

GEOGRAFÍA DE ESPAÑA. 2º de Bachillerato



Bloque 9

INDUSTRIA, TRANSPORTE Y TURISMO

TEMA 15. 1

LA INDUSTRIA EN ESPAÑA: CARACTERÍSTICAS Y DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL

TEMA 15. 2

LA INDUSTRIA ESPAÑOLA DESDE EL SIGLO XIX HASTA LA ACTUALIDAD

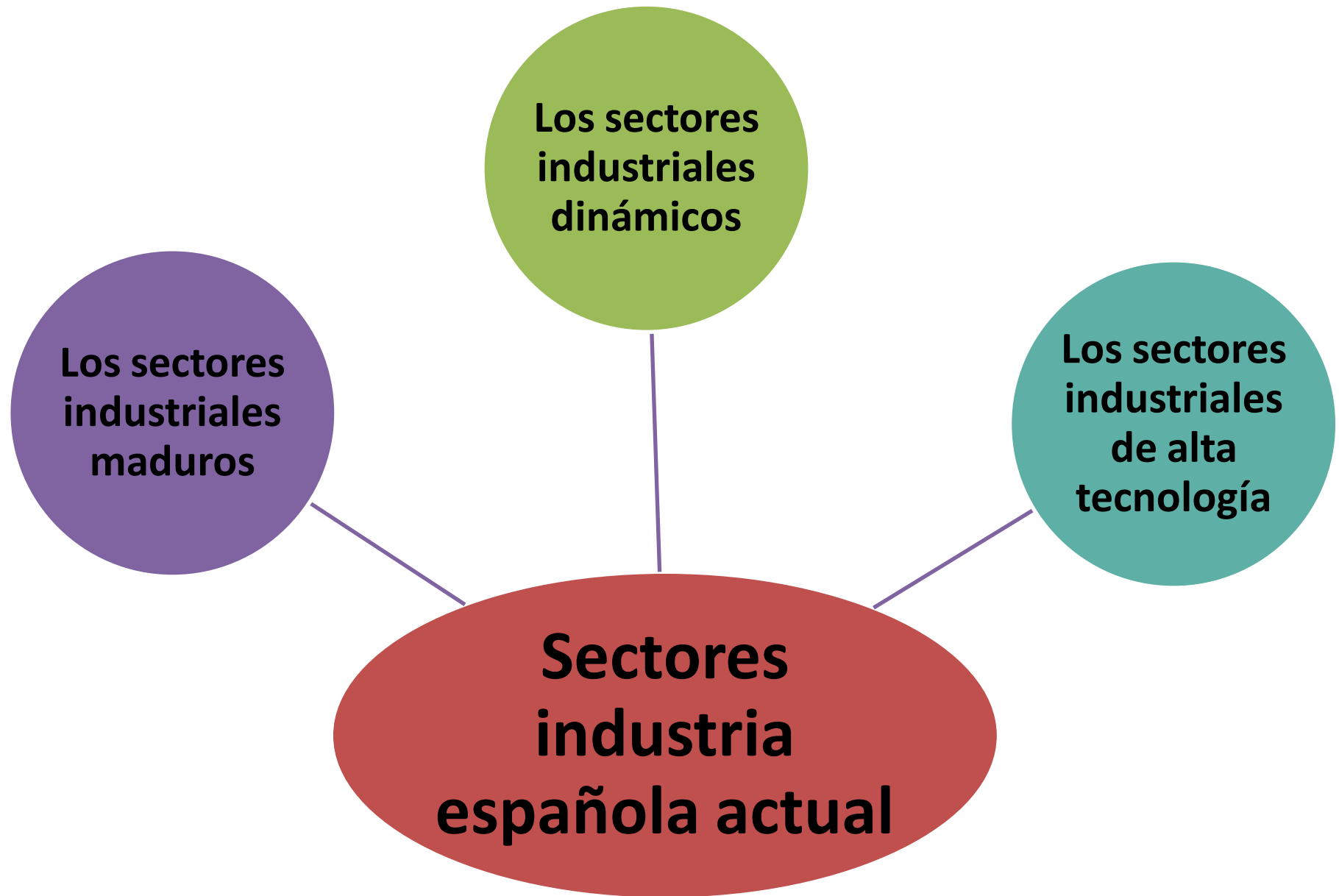
TEMA 16. LOS TRANSPORTES

TEMA 17. EL TURISMO

TEMA 15. 1

LA INDUSTRIA EN ESPAÑA: CARACTERÍSTICAS Y DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL

- 1. La producción industrial actual**
- 2. La estructura actual de la industria**
- 3. La localización actual de la industria**
- 4. Las áreas industriales actuales**





Los sectores industriales maduros (II)

La metalurgia básica y de transformación metálica. Dos subsectores:

- **La industria siderúrgica integral:**

- obtiene acero a partir del mineral hierro en el alto horno.
- Sólo se mantiene en Asturias, donde forma parte de un grupo multinacional (Arcelormittal) que lidera la producción mundial de acero.

- **La industria de transformados metálicos** fabrica productos metálicos y maquinaria. Se concentra en el interior del triángulo Barcelona-País Vasco-Madrid.



Los sectores industriales maduros (III)

La fabricación de electrodomésticos de línea blanca se encuentra en un triple proceso:

- De aumentar la especialización
- De concentrarse
- De incremento y diversificación del mercado. Las principales se localizan en Navarra, Aragón, Cantabria y País Vasco.



Los sectores industriales maduros (IV)

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.



Los sectores industriales maduros (V)

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, que tratan de atajarse con la inversión en intangibles (diseño, marcas, moda).





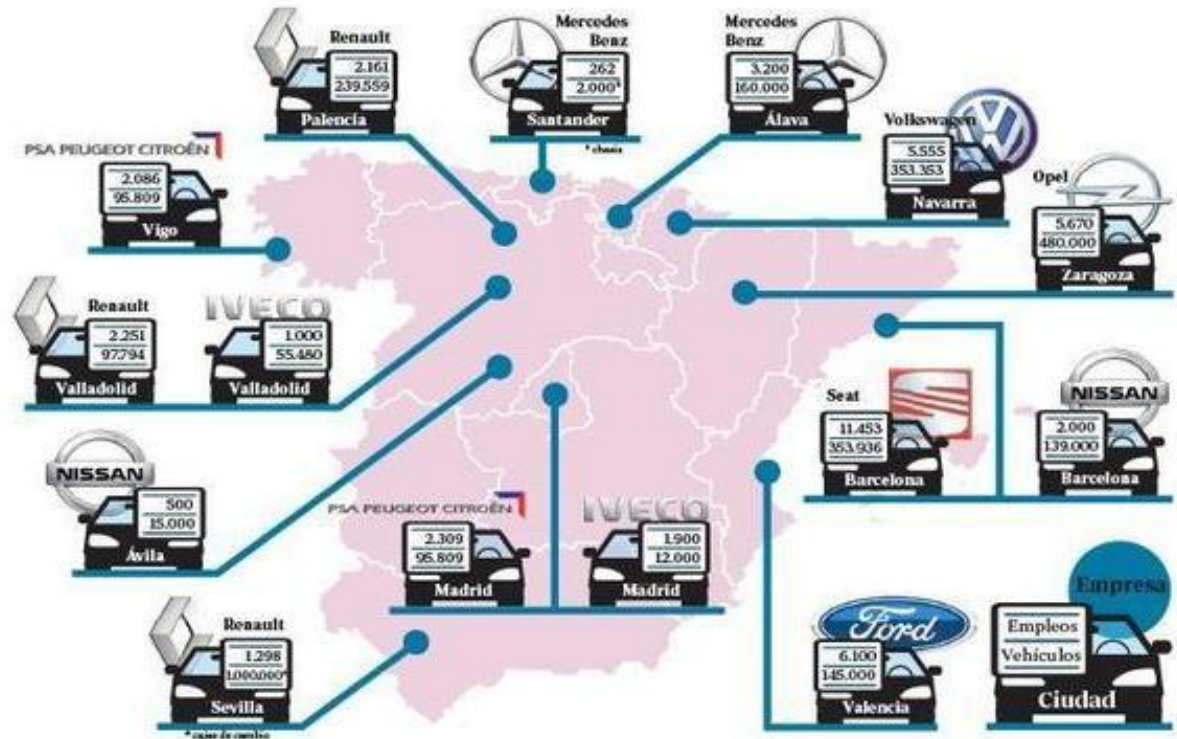
Los sectores industriales dinámicos (II)

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.

• 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.



Los sectores industriales dinámicos (III)

El sector químico es una de las bases de la industria española. 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 de colorantes, pinturas, barnices, perfumes, material fotográfico, fertilizantes, productos farmacéuticos y papel. Se localizan en el País Vasco, el litoral catalán y Madrid.

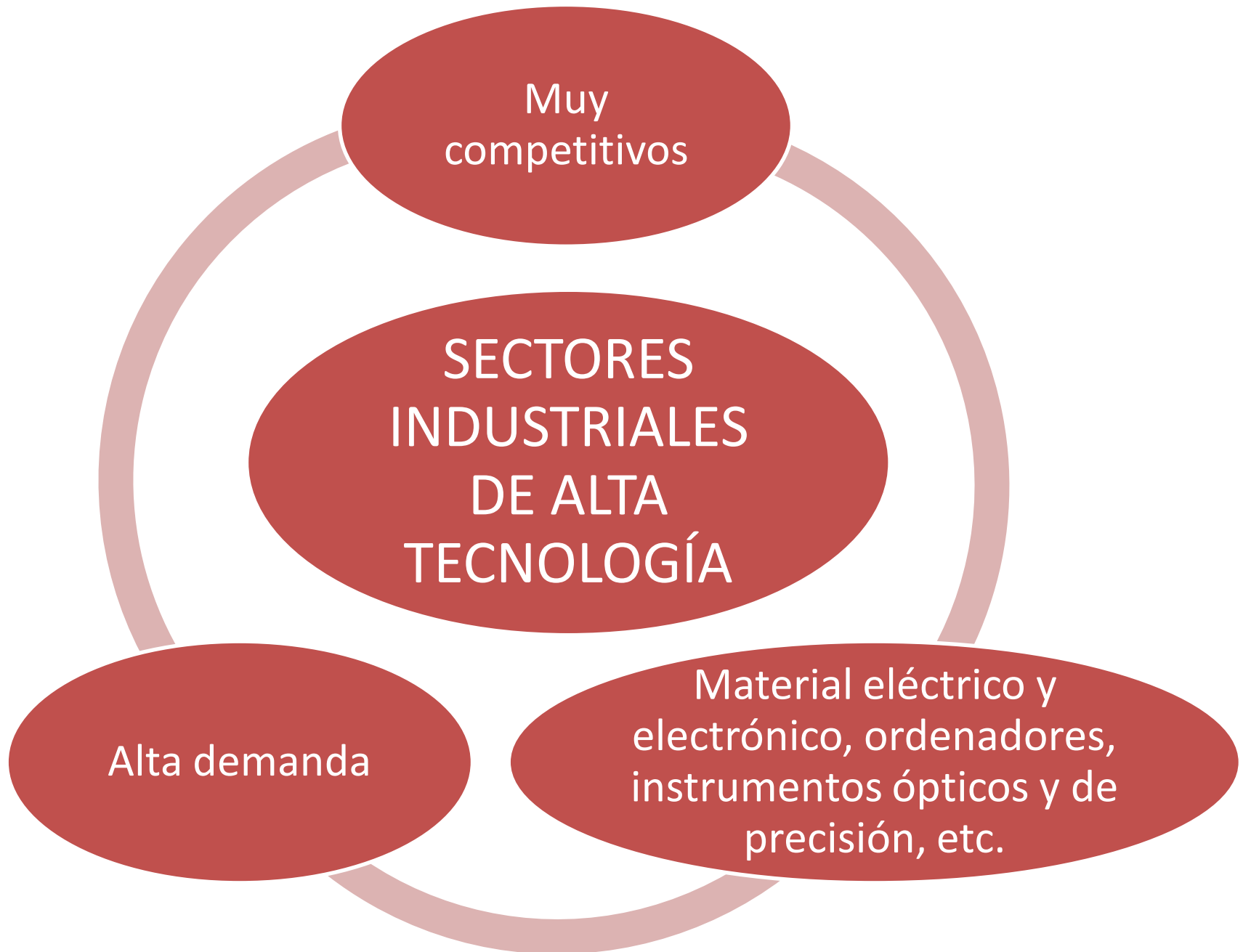


Los sectores industriales dinámicos (IV)

El sector agroalimentario:

- Cuenta con industrias pequeñas y dispersas, aunque también tienen gran peso las multinacionales.
- Destacan Cataluña, Andalucía y la Comunidad Valenciana.

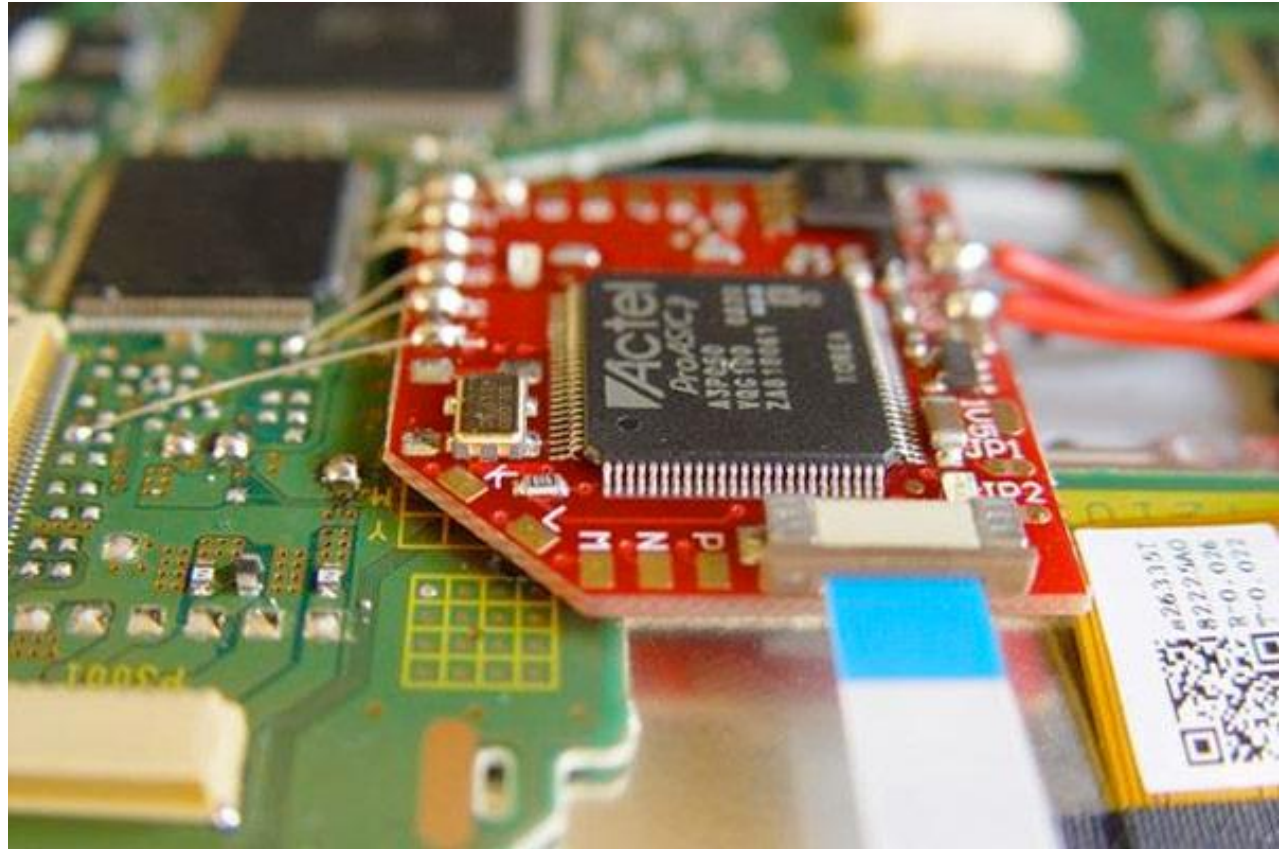




Los sectores industriales de alta tecnología (II)

En España, se han implantado con retraso y tienen menor desarrollo que en otros países europeos, debido a:

- La dependencia del exterior en tecnología.
- El predominio de pymes de competitividad escasa.
- La falta de adaptación de la mano de obra y del sistema educativo a las demandas empresariales.



Los sectores industriales de alta tecnología (III)

Su localización se concentra en **parques tecnológicos o científicos**



Parque Tecnológico de Andalucía. Málaga

Los sectores industriales de alta tecnología (IV)

Características de los parques tecnológicos:

- Se ubican en el entorno de metrópolis y ciudades medias.
- Presentan baja densidad edificatoria y poseen centros de servicios complementarios.
- En ellos suelen existir incubadoras de empresas,
- El objetivo de los parques es que sus industrias innovadoras actúen como locomotoras para el desarrollo local.



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 son **pequeñas** (menos de 50 trabajadores) **o medianas** (de 51a 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.



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.



Desde 1980, han perdido importancia:

- La proximidad a los recursos naturales por el abaratamiento del transporte de las materias primas y la creación de sustitutos sintéticos.
- La proximidad al mercado de consumo, dada la mejora de los transportes.



En la actualidad, son factores importantes para la localización de las industrias:

- Los sistemas de transporte y comunicación
- El acceso a la innovación y a la información
- El territorio, sobre todo cuando proporciona ventajas competitivas: existencia de recursos, mano de obra numerosa o cualificada, o un entorno empresarial innovador



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

ÁREAS INDUSTRIALES ESPAÑA

```
graph TD; A[ÁREAS INDUSTRIALES ESPAÑA] --> B[Desarrolladas]; A --> C[En expansión]; A --> D[En declive]; A --> E[De industrialización escasa];
```

Desarrolladas

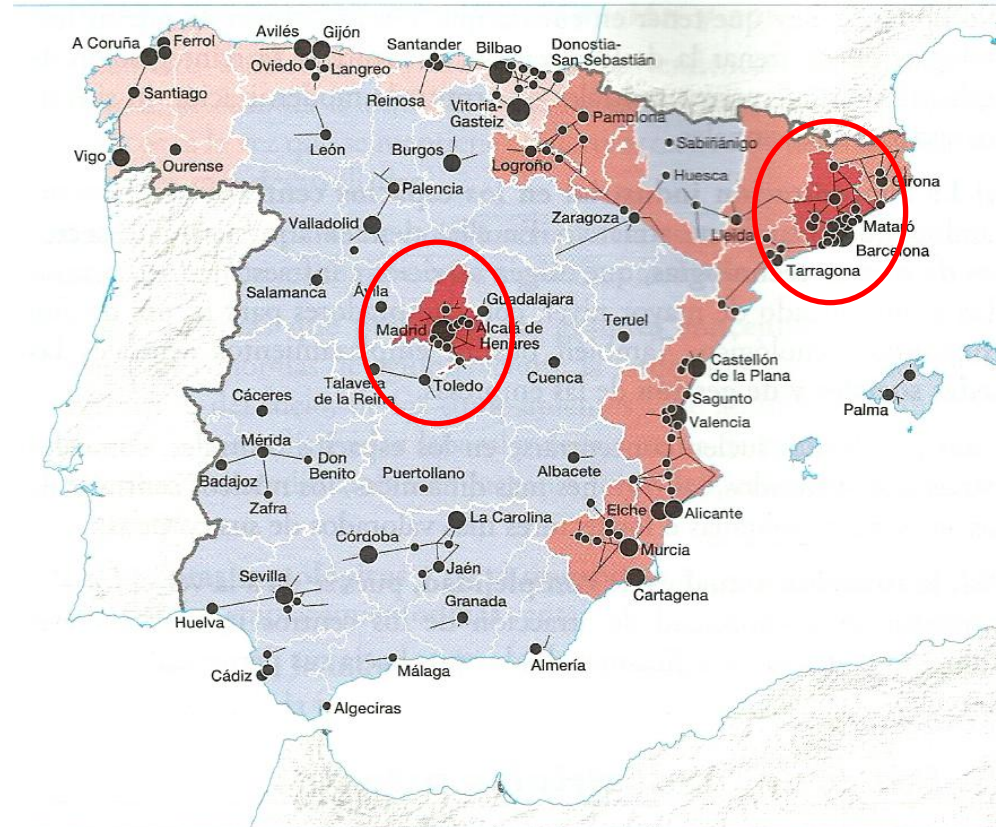
En expansión

En declive

**De
industrialización
escasa**

A) Áreas industriales desarrolladas

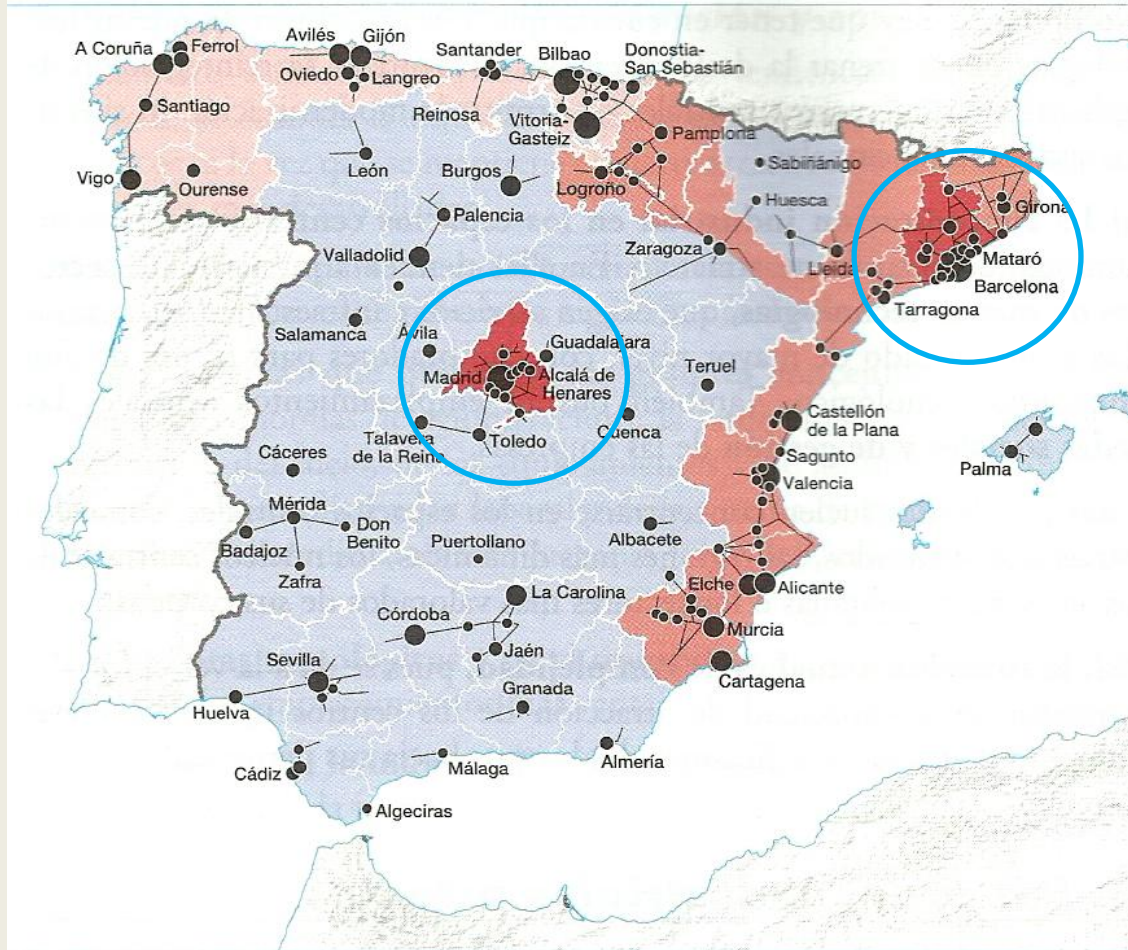
- Son los espacios centrales de las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona.
- Han sufrido el hundimiento o reconversión de sectores industriales maduros
- Se han revitalizado con industrias de alta tecnología
- Han recibido las sedes sociales de grandes empresas, nacionales y multinacionales
- Se ha producido una terciarización de su industria: han aparecido parques industriales, 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.



B) Áreas y ejes industriales en expansión

• 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.



B) Áreas y ejes industriales en expansión

- 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

- Además se relacionan con ciudades de antigua tradición industrial con una industria rural dispersa.



B) Áreas y ejes industriales en expansión

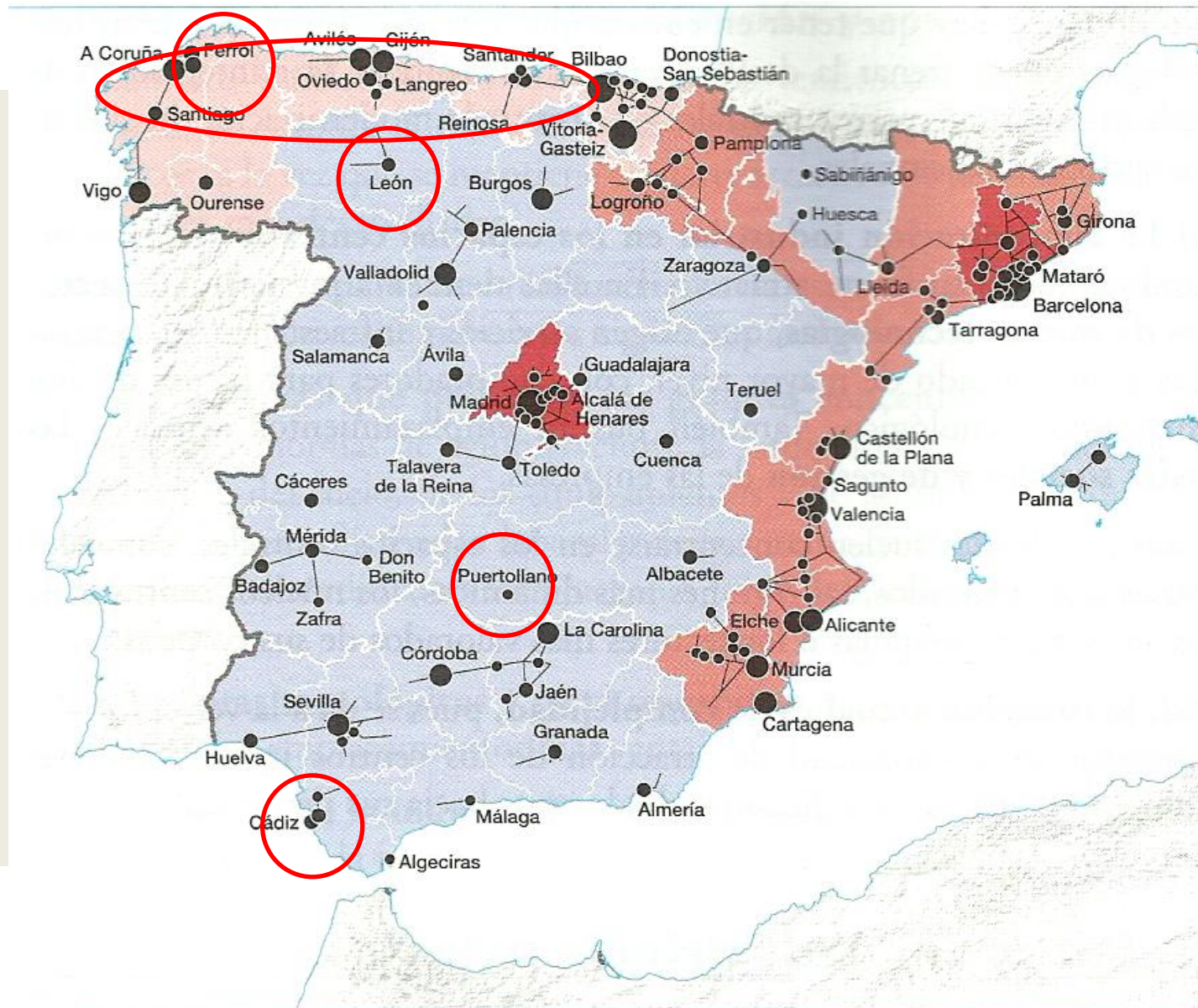
- Los ejes de desarrollo industrial se localizan a lo largo de las principales vías de comunicación.

- 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).



C) Áreas y ejes industriales en declive

Localizadas en la cornisa cantábrica y en algunos emplazamientos concretos (Ferrol, bahía de Cádiz, Puertollano y Ponferrada).



C) Áreas y ejes industriales en declive

Causas del declive:

- Especialización en sectores maduros, que en muchos casos han sufrido una dura reconversión.
- Dificultades para la reindustrialización (mercado laboral poco cualificado y/o conflictivo.
- Grave deterioro medioambiental, por el predominio de industrias muy contaminantes.
- Crecimiento urbano desorganizado y de baja calidad.



Antiguo Alto horno de Sestao (País Vasco) hoy en desuso, conservado como monumento

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.

Hay que distinguir:

1. Las áreas de industrialización inducida:

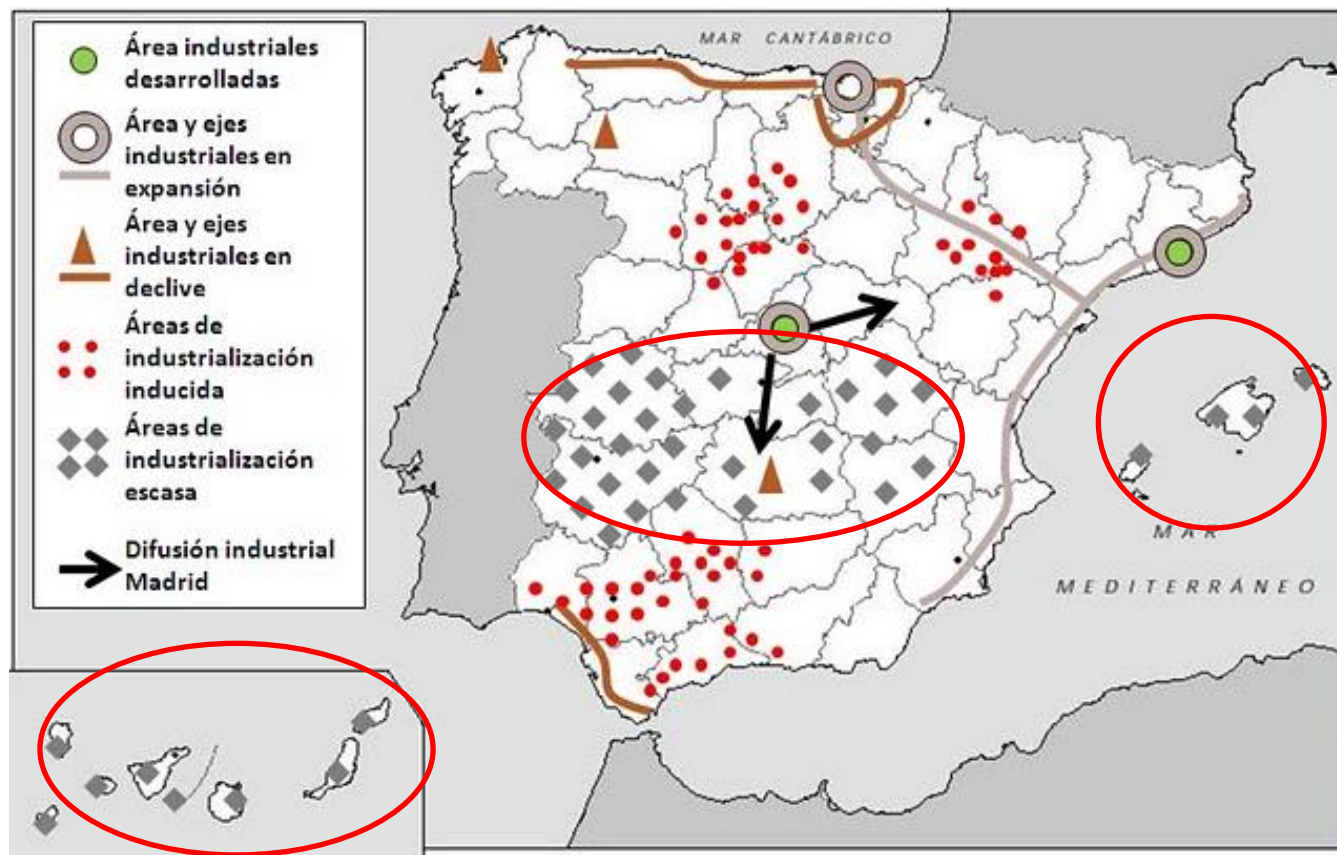
- Se encuentran en Aragón, Castilla y León y Andalucía.
- Aquí se crearon algunos enclaves industriales en la década de 1960.
- Fueron incapaces de difundir la industria hacia áreas próximas.
- Es el caso de Zaragoza, de Valladolid y Burgos, y del triángulo Sevilla-Cádiz-Huelva.



D) Áreas de industrialización inducida y escasa

2. Las **áreas de industrialización escasa**: 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.



TEMA 15. 2

LA INDUSTRIA ESPAÑOLA DESDE EL SIGLO XIX HASTA LA ACTUALIDAD

- 1. LA INDUSTRIA ESPAÑOLA ENTRE 1855 Y 1975**
- 2. LA CRISIS Y LA REESTRUCTURACIÓN INDUSTRIAL: 1975-1985**
- 3. La recuperación de la industria, 1985-2007**

EVOLUCIÓN HISTÓRICA

*1855-1900:

El inicio de la industrialización española fue más tardío que en otros países de Europa occidental.
Causas:

- Escasez de materias primas y fuentes de energía (algodón insuficiente y carbón mediocre).
- La inversión industrial fue insuficiente: el Estado estaba endeudado y los particulares invirtieron en comprar la tierra desamortizada.
- Escasa demanda de productos industriales.
- Atraso tecnológico era considerable
- Proteccionismo, que no incentivó la modernización técnica.



**** Primer tercio del siglo XX**

Se produjo un cierto 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.
- Aumentó la inversión industrial: capitales desde las colonias perdidas en 1898 y beneficios obtenidos 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
- Se incorporaron los avances técnicos de la segunda Revolución Industrial: uso de hidrocarburos y de electricidad.



**Edificio de Telefónica (1926-1929).
Madrid.**

*** 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
- 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.

AUTARQUIA

La mejor patata y la más barata, la de tu huerta. El mejor zapato y el más barato, el de tu vecino zapatero. El mejor mármol y el más barato, el ladrillo de la fábrica de tu aldea. El mejor periódico, el de tu villa. El mejor aire, la mejor agua, la más hermosa vista, son las de tu ciudad. Cuando tu zapatero trabaja, puede montar bien utillada zapatería, tener a los de tu aldea de maestros, oficiales y aprendices, comprar tus cueros, tus tejidos, tus cerdas y amontonar en el Banco de tu ciudad sus dineros. He aquí que tu villa vale por rica en dineros y en ciencia. Suma de aldeas, igual pueblo, nación; pero autarquía es riqueza y ciencia, nunca avaricia

Diario Odiel (Huelva). 10 de abril de 1939

**** El desarrollo industrial (1960-1975)

En 1959 se abandonó definitivamente la autarquía

La importación de materias primas y energía dio comienzo a un fuerte desarrollo industrial.

Causas (I):

- Aumentó la inversión en la industria:

- Las multinacionales se beneficiaron de mano de obra abundante, barata y no conflictiva, y concesiones estatales.

- Se invirtieron en la industria capitales procedentes del turismo, de las remesas enviadas por los emigrantes y de inversores privados.



**** El desarrollo industrial (1960-1975)

Causas (II):

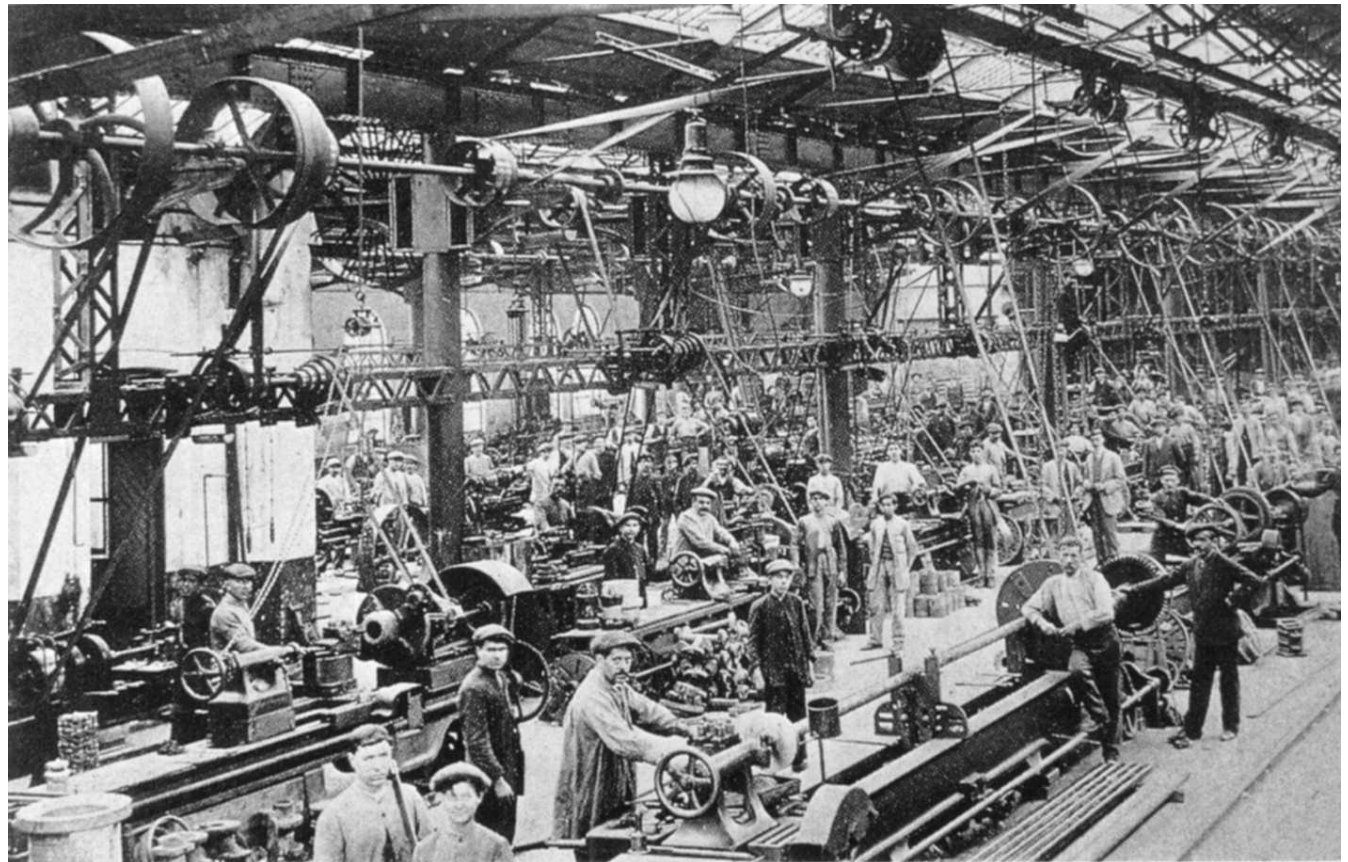
- Creció la demanda de productos industriales, al elevarse el nivel de vida de la población.
- Se incorporaron mejoras técnicas procedentes del exterior.
- El bajo precio de la energía repercutía positivamente en los costes de producción.
- La política estatal impulsó la industria a través de los planes de desarrollo.



LA PRODUCCIÓN INDUSTRIAL, 1855-1975 (I)

En el período 1855-1975 se adoptaron las **innovaciones técnicas** de la primera Revolución Industrial (máquina de vapor/carbón mineral) y de la segunda (motores movidos por petróleo y energía eléctrica).

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.



LA PRODUCCIÓN INDUSTRIAL, 1855-1975 (II)

En el **primer tercio del siglo XX** y en la época franquista, la segunda Revolución Industrial diversificó la producción:

- Los sectores básicos (siderurgia integral, refinerías, petroquímica y producción eléctrica) fueron impulsados por el Estado a través del Instituto Nacional de Industria, creado en 1941.
- Las industrias de bienes de consumo (textil, calzado, alimentación, automóviles, electrodomésticos) crecieron paralelamente al aumento del nivel de vida.
- Las industrias de bienes de equipo (maquinaria, material de transporte) tuvieron escaso desarrollo hasta mediados del siglo XX, debido al atraso tecnológico.

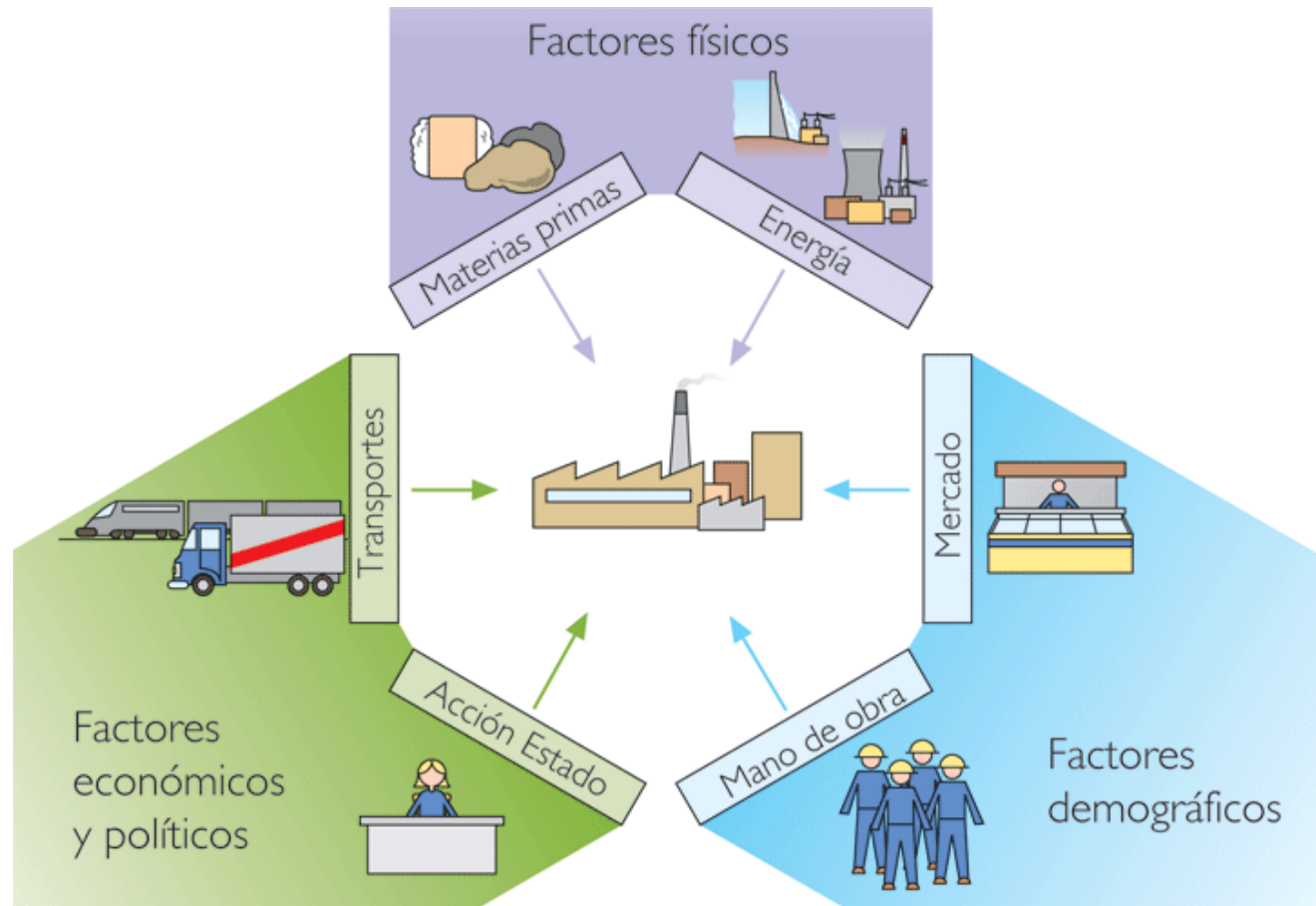


Camión Pegaso, de la empresa ENASA, creada por el INI

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:



LAS ÁREAS INDUSTRIALES, 1855-1975

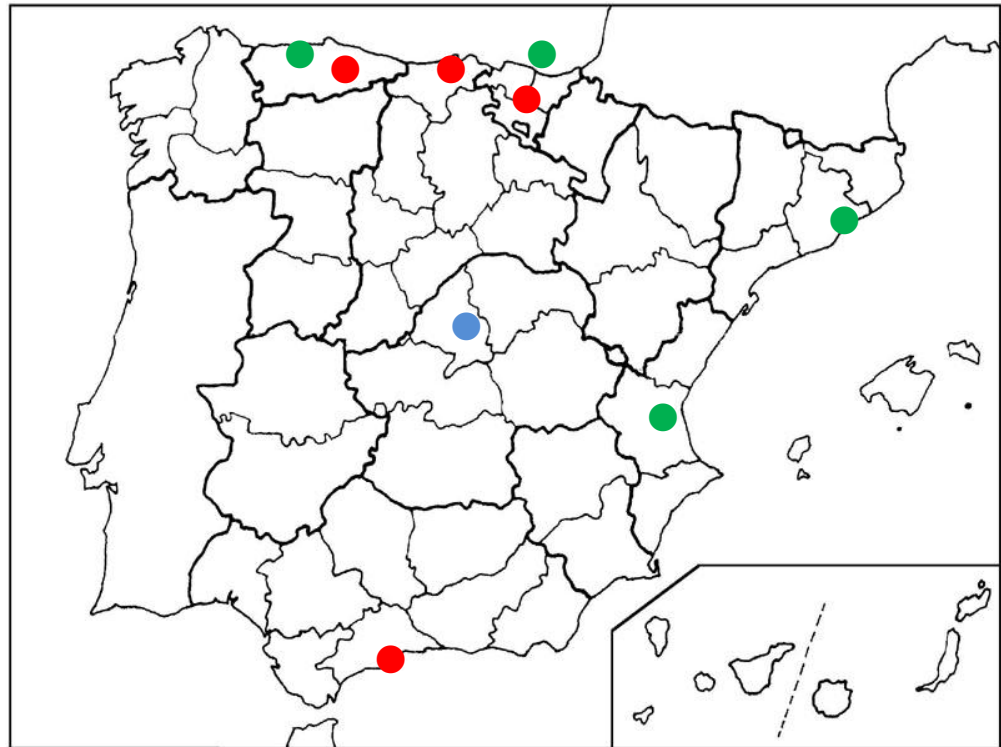
A) Las primeras áreas industriales

Las industrias que necesitaban recursos voluminosos se localizaron junto a los yacimientos minerales. La industria siderúrgica se situó en **Málaga, 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, sobre todo de origen agrario (harina, azúcar).



B) Las áreas industriales entre 1900 y 1975 (I)

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
- Las regiones mediterráneas
- Madrid



B) Las áreas industriales entre 1900 y 1975 (II)

Se inició una cierta difusión de la industria hacia espacios nuevos en la década de 1960:

- Las periferias de las grandes ciudades recibieron industrias que buscaban suelo barato.
- Se crearon ejes industriales nacionales a lo largo de las principales vías de comunicación entre las regiones más industrializadas:
 - ejes del Ebro y del Mediterráneo
 - ejes industriales regionales 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).

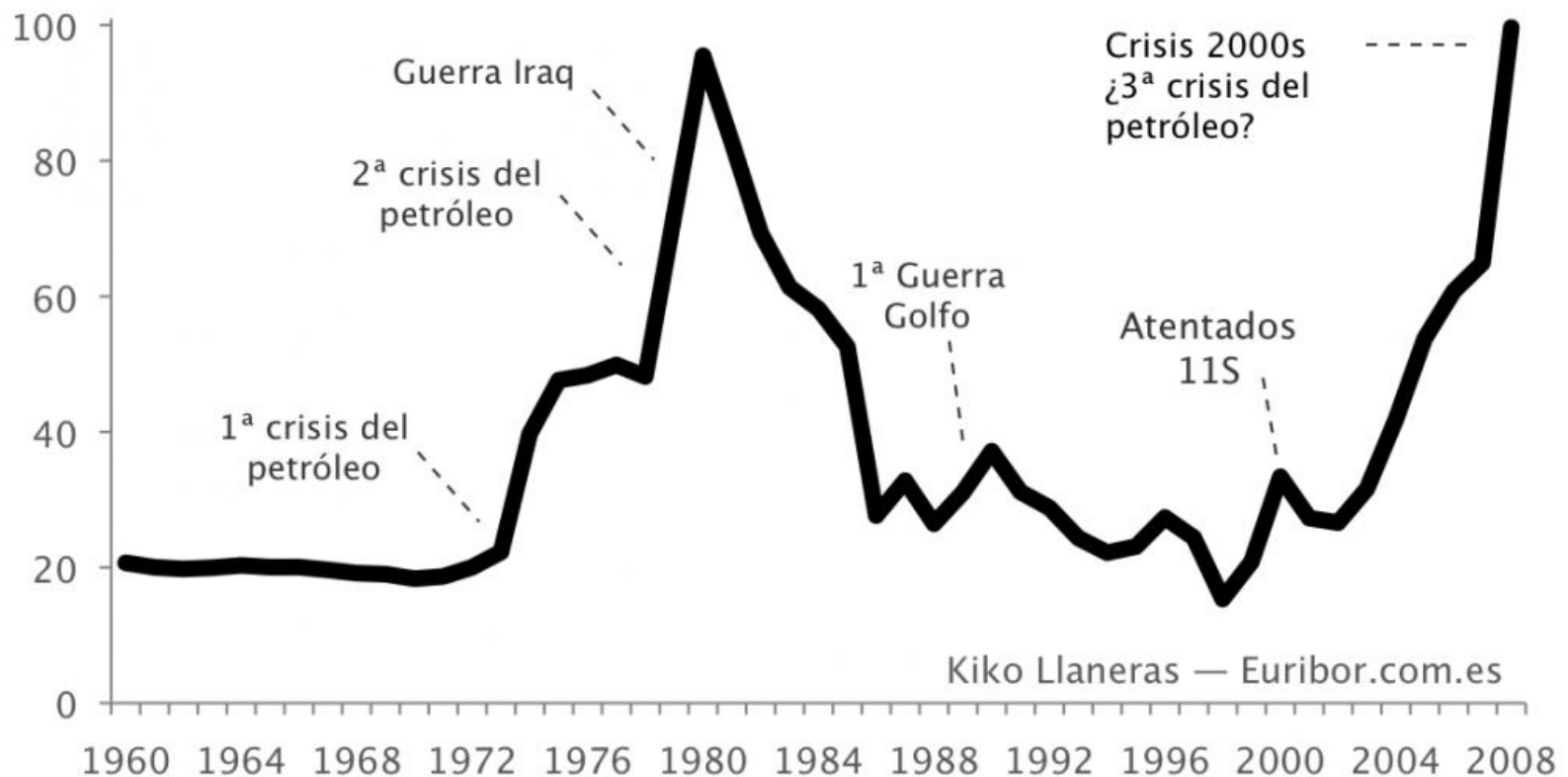


LA CRISIS INDUSTRIAL

- La crisis industrial afectó a todos los países industrializados a partir de 1975
- Fue dura con la industria española, debido a sus notorias debilidades.

Precio del Petróleo — Perspectiva Histórica

Barril Texas (dólares de 2007)



Causas de la crisis mundial de la industria:

- **El encarecimiento de la energía**, debido a la gran subida del precio del petróleo en 1973.
- **La tercera Revolución Industrial** generó innovaciones tecnológicas (microelectrónica, informática y telecomunicaciones) y nuevos sectores industriales (robótica, aeronáutica) que dejaron anticuado al sistema anterior.
- **Las nuevas exigencias de la demanda** en calidad y diseño requerían una innovación permanente 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.



Causas añadidas de la crisis en España:

- **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
- 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.



Consecuencias de la crisis:

- Cerraron muchas empresas
- La producción descendió
- Cayeron los beneficios y aumentaron el endeudamiento empresarial y el paro
- Descendió la aportación industrial al PIB



**Magnífica película
(Fernando León, 2002)
que refleja cómo
influyó la crisis en la
vida de las personas**

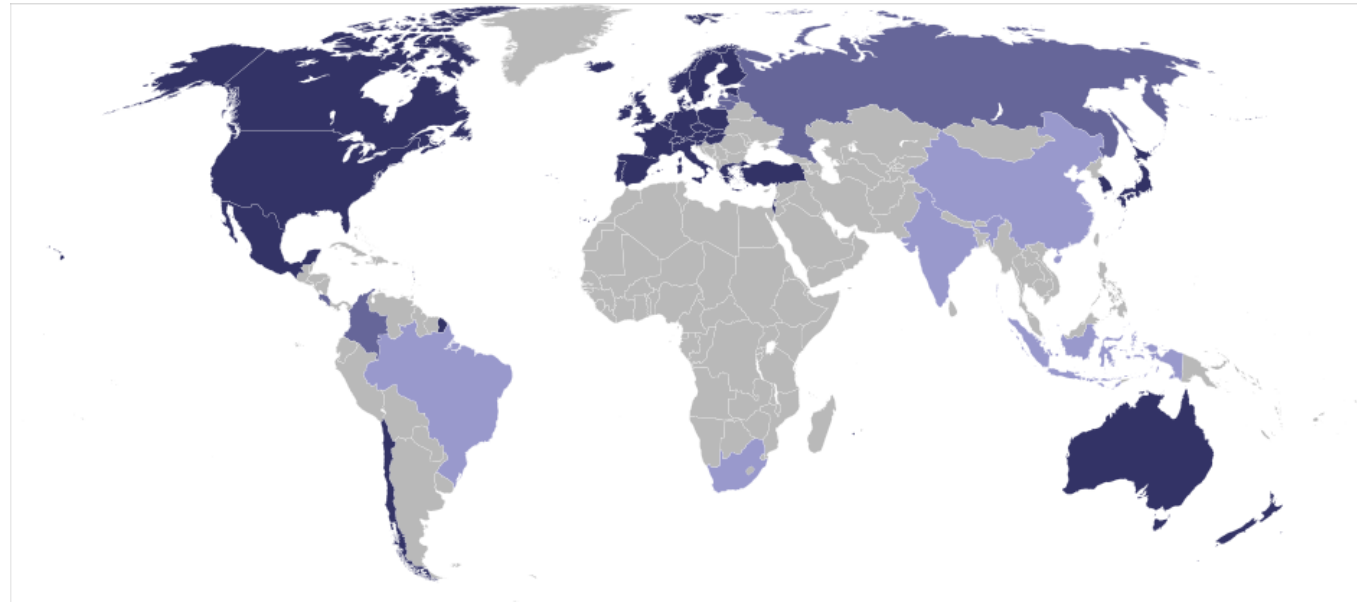
LA REESTRUCTURACIÓN INDUSTRIAL

- Para atajar la crisis industrial, los países de la OCDE (Organización de Cooperación y Desarrollo Económico) adoptaron, desde 1975, políticas de reestructuración industrial.

- En España se retrasaron hasta la siguiente década por las circunstancias políticas.

- La reestructuración industrial tiene dos vertientes complementarias:

- La reconversión industrial
- La reindustrialización



A) La reconversión industrial

El objetivo era actuar sobre los sectores industriales en crisis para lograr su viabilidad.

Las actuaciones consistieron en ajustar la oferta productiva a la demanda:

- Cerrando empresas o reduciendo la capacidad productiva
- Reduciendo plantillas
- Modernizando tecnológicamente las fábricas
- Especializándose en productos con mayor demanda

Los sectores seleccionados para la reconversión fueron sectores industriales maduros: siderometalúrgico, naval, línea blanca de electrodomésticos, equipo eléctrico, textil y calzado, y 5 multinacionales.



Asturiana de Zinc, S.A.
UNA COMPAÑÍA GLENCORE

B) La reindustrialización

El objetivo fue reindustrializar las zonas más afectadas por la reconversión.

La actuación más destacada fue la creación en 1983 de Zonas de Urgente Reindustrialización (ZUR):

- Periodo máximo de vigencia máximo de tres años.
- Podían solicitar su inclusión en una ZUR las empresas que generasen nuevos puestos de trabajo en estas áreas.

Los resultados fueron positivos. Pero generó menos empleo del previsto y las ayudas beneficiaron más a las grandes empresas.



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

Factores de la recuperación industrial



Ingreso en la Comunidad Europea



Tercera R. industrial

A) La incorporación a la Comunidad Europea

La integración española en la Comunidad Europea en 1986 supuso:

- **Nuevos retos:** 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.
- **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 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.

Los cambios en la producción industrial

Los cambios en la estructura industrial

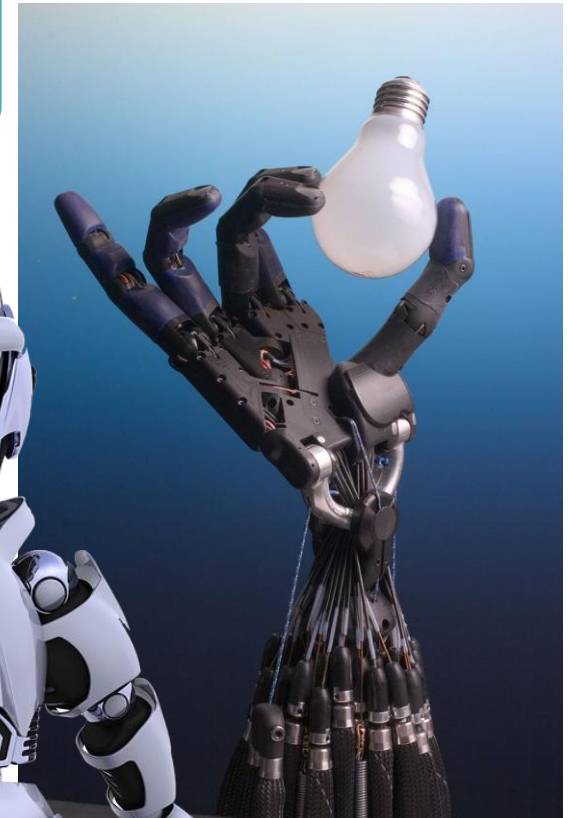
Los cambios en la localización industrial

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 bio-tecnología (ingeniería genética)
- El láser
- Las energías renovables.



Los cambios en la estructura industrial (I)

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. Es posible gracias a las redes y a las nuevas tecnologías.
- **La flexibilización productiva** consiste en fabricar pequeñas series de productos diferentes a precios rentables. Es posible gracias al empleo de maquinaria automatizada y fácilmente reprogramable.



Los cambios en la estructura industrial (II)

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.



Los cambios en la estructura industrial (III)

Cambios en el empleo industrial:

Aumentan la cualificación y terciarización del empleo industrial. Se reduce el empleo en las tareas realizadas por trabajadores manuales o de «mono azul», pues las tareas simples y repetitivas son ejecutadas cada vez más por máquinas. Aumenta el empleo en los servicios realizados 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, 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.



TEMA 16. LOS TRANSPORTES

- 1. El sistema de transporte y su importancia**
- 2. Características y problemas**
- 3. La política de transporte**
- 4. Los modos de transporte**

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)

Las **infraestructuras** son las construcciones fijas (carreteras, autovías, tendidos ferroviarios, puertos, aeropuertos).

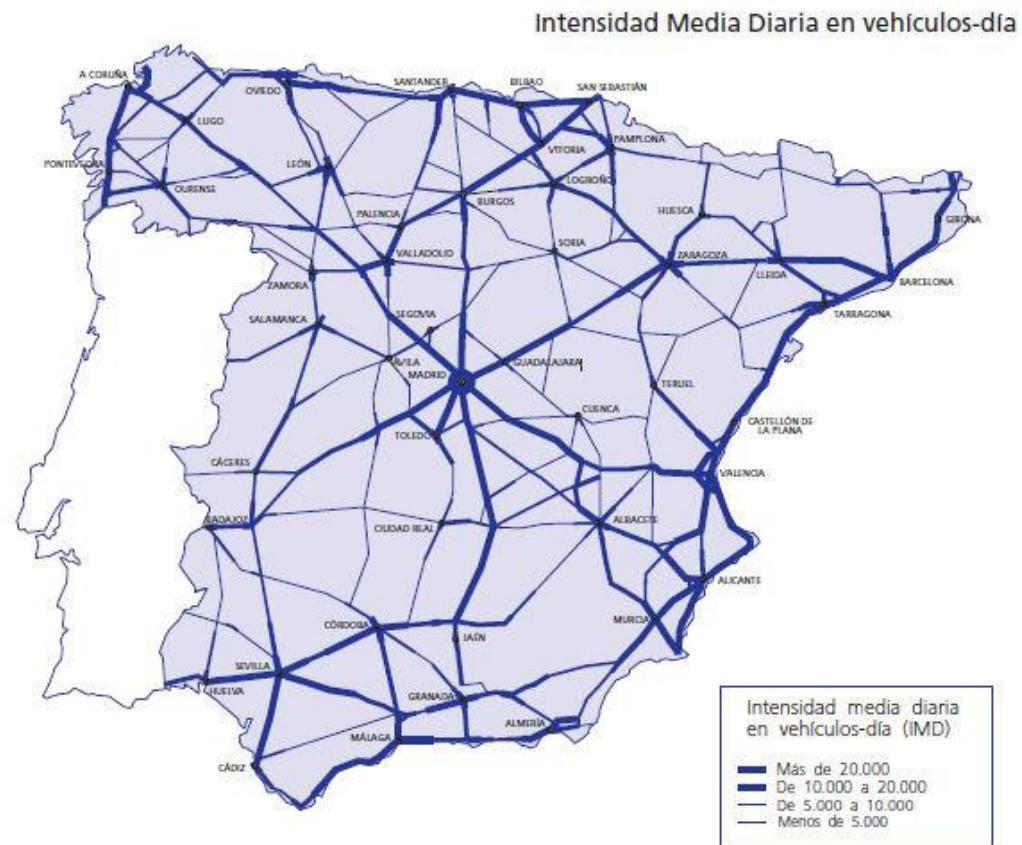
Las **funciones** desempeñadas por los transportes son:

- 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)
- Sociales (posibilitan los movimientos diarios y de ocio de las personas)
- Culturales (difunden la cultura)
- Internacionales (favorecen las relaciones internacionales y el actual proceso de globalización)

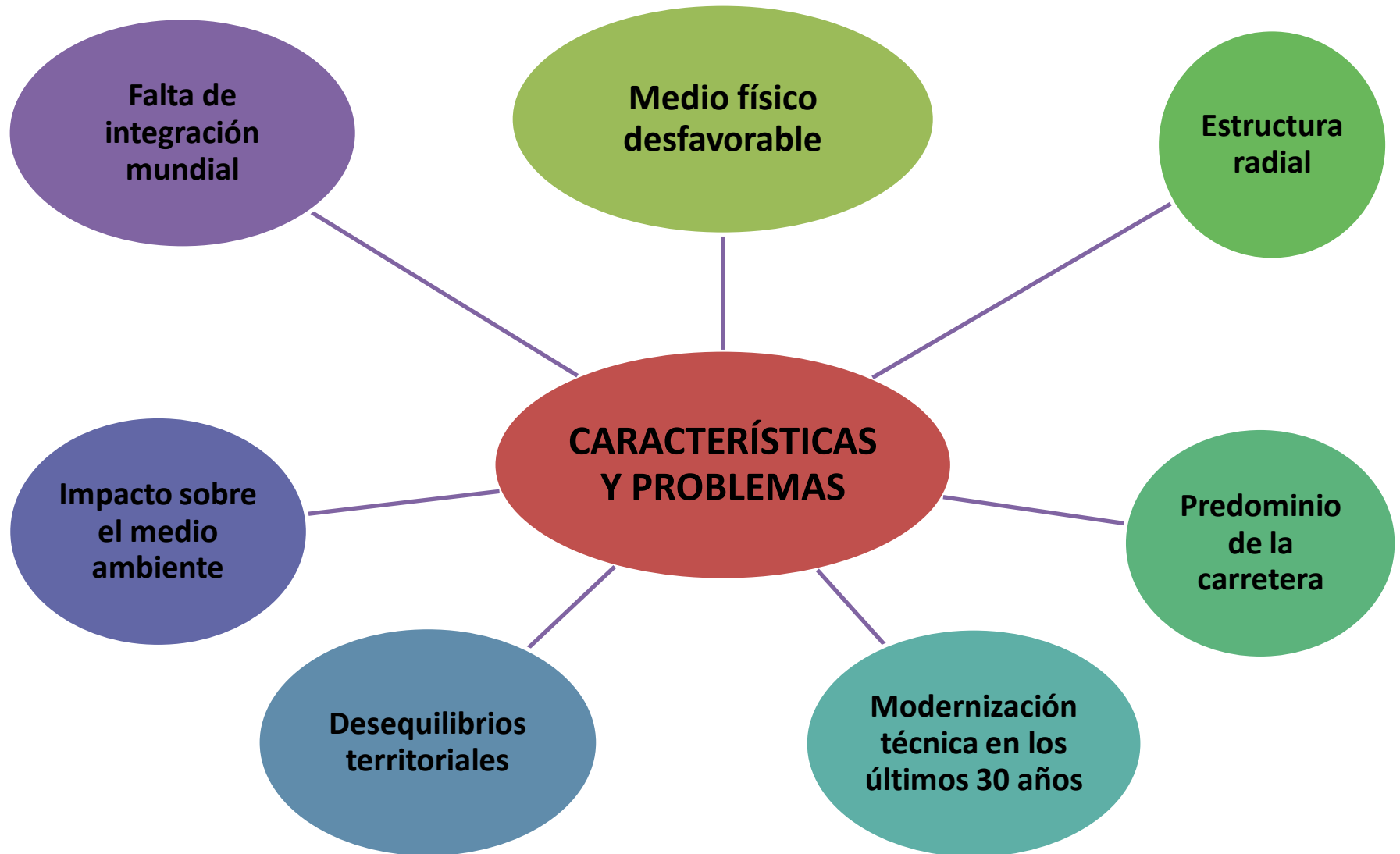


Los transportes influyen en la organización territorial en un doble sentido:

- 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, 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.



El sistema de transporte español ha experimentado considerables mejoras desde mediados de la década de 1980, aunque persisten problemas



- El relieve accidentado y con fuertes pendientes encarece el trazado de ferrocarriles y carreteras
- Las heladas, las fuertes precipitaciones y las nieblas entorpecen el tráfico.
- El trazado de la red y las infraestructuras de transporte deben adaptarse a ciertas características del medio físico: puertos de montaña o marítimos, valles fluviales, etc.



**Viaducto de Montabliz
(Cantabria)**

Las redes de transporte terrestre y aérea son radiales (esto facilita las relaciones centro-periferia, pero dificulta las comunicaciones en la periferia).

- Las redes terrestre y ferroviaria tienen su centro en Madrid y radios hacia las fronteras y puertos principales. Este modelo se inició en el siglo XVIII y se consolidó en el XIX
- En la red de aeropuertos, Madrid 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.



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.



Modernización técnica en los últimos 30 años

Las características técnicas se modernizaron desde mediados de la década de 1980 .

Los medios de transporte han aumentado 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): 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.



Existen importantes desequilibrios territoriales 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.



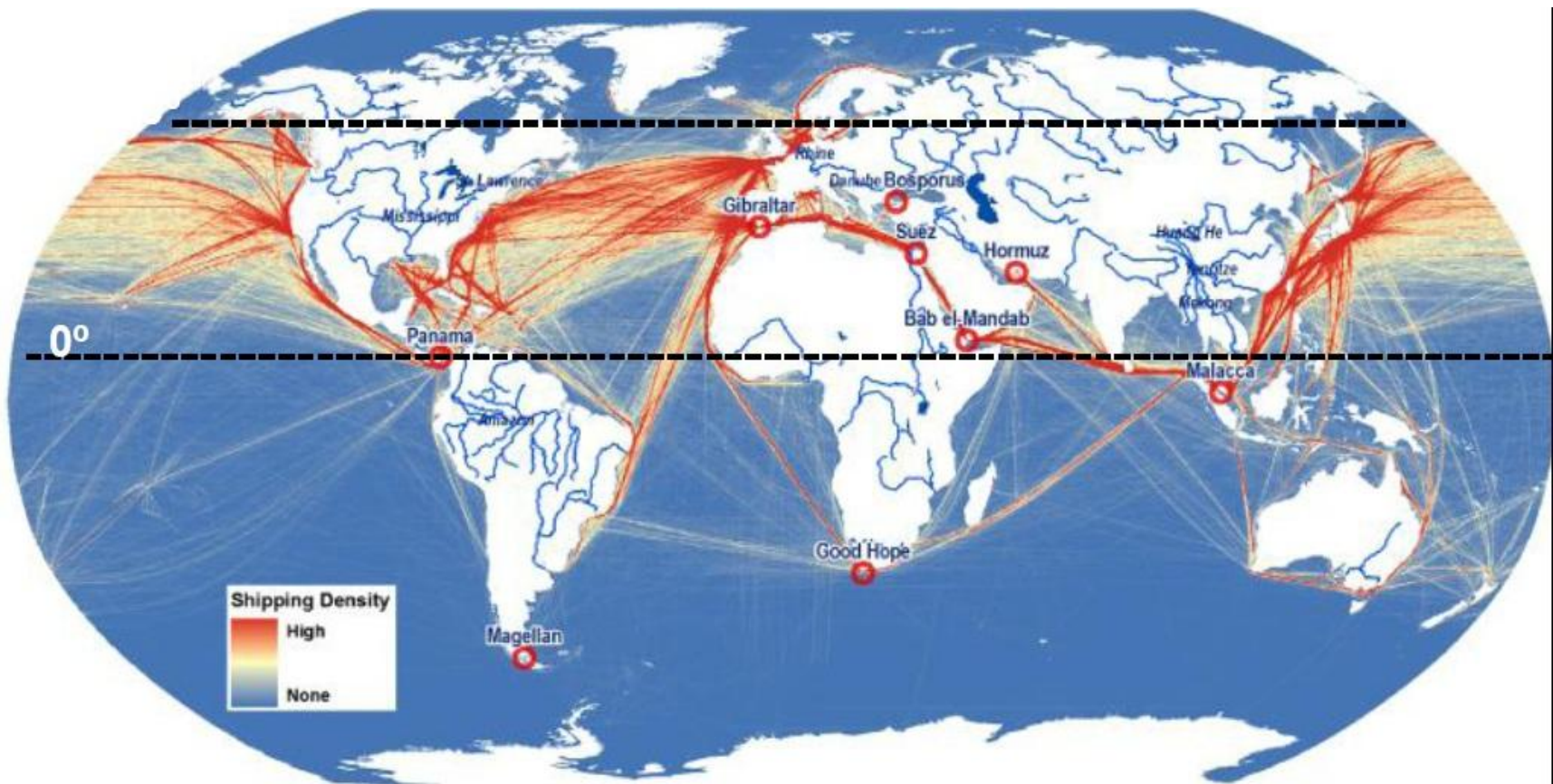
El sistema de transporte ejerce un fuerte impacto sobre el medio ambiente:

- Espacial (ocupación de suelo por las infraestructuras)
- Visual (alteración del paisaje)
- Acústico (ruido en las proximidades de carreteras, ferrocarriles y aeropuertos)
- De contaminación atmosférica
- De fragmentación de los ecosistemas en perjuicio de la biodiversidad
- De colaboración al agotamiento de ciertos recursos, como el petróleo

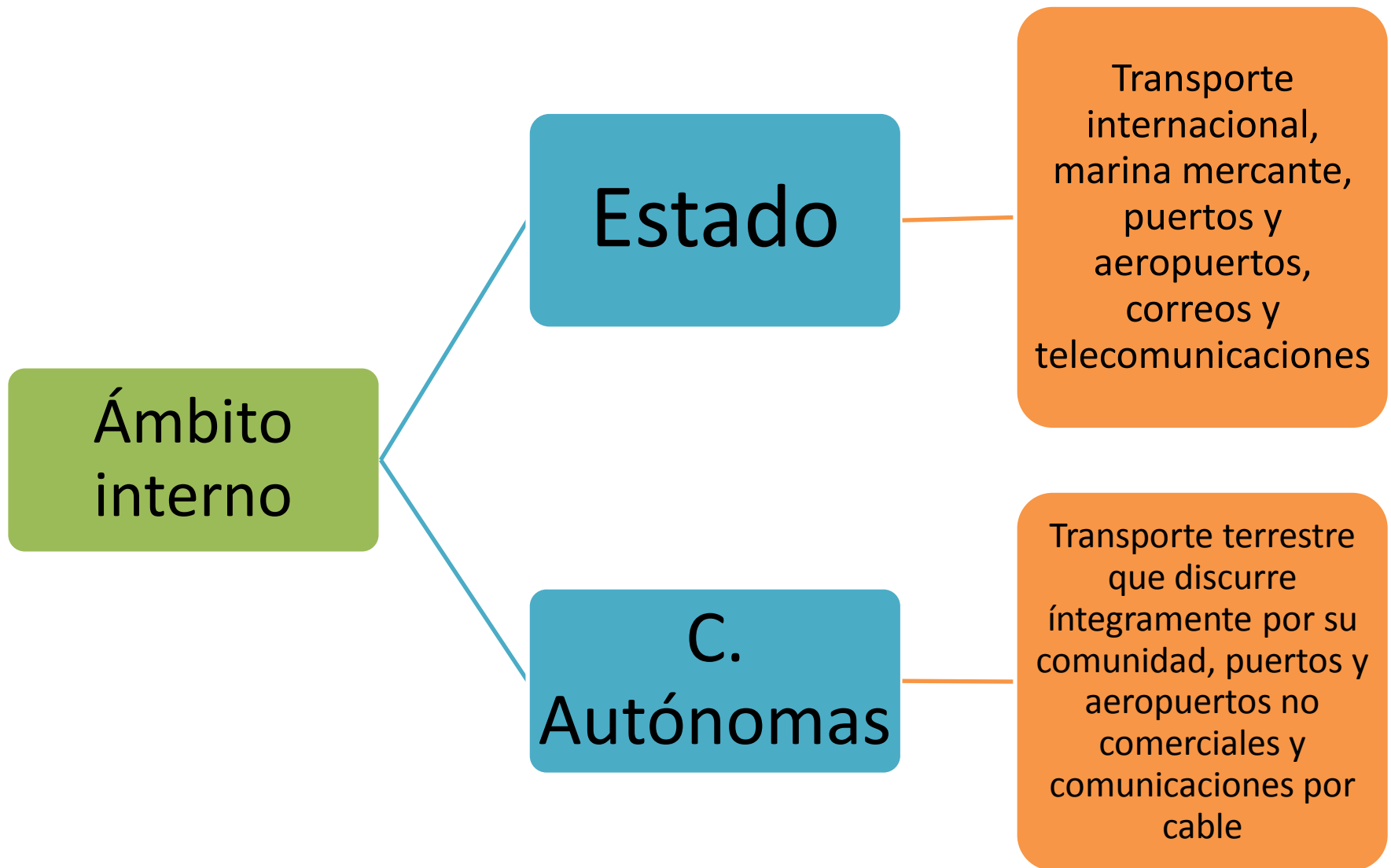


Es necesario mejorar la integración en el sistema de transporte europeo y mundial:

- En el contexto europeo debe paliarse la posición periférica de España.
- En el contexto mundial, debe aprovecharse la excelente posición geográfica española para aumentar su participación en el tráfico internacional.



El marco de la política de transporte (I)



El marco de la política de transporte (II)

b) La política de transporte de la Unión Europea se propone los objetivos siguientes:

- Reequilibrar el peso entre los distintos modos de transporte frente al predominio de la carretera . Con este fin, potencia el ferrocarril, la navegación la intermodalidad.
- Fomentar las redes transeuropeas de transporte , prestando especial atención a las regiones periféricas, entre las que se encuentra España.
- Lograr un sistema de transporte sostenible y respetuoso con el medio ambiente.



El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (I)

La política estatal de transportes se rige por el PEIT, 2005-2020.

Objetivo: lograr un sistema de transporte equilibrado y eficaz...

... que favorezca la cohesión territorial y social...

...la sostenibilidad medioambiental...

...y la competitividad económica.



El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (II)

Medidas:

- Corregir la radialidad de la red peninsular.
- Equilibrar el excesivo peso de la carretera.
- Mejorar la eficiencia, optimizando el uso de las infraestructuras existentes.
- Asegurar una accesibilidad equitativa al transporte a personas y territorios.
- Contribuir a la sostenibilidad medioambiental
- Favorecer la integración con Europa y con el mundo.

■ El PEIT 2005-2020 tiene la siguiente distribución del gasto por actuación:

<i>Transporte</i>		
FERROCARRIL	103.410€	42,84%
CARRETERA	60.635€	25,12%
AEREO	15.700€	6,50%
MARITIMO Y PUERTOS	23.460€	9,72%
INTERMODAL -mercancías y viajeros-	3.620€	1,50%
URBANO y METROPOLITANO	32.527€	13,47%
I+D+i (3)	2.040€	0,85%

4. Los modos de transporte



CARRETERA



FERROCARRIL



MARÍTIMO



FLUVIAL



AÉREO



INTERMODAL

MODOS DE TRANSPORTE

El transporte por carretera

1. Las **competencias sobre la red** se reparten entre:

1. El Estado. La red estatal enlaza los principales núcleos de población del país y comunica con la red internacional.
2. La red autonómica cubre la movilidad intrarregional y enlaza con la red estatal.
3. La red de las diputaciones y de los cabildos insulares asegura las comunicaciones intracomarcales y el acceso a todos los núcleos de población.



El transporte por carretera

- La red de carreteras peninsular presenta un **diseño radial**, con centro en Madrid y ejes hacia los principales puertos y ciudades de la periferia.

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.

En la actualidad, la estructura radial se mantiene, aunque se han añadido algunos ejes transversales como el del Ebro, el Mediterráneo y el andaluz.



El transporte por carretera

3. 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.



El transporte por carretera

4. 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.



El transporte por carretera

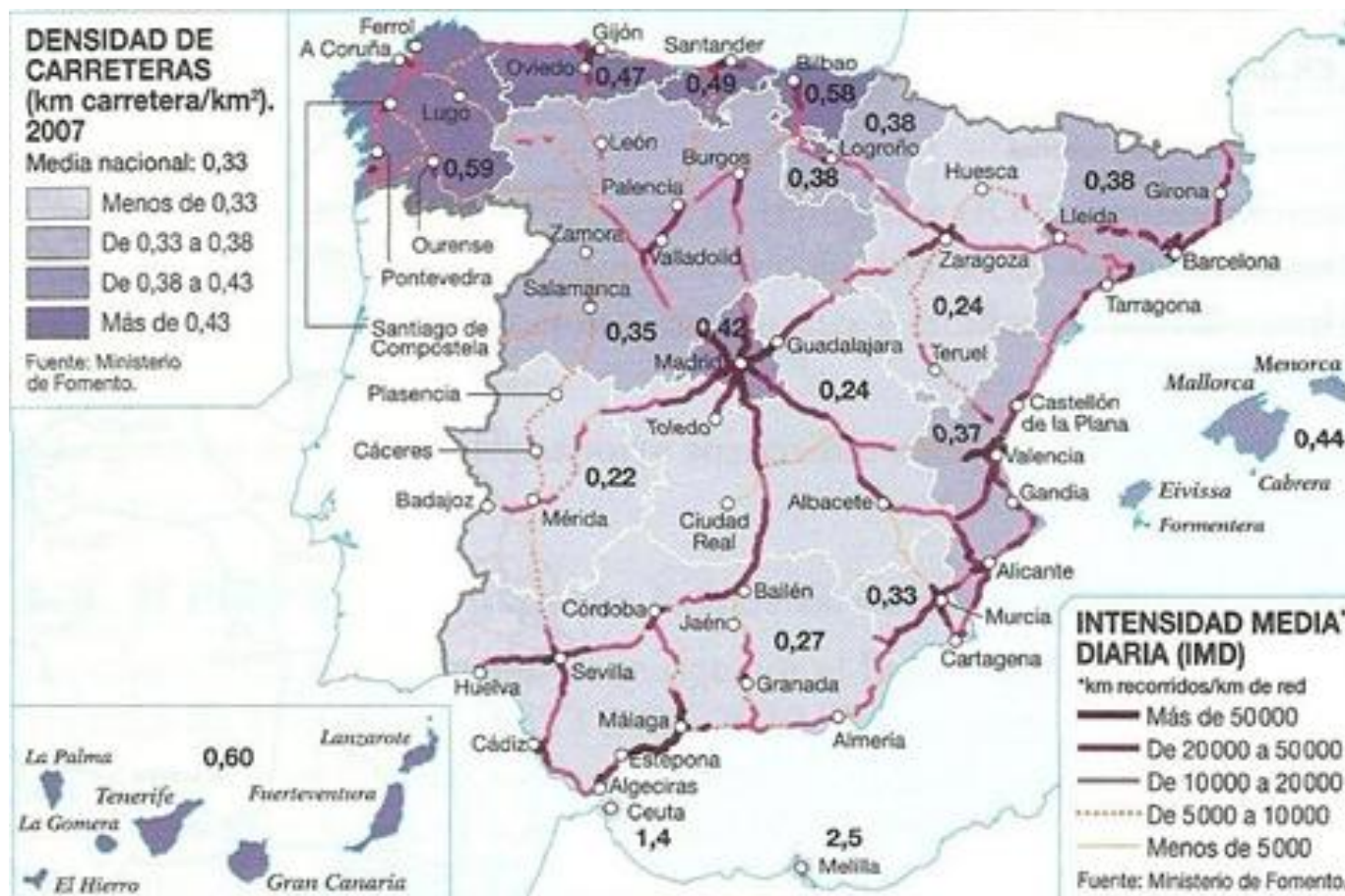
5. La **densidad de la red es mayor** en las comunidades más ricas (Madrid, Cataluña, Valencia), en las áreas con mayor poblamiento disperso y fragmentadas por el relieve (cornisa cantábrica) y en las islas.

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).



El transporte por carretera

6. 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.



El transporte por carretera

7. 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).

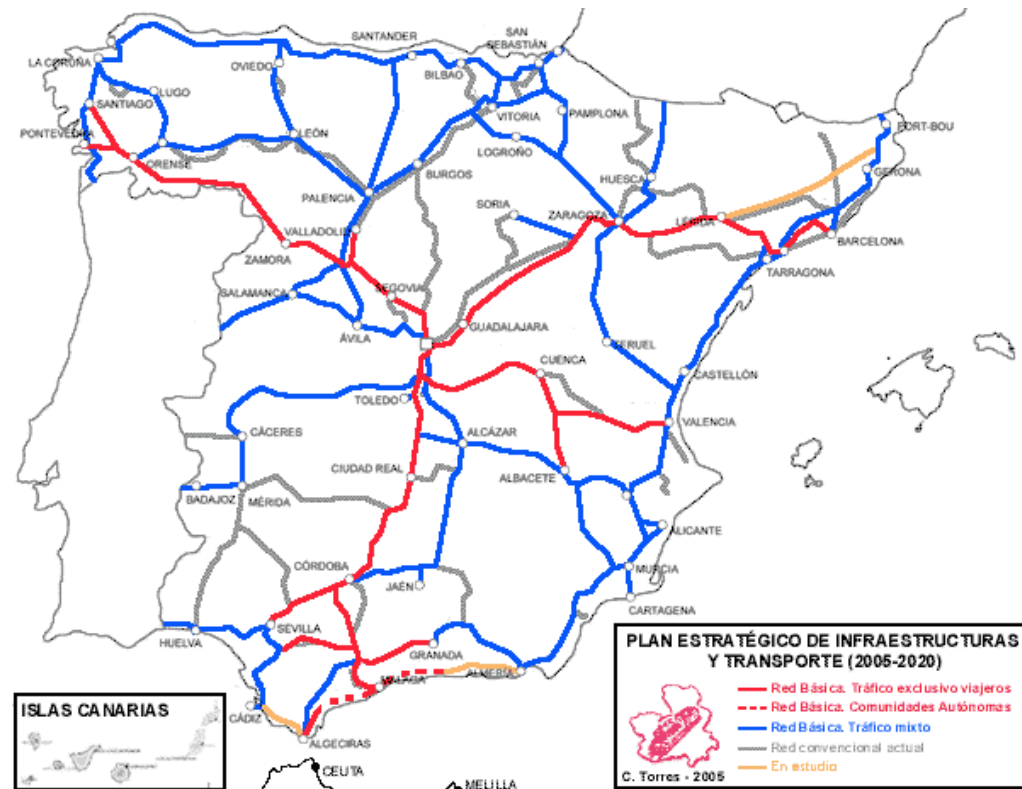


El transporte por carretera

8. 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.



El transporte por carretera

9. 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

1. Las competencias 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 y construye nuevas líneas.
- 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.
- FEVE presta los servicios de viajeros y mercancías en las líneas de vía estrecha.



El transporte ferroviario

2. La red ferroviaria se compone de **tres redes**:

A) La **red convencional**:

- Equipada para circular a velocidades inferiores a 200 km/h.
- En la Península, tiene una estructura radial
- 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.



El transporte ferroviario

2. La red ferroviaria se compone de tres redes:

B) 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).



El transporte ferroviario

2. La red ferroviaria se compone de tres redes:

C) 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.



El transporte ferroviario

3. 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 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 la carga y descarga.

Algunas relaciones entre oferta y demanda en países europeos.

Año 2009	OFERTA	DEMANDA	
	Kilómetros de alta velocidad (>250 km/h)	Km realizados en tren por hab. (año 2009)	Cuota ferroviaria (año 2009)
España	2.200	469 km / hab.	7%
Francia	1.800	1.222 km / hab.	11%
Italia	1.300	803 km / hab.	6%
Alemania	1.030	1.005 km / hab.	9%
Suiza	35	2.122 km / hab.	18%

Kilómetros por viajero. Año 2009

España: 1º país europeo en kilómetros de alta velocidad
 España: 16º país en usuarios del FC por habitante

El transporte ferroviario

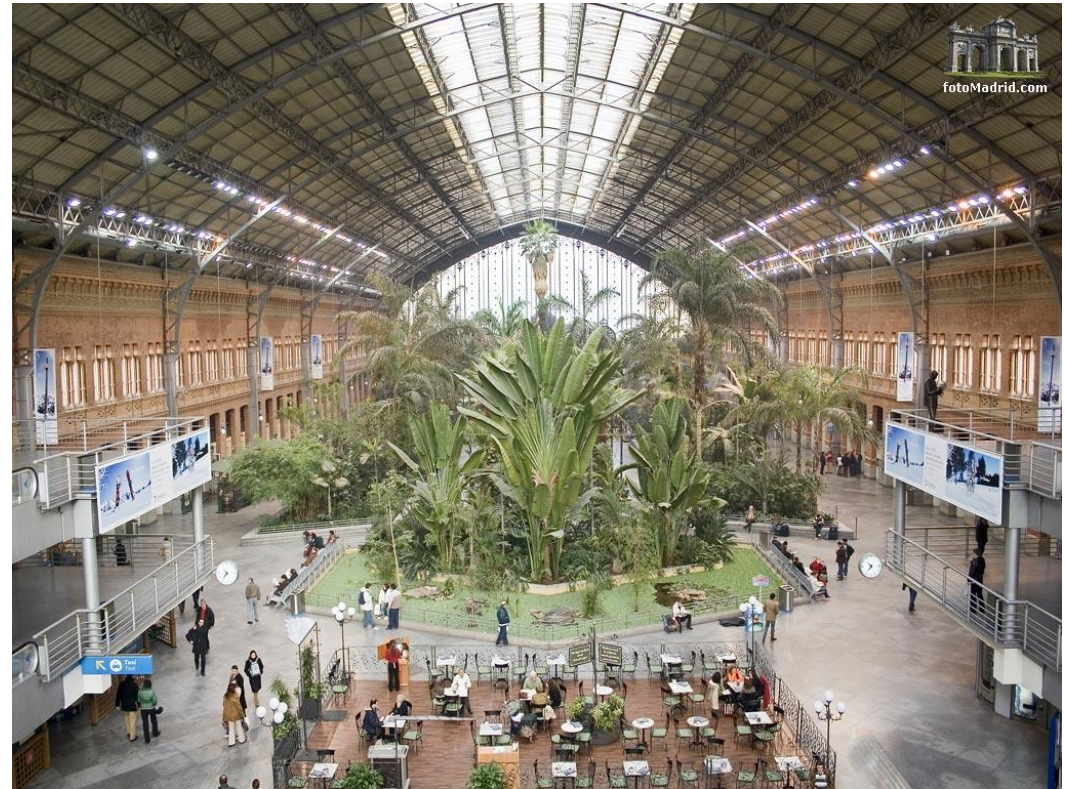
4. Las características técnicas sufren contrastes notables. Parte de las vías y del material rodante se ha modernizado y es más seguro. Pero persisten muchos tramos de vías mediocres: sin electrificar, de dirección única, o con fuertes pendientes y rodeos, que incrementan el tiempo y el coste del transporte.



El transporte ferroviario

4. Existen claros desequilibrios territoriales en equipamientos y accesibilidad:

- 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.



El transporte ferroviario

5. Las **actuaciones medioambientales** respecto al transporte ferroviario son:

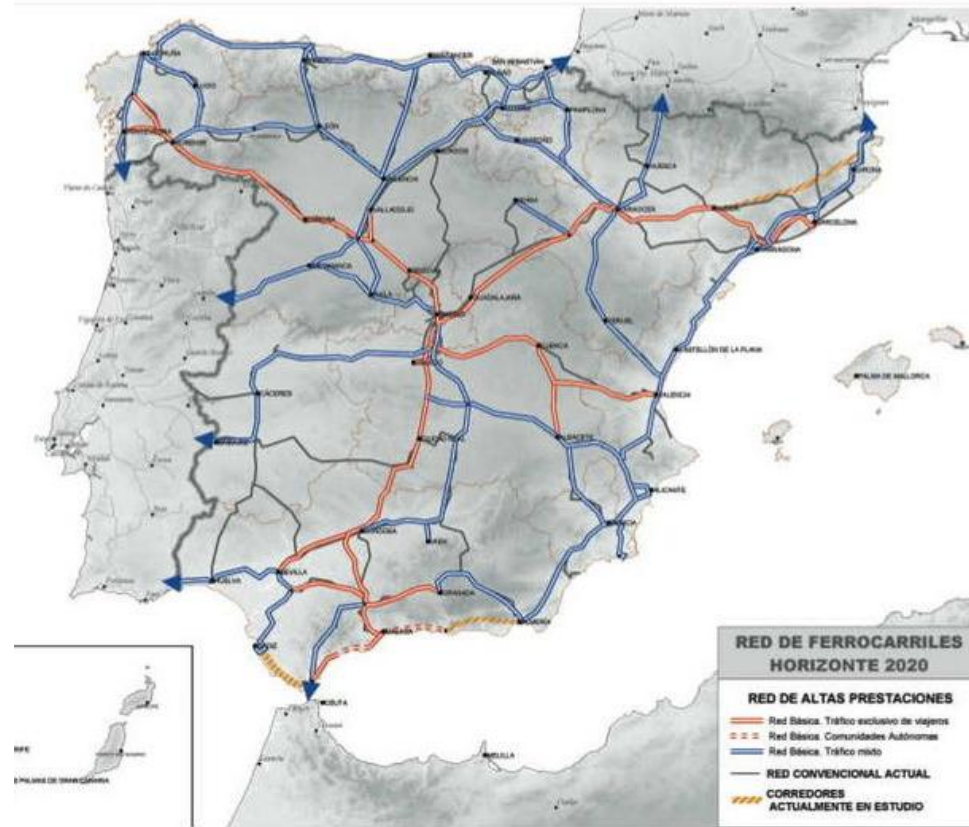
- Conseguir su integración paisajística
- Disminuir el efecto barrera de las vías
- Controlar el ruido.
- Valorizar el patrimonio ferroviario en desuso, dando un nuevo uso a las estaciones o convirtiendo las vías fuera de servicio en rutas ecológicas y turísticas.



El transporte ferroviario

6. 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:

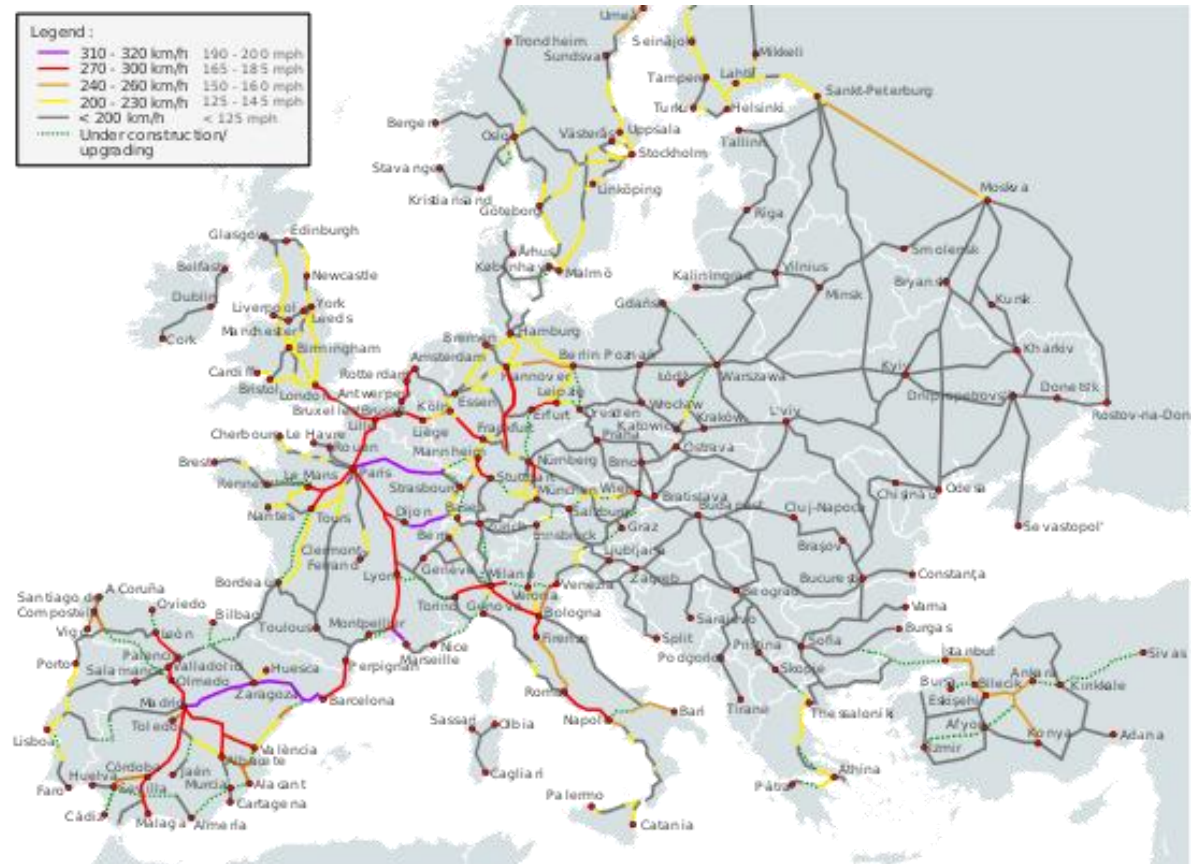
- Dotar a todo el territorio de una elevada accesibilidad ferroviaria, extendiendo la red de altas prestaciones a todas las capitales de provincia.
- Mejorar la seguridad y reducir el tiempo de viaje.
- Incrementar el tráfico de viajeros de cercanías en las áreas metropolitanas e integrar el tráfico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



El transporte ferroviario

7. La integración ferroviaria con la Unión Europea se potenciará con estas actuaciones:

- La integración en las redes transeuropeas de ferrocarril mediante enlaces con Portugal y con Francia.
- La consecución de la circulación ferroviaria ininterrumpida por la red europea
- 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.



El transporte marítimo

1. Las competencias sobre los puertos están repartidas:

- La red estatal incluye los puertos comerciales.
- La red autonómica controla un elevado número de pequeños puertos con actividades pesqueras o deportivas.



El transporte marítimo

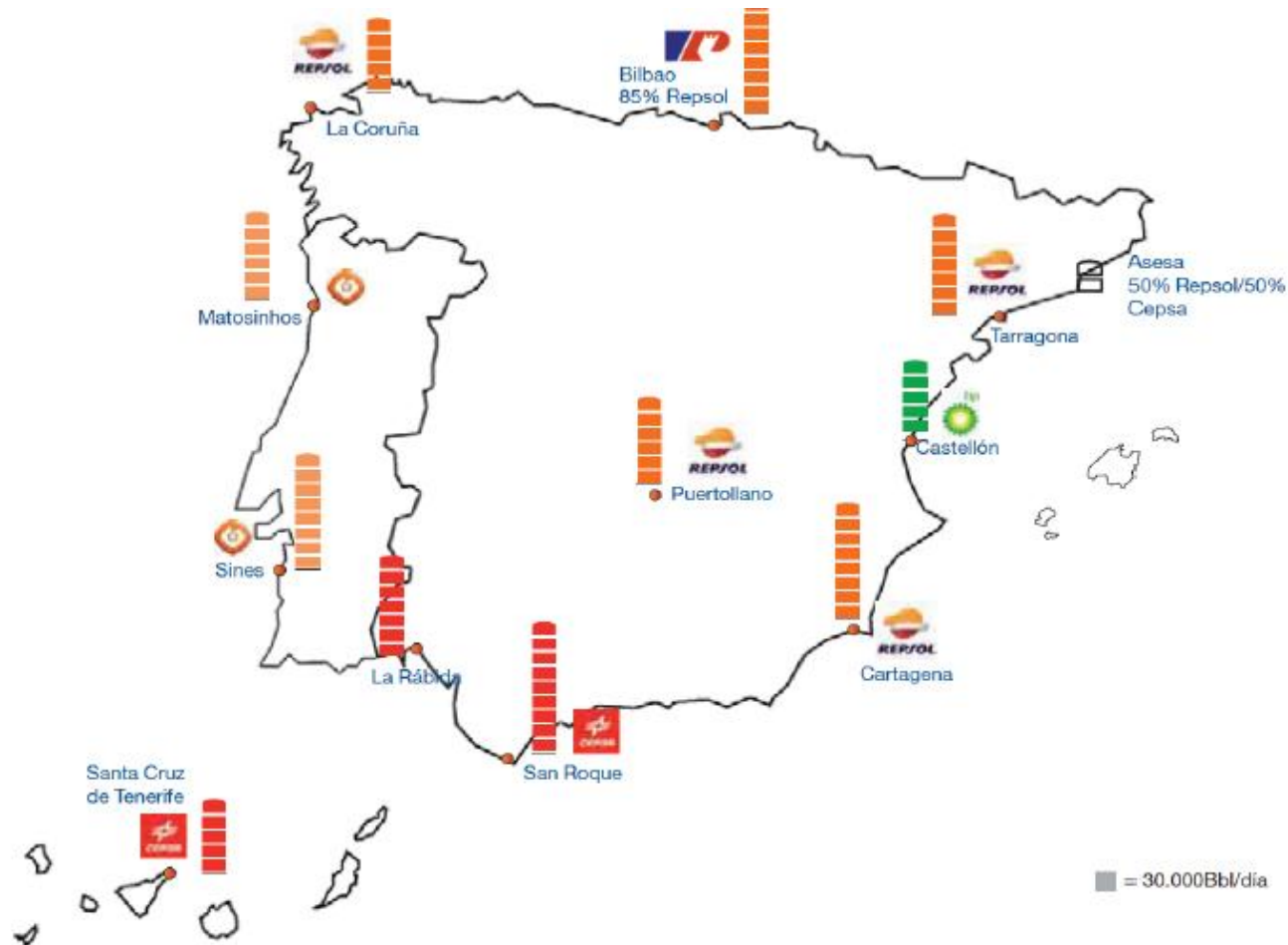
2. El tráfico de viajeros es escaso:

- 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 transporte marítimo

3. 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 transporte marítimo

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

TRAFICO de MERCANCÍAS en los PUERTOS EUROPEOS

		2011 (MTn)	Var. (%)
1	Rotterdam (<i>Holanda</i>)	370,3	-6,40
2	Amberes (<i>Bélgica</i>)	168,5	5,30
3	Hamburgo (<i>Alemania</i>)	114,4	9,40
4	Marsella (<i>Francia</i>)	84,5	2,50
5	Algeciras (<i>España</i>)	68,6	17,40
6	Le Havre (<i>Francia</i>)	63,4	-3,60
7	Amsterdam (<i>Países Bajos</i>)	59,6	-18,10
8	Immingham (<i>UK</i>)	57,2	5,90
9	Bremerhaven (<i>Alemania</i>)	55,9	21,60
10	Valencia (<i>España</i>)	54,2	2,10

El transporte marítimo

5. 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).



El transporte marítimo

6. Las características técnicas de los puertos españoles son dispares en cuanto a infraestructuras y equipamientos: muchos necesitan mejoras.

- El aumento de la superficie para el depósito de mercancías
- La mejora de los accesos por carretera y ferrocarril



El transporte marítimo

7. 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 ...

- Algeciras, por su inmejorable posición en las rutas transoceánicas
- Las Palmas, por su situación en las rutas atlánticas
- Barcelona, Valencia y Bilbao, que han adoptado medidas para atraer nuevas áreas de negocio y ampliar su hinterland.



El transporte marítimo

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



El transporte marítimo

9. La integración con la Unión

Europea por mar se llevará a cabo mediante la participación en las autopistas del mar. Estas son rutas maríti-mas 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. Es-te presenta dificultades, como la barra de entrada, donde proliferan los bancos de arena, y el tramo Bonanza-Sevilla, donde la sedimentación pro-gresiva reduce el calado. Sin embargo, tiene un importante hinterland hacia el interior del valle del Guadalquivir y Extremadura.



El transporte aéreo

1. Ha experimentado un rápido desarrollo, causado por:

- el crecimiento de la renta
- los cambios en la organización espacial de la economía
- el aumento de la demanda turística y profesional
- el desarrollo de los vuelos internacionales, en relación con la creciente integración de España en el mundo
- el abaratamiento de los precios por el surgimiento de compañías de bajo coste.



El transporte aéreo

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



El transporte aéreo

3. 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.
- La estructura de la red es radial y jerárquica: Madrid-Barajas funciona como aeropuerto central, que tiene conexiones directas con casi todos los aeropuertos españoles y con los principales del extranjero.



El transporte aéreo

4. 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.



El transporte aéreo

5. Existen **desequilibrios** territoriales en el tráfico aéreo:

- **Madrid-Barajas** explica su preeminencia por su papel como “hub”, y por las funciones de la ciudad como capital.

- **Barcelona-El Prat** está amentando su papel de «hub» y se beneficia del atractivo de la ciudad.

- **Baleares, Canarias y el litoral mediterráneo** reciben numerosos flujos turísticos internacionales y nacionales.

- **Bilbao** destaca 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.



El transporte aéreo

6. 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.



El transporte intermodal

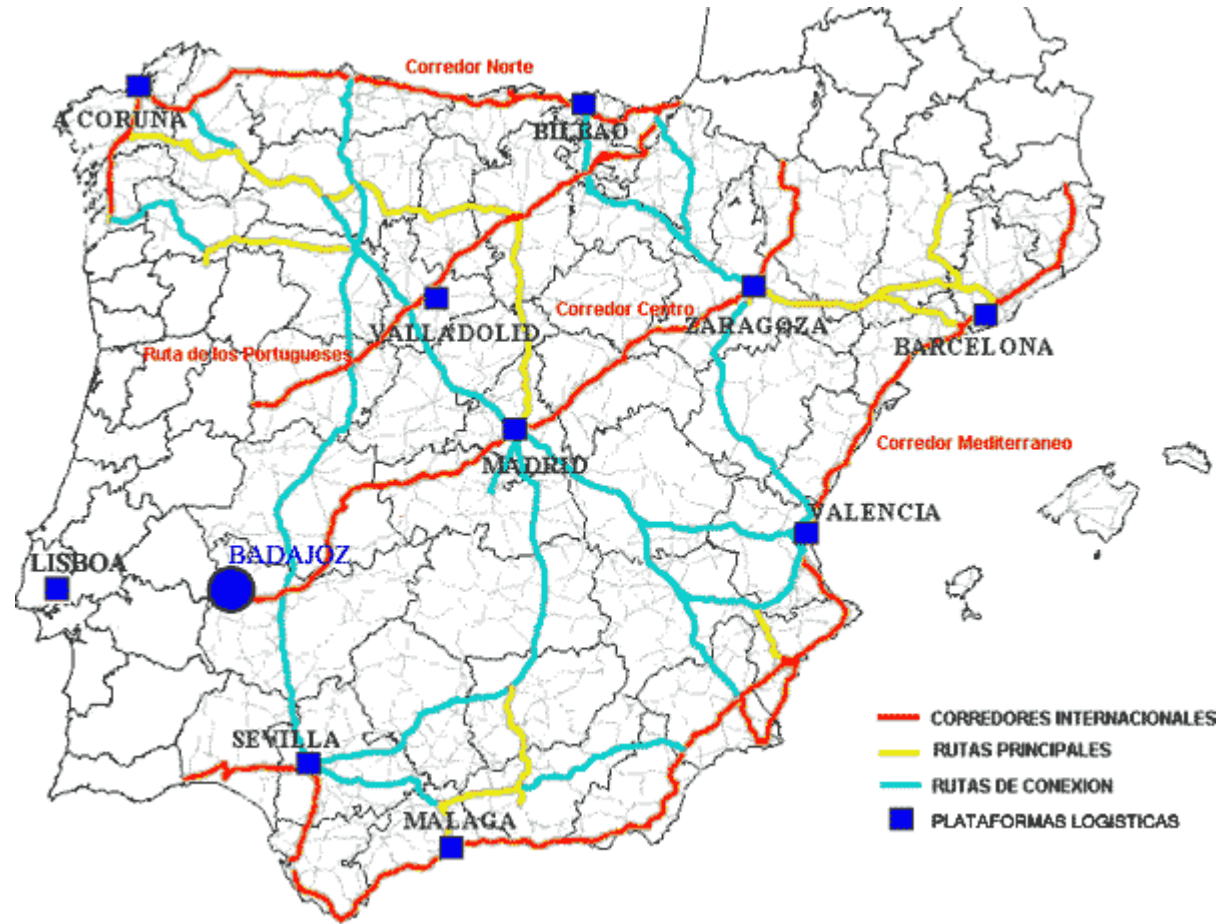
1. Consiste en integrar varios modos en la misma cadena de transporte. Utiliza principalmente el sistema de contenedores



El transporte intermodal

2. Las **plataformas logísticas** son áreas donde se planifica 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.

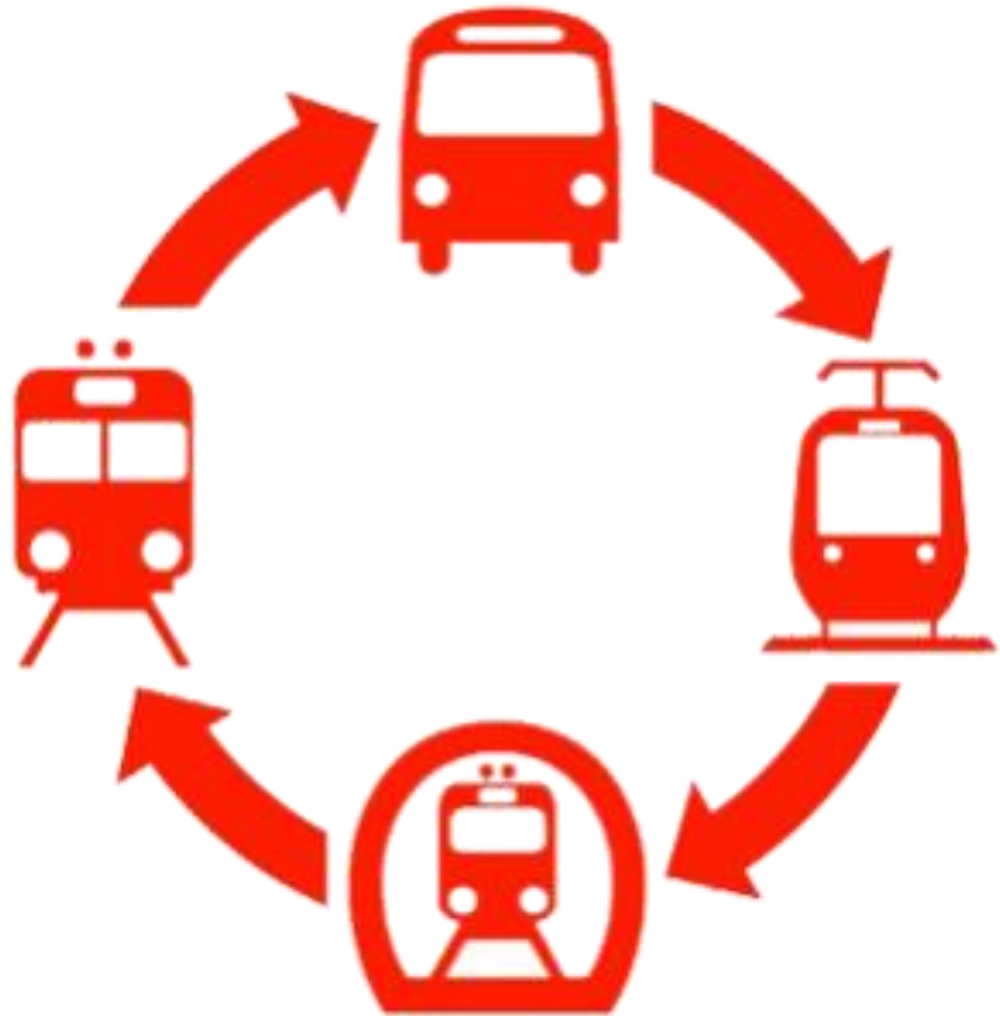
Para ello, las plataformas logísticas cuentan con oficinas dedicadas a la logística y con instalaciones para los transportistas y las mercancías (áreas de descanso, aparcamientos, muelles, almacenes).



El transporte intermodal

3. 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.

Destacan los intercambiadores ferrocarril-autobús interurbano en las ciudades medias.



TEMA 17. EL TURISMO

- 1. Los recursos turísticos de España**
- 2. Evolución del turismo**
- 3. Características del turismo español**
- 4. Los tipos de turismo**
- 5. Las áreas turísticas**
- 6. Las repercusiones espaciales del turismo**
- 7. Los problemas y la política turística**

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 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
- El turismo emisor constituido por nacionales que viajan al ex-tranjero.

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.



Desde la década de 1960, España experimentó un gran desarrollo turístico. En la actualidad es la segunda potencia turística del mundo por número de visitantes recibidos (65 millones en 2014) y por ingresos turísticos. Esto se debe a los numerosos y variados recursos turísticos con que cuenta:

- Recursos naturales: gran variedad de paisajes, excelentes playas, clima benigno...
- Recursos culturales: sitios arqueológicos, monumentos, museos, ciudades históricas, centros religiosos, ferias, congresos, fiestas y gastronomía.



El modelo turístico tradicional (I)

El modelo turístico implantado en la década de 1960 fue el turismo 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 espacialmente 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.



El modelo turístico tradicional (II)

Factores externos que consolidaron este modelo:

- 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 (reducción de la jornada laboral, generalización de las vacaciones pagadas e 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.



El modelo turístico tradicional (III)

Factores internos:

- La proximidad geográfica de España a la clientela europea.
- Los excelentes recursos naturales, especialmente los relacionados con el clima
- Los recursos culturales
- 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.



La crisis del modelo turístico tradicional

Se produjo entre 1973 y 1985.

Causas:

- Externas:

- La crisis del petróleo y el 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).

- Internas:

- Subida de los precios.
- No hubo adaptación a las nuevas demandas: calidad en el servicio, en las infraestructuras y en el medio ambiente.



La reconversión hacia un nuevo modelo turístico (I)

A partir de 1985, se recupera el ritmo ascendente de turistas e ingresos turísticos.

Causas:

- Ingreso de España en la Comunidad Europea en 1986.
- Crecimiento del turismo interno.
- Inicio de la reconversión hacia un nuevo modelo turístico, basado en la calidad y en la sostenibilidad.



La reconversión hacia un nuevo modelo turístico (II)

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

- La calidad de la oferta, que permita compensar la disminución del número de turistas con el incremento del gasto.
- La diversificación de la oferta, que debe explotar la variedad de recursos naturales y culturales para ofrecer otras modalidades turísticas además de sol y playa.
- La promoción del turismo con el fin de crear una imagen de España como destino de calidad turística.
- El equilibrio entre desarrollo turístico y conservación medioambiental.



La oferta turística (II)

Alojamiento

- 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:
- Más de un millón y medio de plazas en establecimientos hoteleros
- Más de diez millones de plazas en establecimientos extrahoteleros (campings, apartamentos...).

Manutención

- La oferta de **manutención** incluye restaurantes, cafeterías y bares.

Recreo

- 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 oferta turística (I)

La oferta turística es el conjunto de servicios puestos a disposición del turista. Entre los más destacados se encuentran:

- 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 demanda turística (I)

La demanda turística es el colectivo que solicita los servicios turísticos.

La **demanda extranjera** está integrada, sobre todo, por británicos, alemanes, franceses, italianos, nórdicos, holandeses, belgas y portugueses. Características:

- Predominantemente estival y se concentra en las zonas de sol y de playa de Cataluña, Baleares, Canarias, Andalucía y Comunidad Valenciana.
- Recurre con más frecuencia 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.



La demanda turística (II)

- 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: prefiere las playas mediterráneas pero acude también a las del norte, 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.



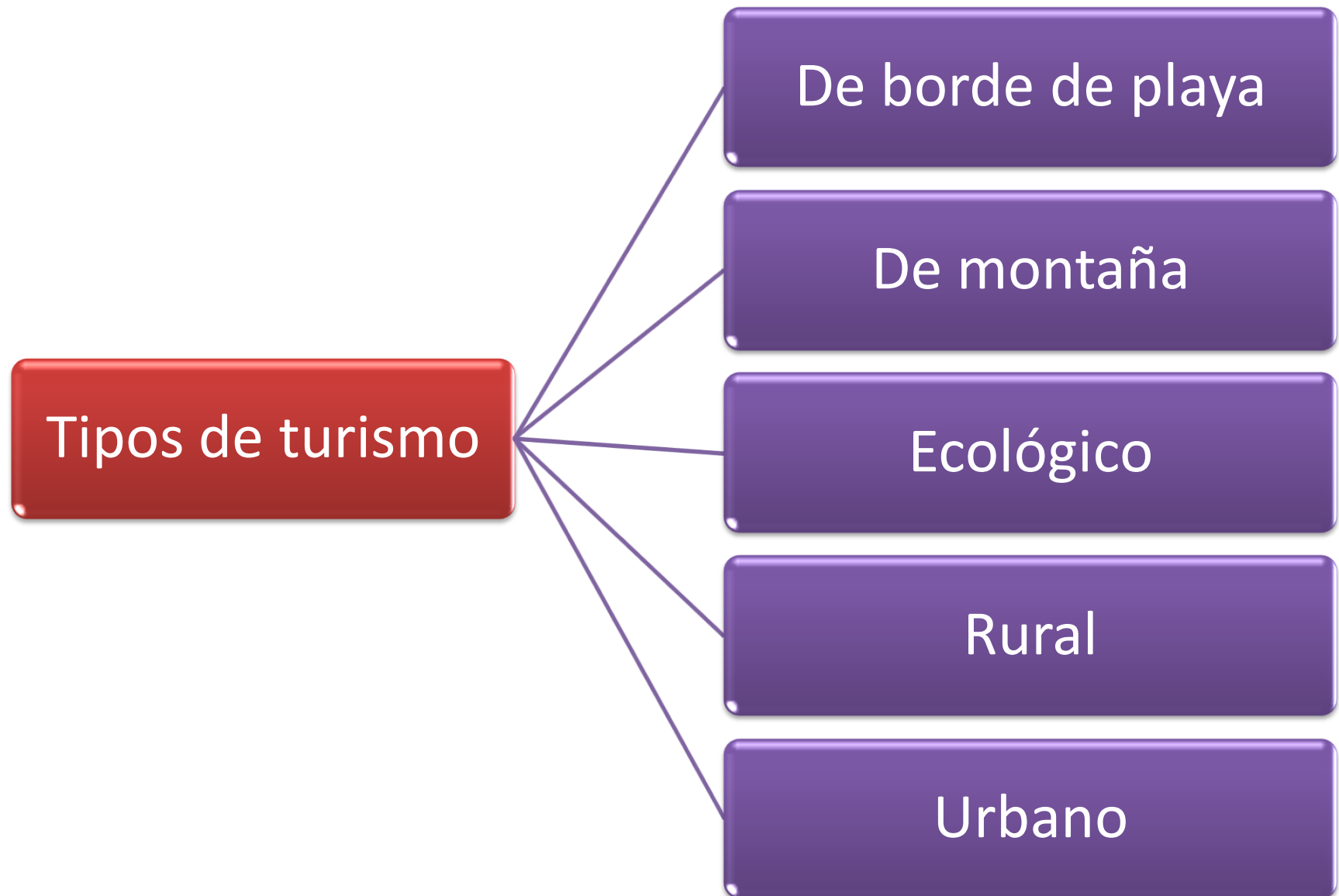
La demanda turística (III)

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.

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
- El del turismo social o de la tercera edad.





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, pesca, descensos fluviales en canoa, etc.

Además, está cobrando un auge creciente el turismo termal o de balneario.



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...



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.

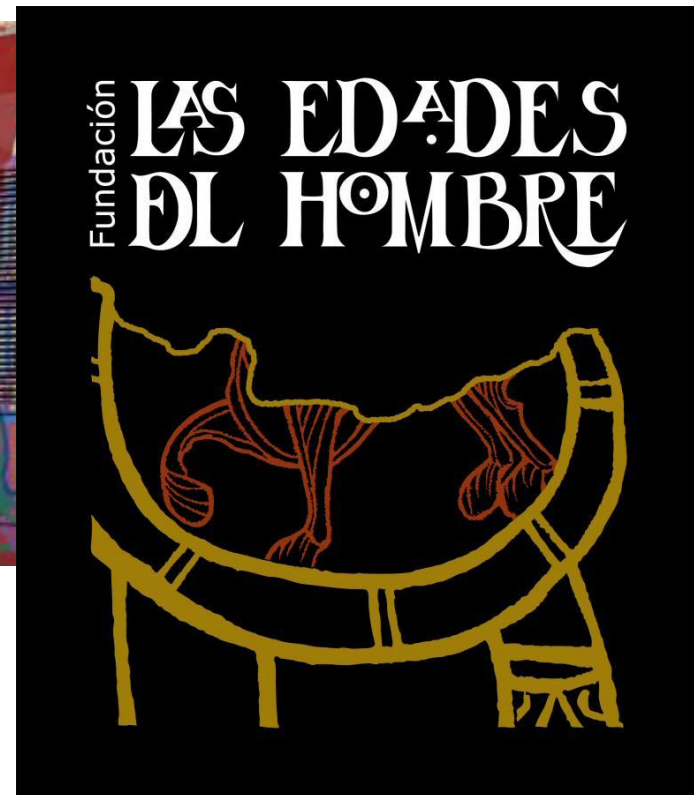


El **turismo rural** incluye el alojamiento y la estancia en el mundo rural. En él, además de disfrutar del descanso, la tranquilidad y la calidad medioambiental, pueden practicarse numerosas actividades: contacto con las labores agrarias tradicionales, visita a agromuseos, compra de productos alimenticios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

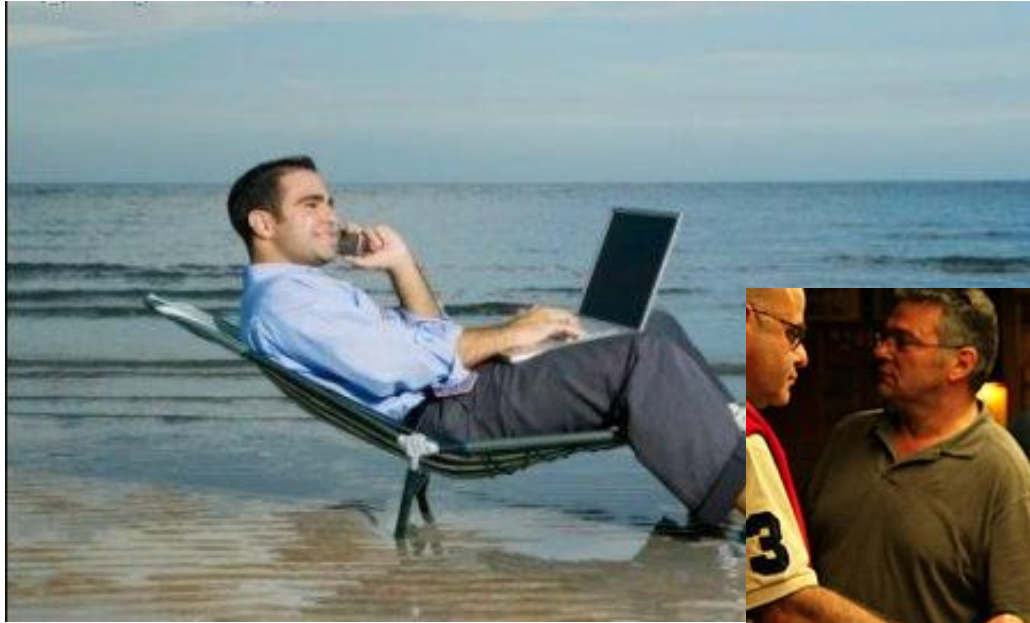


El **turismo urbano** es principalmente un turismo cultural dirigido a las ciudades con patrimonio histórico, artístico y cultural, o declaradas Patrimonio de la Humanidad (Ávila, Salamanca, Segovia, Toledo, Granada, Córdoba).

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.



Espacios turísticos

```
graph TD; A[Espacios turísticos] --> B[ÁREAS TURÍSTICAS]; A --> C[PUNTOS TURÍSTICOS];
```

ÁREAS TURÍSTICAS

Son espacios amplios que cuentan con una elevada densidad de turistas, extranjeros o nacionales.

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.

ESPACIOS TURÍSTICOS
(según su uso)

```
graph LR; A[ESPACIOS TURÍSTICOS (según su uso)] --- B[DE TEMPORADA: estancias muy estacionales (Cataluña, Baleares)]; A --- C[DE ESTANCIAS PROLONGADAS (Canarias, Málaga, Alicante)]; A --- D[DE VISITAS PUNTUALES (Córdoba, Granada, Segovia)];
```

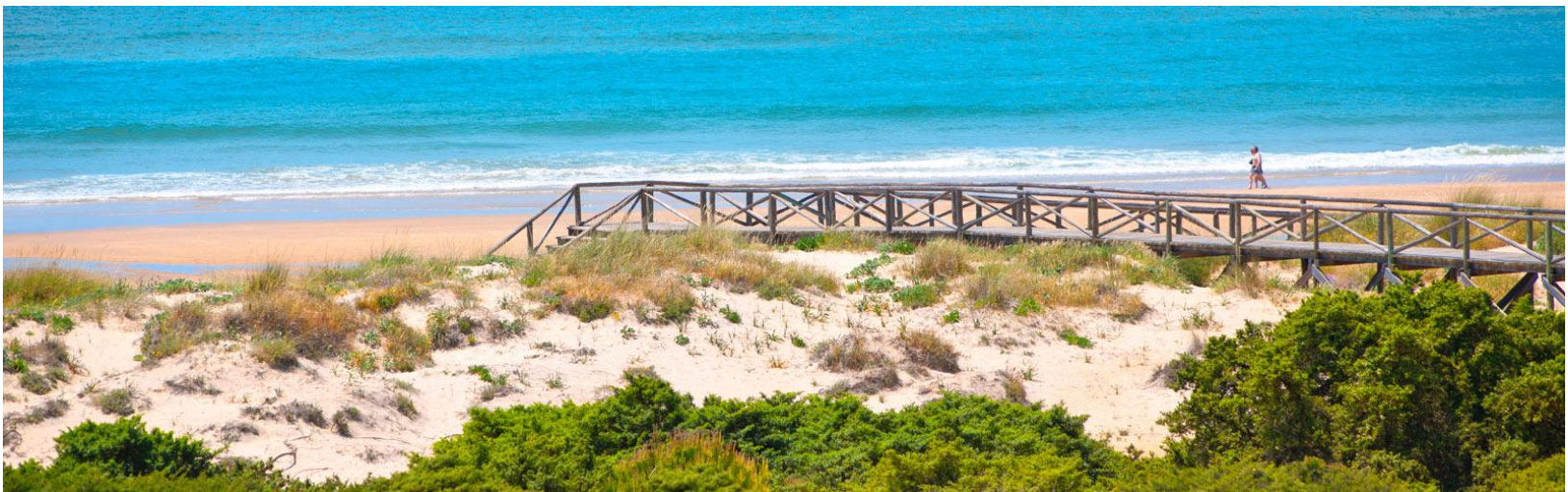
DE TEMPORADA:
estancias muy
estacionales (Cataluña,
Baleares)

**DE ESTANCIAS
PROLONGADAS**
(Canarias, Málaga,
Alicante)

DE VISITAS PUNTUALES
(Córdoba, Granada,
Segovia)

Las áreas turísticas de alta densidad. Áreas turísticas de sol y playa

- Baleares, Canarias y la costa mediterránea peninsular. Todas tienen en común el buen clima y las playas. Pero presentan diferencias notables:
 - La accesibilidad ha favorecido el temprano desarrollo turístico de las zonas más accesibles a la clientela europea, como Cataluña. En cambio, ha retrasado la ocupación de 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 turísticos se integran en los núcleos de población preexistentes, (Benidorm, Torremolinos), y las zonas turísticas nuevas (Novo Sancti Petri, en Chiclana de la Frontera).



Las áreas turísticas de alta densidad. Madrid

Apenas presenta estacionalidad turística.

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

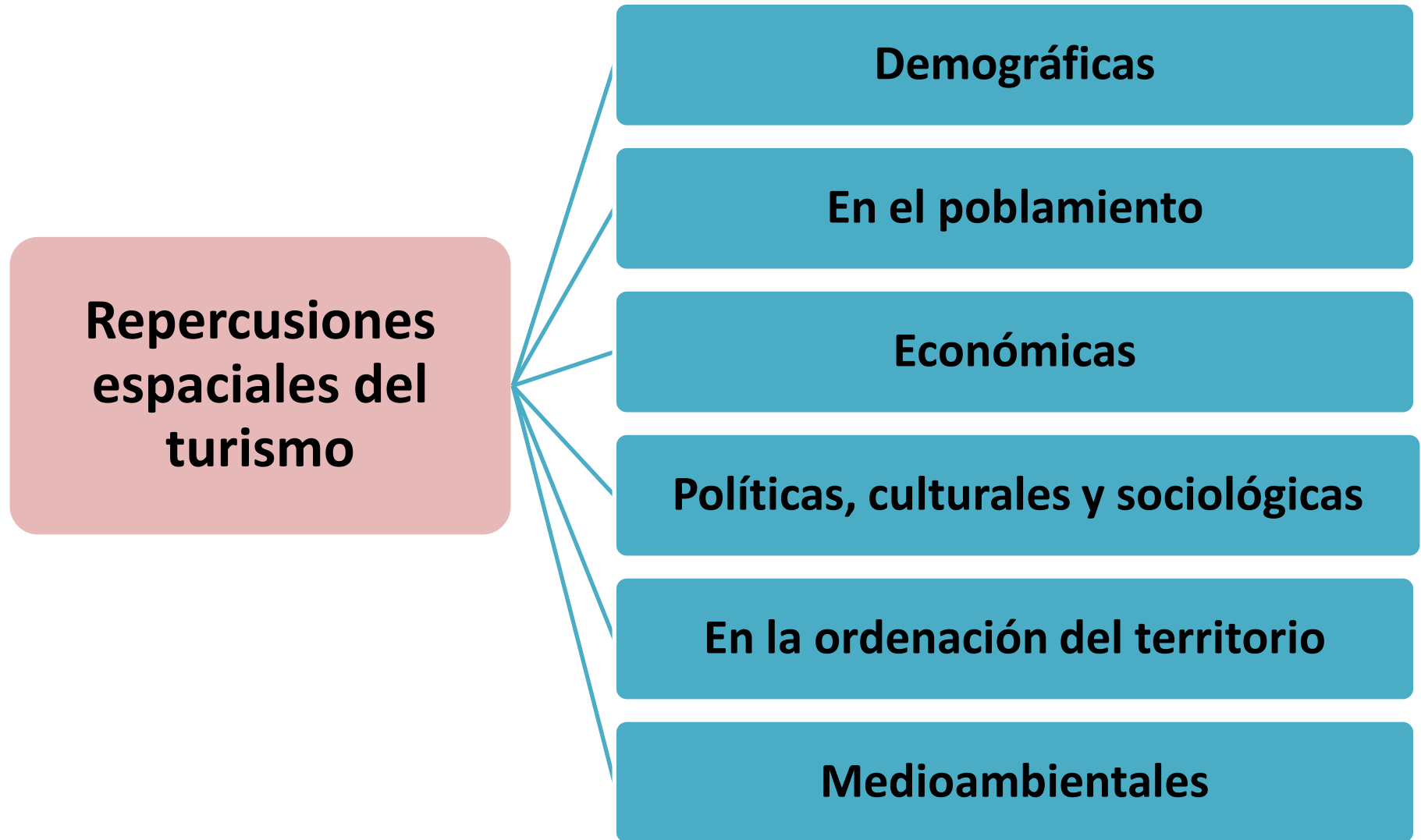
- Están relacionadas con la difusión del turismo de sol y playa hacia espacios litorales o prelitorales próximos
- Ciertos tramos del litoral y prelitoral mediterráneo y suratlántico se han incorporado al turismo de sol y playa como resultado de la reestructuración de los espacios litorales tradicionales 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

- 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.





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 estimulado la revitalización de la artesanía y de las tradiciones.

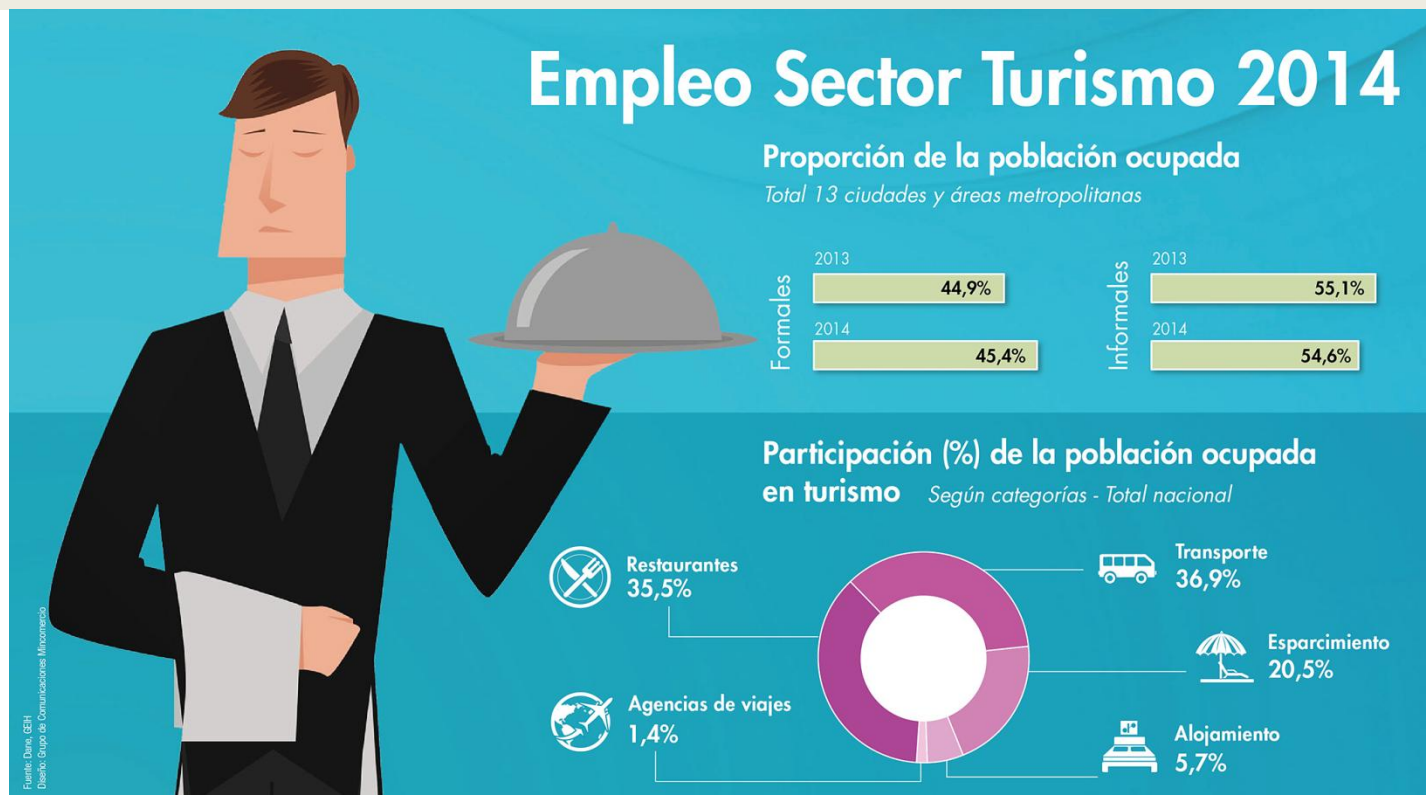


En el litoral, el turismo extiende el poblamiento urbano y favorece la formación de conurbaciones. Además, suele provocar alta densidad de construcción y especulación del suelo.

En algunos espacios rurales, de montaña y urbanos el turismo ha colaborado a la rehabilitación del patrimonio edificado.



- El turismo genera más del 12% del empleo (12,7% en 2007). 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 para dar buena accesibilidad a los núcleos turísticos:
 - Ha sido determinante en la creación de la autopista del Mediterráneo, que une las áreas receptoras con las emisoras europeas.
 - Ha contribuido a ampliar y modernizar algunos aeropuertos y a potenciar los vuelos chárter, que abaratan los costes y se adaptan a la demanda.
 - Ha incrementado la capacidad portuaria para embarcaciones recreativas y deportivas, por su atractivo para el turismo de más nivel.



El turismo fomenta el acercamiento entre los pueblos y el contacto entre culturas.

El turismo incide sobre la sociedad local:

- Positivamente cuando estimula el cambio y la modernización social
- 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.



a) En Las áreas litorales más turísticas, el turismo ordena los espacios próximos en función de sus necesidades:

- Los convierte en superficies recreativas o en zonas de abastecimientos básicos (agua, alimentos). Consecuencias:
 - Alteraciones en el medio y en el paisaje: pantanos para el abastecimiento de agua, canteras para materiales de construcción.
 - 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.



Proviene 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.

Consecuencias:

- 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
- La acumulación de un gran volumen de residuos.



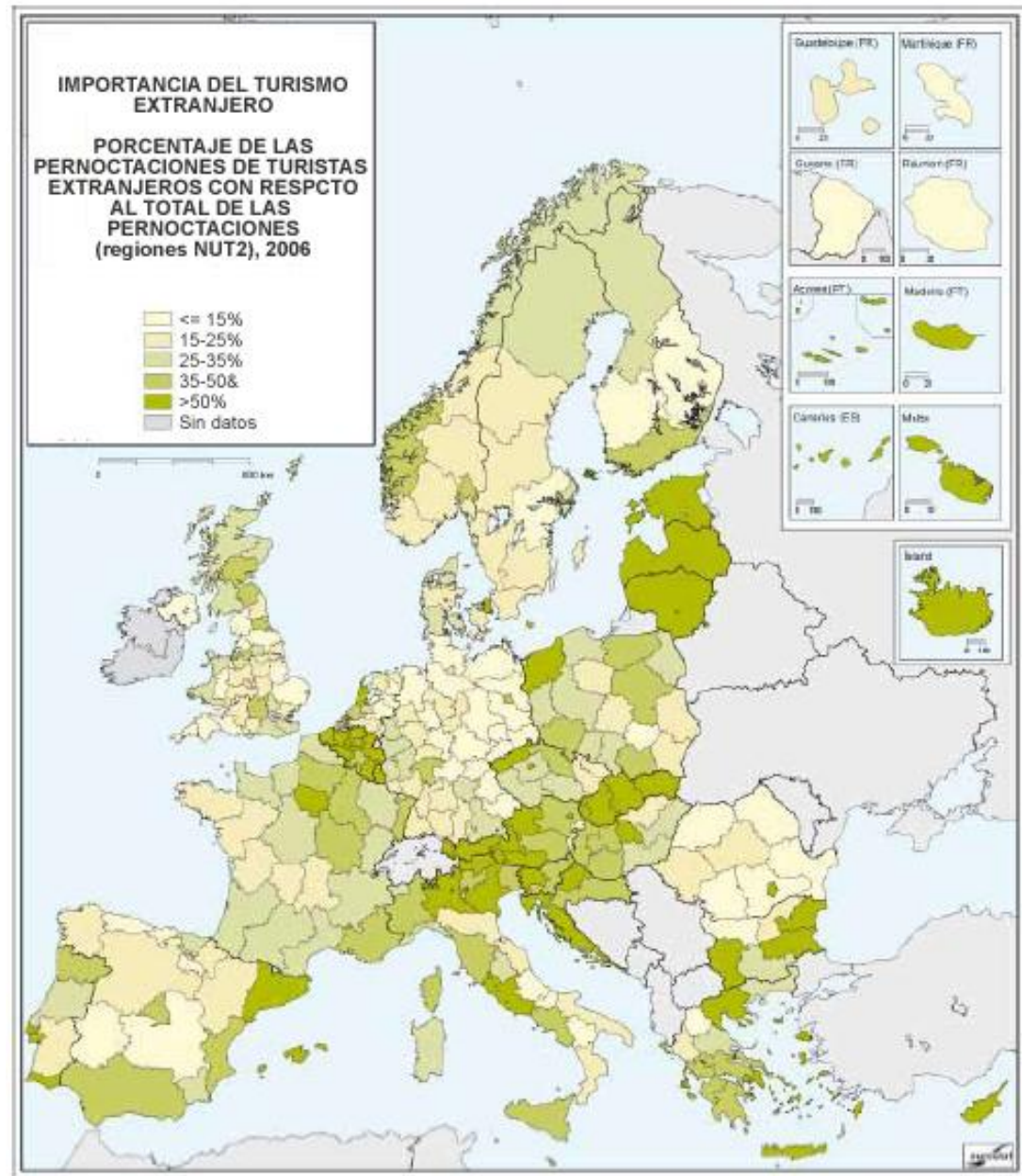
Los **problemas turísticos** más destacados son los siguientes:

- El predominio del modelo tradicional de sol y playa (clientela de nivel medio o medio-bajo, 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.



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.



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.
- La diversificación de la oferta.
- El uso de las nuevas tecnologías en el trato con la clientela.
- La utilización de la innovación y el conocimiento.
- La promoción turística, para hacer frente a la competencia externa y atraer nueva clientela.
- La consecución de un turismo sostenible.

