

ESTRUCTURA ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTES DE LA PROVINCIA DE ALMERIA Y SUS REPERCUSIONES ECONOMICAS: AGRICULTURA Y TURISMO

*Por Jesús Rodríguez Vaquero **

INTRODUCCION

Partiendo de la base del papel eminentemente económico que representa la red de transportes y comunicaciones de cualquier área espacial y considerando "al transporte casi exclusivamente como un servicio intermediario, como un medio para un fin y no como un fin en sí" (1), el principal propósito del presente estudio se centra no solamente en constatar la actual situación de la red de transportes almerienses que, por otra parte ha sido ya ampliamente estudiada, sino insistir así mismo en las repercusiones que ésta manifiesta en la actividad económica provincial, sobre todo en dos de sus aspectos fundamentales: la agricultura y el turismo. Si a lo mencionado unimos la situación de subdesarrollo en la que se encuentra sumida la provincia almeriense motivada por su posición marginal, y teniendo en cuenta el papel que puede jugar la red viaria en un futuro intento de relanzamiento de nuestra economía, creemos de una importancia vital el perfecto conocimiento de esta y de sus posibilidades económicas para a partir del mismo llevar a cabo una planificación y reestructuración en la medida de lo posible, pero siempre en función de un mejor servicio a los intereses provinciales.

Con este objetivo de base dividiremos nuestro trabajo en dos partes bien diferenciadas. En la primera de ellas pondremos de manifiesto someramente las características y estructura actual de la red de transporte a los tres niveles de la misma: terrestre, marítima y aérea; y en la segunda analizaremos sus repercusiones económicas para a partir de ellas intentar plantear soluciones de cara al futuro ya que, como manifiesta VILLEGAS MOLINA: El desarrollo económico no es posible en un marco cerrado sin conexión con el mundo exterior, donde únicamente es factible una economía de subsistencia y con grandes limitaciones, incluso en aquellos casos en que la unidad geográfica territorial está magníficamente dotada de recursos naturales" (2).

Licenciado en Geografía

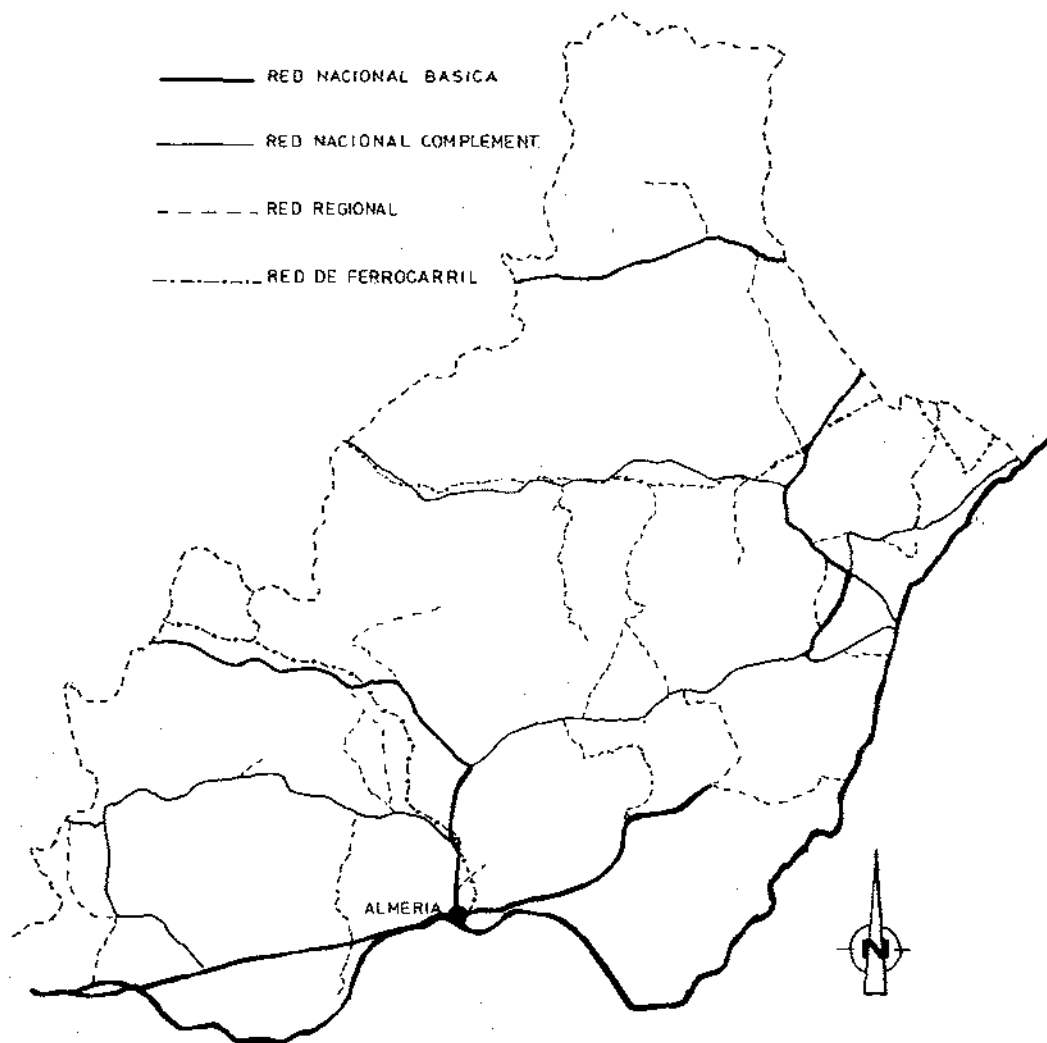


figura 1. RED DE CARRETERAS DEL ESTADO Y FERROCARRIL EN LA PROVINCIA DE ALMERIA.

A) CARACTERISTICAS Y ESTRUCTURA DE LA RED

LA RED DE TRANSPORTE TERRESTRE

Bajo la denominación de transporte terrestre y como es de suponer, incluimos la red de carreteras y el ferrocarril, que dentro de su conocida insuficiencia en ambos niveles, y superando las posibilidades que en otro tiempo representó el transporte marítimo, se convierten hoy, sobre todo la primera de ellas, en las principales vías de comunicación del área provincial almeriense a lo que contribuye, sin duda, el hecho de la reducida aportación llevada a cabo por la vía aérea debido a su relativamente reciente instalación (1968) y el elevado coste de su utilización.

LA RED DE CARRETERAS

Como paso previo al estudio de la red de carreteras, se hace necesario una diferenciación de los tipos existentes. Hemos de distinguir por un lado las pertenecientes al Estado que dentro de la Provincia ocupan un total de 994,1 kilómetros (3), dividiéndose en la denominada Red Nacional Básica que presenta una longitud de 278,3 kilómetros significando el 27,9% del total de la red estatal; La Red Nacional Complementaria con 282 Kms. que representan el 28,3% y por último la Red Regional que con 433,8 Kms. alcanza el 43,6% de las carreteras del Estado.

Por otra parte y con una importancia capital como tendremos ocasión de comprobar más adelante, nos encontramos con la Red Provincial también denominada "camino vecinales" dependiente de La Diputación Provincial de Almería y que presenta un total de 1.130 kms. de longitud (4).

La densidad de la red de carreteras tanto estatal como provincial y siguiendo datos aportados por VILLEGAS MOLINA (5) y recogidos del M.O.P.U. a través de la Dirección General de Carreteras en su trabajo: "Clasificación y ordenación de las carreteras del Estado en 31 de diciembre de 1976", se establece en Almería en torno a 24,1 km/100 kms de superficie lo que la sitúa en los últimos lugares si la comparamos con el resto de las provincias españolas.

Dentro del conjunto regional andaluz y por este mismo concepto Almería se ubica en un sexto lugar delante tan solo de Granada (22,6 km/100 km²) y Huelva (18,9 km/100 km²), ocupando la cabeza Córdoba (31,2 km/100 km) seguida de Málaga (29,2 km/100 km²).

Por lo que respecta a la relación establecida entre kilómetros de carretera y número de habitantes, Almería se sitúa en el vigésimo séptimo lugar del conjunto nacional con 5,6 km/1000 habitantes, ocupando un segundo lugar dentro del contexto regional después solamente de Córdoba con 5,9 kms/1000 habitantes.

Si utilizamos tan sólo los datos existentes para la red estatal, el papel jugado por Almería dentro del contexto nacional se agrava alarmantemente con 72.200 m²/100 km² de superficie y 16,960 m²/1.000 habitantes.

La mayor parte de las carreteras del Estado se encuentran en buen uso y bajo firme asfáltico, así ya para 1974 tan sólo existían 58 kms. de Macadam dentro de la red estatal (6).

RED NACIONAL BASICA

Dentro de la red estatal, la denominada Red Nacional Básica se estructura en la provincia de Almería de la siguiente forma (7); la N-324, de Córdoba a Almería por Jaén, que desde la provincia de Granada al cruce con la C-3326 presenta una longitud aproximada de 31,7 kms.; la N-332, de Almería a Valencia por Cartagena y Gata, en actual realización y que vendrá sin duda a facilitar las comunicaciones con Levante, descongestionando el tráfico de la N-340, de Cádiz a Barcelona por Málaga, que presenta tres tramos fundamentales: desde la provincia de Granada a Almería con una longitud de 62,5 kms; desde Almería al cruce con la C-3326 con unos 26,4 kms y desde el cruce con el ramal sur a la provincia de Murcia transcurriendo a lo largo de 51,9 kms.; por otra parte la N-342 que desde Jerez a Cartagena surca el norte de la provincia ocupando, desde el límite con Granada al establecido con Murcia, un total de 37,2 kms; la C-3326, de Gérgal a Tabernas, que tiene una longitud de 24,8 kms. desde la N-324 a la N-340; la AL-100, de Almería a Níjar con 28 kms., y por último y dentro también de la Red Nacional Básica según la fuente antes mencionada, nos encontramos con la AL-100 que va desde la anterior a Carboneras y de la que se encuentran construídos sólo 11,8 kms.

Como se puede constatar a la vista de estos datos la Red Nacional Básica se convierte en el auténtico eje de las comunicaciones terrestres del espacio provincial.

Por lo que respecta al estado de la red y haciendo uso de datos aportados ya por GARCIA LORCA (8) podemos establecer que el 53% de la misma se encuentra en buen estado, el 30% en regular estado y el 17% en mal estado. La mayor parte de la Red Nacional Básica tiene una anchura de 17 m. repartidos en dos carriles de 7 ms. y dos arcenes de 1,7 ms.

RED NACIONAL COMPLEMENTARIA

Dentro de la Red Estatal, la Complementaria, como mencionábamos más arriba significa un 28,3% con un total de 282 kms.

La Red Nacional Complementaria, cumpliendo su objetivo de suplementar el trazado de la Red Nacional Básica y permitiendo así una mayor fragmentación del territorio, se estructura dentro del espacio provincial de la siguiente forma, siguiendo la nomenclatura y longitud actuales facilitados por la Jefatura Provincial de Carreteras; en primer lugar la N-324, de Córdoba a Almería por Jaén, que desde el cruce con la

C-332 al cruce con la N-340 presenta una longitud de 10,7 ms; la N-332 ya mencionada, que presenta un tramo perteneciente a este nivel de la red y que abarca desde Vera al límite provincial de Murcia ocupando 32,4 kms; la N-340 que desde el cruce con la C-3326 al realizado con el ramal sur en actual construcción presenta 50,9 kms; C-323 que desde la provincia de Granada al cruce con la N-350 tiene unos 70,5 kms., constituyendo el tramo más largo que este nivel de la red presenta dentro de la provincia almeriense; C-331, de Guadix a Adra, ocupando 15 kms. desde Berja hasta al cruce con la C-332, la cual pertenece también a la Red Complementaria con una longitud de 62,9 kms., desde el límite de la provincia de Granada al cruce con la N-324; C-3327, de Vera a Garrucha, con un total de 8,4 kms; AL-150, de la N-340 a Turre, significando 7,2 kms; AL-400, de la N-340 a Dalías, con 7,8 kms; y por último la AL-401, de Berja a Dalías que presenta 9,6 kms.

Por lo que respecta al estado general de este nivel de la red de carreteras en la provincia de Almería añadiremos que para 1979, el 39% de la misma se encontraba en buen estado, el 57% en regular estado y tan sólo el 4% de en mal estado.

La Red Nacional Complementaria, como hemos afirmado anteriormente, cumple un papel de importancia dentro del ámbito provincial dado que, a la vez que se instala como punto de contacto entre distintos tramos de la Red Nacional Básica, se convierte en la principal vía de acceso terrestre de algunos sectores de importancia demográfica y económica de nuestra provincia, permitiendo así con la ayuda de la Red Regional una mayor penetración y fragmentación del territorio.

RED REGIONAL

La Red Regional, también dentro de la red de carreteras estatales, representado un 43,6% del total de las mismas y cubriendo en cifras absolutas 433,8 Kms., muestra una malla compuesta por 46 ramales o tramos distintos que vienen a enlazar las redes enumeradas con anterioridad convirtiéndose en una importante vía de penetración terrestre. Por citar algunos de los tramos significaremos los más importantes y los de mayor longitud como pueden ser: la C-3325 de Purchena a Tabernas, con 55,7 kms; la C-321, de Alcaraz a Huércal-Overa por la Puebla de Don Fadrique con un total de 41 kms; la N-324 del cruce con C-332 al cruce con la C-3325, con 25,6 kms; Al-800; de Caniles a Escúllar, que presenta 19,9 kms. etc...

En lo referente al estado de la red, un 64% de la misma se encuentra en buen estado, un 30% en regular estado y por último un 16% en mal estado.

RED PROVINCIAL

Bajo la denominación de Red Provincial o "camino vecinales" se incluye toda la red de carreteras dependientes de la Diputación Provin-

cial de Almería. Su extensión total es de 1.130,34 kms. los cuales se encuentran divididos en un total de 128 tramos distintos de los que el de mayor longitud es el denominado 8833 de Albox a Chirivel con 35,8 kms.

Por lo que respecta al estado de esta red, de la totalidad de su longitud, 731,87 kms. (64,7%) se encuentran pavimentados con firme asfáltico en buen estado y 398,54 kms. (35,2%) pavimentados con firme de Macadam en mal estado (9).

El papel fundamental de esta red es permitir la comunicación terrestre a sectores que no son afectados por la red estatal. En esta situación se hallan el 30% de los municipios almerienses (10).

LA RED DE FERROCARRIL

La red ferroviaria provincial se reduce a dos líneas férreas de importancia y dependientes de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) con un total aproximado de 160 kms. de vía.

En primer lugar y siendo el único camino que comunica por este medio la capital provincial, se encuentra la línea "Linares-Baeza-Almería-Puerto" que con una longitud calculada en torno a los 69 kms. en el interior de la provincia almeriense, transcurre por la vertiente norte de Sierra Nevada recorriendo las estaciones de Fiñana, en el límite provincial con Granada, Abla, Abrucena, Doña María y Ocaña, Nacimiento, Gérgal, y Fuente Santa para a partir de la misma discurrir por el Valle de Andarax uniendo las estaciones de Santafé y Alhama, Gádor, Benahadux-Pechina, Huércal-Viator y finalizando en el puerto de Almería por su contribución al transporte del mineral de hierro procedente de las minas de Alquife, en la provincia de Granada, y que encuentra en el mismo su principal vía de salida.

Se trata en definitiva de la "columna vertebral" del transporte ferroviario almeriense ya que se convierte en paso obligado como único acceso por este medio a la capital provincial y a toda la zona sur de la provincia, convertida hoy en la más rica económicamente hablando y con más perspectivas de futuro de toda el área provincial.

En segundo lugar y ubicándose en el norte de la provincia se halla la línea "Guadix-Murcia" que con una longitud aproximada de 70 kms. transcurre desde Serón a Huércal-Overa dentro del espacio provincial y siguiendo en la mayor parte de su recorrido el curso de Almanzora para al final del mismo surcar la zona norte de Sierra de Almagro, cubriendo las estaciones de: Serón, Fines-Olula, Albox, Zurgena y Huércal-Overa. El papel jugado por esta línea dentro de Almería es también de gran importancia ya que pone en comunicación el norte de la misma con el exterior, tratándose de un sector relevante en la actividad económica provincial, si bien el objetivo fundamental de esta línea es poner en contacto la provincia de Granada con la de Murcia.

En tercer lugar, con un alcance de segundo orden, nos encontramos con

un ramal que partiendo del límite provincial de Almería y Murcia y con dirección a Aguilas, presenta una longitud de 18 kms. beneficiando a un pequeño sector en el noroeste provincial y teniendo la principal estación en Pulpi.

La totalidad del trazado ferroviario de Almería presenta una anchura de 1,668 ms., acorde con el trazado del resto de los ferrocarriles de vía ancha nacionales. En su construcción han sido utilizadas traviesas de hormigón (11). La mayor parte de la red se encuentra sin electrificar excepción del tramo de la línea "Linares-Baeza-Almería" comprendido entre Almería y Gérgal, si bien se halla en proyecto la electrificación desde al Marquesado del Zenete hasta Almería con el objetivo de la obtención de una mayor rentabilidad en el transporte del mineral de Alquife.

La mayor parte de las estaciones provinciales, con la sola excepción de la de Fuente Santa situada a 31 kms., de Almería, poseen acceso por carretera, si bien gran parte de ellas se encuentran en mal estado.

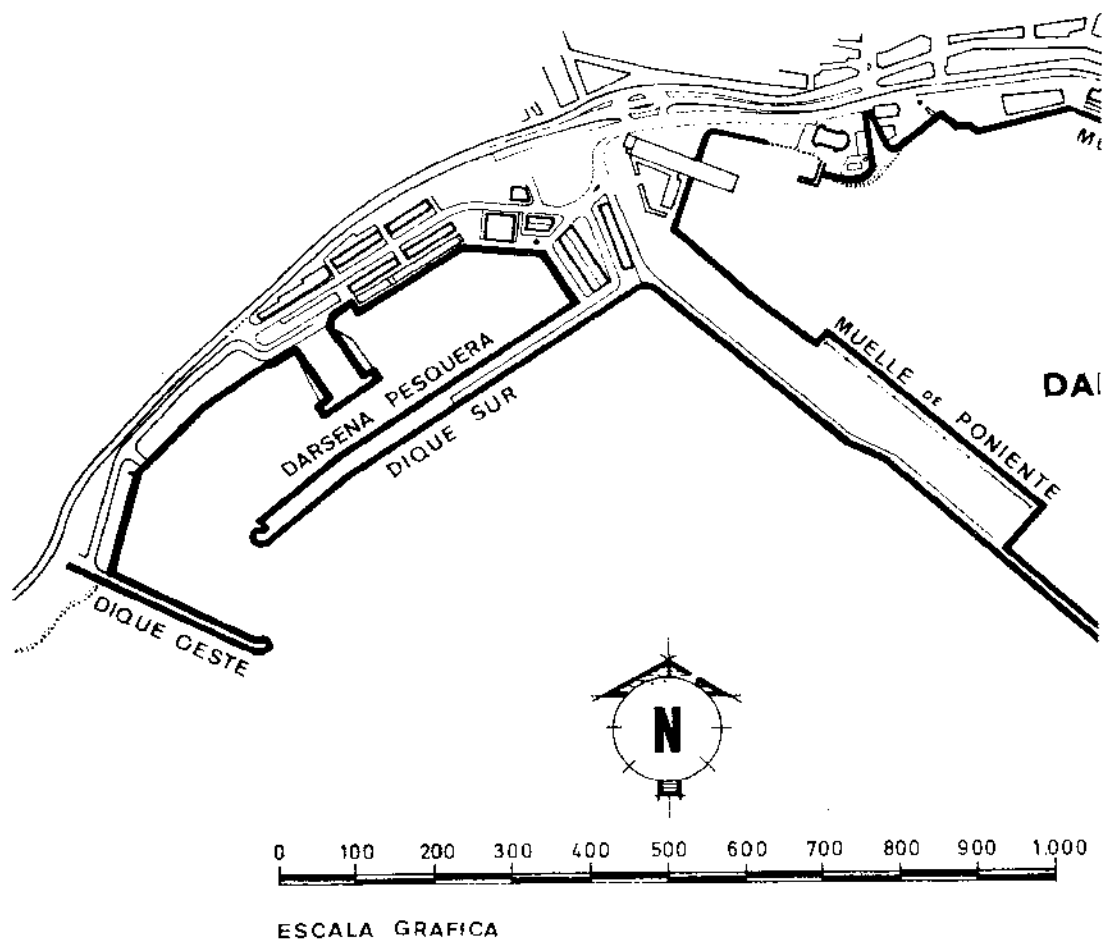
Por otra parte la red ferroviaria almeriense solo afecta al 21,3% del total de los municipios de la provincia lo cual puede ser un claro exponente de su insuficiencia, a lo que hemos de unir el papel determinante que este sentido juega el relieve provincial condicionando tanto el trazado, aprovechando los pasillos naturales, como la velocidad que puede ser desarrollada, todo lo cual supedita la importancia de este medio de transporte.

EL PUERTO DE ALMERIA

Sobre la estructura y características generales del puerto almeriense existe un libro publicado por la Junta del Puerto y Ateneo de Almería en 1978 y titulado "100 años de la Junta del Puerto de Almería". No obstante y tomando como fuente principal dicha publicación intentaremos analizar los caracteres generales del puerto de la capital provincial como principal vía de acceso marítimo de la misma.

El puerto de Almería se sitúa bajo las coordenadas 2°28' de longitud oeste y 36°50' de latitud norte, en el fondo de la denominada Bahía de Almería. Su construcción data del siglo pasado, remontándose los primeros proyectos al año 1838 y la construcción definitiva del actual puerto a 1897.

Las instalaciones de dicho puerto en la actualidad se establecen en una antedársena donde se ubica dos embarcaderos de mineral en régimen de concesión, así como la dársena comercial y, al oeste, la dársena pesquera, disponiéndose ambas en forma alargada en dirección a los vientos dominantes, si bien este problema ha sido subsanado con la construcción de un dique transversal que divide la dársena en dos zonas.

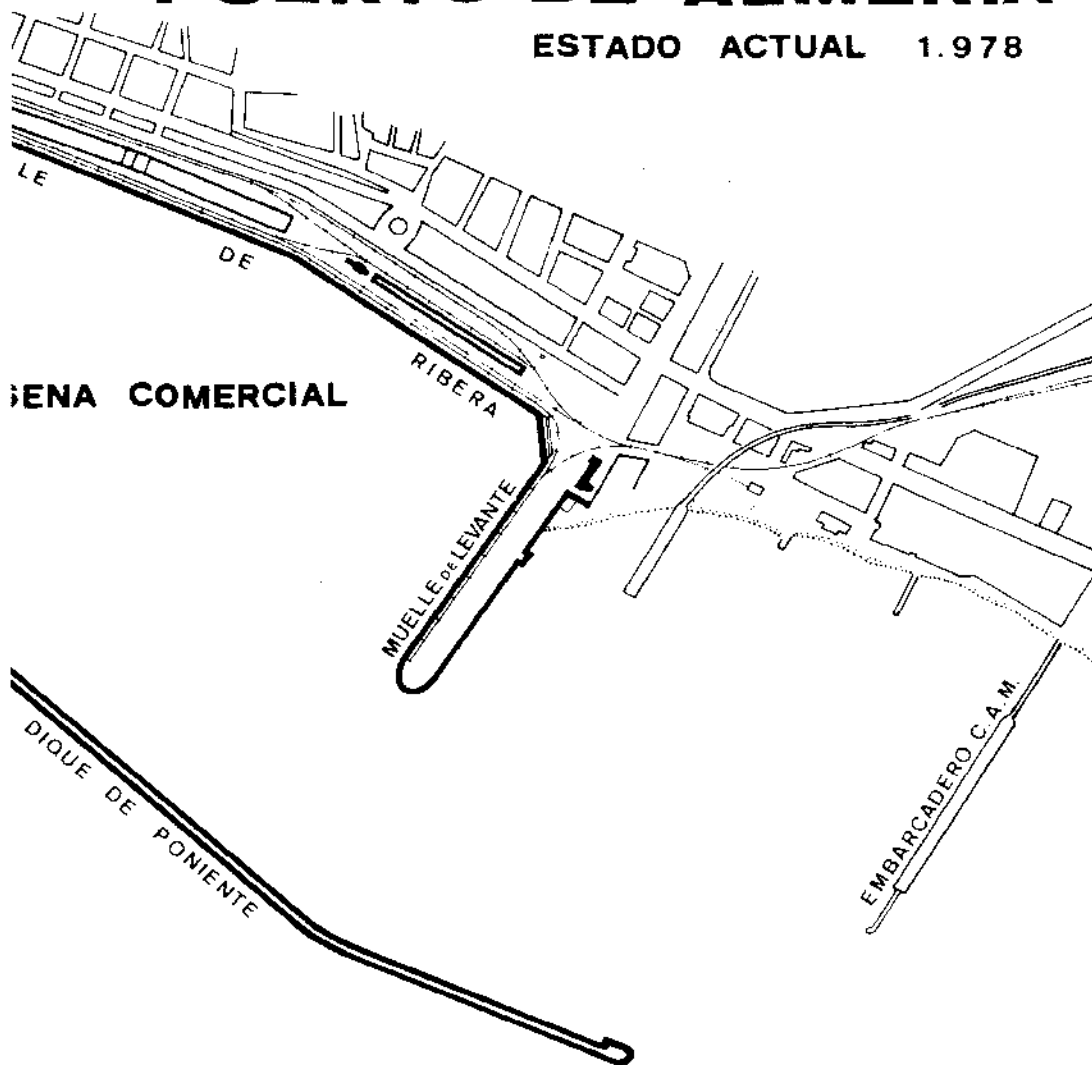


La bocana de entrada a la dársena comercial presenta una anchura útil de 200 ms. y el calado mínimo del canal es de 10,2 ms.

En el antepuerto se localiza un embarcadero perteneciente a la Compañía Andaluza de Minas, que posibilita al atraque de barcos de 260 ms. de eslora y 13,4 de calado. Por su parte el "puerto pesquero" posee una bocana de entrada con una anchura en torno a los 100 ms. y con un calado

PUERTO DE ALMERIA

ESTADO ACTUAL 1.978



mínimo de 8 ms.

El puerto se encuentra cerrado por los diques de Poniente (1.700 ms) y el de Levante (400 ms) para la dársena comercial, y el dique sur (1.600 ms.) y el oeste (250 ms.) para la pesquera.

En cuanto a la superficie total de las instalaciones portuarias almerienses pueden ser estructuradas de la siguiente forma:

ZONA MARITIMA

Zona comercial

| | |
|------------------------|------------|
| Antedársena | 47,8 Has. |
| Dársena Abrigada | 61,1 Has. |
| Zona Pesquera | 9,1 Has. |
| Zona sin abrigo | 586,5 Has. |
| <hr/> | |
| Total | 704,5 Has. |

ZONA DE SERVICIOS

| | |
|--|-----------|
| Zona comercial afecta a explotación | 12,8 Has. |
| Zona comercial no afecta a explotación | 7,9 Has. |
| Zona pesquera afecta a explotación | 6,1 Has. |
| Zona pesquera no afecta a explotación | 2,8 Has. |
| <hr/> | |
| Total | 29,6 Has. |

FUENTE: "100 años de la Junta del Puerto de Almería". Op. Cit. Págs. 65 y 66

Las comunicaciones internas del puerto son insuficientes y se encuentran en bastante mal estado. La circulación exceptuando el muelle de poniente y el puerto pesquero se desarrolla de manera anárquica produciendo falta de fluidez y seguridad en la actividad portuaria. Por lo que se refiere al ferrocarril interior se halla en la actualidad prácticamente inutilizado debido básicamente a que el mineral ya no es cargado en el puerto sino en un embarcadero existente al efecto.

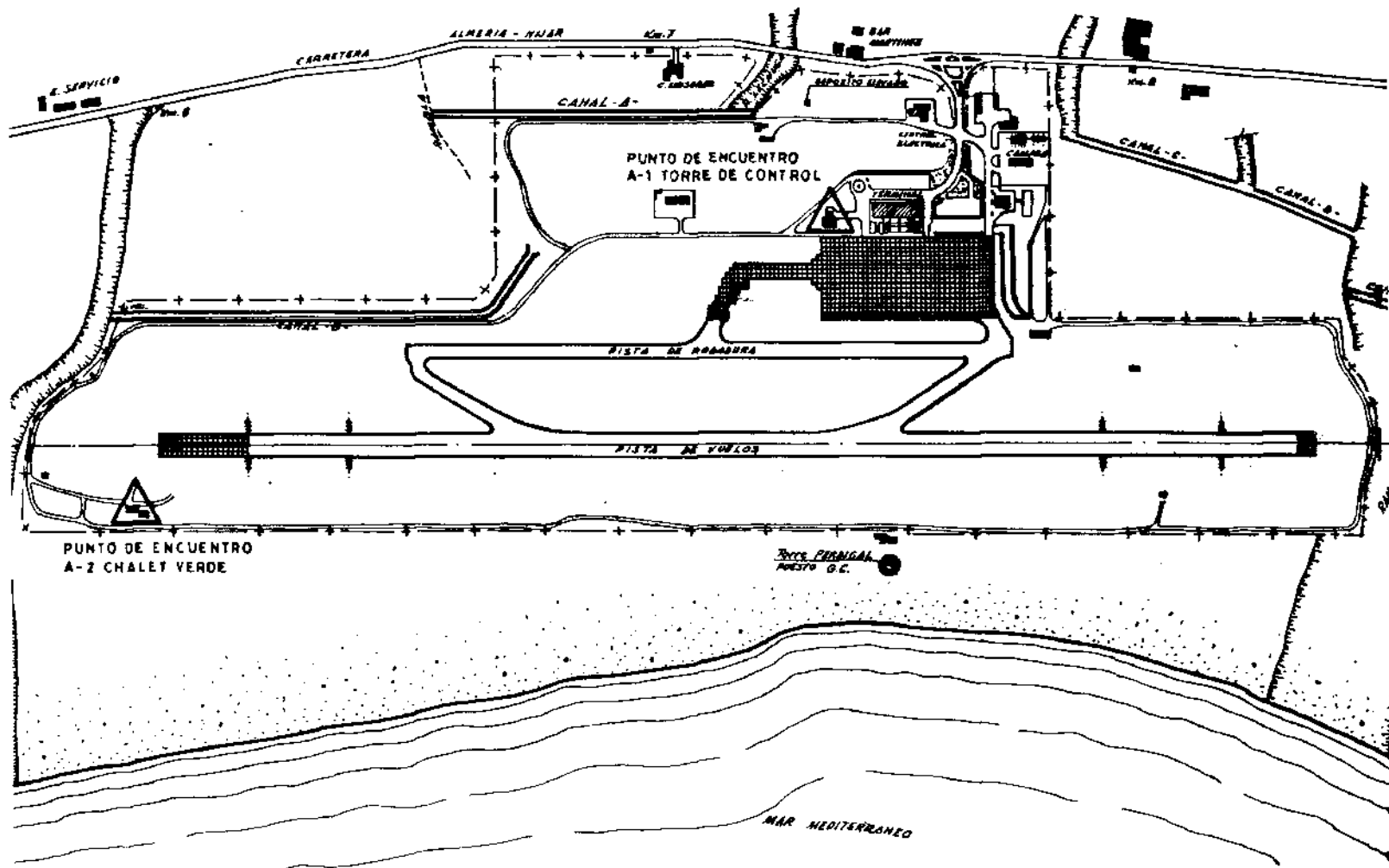
El hinterland actual del puerto de Almería reduce el espacio provincial debido a la deficiente red de transporte terrestre que no permite ampliarlo, a lo que se une la dificultad de comunicación a todos los niveles con las provincias limítrofes que suponen las Cordilleras Béticas y más concretamente la Bética en sentido estricto que posee los conjuntos más compactos y las mayores alturas.

EL AEROPUERTO DE ALMERIA

El aeropuerto almeriense se encuentra en funcionamiento desde el día 6 de febrero de 1968, que se instaló definitivamente en el Campo de El Alquíán a 9 kms. de Almería y al este de la desembocadura del Río Andarax.

Sobre el tema del aeropuerto existe un artículo de CAPEL MOLINA publicado en la revista "Paralelo 37", el cual ha sido utilizado como fuente principal en la elaboración de este apartado.

Las instalaciones del aeropuerto de Almería ocupan un total de 176 Has., dentro de las cuales sólo existe una pista de vuelo orientada de



WSW a ENE y con una longitud de 2.400 ms. y una anchura de 45 ms; una pista de rodadura de 1.836 ms. de longitud y 23 ms. de anchura; y dos salidas rápidas enlazadas con la pista de vuelo. Posee además una central eléctrica, centro emisor, torre de control, edificio terminal, etc..., estando preparado para el tráfico nacional e internacional. Por otra parte existe 60.000 ms. para aparcamiento de aviones y un estacionamiento de vehículos de 4.800 ms.

Con respecto a las aeronaves que pueden utilizar el aeropuerto almeriense, pueden ser de todo tipo a excepción de grandes aviones comerciales ("Jumbo" y "Concorde"). Normalmente se pueden encontrar en este aeropuerto las siguientes aeronaves: Douglas; DC-8; DC-9; Super DC-8; Boeing B-727; B-737; B-720; Foker; F-28; Dasa; DAC-6; etc.... (13).

El aeropuerto de Almería pertenece a los de primera categoría dentro del conjunto de aeropuertos españoles, además cuenta con instalación para vuelos nocturnos con lo que se puede introducir entre los de uso permanente.

La comunicación del aeropuerto con la capital provincial se realiza a través de la carretera AL-100 que a pesar de incluirse en la Red Nacional Básica, se puede contabilizar como un inconveniente importante del aeropuerto de Almería ya que no tiene las cualidades de pavimentación, anchura y trazado que debe de reunir una carretera de acceso a un medio de transporte de la capacidad y rentabilidad aérea.

Es indudable que la instalación del aeropuerto en la provincia de Almería ha tenido una contribución importante para el inicio del despegue económico sobre todo en sus dos aspectos fundamentales como son la agricultura y el subsector turístico; si bien por la ausencia de una verdadera planificación de este medio de transporte se encuentra insuficientemente explotado.

B) LA RED DE TRANSPORTES Y LA ACTIVIDAD ECONOMICA

La economía de la provincia de Almería se basa, esencialmente por la ausencia de una auténtica actividad industrial y por la acción de las características climáticas de la zona con un papel decisivo, en el sector agrario con especial relevancia en el denominado subsector hortícola que por su carácter extratemprano ocupa un lugar competitivo en el mercado. La agricultura almeriense tiene una participación aproximada del 35% del total del Valor Añadido Neto (V.A.N.) provincial.

En un segundo lugar dentro de los sectores productivos aparece el sector servicios el cual presenta a nivel global un porcentaje de participación en torno al 40%. Dentro del mismo y cada vez con mayor importancia se sitúa el subsector turístico de reciente incorporación a la actividad económica almeriense y hallándose en una clara situación de explotación insuficiente debido en esencia a la política proteccionista desmenada por la Administración en favor de las áreas turísticas tradicionales.

Las repercusiones que en estas dos actividades, hoy primordiales para la economía almeriense, tiene la red de transportes es evidente. Intentaremos poner de manifiesto este hecho, exponiendo en la medida de lo posible el servicio que esta última presta a las primeras, si bien de antemano somos conscientes de su contribución a la actual situación que a este nivel caracteriza a nuestra provincia.

LA AGRICULTURA Y LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Dentro de la actividad agraria de la provincia de Almería, es el denominado subsector hortícola el que se sitúa a la cabeza de la producción y a la vez el que presenta una mayor rentabilidad. Este hecho es debido y es conveniente recordarlo, a que la acción de la capa de arena extendida en las parcelas de cultivo articulada con las características climáticas del sector, ha posibilitado la elevación y, lo que es más importante, el atemperamiento de la producción colocándola, como ya hemos aludido, en un lugar altamente competitivo dentro del mercado nacional e internacional, provocando así el paso de una agricultura de autoconsumo a una agricultura eminentemente comercial (14).

Por este motivo y haciendo referencia a datos del año 1977, el subsector hortícola produjo un total de 14.174 millones de pesetas frente a los 5.503 millones rentabilizados por los frutos frescos, 1.369 millones por las flores y ornamentos, 382 millones por los frutos secos, etc... (15).

Debido a esto y aún siendo conscientes de la importancia de otros subsectores dentro de la actividad agraria, los cuales se encuentran también necesitados de rápidas y eficaces soluciones, centramos nuestra atención en el mencionado subsector hortícola.

El área productora de hortalizas almerienses se reduce, a excepción de algunas zonas limítrofes con la provincia de Murcia, al sector de la costa sur provincial, ocupando una franja desde el municipio de Adra hasta los de Níjar y Carboneras.

Por otra parte y relacionando esta actividad agrícola con la red de transportes, podemos afirmar que se trata del área mejor comunicada de todo el espacio provincial aún dentro de su insuficiencia. Por lo que respecta a la carretera podemos constatar que el sector occidental de esta zona, tomando como centro Almería capital, está surcado por la principal vía de comunicación terrestre a nivel provincial como es la N-340 ("Cádiz-Barcelona por Málaga") y que el sector oriental que incluye los municipios de Níjar y Carboneras es atravesado por la N-332 que vendrá, sin duda, a mejorar las comunicaciones de esta zona con el principal cliente de su producción, el Levante peninsular. Aún dentro de esta situación privilegiada se encuentran serios problemas debido a que fuera de la Red Nacional Básica, no existe una red complementaria o regional que fragmente, en la medida necesaria el territorio aludido, penetrando a los sectores productivos y más concretamente a los centros

de venta, relentizando y perjudicando notoriamente sus intereses económicos.

En lo referente al ferrocarril, altamente deficiente, solamente se hace factible su utilización a partir de la capital provincial ya que ninguno de estos municipios es cubierto por la red ferroviaria, lo cual justifica su poco aprovechamiento debido a la necesidad de realizar transbordos lo que a la vez que retrasa la distribución eleva el coste de la misma.

Por su parte el tráfico marítimo presenta en principio grandes posibilidades por tratarse, evidentemente, de una zona costera y próxima al puerto de Almería. El único inconveniente que presenta esta vía es su situación de depresión debido a una falta de potenciación y a que nuestros principales clientes son los países europeos a la vez que se trata de productos altamente perecederos. Con la apertura de los nuevos mercados africanos se hace necesaria una serie planificaci6n de las posibles utilizations de la vía marítima para el transporte de productos hortícolas.

Por último en lo referente al transporte aéreo también presenta esta zona una situación ventajosa con respecto al resto de la provincia ya que el aeropuerto se encuentra ubicado dentro del término municipal de Almería, como señalábamos anteriormente. Aún así las contribuciones del transporte aéreo son insuficientes si bien se encuentran en constante evolución debido a su reciente incorporaci6n (1968), elevado coste y falta de una auténtica planificaci6n.

Teniendo en cuenta esta situaci6n y concretando en la coyuntura actual analizaremos el papel jugado por los distintos medios de transporte en la exportaci6n, convertida hoy en el principal destino, de la producci6n hortícola almeriense. Así en cifras de 1979 ya estudiadas por nosotros en un trabajo anterior (16), la carretera aparece ocupando el primer lugar en cuanto a contingente transportado presentado cifras porcentuales superiores al 95% para la mayor parte de los productos. En segundo lugar a nivel general se sitúa el ferrocarril seguido, con una importancia similar, por la vía marítima y aérea.

Distribuci6n de la exportaci6n de hortalizas segun el medio de transporte: 1979

| | CARRETERA | | FERROCARRIL | | MARITIMA | | AEREA | |
|------------------|-----------|------|-------------|------|----------|-----|-------|-----|
| | Tm | % | Tm | % | Tm | % | Tm | % |
| Tomate | 8.747 | 98,1 | 53,8 | 0,6 | 108,4 | | | |
| Pimiento . . . | 2.813,9 | 91,8 | 233,4 | 7,6 | 4,6 | 1,2 | 3,9 | 0,0 |
| Judía | 12.296,7 | 97,2 | 344,9 | 2,7 | -- | 0,1 | 12,8 | 0,4 |
| Judía | 1.158,6 | 99,5 | 3,5 | 0,2 | -- | -- | -- | -- |
| Berenjena | 272,2 | 99,9 | 0,2 | 0,0 | -- | -- | 2,4 | 0,2 |
| Calabacín | 1.625,3 | 99,1 | 9,8 | 0,5 | -- | -- | -- | -- |
| Sandía | 5.253,2 | 98,4 | 82,5 | 1,5 | -- | -- | 4,4 | 0,2 |
| Melón | 2.020,9 | 88,2 | 250,8 | 18,8 | 10,9 | -- | -- | -- |
| Melón | 2.020,9 | 88,2 | 250,8 | 10,9 | 18,8 | 0,8 | -- | -- |

**FUENTE: Ministerio de Agricultura.
Dirección General de la Producción Agraria.
Servicio de Inspección Fitopatológica.
Delegación Provincial de Almería.**

Si cotejamos estos datos con los contabilizados para el año 1973, observamos en primer lugar que la carretera aún cuando ya ocupaba la cabeza, ha experimentado un aumento considerable tanto en cifras absolutas como relativas. En segundo lugar queda patentizado un descenso del valor porcentual del ferrocarril hecho que se evidencia también para el uso de la vía marítima, sobre todo para algunos productos, como el caso de la sandía y el melón por lo que respecta al primero y el tomate en lo referente a la segunda. Por último se pone de manifiesto un ligero incremento de vía aérea, el cual sería mayor siuviésemos en cuenta la exportación de flores, producto que por su carácter perecedero y su elevado precio necesita la rapidez del transporte aéreo manteniendo a la vez su rentabilidad.

Distribución de la exportación de hortalizas según el medio de transporte: 1973

| | CARRETERA | | FERROCARRIL | | MARITIMA | | AEREA | |
|------------------|-----------|------|-------------|------|----------|------|-------|-----|
| | Tm | % | Tm | % | Tm | % | Tm | % |
| Tomate | 25,2 | 52,5 | -- | -- | 22,8 | 47,5 | 0,01 | 0,0 |
| Pimiento . . . | 81,7 | 100 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Pepino | 2 | 100 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Judía | 722,9 | 100 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Berengena | 15,3 | 100 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Calabacín | 307,3 | 99,9 | -- | -- | -- | -- | 0,06 | 0,0 |
| Sandía | 124,2 | 17,2 | 582,9 | 82,5 | -- | -- | -- | -- |
| Melón | 307 | 38,2 | 410,4 | 51,1 | 78 | 9,7 | 7,2 | 0,9 |

**FUENTE: Ministerio de Agricultura.
Dirección General de la Producción Agraria.
Servicio de Inspección Fitopatológica
Delegación provincial de Almería.**

Esta revalorización de la carretera está en función del descenso que en contrapartida evidencia el ferrocarril motivada por el aumento de volumen y rapidez del transporte por carretera, a lo que hemos de unir la reducción del coste y posibilidad de realizar el transporte "puerta a puerta" es decir desde el mercado de origen en sentido estricto al mercado consumidor sin tener que llevar a cabo transbordos innecesarios que encarecen la distribución.

Por otra parte y retomando la idea de la realización agricultura-medio de transporte, frente a esta situación de privilegio que presenta el área almeriense con respecto a la tónica general de la provincia, nos encontramos otros sectores también de gran importancia dentro de la actividad agraria sobre todo en la explotación de parral y el naranjo, cultivos que han ocupado la cabeza de la productividad con anterioridad a la instalación del enarenado, cuya infraestructura viaria deja bastante que desear. Nos referimos a sectores como el Valle del Andarax y el Valle del Almanzora que por el consabido problema orográfico y la política inadecuada llevada a cabo, y sobre todo en determinadas zonas de los mismos, se encuentran totalmente desasistidos de una infraestructura que responda a sus intereses económicos perjudicando de una forma clara la rentabilidad de su actividad agraria.

Pensemos, como dato significativo en este sentido, que existe en torno al 30% de los municipios provinciales cuyas posibilidades de comunicación terrestre se reducen a los denominados "caminos vecinales" y normalmente en mal estado, hecho que se agrava si comprobamos que muchos de ellos presentan una importante actividad agrícola.

Ante este hecho y siendo consciente que cualquier intento de potenciación económica del sureste peninsular ha de apoyarse en las bases ya existentes, pensamos que el primer paso a llevar a cabo sería una revisión y planificación de su infraestructura viaria.

LA RED DE TRANSPORTES Y EL TURISMO

Almería, debido a dos factores fundamentales como pueden ser la bondad de su clima y el atractivo que ofrecen sus playas se ha convertido paulatinamente y desde un tiempo relativamente reciente en un lugar atrayente para el turismo tanto nacional como internacional. El retraso de la incorporación de Almería al conjunto de áreas turísticas españolas, es debido solamente al hecho de una potenciación tardía con un claro matiz proteccionista de otras áreas provinciales, a lo que hemos de unir, convirtiéndose también en consecuencia de lo anterior la existencia de una infraestructura viaria, a todas luces, precaria. No obstante el subsector turístico se encuentra en constante evolución aunque con un carácter totalmente anárquico por la ausencia de planificación. Este incremento queda patentizado en el número de viajeros que han pasado por Almería, el cual ha ido aumentando progresivamente desde 1951 a 1980 con la sola interrupción a partir de 1973 por la acción de la crisis energética, y afectando sobre todo al turismo extranjero. Por otra parte se puede también comprobar como el aumento ha sido más importante en lo referente al turismo nacional, llegando incluso a partir de esta fecha a superar ampliamente la cifra de viajeros extranjeros.

También es significativo para ilustrar esta evolución por el sector turístico almeriense, el observar las cifras proporcionadas por la Dele-

-EVOLUCION DE NUMERO DE VIAJEROS QUE HAN PASADO POR LA PROVINCIA DE ALMERIA (1951-1980)

| AÑOS | VIAJEROS | | |
|------|-------------|-----------|-----------|
| | Extranjeros | Españoles | Total |
| 1951 | 34.460 | 8.600 | 43.060 |
| 1953 | 30.600 | 7.900 | 38.500 |
| 1955 | 56.500 | 14.000 | 70.500 |
| 1957 | 71.100 | 18.000 | 89.700 |
| 1959 | 90.231 | 25.000 | 115.231 |
| 1961 | 167.800 | 42.000 | 209.800 |
| 1963 | 212.200 | 53.000 | 265.200 |
| 1965 | 252.100 | 63.000 | 315.100 |
| 1967 | 263.550 | 65.500 | 329.050 |
| 1969 | 295 | 209.000 | 504.000 |
| 1971 | 395.000 | 330.000 | 725.000 |
| 1973 | 580.500 | 458.000 | 1.038.500 |
| 1975 | 505.732 | 518.090 | 1.023.822 |
| 1977 | 570.789 | 596.529 | 1.167.298 |
| 1979 | 647.766 | 718.878 | 1.366.644 |
| 1980 | 644.527 | 736.850 | 1.381.377 |

FUENTE: Delegación Provincial del Ministerio de turismo, transportes y comunicaciones, en Almería. 1980.

gación Provincial de Turismo de la Junta de Andalucía, con respecto al número de plazas hoteleras, apartamento y campings, en las cuales se puede observar como en la última década se produce un fuerte incremento, llegando incluso a duplicarse el número total de plazas, apareciendo solamente el lapsus de 1977 debido básicamente al cierre de algunas empresas hoteleras.

-ESTADO COMPARATIVO (POR PLAZAS) DE HOSTELERIA, APARTAMENTOS Y CAMPINGS, A PARTIR DEL AÑO 1970

| AÑO | HOSTELERIA | APARTAMENTOS | CAMPINGS | TOTAL |
|------|------------|--------------|----------|--------|
| 1970 | 5.515 | 1.175 | 2.448 | 9.138 |
| 1971 | 5.802 | 1.463 | 3.151 | 10.422 |
| 1972 | 6.332 | 1.485 | 3.157 | 10.974 |
| 1973 | 7.239 | 1.298 | 3.157 | 11.694 |
| 1974 | 10.081 | 2.092 | 3.142 | 15.315 |
| 1975 | 10.527 | 2.214 | 3.093 | 15.834 |
| 1976 | 11.502 | 2.932 | 3.093 | 17.527 |
| 1977 | 11.248 | 2.798 | 2.933 | 17.201 |
| 1978 | 11.324 | 2.944 | 2.933 | 17.201 |
| 1979 | 11.528 | 2.979 | 2.933 | 17.440 |
| 1980 | 12.087 | 3.051 | 3.118 | 18.256 |

FUENTE: Delegación Provincial de Turismo de la Junta Andalucía de Almería

Por otra parte, el papel jugado por la provincia de Almería con respecto al total nacional en lo referente al número de establecimientos y total de plazas disponibles, es verdaderamente muy poco importante, lo que a pesar de no ser significativo, ya que habría que tener en cuenta otra serie de factores, pueden aclarar un tanto la situación almeriense en relación al sector turístico nacional.

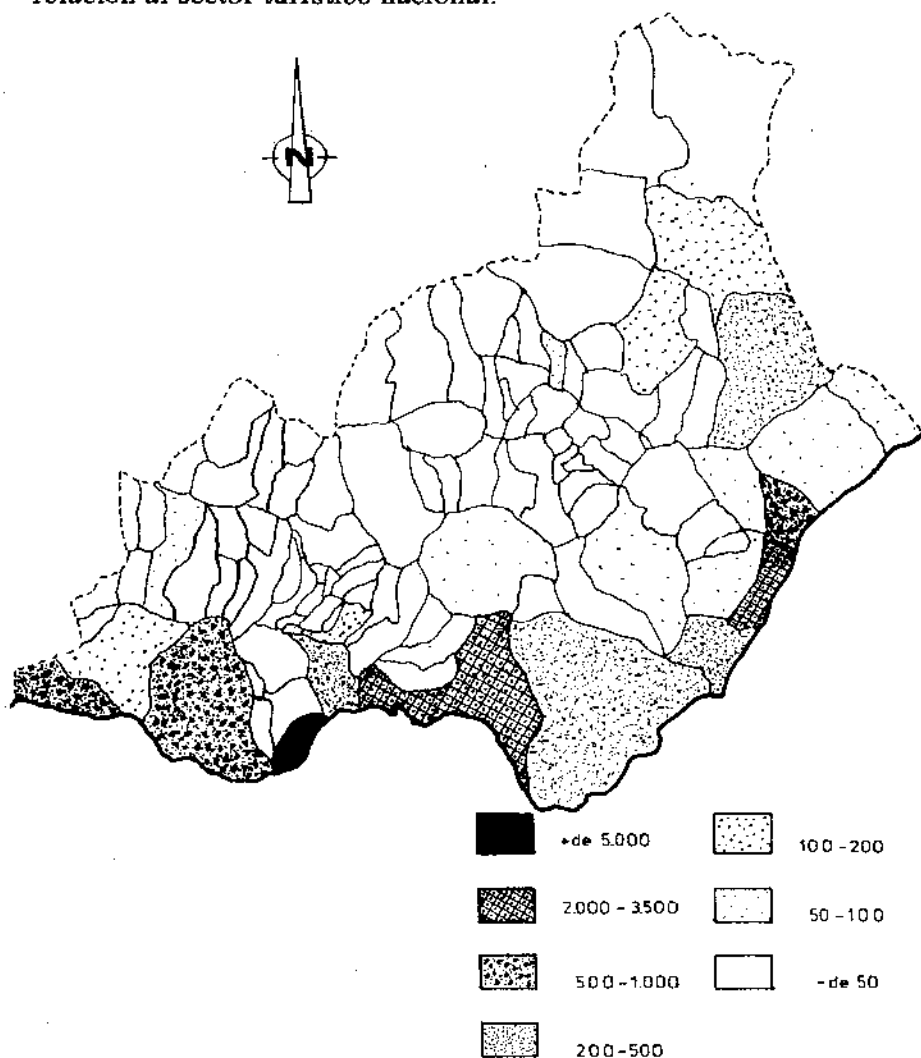


figura II. DISTRIBUCION MUNICIPAL DEL NUMERO DE PLAZAS DE ALOJAMIENTOS TURISTICOS PARA 1981.

-ESTADO COMPARATIVO DEL TOTAL DE PLAZAS Y NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS PROVINCIALES CON RESPECTO AL TOTAL NACIONAL 1980

| | HOSTELERIA | | APARTAMENTOS | | CAMPAMENTOS | |
|---------|------------|---------|--------------|---------|-------------|---------|
| | Estab. | Plazas | Estab. | Plazas | Estab. | Plazas |
| ALMERIA | 98 | 9.246 | 88 | 3.017 | 8 | 2.773 |
| | (1%0) | (1,1%) | (1,2%) | (1,2%) | (1,3%) | (1%) |
| España | 9.576 | 814.394 | 72.650 | 240.878 | 600 | 272.209 |

**FUENTE: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
Secretaria de Estado de Turismo.
Gabinete Técnico: "Movimiento turístico. Año 1980"**

Dato también de gran significación en este sentido puede ser el que Almería con 1.009.833 pernoctaciones para el año 1979 represente tan sólo el 09,% del total de las mismas llevadas a cabo en España, que ascienden a 110.120.116.

La zona turística de Almería se circunscribe, evidentemente, a la costa ya que el turismo que visita nuestra provincia busca precisamente el disfrutar de sus playas. Si observamos la figura II, en la que se recoge el número de plazas en alojamientos turísticos por municipios, podemos comprobar que es el de Roquetas de Mar en el sector occidental de la costa sur de la provincia, el que ocupa la cabeza con un total de 7.349 plazas seguido de los municipios de la capital y Mojácar con 3.074 y 2.313 plazas respectivamente. Tras ellos aparecen los de Adra, Dalías y Vera, los dos primeros en la costa occidental y el último en la oriental, con 943, 609 y 894 plazas respectivamente.

Si comparamos plazas poseídas por los municipios costeros con las del interior nos encontramos con que los primeros presentan 16.980 lo que significa el 91,9% del total.

En otro orden de cosas y refiriéndonos a la procedencia del turismo almeriense, se manifiesta como ya mencionábamos con anterioridad el hecho de que para 1979, el turismo nacional ha superado al extranjero en el número de pernoctaciones en nuestra provincia, representando el 56,5% y 43,4% respectivamente. Dentro del turismo extranjero el mayor porcentaje está representado por los alemanes con un 70% del total de extranjeros y un 30% del total de pernoctaciones, seguidos de los procedentes del Benelux (10,6%), Inglaterra (8,7%), Francia (5,5%), Estados Unidos y Canadá (1,3%), etc...

Confrontando las figuras I y II observamos como al igual que sucedía al hablar de la actividad agrícola, son precisamente los municipios de la costa sur los de mayor actividad turística y también los de mejor comu-

nicación. El problema a este nivel es diferente ya que junto a esta zona suroccidental de Almería, existe otra en el sector oriental de la misma que con una infraestructura natural de mejores condiciones que la anterior y por la ausencia de una auténtica y capaz infraestructura viaria se encuentra infravalorada y por lo tanto inexplorada. Esta zona a la que nos referimos abarca los municipios de Níjar, Carboneras, Mojácar, Garrucha, Vera, etc..., de los cuales solamente el tercero aparece con relativa importancia pero ni mucho menos al límite de sus posibilidades. Esta afirmación queda patentizada si pensamos que las zonas costeras de los municipios de Níjar, Carboneras y Mojácar no se encuentran atravesadas por carretera nacional ni comarcal, sino nada más que por carreteras locales y una amplia red de caminos vecinales en mal estado que hacen difícil el acceso a las playas quizás las mejores de la provincia.

Por lo que se refiere al medio de transporte utilizado por el turismo almeriense, a pesar de ser un dato difícil de analizar debido a la imposibilidad de contabilizar el número de viajeros que han utilizado la carretera e incluso el ferrocarril, y teniendo en cuenta que sólo podemos saber y no muy fehacientemente el número de viajeros llegados por vía marítima y aérea, que son a su vez las que presentan una menor importancia, podemos argumentar que el puerto de Almería ha experimentado un aumento considerable en cuanto al movimiento de pasajeros sobre todo en la última década. En este sentido puede ser indicativo el hecho de que el número total de pasajeros entrados y salidos por este puerto para 1953 fue de 3.598 y que esta cifra ascendiese tan solo a 10.376 en 1963 y que sin embargo para 1973 supusiera ya un total de 97.597, llegando en 1977 a los 111.878 (17).

En lo referente al transporte aéreo, el movimiento de viajeros del aeropuerto almeriense también ha sufrido un considerable aumento, pasando de 17.132 pasajeros contabilizando entradas y salidas para el año de inauguración del mismo, 1968 a 144.463 para 1974 y 235.112 en 1978. Dentro del total de pasajeros que han pasado por este aeropuerto, los vuelos nacionales han alcanzado cifras superiores en todo momento si bien la proporción ha variado en favor de un incremento considerable de los vuelos internacionales, pasando de representar el 12,3% del total en 1968 a significar el 37,6% en 1977, perdiendo importancia a partir de este momento como resultado del aumento experimentado por el turismo nacional debido por una parte a la propaganda llevada a cabo en favor de Almería a nivel nacional y a la actuación de la crisis energética en los países europeos por otra, a lo que se une la quiebra de algunas agencias internacionales. A pesar de esto se mantiene la proporción en torno a un 32% en 1978, dato que adquiere mayor significación si recordamos que hasta el año 1979 no se llevan a cabo vuelos regulares con países extranjeros.

-EVOLUCION DEL NUMERO DE VIAJEROS DEL AEROPUERTO DE ALMERIA (1968-1978)

| | NACIONALES | EXTRANJEROS | TOTAL |
|------|-------------------|--------------------|--------------|
| 1968 | 15.014 | 2.118 | 17.132 |
| 1969 | 39.201 | 1.197 | 40.398 |
| 1973 | 86.259 | 46.567 | 132.826 |
| 1974 | 90.013 | 54.450 | 144.463 |
| 1976 | 107.115 | 58.629 | 165.744 |
| 1978 | 151.633 | 83.479 | 235.112 |

FUENTE: CAPEL MOLINA, J.J.: "Análisis del aeropuerto de Almería (1968-1978). Aproximación desde la geografía de los transportes". Op. Cit.

A pesar de este incremento manifestado por la vía marítima y aérea, su participación como vía de transporte de pasajeros es bastante pequeña, hecho que se patentiza si pensamos que entre ambas representan tan sólo un 25% del total de viajeros, mientras que el 75% restante es canalizado por los medios de transporte terrestre sobre todo la carretera, siendo muy difícil, por no existir un control de la misma, establecer su participación exacta.

A nivel nacional y esto nos puede servir de indicativo, la carretera canalizó en 1980 un total de 25.284.354 viajeros lo que representa el 66,4 de la cifra total, seguida de la vía aérea con 9.203.135 (24,2%), el ferrocarril con 2.079.848 (5,4%) y por último la vía marítima con un total de 1.459.479, representando el 3,8%.

CONCLUSION

Tras este somero análisis de la estructura actual de la red de transporte y su papel en la actividad económica provincial, un hecho fundamental salta a la vista, su insuficiencia y contribución al subdesarrollo del sector. Tradicionalmente se ha venido argumentando como principal factor determinante de tal situación las características físicas del Sureste peninsular manifestadas en su relieve accidentado que dificulta y eleva el coste de construcción de vías de comunicación a lo que se unen los caracteres climáticos que sobre todo por la marcada aridez de la zona fomentan el deterioro de la red y plantea problemas de rentabilidad. Esta problemática se hace extensiva a toda Andalucía Oriental especialmente a las provincias de Granada y Jaén.

Otro factor decisivo y también argumentado por distintos autores es el papel de "fin de caminos" representado por la provincia de Almería, ya que al no ser normalmente paso obligado entre zonas de mayor "relevan-

cia" económica, el trazado de su infraestructura viaria ha de ser construido expresamente para ella, produciéndose como fruto de tal hecho, la posición marginal y aislada de la misma con respecto al territorio nacional.

A esto se une jugando, a nuestro juicio, un papel de gran importancia la política llevada a cabo por la Administración que ha condenado a Almería a desempeñar esta posición periférica dentro de la estructura económica nacional en beneficio de otras zonas y promoviendo así el subdesarrollo que caracteriza a nuestra provincia.

Las peculiaridades de la red de transportes no son sino una muestra más de esta posición marginal y aislamiento de los intereses del Estado y lógicamente tienen unas repercusiones importantes en la actividad económica, sobre todo si recordamos que se trata de una agricultura eminentemente comercial y necesitada de la eficacia y rapidez de los medios de transporte, y de una actividad turística en la que el papel de estos factores es decisivo.

Siendo consciente de tal situación, y ante el inicio de despegue constatado en la provincia de Almería y sobre todo manifestado a los dos niveles estudiados: agricultura y turismo, pensamos que cualquier intento de desarrollo económico ha de comenzar por la planificación adecuada y mejora en líneas generales de la infraestructura viaria provincial permitiendo la salida de su aislamiento y la total explotación de sus recursos.

NOTAS

- (1) THOMSON, J.M.: Teoría económica del transporte. Alianza Universidad. 1976. pág. 17.
* Licenciado en Geografía.
- (2) VILLEGAS MOLINA, F.: "Factores geográficos y red de carreteras en Andalucía Oriental". Rev. de Estudios Regionales. VI. I 1979. pág. 37.
- (3) Según datos proporcionados por la JEFATURA PROVINCIAL DE CARRETERAS: "Clasificación de la Red de Carreteras del Estado en la Provincia de Almería". 1977.
- (4) EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE ALMERIA: "Estado del firme de la red de carreteras provinciales" 1978.
- (5) VILLEGAS MOLINA, F.: "Factores geográficos y red de carreteras en Andalucía Oriental" Op. Cit. Págs. 43, 47, 51, 54.

- (6) CAMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE ALMERIA. Memoria 1974.
- (7) M.O.P.U. Jefatura Provincial de Carreteras: "*Clasificación de la red de carreteras del Estado en la Provincia de Almería*" 1978.
- (8) GARCIA LORCA, A.: "*La red de transportes de la provincia de Almería. Aplicación metodológica de la teoría de los grafos*". Rev. Paralelo 37º. Universidad de Granada. Colegio Universitario de Almería. Almería 1979. pág. 140.
- (9) EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE ALMERIA: "*Estado del firme de la red de carreteras provinciales*". 1976.
- (10) MINISTERIO DE ECONOMIA. Instituto Nacional de Estadística: *Reseña estadística provincial*. Almería. Madrid 1978.
- (11) Según información de la Delegación Provincial del Ministerio de Transportes
- (12) CAPEL MOLINA, J.J.: "*Análisis del Aeropuerto de Almería (1968-1978). Aproximación desde la geografía de los transportes*". Rev. Paralelo 37º. Uni-
- (13) CAPEL MOLINA, J.J.: "*Análisis del aeropuerto de Almería (1968-1978). Aproximación desde la geografía de los transportes*". Op. Cit. pág. 65.
- (14) RODRIGUEZ VAQUERO, J.: "*La Vega de Almería: de la actividad agrícola tradicional al cultivo en huertos enarenados*". Rev. Paralelo 37º. Universidad
- (15) Según las últimas cifras elaboradas por el informe del Banco de Bilbao.
- (16) RODRIGUEZ VAQUERO, J.: "*Problemática de la exportación de hortalizas extratempranas en la provincia de Almería*". Rev. Paralelo 37º. Universidad
- (17) LARA VALLE, J.J.: "*Estructura del tráfico portuario de Almería*". Rev. Para-