empleo en los servicios a la producción, realizado por trabajadores cualificados o de «cuello blanco».
- **El mercado laboral se desregulariza.** La exigencia de flexibilidad reduce el número de trabajadores del mercado primario, regulado mediante la negociación colectiva y con cierta estabilidad; y aumenta el de trabajadores del mercado secundario, sin regulación y con una creciente precariedad (contratación temporal, autoempleo, trabajo a domicilio, a destajo, etc.).

- Los cambios en la localización industrial

Las nuevas tecnologías han propiciado cambios en la localización industrial: Por una parte, permiten la difusión o deslocalización de las empresas que buscan reducir costes a los lugares que ofrecen mayores ventajas. Por otra parte, estimulan la concentración de las industrias de alta tecnología, las oficinas, y los servicios a la producción más cualificados en las llamadas áreas centrales, que reúnen las mejores dotaciones en equipamientos y servicios.

C) Las manifestaciones de la recuperación industrial

La integración en la Europa comunitaria y la incorporación de los avances de la tercera Revolución Industrial han favorecido el desarrollo industrial de España, manifestado en el crecimiento del índice de producción y de la ocupación industrial.

No obstante, persisten ciertos problemas productivos, estructurales, territoriales y medioambientales, que tratan de resolverse mediante las actuaciones llevadas a cabo por la política industrial.

3. LOS TRANSPORTES

1. El sistema de transporte y su importancia

El transporte es la actividad que traslada personas y mercancías entre lugares geográficos. Para ello emplea diferentes modos: terrestre, marítimo y aéreo.

El **sistema de transporte** es el conjunto de medios e infraestructuras que permiten el transporte. Los medios son los elementos móviles (automóviles, autobuses, camiones, ferrocarriles, barcos o aviones) y las infraestructuras son las construcciones fijas (carreteras, autovías, tendidos ferroviarios, puertos, aeropuertos).

La importancia de los transportes se debe a las funciones que desempeñan en todos los ámbitos y en la organización territorial:

- Las **funciones** desempeñadas por los transportes son políticas (defensa y control del territorio por el Estado), demográficas (influyen en el asentamiento de la población), económicas (intercambian bienes, proporcionan empleo, y estimulan el desarrollo económico de las zonas bien dotadas de transportes), sociales (posibilitan los movimientos diarios y de ocio de las personas), culturales (difunden la cultura) e internacionales (favorecen las relaciones internacionales y el actual proceso de globalización).
- Los transportes influyen en la organización territorial en un doble sentido:
 - Los transportes y el territorio interactúan: por un lado, reflejan los desequilibrios espaciales en la distribución de la población y en el desarrollo económico, pues se adaptan a la localización de los principales núcleos urbanos y económicos. Por otro lado, pueden introducir cambios en el territorio, pues son un factor clave para el desarrollo de las regiones, al hacerlas accesibles y atractivas para las actividades económicas.
 - Las redes de transporte vertebran el territorio, pues los movimientos de personas y mercancías conectan los distintos lugares. Estos movimientos son cada vez más intensos, rápidos y baratos y se producen entre distancias crecientes, gracias a los avances tecnológicos.

2. Características y problemas

El sistema de transporte español ha experimentado considerables mejoras desde mediados de la década de 1980, aunque persisten problemas que la política de transporte trata de resolver.

a) El medio físico es desfavorable. El relieve accidentado y con fuertes pendientes dificulta el trazado de ferrocarriles y carreteras; y algunos rasgos climáticos entorpecen el tráfico, como las heladas, las fuertes precipitaciones y las nieblas. Aunque las técnicas modernas han vencido algunas dificultades, estas condiciones físicas implican un incremento de los costes y reducen la rentabilidad. Por otra parte, el trazado de la red y las infraestructuras de transporte se adaptan a ciertas características del medio físico, como la presencia de puertos de montaña, valles fluviales o puertos marítimos.

b) Las redes de transporte terrestre y aérea son radiales. Este trazado facilita las relaciones entre el centro y la periferia peninsular, pero dificulta las comunicaciones en la periferia.

- La red terrestre tiene su centro en Madrid y radios hacia las fronteras y puertos principales. Este modelo se inició en el siglo XVIII con la red de carreteras de los Borbones y se consolidó en el XIX, ya que la red ferroviaria coincidió básicamente con la de carreteras.
- En la red de aeropuertos, Madrid-Barajas tiene conexiones directas con casi todos los aeropuertos españoles y con los principales extranjeros. En cambio, muchos aeropuertos periféricos tienen que efectuar sus enlaces a través de la capital.

c) El transporte interior de pasajeros y de mercancías se realiza principalmente por carretera, ya que permite un servicio «puerta a puerta», a bajo precio. En cambio, en el transporte exterior, adquieren más peso el transporte aéreo para los pasajeros y el marítimo para las mercancías.

d) Las características técnicas se modernizaron desde mediados de la década de 1980 y han alcanzado un buen nivel. Las infraestructuras han mejorado y los medios de transporte han incrementado la velocidad, el tonelaje, la especialización, la autonomía, la comodidad y la seguridad, aunque se requieren mejoras en ciertos tramos. Por otra parte, la incorporación de las nuevas tecnologías de la información ha permitido la reciente introducción de Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) para la planificación de las infraestructuras y la gestión de las redes y de los servicios a los usuarios (diseño de las rutas más rápidas o económicas, control del tráfico y de la posición de los vehículos, información en tiempo real de la localización de las mercancías, etc.).

e) Existen importantes desequilibrios territoriales en la accesibilidad y en la intensidad del tráfico derivados de las desigualdades en la densidad y calidad de la red. Las áreas más accesibles son las de mayor dinamismo económico y demográfico, que concentran los ejes principales de tráfico y cuentan con tramos saturados. En cambio, las áreas

menos dinámicas tienen ejes secundarios y tramos infrautilizados.

f) El sistema de transporte ejerce un fuerte impacto sobre el medio ambiente. Este impacto puede ser espacial (ocupación de suelo por las infraestructuras); visual (alteración del paisaje); acústico (incremento del nivel de ruido en las proximidades de carreteras, ferrocarriles y aeropuertos); de contaminación atmosférica (emisiones de los motores de los vehículos); de fragmentación de los ecosistemas en perjuicio de la biodiversidad, y de colaboración al agotamiento de ciertos recursos, como el petróleo, en el que se basa la movilidad de la mayoría de los medios de transporte.

g) Es necesario mejorar la integración en el sistema de transporte europeo y mundial.

- En el contexto europeo debe paliarse la posición periférica de España.
- En el contexto mundial, en el que la globalización ha incrementado los flujos de mercancías y viajeros, debe aprovecharse la excelente posición geográfica española para aumentar su participación en el tráfico internacional.

3. La política de transporte

El marco de la política de transporte

El marco en el que se desarrolla la política de transporte española es doble. En el ámbito interno, las competencias se reparten entre el Estado y las comunidades autónomas. En el externo, influye la política de transporte de la Unión Europea.

a) Las competencias sobre transporte se reparten entre el Estado y las comunidades autónomas:

- El Estado tiene competencias exclusivas sobre el transporte internacional; sobre el que discurre por más de una comunidad autónoma, y sobre la marina mercante, los puertos y aeropuertos comerciales, el espacio y el transporte aéreo, y los correos y telecomunicaciones.
- Las comunidades autónomas tienen competencias sobre el transporte terrestre que discurre íntegramente por su comunidad, sobre los puertos y aeropuertos no comerciales y sobre las comunicaciones por cable.

b) La política de transporte de la Unión Europea pretende garantizar la movilidad de personas y mercancías en el interior de la UE. Para ello, se propone los objetivos siguientes:

- Reequilibrar el peso entre los distintos modos de transporte frente al predominio de la carretera en el transporte de pasajeros y de mercancías. Con este fin, potencia el ferrocarril, la navegación a corta distancia y la intermodalidad o uso de varios modos de transporte en la misma cadena de transporte.

- Fomentar las redes transeuropeas de transporte (RTE- F) como forma de mejorar la integración económica y la cohesión social entre los miembros, prestando especial atención a las regiones y estados periféricos, entre los que se encuentra España.
- Lograr un sistema de transporte sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte

La política estatal de transportes se rige por el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) 2005-2020. Sus principales objetivos son lograr un sistema de transporte equilibrado y eficaz, que favorezca la cohesión territorial y social, la sostenibilidad medioambiental y la competitividad económica. Las medidas para conseguir estos objetivos son las que siguen:

- Corregir la radialidad de la red peninsular y prestar especial atención a la España no peninsular.
- Equilibrar el excesivo peso de la carretera, fomentando el transporte ferroviario e intermodal.
- Mejorar la eficiencia, optimizando el uso de las infraestructuras existentes, incrementando la seguridad y la calidad y desarrollando el Sistema Inteligente de Transporte (SIT) en todos los modos.
- Asegurar una accesibilidad equitativa al transporte a todas las personas y territorios, mediante la creación de infraestructuras no radiales y la mejora de los servicios. Estos deben garantizar un acceso efectivo a los nodos o puntos que conectan con las redes de altas prestaciones, y una coordinación entre los distintos modos de transporte.
- Contribuir a la sostenibilidad medioambiental, acatando los acuerdos internacionales y las directrices medioambientales de la Unión Europea. Estas obligan a evaluar el impacto ambiental de los proyectos y a destinar una parte del presupuesto a mitigarlo.
- Favorecer la integración con Europa a través de las redes transeuropeas de transporte y la inserción en el tráfico mundial, potenciando el papel de España

en el transporte marítimo y aéreo internacional. Con estas medidas se pretende que el transporte contribuya a mejorar la competitividad económica.

4. Los modos de transporte

El transporte por carretera

Las carreteras conectan los distintos núcleos de población, por lo que constituyen una infraestructura clave para la accesibilidad y la articulación del territorio. Las características del sistema son las siguientes:

a) Las competencias sobre la red se reparten entre el Estado, las comunidades autónomas y las diputaciones y cabildos. La red estatal enlaza los principales núcleos de población del país y comunica con la red internacional. La red autonómica cubre la movilidad intrarregional y enlaza con la red estatal, y la red de las diputaciones y de los cabildos insulares asegura las comunicaciones intracomarcales y el acceso a todos los núcleos de población.

b) La red de carreteras peninsular presenta un diseño radial, con centro en Madrid y ejes hacia los principales puertos y ciudades de la periferia, donde se concentran la población y la actividad económica. Este modelo, correspondiente a una concepción centralista del Estado, se inició en el siglo XVIII con los Borbones y se consolidó en la década de 1960, cuando se modernizó la red de carreteras. En la actualidad, la estructura radial se mantiene, aunque se han añadido algunos ejes transversales como el del Ebro, el Mediterráneo y el andaluz.

c) El tráfico interior de viajeros y de mercancías se concentra en la carretera por su menor precio y porque permite un transporte puerta a puerta.

d) Las características técnicas son variadas. La red estatal concentra la mayoría de las autopistas y autovías, carece de tramos con anchura inferior a 7 m y predomina en ella el pavimento de aglomerado asfáltico, el de mayor calidad. Las redes autonómica y local tienen más deficiencias en anchura y pavimentación.

e) Existen claros desequilibrios territoriales en la densidad de la red, en la intensidad del tráfico y en la accesibilidad.

- La densidad de la red es mayor en las comunidades más dinámicas económicamente (Madrid, Cataluña, Comunidad Valenciana), en las áreas con poblamiento disperso y fragmentadas por el relieve (cornisa cantábrica) y en las islas. La densidad de la red es menor en las comunidades menos dinámicas y

en las áreas con poblamiento en núcleos concentrados y distantes (Extremadura, Aragón, ambas Castillas y Andalucía).

- La intensidad del tráfico es más elevada en las vías de gran capacidad; sobre todo, en los corredores del Mediterráneo y del Ebro, donde se hallan las mayores densidades urbanas, industriales o turísticos, y en los 60-80 kilómetros de carreteras radiales a partir de Madrid.

f) Las actuaciones medioambientales respecto al transporte por carretera se centran en reducir la contaminación de los automóviles, fomentando el transporte colectivo y el ferrocarril. Además, se van a impulsar las «carreteras verdes», en áreas de elevado valor ambiental, donde el tráfico será moderado y limitado para los vehículos pesados y se ofrecerán servicios al viajero (áreas de descanso, información sobre el entorno, caminos paralelos para peatones y bicicletas). Por todo ello, estas carreteras pueden impulsar el desarrollo local de la zona.

g) El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte contempla:

- Dotar a todo el territorio de una elevada accesibilidad por carretera, construyendo una red mallada de alta capacidad, que conecte todas las capitales de provincia. Con ello, se superará la radialidad histórica y se logrará una red mallada en la que el 94% de la población se situará a menos de 30 km de una vía de alta capacidad.
- Cerrar los ejes pendientes: la autovía del Cantábrico, la Ruta de la Plata (Asturias-Huelva), la autovía del Mediterráneo hasta Cádiz y el enlace entre los valles del Ebro y del Duero.

h) La integración con la Unión Europea por carretera se potenciará mejorando las comunicaciones con Francia y Portugal a través de vías de gran capacidad y favoreciendo la conexión de las distintas regiones a estos ejes.

El transporte ferroviario

El ferrocarril fue el modo de transporte principal entre la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX. Desde entonces, la competencia de otros medios lo colocó en una posición secundaria que en la actualidad trata de mejorarse. Las características del transporte ferroviario en España son las siguientes:

a) Las competencias sobre la red se reparten entre el Estado y las comunidades autónomas. La red estatal es mayoritaria y comprende las líneas que enlazan las

comunidades autónomas y las que conectan con la red internacional. Desde 2005, la empresa ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) administra la red, encargándose de su explotación y mantenimiento, y construye nuevas líneas por encargo del Estado; RENFE Operadora presta los servicios de viajeros y mercancías en la red convencional y de alta velocidad, y se encarga del mantenimiento del material móvil, y FEVE presta los servicios de viajeros y mercancías en las líneas de vía estrecha.

b) La red ferroviaria se compone de tres redes:

- La red convencional está equipada para circular a velocidades inferiores a 200 km/h. En la Península, tiene una estructura radial, pues las líneas básicas parten de la capital hacia las principales ciudades de la periferia. Desde la red básica, se abren ramas que componen la red secundaria y complementaria. Algunas de estas líneas son deficitarias, dado que su escaso uso no compensa los altos costes de explotación, por lo que se han cerrado o reciben subvenciones estatales.
- La red de alta velocidad está equipada para velocidades superiores a 200 km/h. Se inició con la apertura de la línea Madrid-Sevilla, en 1992, y se ha ampliado hacia Aragón (Zaragoza-Huesca), Cataluña (Lleida-Tarragona-Barcelona) y Castilla y León (Valladolid).
- La red de vía estrecha se localiza principalmente en la cornisa cantábrica, aunque hay líneas en otras comunidades (Castilla y León, Cataluña, Valencia, Murcia y Baleares). Su problema principal es la infrautilización, que trata de solucionarse mejorando las infraestructuras y asumiendo la función de tráfico de cercanías.

c) El tráfico de viajeros y mercancías es inferior a la media europea.

- El tráfico de viajeros es rentable en las líneas de cercanías metropolitanas que conectan las periferias urbanas con el centro, permitiendo descongestionar las carreteras, y en las líneas de alta velocidad, que pueden competir con el avión en distancias medias.
- El tráfico de mercancías se centra en las pesadas y de gran volumen. Está tratando de mejorarse con la extensión del sistema de contenedores, que facilita las operaciones de carga y descarga.

d) Las características técnicas sufren contrastes notables. Parte de las vías y del material rodante se ha modernizado y es más seguro. Pero persisten muchos tramos de vías mediocres: sin electrificar, de dirección única, o con fuertes pendientes y

rodeos, que incrementan el tiempo y el coste del transporte.

e) Existen claros desequilibrios territoriales en equipamientos y accesibilidad por ferrocarril. Las vías más equipadas son las que unen las zonas más dinámicas económicamente (Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia y Zaragoza), mientras que otras regiones padecen infraestructuras deficientes. Por su parte, la accesibilidad se concentra en la diagonal recorrida por las líneas de alta velocidad y en los ejes radiales de la red básica, y es mínima en las zonas próximas a las fronteras.

f) Las actuaciones medioambientales respecto al transporte ferroviario se centran en conseguir su integración paisajística, disminuir el efecto barrera de las vías y controlar el ruido. Además, se pretende valorizar el patrimonio ferroviario en desuso, dando un nuevo uso a las estaciones o convirtiendo las vías fuera de servicio en rutas ecológicas y turísticas.

g) El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte concede una atención prioritaria al ferrocarril, que concentra casi el 50% de las inversiones previstas. El plan contempla:

- Dotar a todo el territorio de una elevada accesibilidad ferroviaria, extendiendo la red de altas prestaciones de tráfico mixto a todas las capitales de provincia.
- Mejorar la seguridad (sistemas de bloqueo, pasos a nivel) y reducir el tiempo de viaje
- Incrementar el tráfico de viajeros de cercanías en las áreas metropolitanas e integrar el tráfico de mercancías en el transporte multimodal marítimo y de carretera.

h) La integración ferroviaria con la Unión Europea se potenciará con estas actuaciones:

- La integración en las redes transeuropeas de ferrocarril mediante enlaces de alta velocidad o de alta capacidad para viajeros y mercancías con Portugal y con Francia.
- La consecución de la interoperabilidad o circulación ferroviaria ininterrumpida por la red europea de alta velocidad y convencional.

Para ello, es necesario eliminar las diferencias existentes entre los miembros en cuanto a normas, seguridad y características técnicas. En este último aspecto, la red convencional española debe adoptar progresivamente el ancho de vía

europeo.

- La apertura de la red ferroviaria de los estados miembros a las empresas ferroviarias europeas para el transporte internacional y nacional de mercancías desde 2006. Con esta medida la UE pretende incrementar la competencia entre empresas en favor de los consumidores.

El transporte marítimo

El transporte marítimo se beneficia de la importante longitud del litoral español y de su estratégica posición en el transporte internacional de mercancías. Se caracteriza por los rasgos siguientes:

a) Las competencias sobre los puertos están repartidas. La red estatal incluye los puertos comerciales, y la de las comunidades autónomas, un elevado número de pequeños puertos, muchos de ellos solo con actividades pesqueras o deportivas. No obstante, la Ley de Puertos permite a las comunidades participar en los puertos comerciales enclavados en su territorio, al concederles el nombramiento de las Autoridades Portuarias.

b) El tráfico de viajeros y mercancías presenta grandes contrastes:

- El tráfico de viajeros es escaso. En largas distancias se enfrenta a la competencia del avión, por lo que se centra en los cruceros. En distancias medias y cortas se concentra en las rutas entre ambos lados del Estrecho (Algeciras-Ceuta), entre las islas de los archipiélagos balear y canario, y entre estas y la Península, sobre todo en los meses turísticos de verano.
- El tráfico interior de mercancías se dedica principalmente a transportar derivados del petróleo desde las refinerías litorales a los puertos próximos a las zonas de consumo industrial o urbano.
- El tráfico internacional de mercancías tiene enorme importancia, pues la mayoría de las importaciones y exportaciones se efectúan por barco.

Tradicionalmente, la mayor parte del tráfico correspondía a los graneles sólidos y líquidos ofertados o demandados por la zona de influencia terrestre del puerto. El tráfico de graneles sólidos, como el carbón u otros minerales, se centra en los puertos próximos a los recursos minerales o a las industrias que los usan (Gijón, Tarragona, Ferrol y Huelva). El tráfico de graneles líquidos, ba-

sado en los productos petrolíferos, se centra en los puertos cercanos a las refinerías y las industrias petroquímicas (Bilbao, Algeciras, Cartagena y Tarragona).

Actualmente, crece el tráfico de mercancía general, sobre todo, la transportada en contenedores. Se utilizan barcos cada vez mayores para reducir al máximo los costes y el tiempo de inmovilización en un puerto, por lo que estos son muy selectivos eligiendo puertos (Algeciras, Valencia y Barcelona).

c) Las características técnicas de los puertos españoles son dispares en cuanto a infraestructuras y equipamientos: muchos necesitan mejoras para convertirse en puntos de captación y distribución de mercancías. Entre ellas destacan el aumento de la superficie para el depósito de mercancías y la mejora de los accesos por carretera y ferrocarril.

d) Se registran desequilibrios territoriales en el tráfico de mercancías entre los distintos puertos españoles, que dependen de sus ventajas competitivas (tarifas, servicios, infraestructuras y accesibilidad). Así, el tráfico tiende a concentrarse en el puerto de Algeciras, por su inmejorable posición en las rutas transoceánicas a través del estrecho de Gibraltar; en el puerto de Las Palmas, por su situación en las rutas atlánticas, y en los puertos de Barcelona, Valencia y Bilbao, que han adoptado medidas para atraer nuevas áreas de negocio y ampliar su hinterland.

e) Las actuaciones medioambientales respecto al transporte marítimo se centran en paliar los impactos procedentes de las actividades portuarias y del tráfico de buques.

f) La integración con la Unión Europea por mar se llevará a cabo mediante la participación en las autopistas del mar. Estas son rutas marítimas de buques de alta capacidad entre al menos dos puertos de diferentes países miembros, que ofrecen servicios capaces de competir con la carretera en duración y precio.

El transporte fluvial

El transporte fluvial se reduce al puerto de Sevilla, en el Guadalquivir. Este presenta dificultades, como la barra de entrada, donde proliferan los bancos de arena, y el tramo Bonanza-Sevilla, donde la sedimentación progresiva reduce el calado. Sin embargo, tiene un importante hinterland hacia el interior del valle del Guadalquivir y Extremadura.

El transporte aéreo

El transporte aéreo ha experimentado un rápido desarrollo. Las causas han sido el crecimiento de la renta; los cambios en la organización espacial de la economía; el aumento de la demanda turística, profesional y de negocios; el desarrollo de los vuelos internacionales, en relación con la creciente integración de España en la economía europea y global, y el abaratamiento de los precios por el surgimiento de compañías de bajo coste. El transporte aéreo presenta las características siguientes:

a) Las competencias sobre los aeropuertos están repartidas. El Estado controla los aeropuertos de interés comercial, y las comunidades autónomas, los demás.

b) La red aeroportuaria cuenta con numerosos aeropuertos, ya que hasta la década de 1960 se siguió la política de que todas las ciudades de cierto tamaño contasen con uno (modelo aeropuerto-ciudad). La estructura de la red es radial y jerárquica: Madrid-Barajas funciona como «hub» o aeropuerto central, que tiene conexiones directas con casi todos los aeropuertos españoles y con los principales del extranjero. Los aeropuertos periféricos tienen que realizar en muchos casos sus enlaces a través de Barajas.

c) El tráfico de pasajeros y mercancías presenta grandes contrastes:

- El tráfico de pasajeros es muy competitivo en distancias medias y largas por su rapidez y comodidad.
- El tráfico de mercancías, en cambio, es escaso debido al elevado coste, que repercute en el precio final de los productos transportados. Por tanto, se centra en los bienes perecederos o valiosos.

d) Existen desequilibrios territoriales en el tráfico aéreo. Los principales aeropuertos se encuentran en los núcleos urbanos, económicos y turísticos más destacados. Así, Madrid-Barajas explica su preeminencia por su papel como «hub», por la gran extensión urbana de Madrid, y por las funciones de la ciudad como capital, centro financiero y de negocios del país. El aeropuerto de Barcelona-El Prat está incrementando su papel de «hub» y se beneficia del atractivo turístico y de negocios de la ciudad. Los aeropuertos de Baleares, Canarias y del litoral mediterráneo-reciben numerosos flujos turísticos internacionales y nacionales. Y el aeropuerto de Bilbao cuenta con un tráfico principalmente nacional y regional, motivado por la importancia de su área urbana y su papel troncal para otros aeropuertos regionales. En cambio, algunos pequeños aeropuertos están infrautilizados y son poco rentables.

e) La integración aérea con la Unión Europea se realiza mediante el proyecto «Cielo Único Europeo», que pretende armonizar la gestión del tráfico aéreo para evitar la congestión aeroportuaria. En este sentido, España debe aprovechar su liderazgo tecnológico para conseguir la expansión internacional de equipos, servicios y sistemas de navegación aérea españoles y participar en proyectos de innovación tecnológica, como el Galileo (navegación por satélite).

El transporte intermodal

En la actualidad, la Unión Europea y España fomentan el transporte intermodal o uso de varios modos en la misma cadena de transporte. Los objetivos son corregir el predominio de la carretera, y evitar infraestructuras redundantes. El Plan Intermodal español contempla redes para el transporte de mercancías y viajeros.

a) El transporte intermodal de mercancías utiliza principalmente el sistema de contenedores. Estos, una vez cargados, forman una «unidad de carga» o UTI (Unidad de Transporte Intermodal) que se transporta entre los distintos modos sin acceder a la mercancía que contienen.

Las plataformas logísticas son áreas donde se planifica, se organiza y se gestiona el transporte de mercancías entre dos puntos. Entre sus actividades se encuentran la contratación de servicios, el cambio de mercancías de un modo a otro, etc. Para ello, las plataformas logísticas cuentan con oficinas dedicadas a la logística y con instalaciones para los transportistas y las mercancías (áreas de descanso, aparcamientos, muelles, almacenes).

b) El transporte intermodal de viajeros también prevé una red compuesta de corredores y de nodos donde se localizan los intercambiadores entre los distintos modos de transporte. Se potenciarán especialmente los intercambiadores ferrocarril-autobús interurbano en las ciudades medias y la coordinación de servicios entre los modos.

4. EL TURISMO

El turismo es el conjunto de actividades desarrolladas por las personas en los viajes y estancias realizados fuera de su entorno habitual por motivos de ocio, negocio, u otros motivos sin remuneración, y durante un período de tiempo inferior a un año.

El turismo incluye tres modalidades: el turismo receptor procedente del extranjero, el turismo interno realizado por los nacionales en el interior del país y el turismo emisor constituido por nacionales que viajan al extranjero. Cuando los visitantes efectúan una

estancia inferior a 24 horas se consideran excursionistas; si pernoctan y la estancia supera las 24 horas, se consideran turistas propiamente dichos.

Hasta mediados del siglo XX, el turismo fue una actividad minoritaria propia de la aristocracia o de la burguesía adinerada. Desde entonces, se ha convertido en un fenómeno de masas.

1. Los recursos turísticos de España

Desde la década de 1960, España experimentó un gran desarrollo turístico, y en la actualidad es la segunda potencia turística del mundo por número de visitantes recibidos (54,7 millones en 2008) y por ingresos turísticos. Esto se debe a los numerosos y variados recursos turísticos con que cuenta:

- Los recursos naturales comprenden una gran variedad de relieves y de formaciones geológicas, excelentes playas, climas con veranos secos y calurosos o con mayor suavidad térmica, formaciones vegetales de gran belleza y espacios naturales protegidos.
- Los recursos culturales incluyen sitios arqueológicos, monumentos, museos, ciudades históricas, centros religiosos, ferias, congresos, fiestas y gastronomía.

2. Evolución del turismo

La valoración de estos recursos por parte de la demanda turística ha variado a lo largo del tiempo. Así, desde la década de 1960 se han producido cambios en el modelo turístico y en los factores que intervienen en esta actividad.

El modelo turístico tradicional

El modelo turístico implantado en la década de 1960 fue el turismo de masas de «sol y playa». Se caracteriza por una oferta turística abundante y barata, dirigida a una demanda homogénea y masiva, de poder adquisitivo medio o medio bajo, muy concentrada temporalmente en verano y especialmente en las zonas de sol y playa de Baleares, Canarias y el litoral mediterráneo peninsular. También son rasgos característicos de este modelo la dependencia de tour-operadores internacionales en la comercialización del turismo, y la despreocupación por el impacto medioambiental de esta actividad.

Los factores que consolidaron este modelo en la década de 1960 fueron externos e internos.

Los factores externos fueron los siguientes:

- El desarrollo económico de Europa occidental y septentrional tras la Segunda Guerra Mundial incrementó la clase media y permitió a los trabajadores disfrutar de tiempo libre y de dinero para el ocio. Para ello, resultaron esenciales la reducción de la jornada laboral, la generalización de las vacaciones pagadas y la incorporación de la mujer al mercado laboral.
- El progreso del transporte facilitó el traslado: se abarató el avión, mejoraron la red ferroviaria y la de carreteras, y se generalizó el uso del automóvil.

Los factores internos que colaboraron al auge turístico fueron:

- La proximidad geográfica de España a la clientela europea.
- Los excelentes recursos naturales, especialmente los relacionados con el turismo de «sol y playa»: veranos calurosos y secos y excelentes playas.
- Los recursos culturales: monumentos, tradiciones, folclore, gastronomía, que actuaron como complemento de los anteriores.
- El bajo coste debido a la devaluación de la peseta en 1959.
- La existencia de infraestructuras y servicios adecuados a la demanda: complejos hoteleros, servicios de restauración y agencias de viajes, etc.
- La política estatal normalizó las relaciones internacionales, construyó infraestructuras y llevó a cabo una intensa propaganda de España como destino turístico, dado que se vio en el turismo el medio de financiar la industrialización y de equilibrar el déficit comercial.

La crisis del modelo turístico tradicional

Entre 1973 y 1985, el turismo español pasó por un momento de crisis. Aunque continuaron creciendo el número de turistas y los ingresos turísticos, lo hicieron a un ritmo más bajo que el mundial. Esta situación se debió, primero, a causas coyunturales, como la crisis económica mundial motivada por la subida del precio del petróleo, que afectó a la demanda turística, y, luego, a causas de fondo:

- Los problemas de la oferta turística española. Los precios se encarecieron debido a la inflación y el aumento de los salarios, sin un incremento paralelo de la calidad. Además, faltaba adaptación a las nuevas exigencias de la demanda, que pedía más calidad en el servicio, en las infraestructuras y en el medio ambiente, y una diversificación de las modalidades turísticas para atender al

deseo de mayor variedad de opciones, al creciente escalonamiento de las vacaciones a lo largo del año, y al envejecimiento de la población europea.

- La aparición de nuevos destinos turísticos competidores en áreas próximas (norte de África, Balcanes) y en áreas alejadas (Caribe, sureste asiático y Oceanía).

La reconversión hacia un nuevo modelo turístico

A partir de 1985, se recupera el ritmo ascendente de turistas e ingresos turísticos. Las causas de este nuevo auge han sido el ingreso de España en la Comunidad Europea en 1986; el crecimiento del turismo interno, y el inicio de la reconversión hacia un nuevo modelo turístico, basado en la calidad y en la sostenibilidad.

Los factores de los que depende este nuevo modelo turístico son:

- La calidad de la oferta, basada en la mejora del servicio y de las infraestructuras, que permita compensar la disminución numérica de los turistas con el incremento del gasto.
- La diversificación de la oferta, que debe explotar la variedad de recursos naturales y culturales de España para ofrecer otras modalidades turísticas además de sol y playa.
- La promoción del turismo por el gobierno central y por los gobiernos autonómicos y locales con el fin de crear una imagen de España como destino de calidad turística.
- La sostenibilidad medioambiental o equilibrio entre desarrollo turístico y conservación medioambiental.

3. Características del turismo español

La oferta turística

La oferta turística es el conjunto de servicios puestos a disposición del turista. Entre los más destacados se encuentran los vendedores del producto y las instalaciones turísticas.

- Los vendedores del producto son las instituciones que promocionan el turismo en ferias internacionales y en las oficinas de turismo instaladas en diversos países, y las agencias de viajes, que contratan los servicios para los turistas.
- Las instalaciones turísticas cubren las necesidades de alojamiento, manutención y recreo del turista.

La oferta de alojamiento es muy amplia y se concentra en el litoral mediterráneo peninsular, Baleares y Canarias, aunque en los últimos años ha crecido en el interior peninsular. Se compone de más de un millón y medio de plazas en establecimientos hoteleros (hoteles, hostales y pensiones), en su mayoría de categoría media o baja, y de más de diez millones de plazas en establecimientos extrahoteleros (campings, apartamentos, segundas residencias).

La oferta de manutención incluye los servicios de restauración, como restaurantes, cafeterías y bares. Los más visitados son los de dos tenedores, dado el nivel medio del turista.

La oferta de recreo comprende instalaciones deportivas, parques recreativos y de agua, clubes hípicos y de golf, instalaciones náuticas, estaciones de esquí, parques nacionales y naturales, etc.

La demanda turística

La demanda turística es el colectivo que solicita los servicios turísticos. Inicialmente, estuvo dominada por el turismo extranjero o receptor. Sin embargo, en la actualidad, la demanda interna desempeña un destacado papel.

- a) La demanda extranjera está integrada, sobre todo, por británicos, alemanes, franceses, italianos, nórdicos, holandeses, belgas y portugueses. El turismo extranjero es predominantemente estival y se concentra en las zonas de sol y de playa de Cataluña, Baleares y Canarias, seguidas de Andalucía y de la Comunidad Valenciana. Recurre con más frecuencia a la reserva de servicios, al paquete turístico y al alojamiento hotelero. No obstante, en los últimos años aumenta la contratación directa de servicios, debido al uso de internet y a la aparición de numerosas compañías aéreas de bajo costo, y crece el alojamiento no hotelero.
- b) La demanda nacional procede en su mayoría de Madrid, Cataluña, Andalucía y la Comunidad Valenciana. El turismo nacional se reparte mejor a lo largo del año, dado que también se desplaza en Semana Santa, los fines de semana y puentes. También presenta menor concentración espacial en verano, pues, aunque prefiere las playas del litoral mediterráneo, elige más las de Andalucía, Cataluña y la Comunidad Valenciana, y acude también a las costas del norte peninsular, a los pueblos del interior y a las zonas de montaña. En general, viaja sin reserva o contrata directamente los servicios turísticos, y se aloja más en establecimientos extrahoteleros, como viviendas de familiares y amigos, segundas residencias o apartamentos.
- c) La excesiva estacionalidad de la demanda es uno de los principales problemas del turismo español. La demanda principal coincide con las vacaciones de

verano, salvo en las estaciones de esquí, y en Canarias, donde no existe realmente temporada baja.

La concentración de la demanda en unos pocos meses provoca un exceso de utilización estacional de las infraestructuras, con la consiguiente saturación, pérdida de calidad y problemas medioambientales.

Sin embargo, en los últimos años se puede apreciar una cierta suavización de la estacionalidad. Los motivos son una creciente tendencia a repartir más las vacaciones a lo largo del año; el desarrollo del turismo interno de invierno, fines de semana y puentes, y el del turismo social o de la tercera edad.

4. Los tipos de turismo

Los tipos de turismo siguen estando encabezados por el de sol y playa, aunque desde la década de 1990 cobran importancia creciente otras modalidades.

Las causas de este hecho son la exigencia de diversidad de la clientela, la demanda de espacios menos saturados, el incremento del turismo nacional a lo largo del año (fines de semana y puentes) y la promoción del turismo como estrategia para el desarrollo de áreas desfavorecidas, como las rurales y de montaña.

a) El **turismo de borde de agua** tiene como modalidad mayoritaria el turismo costero de sol y playa, aunque existen otras ligadas a ríos, lagos y embalses. En estas zonas pueden practicarse actividades variadas: deportes náuticos, como la natación, el remo, la vela, el surf o la motonáutica; la pesca; descensos fluviales en canoa, etc. Además, está cobrando un auge creciente el turismo termal o de balneario, en zonas con aguas termales o manantiales de aguas mineromedicinales, que combinan la cura medicinal con el descanso en lugares apacibles.

Esta modalidad, que tuvo gran éxito en el siglo XIX y a principios del XX entre las clases adineradas europeas, decayó luego, y ha resurgido en la actualidad entre viajeros de todas las edades.

b) El **turismo de montaña** es, principalmente, un turismo de nieve ligado al deporte del esquí. Pero la montaña, por sus valores paisajísticos y sus características, se presta también a la práctica de otras actividades: excursionismo, senderismo, alpinismo, barranquismo, deportes de aventura...

c) El **turismo ecológico** o ecoturismo se centra en la visita a espacios naturales protegidos, como parques nacionales o naturales. En ellos se combina la protección

medioambiental con el uso recreativo y turístico sujeto a las reglamentaciones establecidas.

d) El **turismo rural** incluye el alojamiento y la estancia en el mundo rural. En él, además de disfrutar del descanso, la tranquilidad y la calidad medioambiental, pueden practicarse numerosas actividades: contacto con las labores agrarias tradicionales, visita a agromuseos, compra de productos alimenticios y artesanales tradicionales, etc.

e) El **turismo urbano** es principalmente un turismo cultural dirigido a las ciudades con patrimonio histórico, artístico y cultural, o declaradas Patrimonio de la Humanidad (Ávila, Salamanca, Segovia, Toledo, Granada, Córdoba). En ellas pueden realizarse recorridos urbanos por los centros históricos, y visitas a monumentos, museos y exposiciones culturales, como las Edades del Hombre, celebrada en diversas ciudades castellano-leonesas.

Asimismo, está creciendo el turismo urbano de negocios en torno a ferias, exposiciones y congresos y a otras actividades complementarias como las fiestas, el folclore y la gastronomía.

5. Las áreas turísticas

Los espacios turísticos incluyen áreas y puntos turísticos. Las áreas turísticas son espacios amplios que cuentan con una elevada densidad de turistas, extranjeros o nacionales. Los puntos turísticos son focos turísticos aislados, ligados a atractivos concretos, como las estaciones de esquí, los centros de turismo rural y las ciudades históricas del interior peninsular.

De acuerdo con su uso, todos estos espacios turísticos pueden ser de temporada, si su estacionalidad es superior a la media (Cataluña y Baleares), o especialmente turísticos, por contar con estancias prolongadas (Canarias, Málaga, Alicante), o bien con visitas puntuales, pero sin notoria estacionalidad, relacionadas con su patrimonio histórico (Granada, Córdoba, Sevilla, Toledo).

Las áreas turísticas de alta densidad

a) Las áreas turísticas de sol y playa son las islas Baleares y Canarias y la costa mediterránea peninsular. Todas ellas reciben una importante afluencia turística basada en sus favorables características climáticas y en sus excelentes playas. No obstante, presentan diferencias notables en tres aspectos:

- La accesibilidad ha favorecido el temprano desarrollo turístico de las zonas más

accesibles a la clientela europea por carretera o por vía aérea, como Cataluña. En cambio, ha retrasado la ocupación de las áreas menos accesibles, como las zonas litorales alejadas de la autovía del Mediterráneo.

- El modelo de ocupación del espacio diferencia las zonas en las que los alojamientos e instalaciones turísticas se integran en los núcleos de población preexistentes, modificándolos o configurando ensanches (Benidorm, Torremolinos), y las zonas turísticas nuevas (Novo Sancti Petri, en Chiclana de la Frontera).
- El tipo de alojamiento distingue zonas con predominio de establecimientos hoteleros o extrahoteleros; con modelos extensivos de baja densidad o intensivos en altura; con categoría alta o medio-baja; con clientela nacional o extranjera; etc.

b) Madrid, la capital administrativa y financiera de la nación, apenas presenta estacionalidad turística, y alberga una importante oferta hotelera destinada al turismo cultural y a un creciente turismo de negocios en torno a ferias, exposiciones, congresos y convenciones.

Las áreas turísticas de media y baja densidad y los puntos turísticos

Las áreas turísticas con densidades medias y bajas y los puntos turísticos están relacionados con la difusión del turismo de sol y playa hacia espacios litorales o prelitorales próximos y con el crecimiento de otras modalidades turísticas diferentes de las de sol y playa.

- Ciertos tramos del litoral y prelitoral mediterráneo y suratlántico se han incorporado al turismo de sol y playa como resultado de la reestructuración de los espacios litorales tradicionales y de la demanda de espacios menos saturados.
- El litoral gallego y cantábrico ofrece áreas costeras e interiores no masificadas y destacados paisajes rurales y naturales.
- Los puntos turísticos más destacados son las estaciones de esquí, los centros de turismo rural y las ciudades históricas y artísticas. En estas últimas predominan las estancias cortas de fines de semana y puentes y las visitas dentro de viajes de ocio.

6. Las repercusiones espaciales del turismo

El turismo ocasiona importantes repercusiones espaciales en las áreas receptoras. Estas son más evidentes e intensas en las zonas turísticas tradicionales del litoral pero afectan también al resto de las áreas.

Repercusiones demográficas

- En las áreas litorales, el turismo incrementa los efectivos de población. En unos casos, con adultos jóvenes que acuden en busca de trabajo; en otros, con adultos o jubilados que se establecen de forma permanente por motivos empresariales, terapéuticos o de ocio. Además, el turismo aumenta la población ocupada en el sector terciario y en la construcción.
- En ciertas áreas rurales y de montaña y en algunas ciudades históricas en declive, el turismo ha frenado el despoblamiento y ha estimulado la revitalización de la artesanía y de las tradiciones.

Repercusiones en el poblamiento

- En el litoral, el turismo extiende el poblamiento urbano y favorece la formación de conurbaciones. Además, suele provocar alta densidad de construcción y especulación del suelo.
- En algunos espacios rurales, de montaña y urbanos el turismo ha colaborado a la rehabilitación del patrimonio edificado.

Repercusiones económicas

- El turismo genera más del 12% del empleo (12,7% en 2007), tanto en servicios turísticos como mixtos, para turistas y no turistas, dado que muchos de ellos no pueden mecanizarse y requieren mano de obra abundante y poco cualificada, que es la más afectada por el paro. No obstante, gran parte de este empleo es estacional.
- Ejerce un efecto multiplicador sobre otras actividades económicas que se ven estimuladas por la demanda turística: agricultura, industria, construcción, transporte y comercio.
- Aporta riqueza al país (en torno al 11% del PIB), por lo que constituye uno de los pilares básicos de la prosperidad económica española.

- Compensa la balanza comercial, frenando el endeudamiento externo (en 2007, el turismo financió el 31,5% del déficit comercial).
- Influye en la política de transportes, que se ha orientado a dotar de buena accesibilidad a los núcleos turísticos. Así, el turismo ha sido determinante en la creación de la autopista del Mediterráneo, que une las áreas receptoras con las emisoras europeas. También ha contribuido a ampliar y modernizar algunos aeropuertos y a potenciar los vuelos irregulares o chárter, que abaratan los costes y adaptan su frecuencia e itinerarios a la demanda. Asimismo, ha incrementado la capacidad portuaria para embarcaciones recreativas y deportivas, por su atractivo para el turismo de más nivel.

Repercusiones políticas, culturales y sociológicas

- El turismo fomenta el acercamiento entre los pueblos y el contacto entre culturas, favoreciendo el entendimiento político entre los estados.
- El turismo incide sobre la sociedad local, positivamente cuando estimula el cambio y la modernización social, y negativamente cuando conlleva la pérdida de costumbres y señas de identidad propias, o cuando empeora la calidad de vida de los residentes por la saturación en los servicios y las infraestructuras.

Repercusiones en la ordenación del territorio

El turismo no solo repercute en los espacios propiamente turísticos, sino también en su entorno, donde implanta actividades y servicios y donde puede ocasionar conflictos con otras actividades.

a) En Las áreas litorales más turísticas, el turismo ordena los espacios próximos en función de sus necesidades. Así, los convierte en superficies recreativas (complejos deportivos, parques de atracciones) o en periferias de servicios que proporcionan los abastecimientos básicos (agua, alimentos). Las consecuencias de este hecho son:

- Alteraciones en el medio y en el paisaje: pantanos para el abastecimiento de agua, canteras para materiales de construcción, movimientos de tierra para el transporte.
- Transformaciones económicas: revalorización de tierras de cultivo por su conversión en solares, y potenciación de las actividades demandadas por el turismo.
- Conflictos por el uso del suelo y de los recursos: presión urbanizadora sobre el suelo cultivable; conflictos por el uso del agua con la agricultura.

b) En las áreas de turismo rural y de montaña, el turismo puede crear conflictos con las actividades agrarias o fomentar su abandono.

c) En las ciudades históricas, los cascos antiguos se especializan en actividades al servicio del turista (artesanía local, recuerdos, establecimientos de alojamiento y de restauración), y sus periferias instalan segundas residencias u hoteles para satisfacer la demanda.

Repercusiones medioambientales

Las importantes repercusiones medioambientales del turismo en muchos espacios provienen del fuerte desarrollo del sector en poco tiempo, en un espacio reducido, y en un momento en el que todavía no estaba extendida la preocupación medioambiental.

Las consecuencias fueron el levantamiento de grandes bloques de hoteles y apartamentos junto a las playas; la urbanización incontrolada en espacios naturales de gran valor, con la destrucción de bosques y de ecosistemas; la contaminación atmosférica, de las aguas y de las playas; el exceso de ruido, y la acumulación de un gran volumen de residuos.

7. Los problemas y la política turística

a) Los problemas turísticos más destacados son los siguientes:

- El predominio del modelo tradicional de sol y playa supone clientela de nivel medio o medio-bajo, elevada estacionalidad, concentración espacial y fuerte dependencia de tour-operadores extranjeros.
- La demanda plantea nuevas exigencias: calidad y variedad de la oferta, más participación en la organización del viaje y calidad ambiental.
- Crece la competencia internacional debido a la mejora de los transportes y la búsqueda de destinos no masificados.

b) La política turística trata de resolver estos problemas en coordinación con las comunidades autónomas y con la Unión Europea:

- Las comunidades autónomas tienen competencias en política turística.
- La Unión Europea se ha propuesto favorecer el turismo por sus ventajas para crear empleo, atraer divisas y redistribuir las rentas entre países ricos y pobres. Para ello, se propone mejorar la protección y la información del turista; equilibrar la distribución temporal y espacial del turismo, impulsando nuevas

modalidades turísticas; establecer estándares de calidad comunes, y mejorar la formación profesional del sector.

- España ha concretado su política turística en el Plan del Turismo Español Horizonte 2020, aprobado en 2007. Sus objetivos son:
 - El incremento de la calidad de la oferta, para atraer turistas de mayor poder adquisitivo. Con este fin, se mejoran la formación profesional y las infraestructuras mediante proyectos de modernización integral de los destinos maduros.
 - La diversificación de la oferta, para atender al deseo de variedad de la demanda y para conseguir un mejor reparto temporal y espacial del turismo, e incorporar a nuevos segmentos de mercado, como la tercera edad. Para ello, se fomentan el turismo rural, de montaña, ecológico y urbano.
 - El uso de las nuevas tecnologías en el trato con la clientela, para responder a su deseo de participar más directamente en la organización de su viaje. Con este fin, se extiende el uso de internet para la información, las reservas y la compra del viaje.
 - La utilización de la innovación y el conocimiento, para conseguir la satisfacción del cliente y el éxito del negocio turístico. Para lograrlo, se incorpora el turismo a los planes de I+D+I.
 - La promoción turística, para hacer frente a la competencia externa y atraer nueva clientela. Esta tarea se realiza en ferias internacionales, como Berlín o FITUR; en las oficinas turísticas existentes en el extranjero, y a través de planes para atraer a mercados emergentes (Plan Marca España).
 - La mejora de la comercialización, para incrementar los beneficios turísticos, mediante la creación de tour-operadores nacionales.
 - La consecución de un turismo sostenible, que responda a la exigencia de calidad medioambiental de la demanda. Para conseguirlo, se están adoptando medidas como evaluar el impacto ambiental de los proyectos, cuidar la estética paisajística integrando las construcciones en el medio, regenerar los espacios degradados e intensificar la sensibilización social hacia el cuidado del entorno.

VOCABULARIO

Aguas jurisdiccionales. Aguas costeras sobre las que un Estado limítrofe tiene una legislación propia para su explotación económica. El derecho internacional establece su límite hasta las 200 millas náuticas de la costa de un país. (No implica soberanía)

Balanza de pagos. La balanza de pagos es un documento contable en el que se registran todas las transacciones que se realizan entre los residentes de un país y los del resto del mundo durante un periodo determinado, normalmente un año.

Comercio exterior. Se denomina también **comercio internacional** o mundial. Podemos definirlo como el movimiento que tienen los bienes y servicios a través de los distintos países y sus mercados. Se realiza utilizando divisas y está sujeto a normas que establecen los participantes en el intercambio y los gobiernos de sus países de origen.

Desarrollo sostenible. Su definición se formalizó por primera vez en el documento conocido como *Informe Brundtland*, de 1987. Es sostenible aquel desarrollo que permite satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin que por ello se vean comprometidas las necesidades de las generaciones futuras. Es decir, el desarrollo sostenible implica poner en marcha todo lo que sea necesario para cubrir las demandas de la sociedad pero a un nivel de explotación de recursos consciente y respetuoso para con el medio ambiente natural.

Importaciones. Son el transporte legítimo de bienes y servicios del extranjero, que son adquiridos por un país para distribuirlos en el interior de este. Las importaciones pueden ser cualquier producto o servicio recibido dentro de la frontera de un Estado con propósitos comerciales.

Industria básica. Industria que realiza los primeros procesos productivos y transforma materias primas en productos semielaborados que utilizan después otras industrias. También se la conoce como "industria pesada". Ej.: industrias que producen acero, aluminio... para otras fábricas.

Industria de bienes de equipo. Las industrias de bienes de equipo son aquellas actividades económicas de transformación que se encargan de producir bienes que sirven para industrias que generan productos que la población ya sí puede consumir directamente. También pueden producir y fabricar bienes esenciales para que puedan desarrollarse otras actividades económicas. Entre ellas, se pueden destacar dos tipos: las de construcción y las de transformación.

Industria metalúrgica. Es la rama de la industria que aprovecha la ciencia y la tecnología para obtener metales industriales. Comenzó, a finales del Neolítico, produciendo objetos de cobre. En la actualidad, utiliza una gran variedad de metales y se encuentra muy mecanizada.

Industria petroquímica. Es la industria que utiliza el petróleo o el gas natural como materias primas para la obtención de productos químicos. La gasolina, el gasoil, el querosén, el propano, el metano y el butano son algunos de los combustibles fósiles que permiten el desarrollo de productos de la petroquímica. Esta ciencia también posibilita la producción de fertilizantes, pesticidas y herbicidas, la obtención de asfalto y fibras sintéticas y la fabricación de distintos plásticos.

Industria siderúrgica. Se denomina siderurgia (del griego *σίδηρος*, *síderos*, "hierro") o **siderometalurgia** a la técnica del tratamiento del mineral de hierro para obtener diferentes

tipos de éste o de sus aleaciones. El proceso de transformación del mineral de hierro comienza desde su extracción en las minas.

Infraestructura turística. Conjunto de medios, servicios e instalaciones básicas dedicadas a esta actividad, como son alojamientos, restaurantes, transportes, oficinas de información, etc. Suele utilizarse, cuando se analiza este sector, a nivel nacional, regional o provincial.

Infraestructuras de servicios. Conjunto de medios, servicios e instalaciones básicas dedicadas al sector terciario. Podemos incluir los sistemas de comunicaciones y transporte, las estructuras de seguridad, educación y sanidad, etc.

Materias primas. Son las materias extraídas de la naturaleza y que se transforman para elaborar materiales que más tarde se convertirán en bienes de consumo.

Reconversión industrial. Renovación, dirigida o no por los poderes públicos, de uno o varios sectores industriales en todos sus aspectos (económico, personal, instalaciones, maquinaria, funcional) para adaptarlo a nuevas circunstancias. Suele llevar consigo una reducción o readaptación de la producción y una disminución de plantilla.

Red de transporte. Conjunto de infraestructuras de transporte: carreteras, vías férreas, aeropuertos, puertos, etc.

Turismo cultural. Es una modalidad de turismo que resalta los aspectos culturales que oferta un determinado destino turístico, ya sea un pequeño pueblo, una ciudad, una región o un país.

Turismo rural. Es una actividad turística que se realiza en un espacio rural, habitualmente en pequeñas localidades o fuera del casco urbano en localidades de mayor tamaño. Las instalaciones suelen ser antiguas casas rehabilitadas. El agroturismo, el turismo ecológico y el enoturismo son algunas de las modalidades que pueden incluirse dentro del turismo rural.

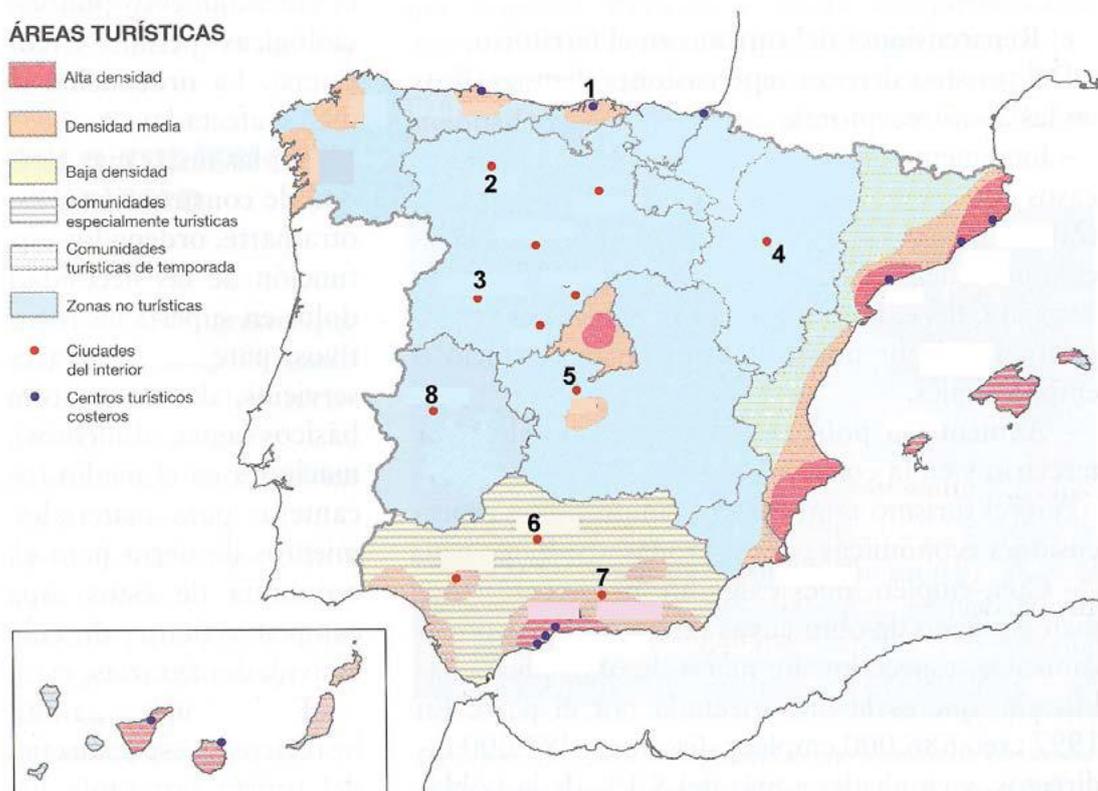
PRÁCTICA 1

Analice el mapa de España en el que se especifican las áreas turísticas. Responda a las siguientes cuestiones:

a) Correlacione los números del 1 al 8 con las ciudades a las que corresponden e indique qué tipo de turismo predomina en cada una de ellas.

b) Nombre las provincias con alta densidad turística e indique qué tipo de turismo predomina en cada una de ellas.

c) Explique los contrastes entre las áreas turísticas atlánticas y mediterráneas.



PRÁCTICA 2

El mapa representa la estructura espacial y densidad industrial en 1975. Analícelo y responda a las siguientes preguntas:

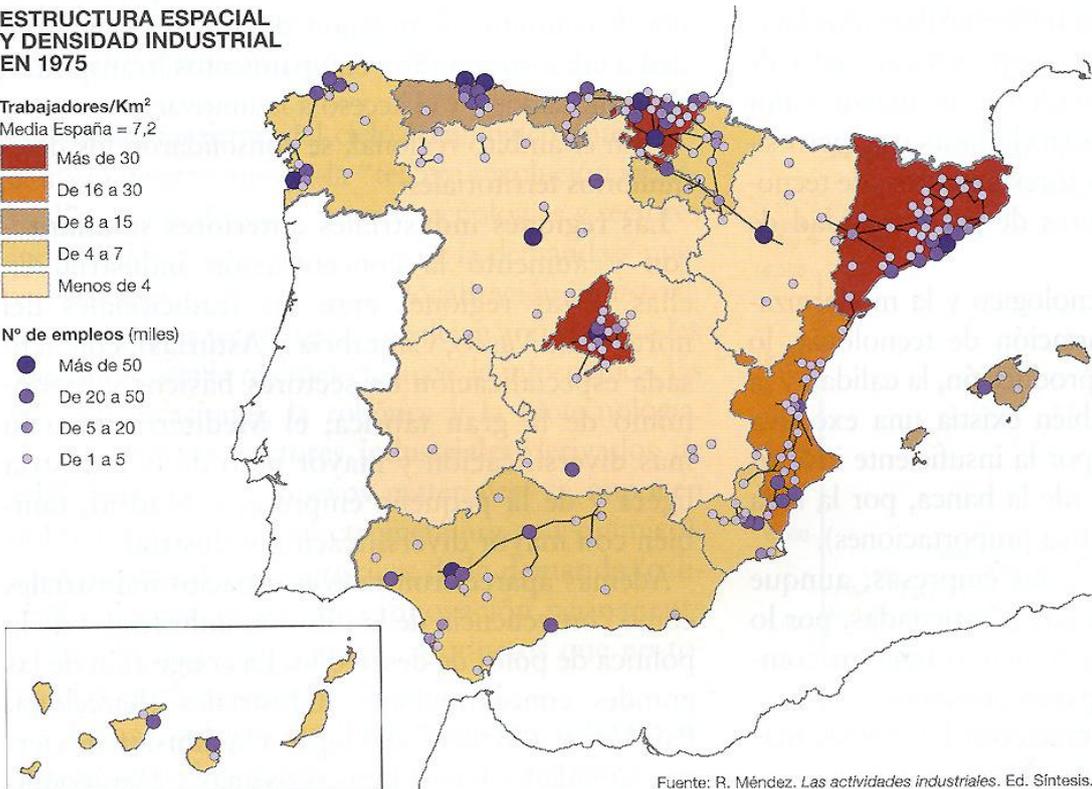
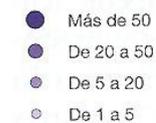
- Diga el nombre de las Comunidades Autónomas que tienen más de 16 trabajadores/ Km^2 .
- Identifique y dé nombre los núcleos con más de 50.000 empleos en las Comunidades Autónomas de Galicia, Asturias, Aragón, Castilla y León y Andalucía.
- Explique los principales rasgos de la distribución espacial de la industria en España.

ESTRUCTURA ESPACIAL Y DENSIDAD INDUSTRIAL EN 1975

Trabajadores/ Km^2
Media España = 7,2



Nº de empleos (miles)



Fuente: R. Méndez. *Las actividades industriales*. Ed. Síntesis.

PRÁCTICA 3

En el siguiente mapa se representa la red de carreteras de España. Obsérvelo y conteste:

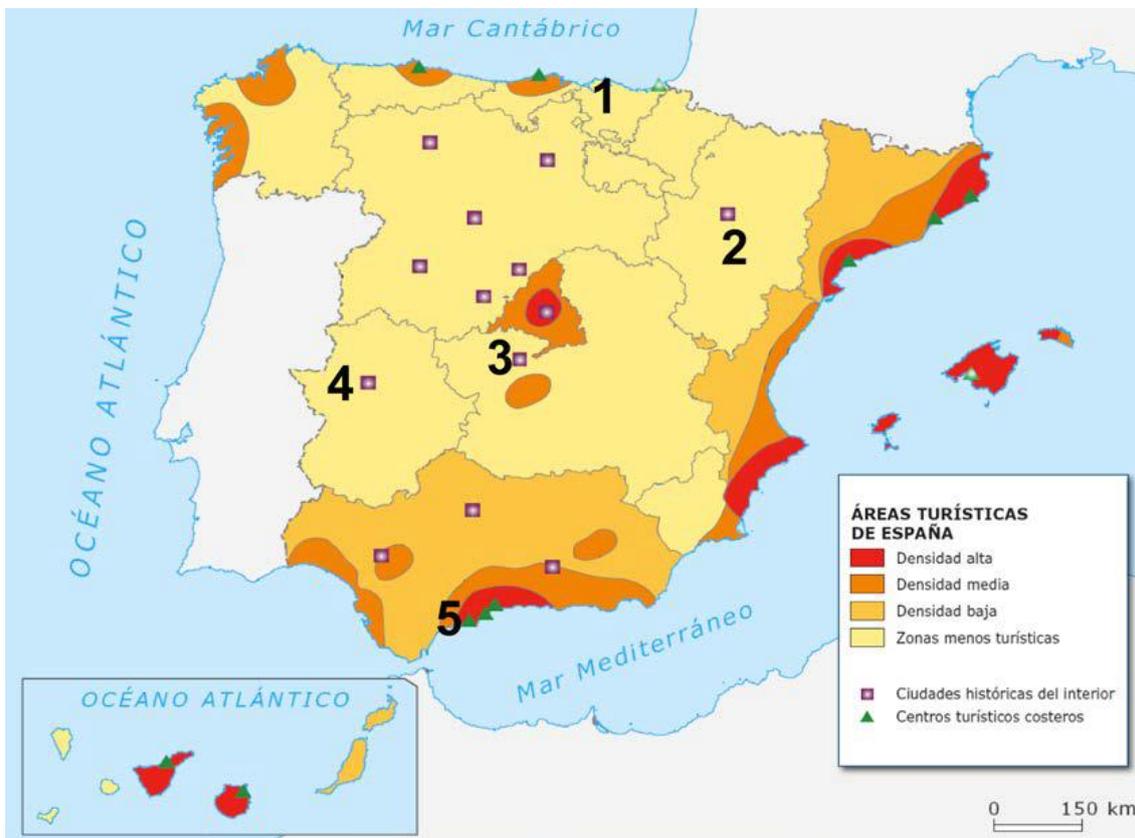
- ¿A qué zonas corresponden las mayores densidades de la red?
- ¿Qué diseño presenta la red española de carreteras y cuál es su origen?
- Con la ayuda del mapa explique las características de la red española de carreteras.



PRÁCTICA 4

En el mapa siguiente se representan las áreas turísticas de España. Analícelo y responda a las siguientes cuestiones:

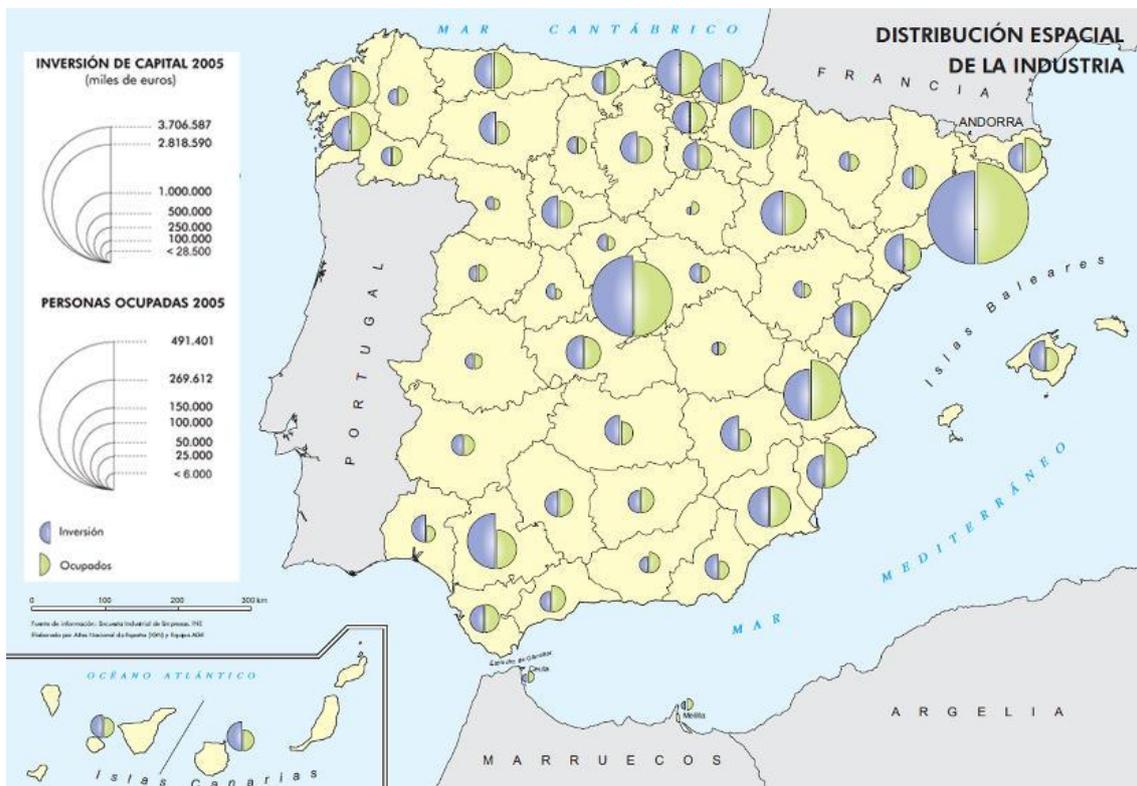
- Localice en el mapa las ciudades señaladas con los números 1, 2, 3, 4 y 5.
- Señale y describa las características de las áreas de densidad turística media y alta en Andalucía.
- Desarrolle y comente las causas de la desigual densidad turística en España, según la información del mapa.



PRÁCTICA 5

En el mapa siguiente se representa la distribución espacial de la industria de España en 2005. Analícelo y responda a las siguientes cuestiones:

- Localice en el mapa y señale las cinco provincias con mayor población ocupada en industria.
- Describa brevemente, a partir de los datos del mapa, el comportamiento de la industria en Andalucía.
- Analice las causas de la desigual distribución espacial de la industria en España.



PRÁCTICA 6

En el mapa adjunto están representadas las áreas industriales de España. Usando como referencia dicho mapa conteste a las preguntas siguientes:

- Comente razonadamente la situación de los grandes polos industriales y su área de influencia.
- Describa los ejes de expansión industrial que pueda distinguir en el mapa y sus condicionantes.
- ¿A qué provincias afecta el área de declive industrial? ¿Cuáles son las causas que han provocado ese declive?



PRÁCTICA 7

El mapa muestra el sistema de espacios protegidos en España:

- Identifique y dé nombre a los espacios protegidos con categoría de Parque Nacional, enumerados del 1 al 6.
- Identifique, en el mismo orden, la provincia o provincias sobre las que se encuentran.
- Explique la importancia de su conservación y su función desde distintos puntos de vista

