

PLANIFICACIÓN: TRANSPORTES, TURISMO Y TERRITORIO

MERCEDES MILLÁN ESCRICHE*
ESCUELA UNIVERSITARIA DE TURISMO DE MURCIA

Resumen: La formulación de políticas planificadas turísticas obliga a considerar, junto a la propia actividad turística, el territorio donde se desarrolla y su articulación a través de las infraestructuras y los transportes. Tales cuestiones se analizan en este trabajo con el propósito de obtener principios orientadores para conseguir que entre transportes, turismo y territorio puedan generarse sinergias positivas que beneficien su desarrollo óptimo.

Palabras clave: planificación, transportes, turismo, territorio, sinergias,...

Abstract: The raising of strategies of tourist planning makes us take into consideration, along with the tourist activity itself, the territory where this same activity takes place and its implementation through the infrastructures and the transports. Such issues are analysed in this paper with a view to obtaining guiding principles that by means of transports, tourism and the area concerned can lead to positive synergies which may benefit its optimal development.

Key words: planning, transport, tourism, territory, synergies,...

JUSTIFICACIÓN

La ordenación de un territorio en el que se pretende alcanzar la funcionalidad turística, exige desarrollar una estrategia global de planifica-

Fecha de Recepción: 11 de mayo de 2010. Fecha de Aceptación: 27 de mayo de 2010

* Escuela Universitaria de Turismo de Murcia. Departamento de Recursos Turísticos. Paseo del Malecón nº 5, 30004-Murcia. Tfnos. 968-293612 y 968-293624.

E-mail: memillan@um.es

ción, una planificación estratégica en la que se aprovechen las sinergias presentes en dicho espacio. En este contexto sinergia es la acción de dos o más causas cuyo efecto es superior a la suma de los efectos individuales¹. Un buen ejemplo se encuentra al considerar turismo, transportes y territorio, porque es incuestionable la interrelación que necesariamente se produce entre ellos. Incluso puede afirmarse que, sin transportes facilitadores de la accesibilidad a los territorios del turismo, dicha actividad no se hubiese desarrollado como lo ha hecho, porque trasladar viajeros, desde su residencia habitual hacia los destinos elegidos, es un “*prius*” o “*conditio sine qua non*” para la actividad turística. Por ello es frecuente referirse a las tres T, la de turismo, una actividad económica de vital importancia para muchos espacios geográficos por su contribución al desarrollo; t de territorio, porque el turismo debe contar con una base territorial, un soporte físico dotado con recursos, servicios e infraestructuras que permitan crear una oferta atractiva para la demanda y, por último, t de transportes, que junto a las infraestructuras facilitan el acceso y la circulación a los espacios turísticos y garantizan la fluidez en el desarrollo de un conjunto de actividades complementarias al fenómeno turístico.

Es conocido por todos que los transportes utilizan redes viarias y que éstas constituyen un fenómeno multidimensional, porque su mayor o menor expansión, la calidad de las mismas y su adecuación a las exigencias de desarrollo de un territorio, abarca las dimensiones social, económica y ambiental.

- La dimensión social enfatiza la importancia de las consideraciones de equidad, adaptación a los cambios demográficos, estabilidad de los sistemas sociales, los aspectos culturales, el empleo y la efectiva participación de los tomadores de decisiones.
- La dimensión económica, directamente vinculada a los modelos de desarrollo adoptados, porque lleva implícita una carga positiva o negativa respecto a la competitividad de unos territorios respecto a otros.
- La dimensión ambiental, por cuanto la elección de una modalidad de transporte escasamente contaminante supone la mayor estabilidad de los sistemas biológicos y físicos y la preservación de un ambiente más saludable con mayores garantías de mantener la integridad ambiental para las presentes y futuras generaciones.

1 Real Academia Española. Diccionario de la Lengua Española. Vigésima segunda edición

La interacción de las tres dimensiones: social, económica y ambiental, también crea sinergias que deben utilizarse como herramienta práctica a los efectos de la formulación de políticas territoriales de planificación turística. Transporte, turismo y territorio conforman un conjunto en el que no cabe exclusión alguna ya que su interacción dinámica se remonta a los principios de la actividad turística. Así, es fácil comprobar que los territorios con recursos turísticos de calidad han atraído la atención de la demanda desde tiempo atrás y que aquellos espacios con mayores garantías de accesibilidad y mejor estructurados internamente se han convertido en grandes focos de atracción turística.

Todo lo antedicho justifica nuestro objetivo, ahondar en las sinergias que se establecen entre transporte, turismo y territorio a partir del análisis de fuentes que tienen su origen en distintos autores y en organismos implicados en estas cuestiones. Con este fin el trabajo se estructura como sigue: el primer apartado dedicado a breves referencias a la evolución del turismo; el segundo relativo a los transportes en el turismo; un tercer apartado que alude a los territorios del turismo y los transportes y se acompañan unas reflexiones como conclusión.

1. LOS DESPLAZAMIENTOS POR EL TURISMO: BREVES REFERENCIAS HISTÓRICAS

A pesar de no estar en nuestro ánimo ser reiterativos en cuestiones que ya han sido manejadas profusamente en la bibliografía sobre turismo, es preciso señalar que muchos autores señalan los primeros movimientos organizados, con finalidad de ocio y turismo en la época romana, cuando se impuso entre las clases más ricas el veraneo para ir a los balnearios y a las termas. También entonces cobraron auge los denominados itinerarios gastronómicos y, aunque existen otras muchas referencias antiguas que aquí obviamos, es a partir del siglo XVII cuando se van incorporando nuevas motivaciones: viajes formativos como el *Grand Tour* de los aristócratas ingleses; la red de mensajeros del rey; recuperación de los baños termales; visitas a monumentos e interés por el paisajismo.

Como sabemos, los viajes por parte de los jóvenes de la nobleza europea eran conocidos como *Grand Tour*. En esta época llegan a Francia desde distintos puntos de Europa con un destino principal: París, donde se realizaban dos rutas: la del *Petit Tour*, que ocupaba París y el Sudoeste

y la del *Grand Tour*, que comprendía parte del Sudeste. A quienes realizaban el *Grand Tour* en 1800 se denominó *Tourist* y más tarde se llamó *Tourism* al viaje por placer. Sin embargo, se ha señalado que, en el caso del *Grand Tour*, realmente no eran simplemente viajes por motivo de placer, sino también por razones políticas ya que estas personas acudían a conocer centros de poder que servían de instrucción para realizar las futuras funciones en sus gobiernos. No hay que olvidar que la corte francesa era experta en protocolo y en la época las reglas sociales eran fundamentales.

Todas estas referencias sitúan al turismo como una actividad exclusiva para minorías, aunque este aspecto tan selectivo se empieza a romper en 1841, cuando, Tomas Cook inicia la organización de desplazamientos en grupo. Sin embargo, los trabajadores todavía no tienen tiempo libre ni vacaciones pagadas y la política económica no está enfocada aún al consumo de masas.

En la segunda mitad del S. XIX, con la extensión del ferrocarril, se produce un auténtico hito y se puede hablar de los inicios del turismo moderno como viaje colectivo organizado, lo que nos lleva a resaltar la extraordinaria importancia que representa el transporte para la actividad turística. Después, a partir de los años 30 del S. XX, el turismo deja de estar reservado a una clase social concreta, la llamada ociosa. Desde ese momento con el incremento progresivo de los salarios, mejora el nivel de vida y se reduce el horario laboral, por lo que hay más horas libres para ocuparlas en el ocio y el turismo. Todo ello origina un mecanismo de producción de vacaciones más asequibles, de tal manera que a partir de 1950, y aun hoy, se experimenta una etapa de crecimiento del espacio turístico y se va ampliando el volumen de visitantes. Se trata ya de lo que podemos aceptar como la democratización del turismo que, no obstante, afecta con distintos ritmos según el país de referencia.

Al terminar la Segunda Guerra Mundial, con el llamado movimiento de forasteros, en los Estados Unidos, se toma en cuenta por primera vez y se da importancia a la explotación de atractivos turísticos en la forma que lo conocemos actualmente. Lo cierto es que no fue hasta la segunda mitad del S. XX cuando las consecuencias sociales de los trabajadores hicieron posible la aparición del verdadero turismo de masas. Por lo tanto, el turismo como práctica social de masas está vinculado a las vacaciones anuales

pagadas y a otros factores relacionados con nuevos sistemas económicos que han favorecido el estado del bienestar en determinadas sociedades. Así mismo, el crecimiento del turismo debe mucho a los avances técnicos que han favorecido mejores infraestructuras y transportes para los desplazamientos, pero siempre es preciso considerar que la actividad no hubiese progresado sin territorios con aptitudes para captar el interés de la demanda turística.

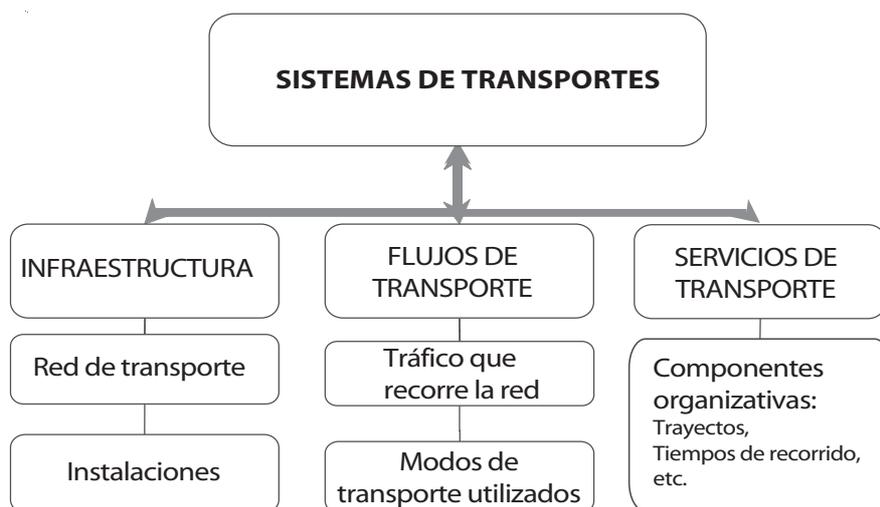
2. LOS TRANSPORTES EN EL TURISMO

En su configuración más simple, los Sistemas de Transporte están formados por varias componentes básicas:

- A) *La infraestructura*, que agrupa la red de transporte y sus instalaciones: La red de transporte está formada a su vez por un conjunto de nodos o intersecciones y un conjunto de arcos o líneas donde se realizan los desplazamientos. Las instalaciones de transporte (con elementos como puentes, viaductos, estaciones de servicio, etc.)
- B) *Los flujos de transporte*, que están formados por: el tráfico que recorre la red y los modos de transporte utilizados para realizar los desplazamientos;
- C) *Los servicios de transporte*, compuestos por toda una serie de componentes organizativas: trayectos de recorrido, tiempos de recorrido y tarifas, entre otras.

En la infraestructura, y desde un punto de vista funcional, las redes de transporte constituyen el sistema arterial de la organización territorial. Vienen definidas por la estructura de las rutas de carreteras, de ferrocarril, o los corredores marítimos y aéreos, entendiéndose como ruta la simple relación o arco entre dos nodos que son parte de la red. Los nodos son los focos de generación y atracción de flujos y su heterogeneidad es la que marca profundamente la red. Estas diversidades locacionales, la propia variedad cualitativa de las vías por las que transcurren los flujos y la desigualdad de éstos, son los factores que, finalmente, jerarquizarán los territorios, y contribuirán al desarrollo de los centros de poder y decisión.

FIGURA N° 1: ESTRUCTURA DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTES.



Fuente: Potrykowski, M.; Taylor, Z, (1984)

Desde antiguo los pueblos más poderosos (persas, babilonios, egipcios, romanos,...) han aspirado a poseer redes viarias extensas, completas y de la mejor calidad posible. La calidad y la abundancia del capital viario son indicadores expresivos del poder y de la riqueza de un país, siendo determinantes la capacidad de acceder a los lugares y a sus recursos.

Hay que matizar que nos referimos a la “accesibilidad” para expresar la capacidad que posee un lugar para ser alcanzado desde lugares con diferentes localizaciones geográficas. Dicho de otro modo, por accesibilidad entendemos la cualidad de un punto, o de un lugar, para reducir los obstáculos en la comunicación de los componentes de un sistema espacial (Castiello, Scippacerola, 1998). Esta cualidad es el producto de la compleja conjunción, en el tiempo y en el espacio, de una serie de factores que han condicionado la capacidad y la estructura de las redes de transporte, así como de la adaptación del sistema a las innovaciones y a la evolución tecnológica.

En la actualidad existen pautas evolutivas que muestran tendencias, como el fuerte incremento de la demanda en transporte aéreo y por ca-

retera, debido a la necesidad de desplazamiento de las nuevas formas de organización económica y social. En este contexto la motivación turística ha sido la que ha generado el mayor crecimiento, y uno de sus componentes más destacados lo constituye el aumento de la distancia, puesto que los orígenes y destinos se encuentran cada vez más separados (European Environment Agency, 2001). Dicha tendencia da lugar a la expansión de las infraestructuras, siendo tan importante tal ampliación que constituye uno de los mayores componentes de los usos del suelo en los países desarrollados.

Gran parte del transporte dentro de la UE se realiza por carretera (44 % del total del transporte de mercancías y aproximadamente el 85 % del de pasajeros). La reducción del transporte pesado y la importancia creciente de los servicios puerta a puerta y con plazos muy breves, han contribuido al fuerte crecimiento sostenido del transporte por carretera. Por ferrocarril se desplaza el 10 % de las mercancías y el 6 % de pasajeros. Entre las principales tendencias estructurales destaca el hecho de que el transporte de mercancías por ferrocarril ha frenado su declive relativo desde 2001 y en varios Estados miembros está en vías de crecimiento. Cabe señalar que, en el caso español, hay que prestar especial atención a la paulatina incorporación de la Alta Velocidad por su territorio.

No hay duda que el transporte aéreo domina en el mercado de transporte de pasajeros a larga distancia y los operadores de bajo coste absorben un significativo porcentaje de los vuelos regulares realizados dentro de la UE. Por su parte, al transporte marítimo le corresponde el 39 % del transporte interno de mercancías y casi el 90 % del volumen del comercio exterior.

Cada una de las tipologías de transporte señaladas se encuentra con fortalezas y debilidades en función del tipo de usuarios. No obstante, el transporte por carretera es el más importante en la actualidad, tanto para mercancías como para personas, debido al gran desarrollo de los vehículos públicos y privados. Su ventaja radica en la gran flexibilidad que presenta, pues no encuentra restricciones para seguir unas rutas fijas como el ferrocarril, sino que, dada la interconexión de los diferentes ejes, permite el acceso a lugares dispares. Como desventajas presenta el elevado coste de construcción y mantenimiento de las infraestructuras viarias, o la congestión generada debido al aumento de los flujos. En el caso de España

esta tipología soporta el 90% del tráfico interior de personas y el 85% del tráfico interior de mercancías.

La articulación del territorio nacional, en este contexto, se realiza mediante la Red de Carreteras del Estado, cuya gestión corresponde a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Con una longitud de 25.415 Kilómetros la Red está constituida por carreteras en las que debe concurrir alguna de las siguientes circunstancias: formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional; constituir el acceso a un puerto o aeropuerto de interés general; servir de acceso a los principales pasos fronterizos; enlazar las Comunidades Autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continuada que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido.

Esta Red ha experimentado una profunda transformación en los últimos 20 años, centrada en la ampliación de la red de gran capacidad, la mejora de la red de calzada única y la atención creciente a la conservación y explotación. En este momento las actuaciones que se realizan, a nivel nacional, se encuadran en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), que define las directrices básicas de la actuación en infraestructuras y transporte de competencia estatal con un horizonte a medio y largo plazo (2005-2020). Plantea un desarrollo integral del conjunto del sistema de infraestructuras y servicios basado en los principios de cohesión territorial y social, compatibilidad ambiental, eficiencia económica, calidad y seguridad.

Otra Red viaria significativa es la de las Comunidades Autónomas cuya función en el sistema de transporte afecta a una sola Comunidad y a ella le corresponde su gestión administrativa. Estas Administraciones también han realizado un notable esfuerzo para mejorar la articulación de sus territorios y así se manifiesta en las sucesivas aperturas de nuevas vías. Por último, se cuenta con la Red de las Diputaciones provinciales y de los Cabildos Insulares.

Por lo que respecta al ferrocarril, mantiene como principal fortaleza su capacidad para transportar grandes volúmenes de mercancías. Esta fortaleza se contrapone con su inflexibilidad (desventaja) porque únicamente puede alcanzar los lugares a los que lleguen las vías férreas. Su evolución desde el S. XIX se relaciona con el desarrollo de los países que conocen la primera revolución industrial. En 1950 el porcentaje de via-

jeros/km./ferrocarril era de un 60 % del total nacional. Desde los sesenta comenzó a descender hasta llegar a un 9% a finales de dicha década (San Miguel 1992, p. 68). Pese a sus grandes competidores, como el avión para el transporte de viajeros de larga distancia, o el transporte por carretera para la corta distancia y las mercancías, el ferrocarril se ha adaptado a las nuevas circunstancias desarrollando más velocidad, mayor confort y especialización en el tráfico de mercancías.

Por su parte, el transporte aéreo también ha experimentado un cambio trascendental como principal ventaja para el fomento del turismo. Se trata del incremento progresivo de la velocidad y seguridad y cómo no de la reducción de precios. El paso del motor de hélice al de reacción, implicó en términos teóricos duplicar la velocidad de transporte, aunque en la práctica llegó a multiplicarse varias veces pues los nuevos modelos son capaces de recorrer 3.000 Km. en 3 h. 30', mientras que con la tecnología turbohélice se necesitaban 8 horas. Además el aparato necesitaba repostar en algún aeropuerto intermedio, con la consiguiente pérdida de tiempo y a ello se unía el ruido que también era muy importante y aconsejaba realizar el viaje en dos etapas, obligando a que los viajeros pernoctasen en la ciudad donde el avión repostara. Ya el motor a reacción convirtió a las regiones más alejadas de los centros emisores de turismo, como por ejemplo Andalucía, en el principal soporte del turismo de masas en estos territorios, pasando de espacios eminentemente periféricos a casi centrales; o en el caso de Canarias, de región ultraperiférica, a transformarse en la periferia inmediata de la Europa Occidental. Las implicaciones que todo ello ha tenido para la potenciación del turismo de masas son el despertar turístico de la Europa del sur, coincidiendo con la generalización del motor a reacción, así como otras políticas que afianzaron la consolidación del turismo. Así, en el transporte de viajeros, se ha apreciado un claro aumento de los usuarios: por el mayor número de plazas disponibles, por la bajada de las tarifas aéreas ya mencionada, y por la diversificación de los destinos, tanto a largo (más de 4.000 Km.), como a corto recorrido (alrededor de 1.000 Km.). La respuesta obligada ha sido la ampliación/remodelación de los aeropuertos ya existentes y la apertura de otros nuevos. Naturalmente incidiendo en el turismo y en el territorio.

El transporte aéreo español, como el internacional, ha notado profundos cambios desde los años noventa hasta la actualidad, uno de los

más importantes ha sido la total liberalización del mismo desde 1997 y la irrupción en el mercado de las Compañías Aéreas de Bajo Coste (CBC's), también conocidas como aerolíneas "sin adornos". La aparición de éstas fue el revulsivo definitivo en la expansión del transporte aéreo y sus antecedentes hay que buscarlos en Estados Unidos con la Southwest Airlines², mientras para el caso europeo destaca Ryanair, que hacía inicialmente rutas entre Irlanda y varios destinos del Reino Unido, incluyendo Londres, llegando casi al millón de pasajeros en 1993. Poco después, en noviembre de 1995, la británica EasyJet inició las rutas aéreas regulares entre Londres y Glasgow - Edimburgo, comenzando sus primeras conexiones con la Europa continental un año más tarde. Lo cierto es que aunque existen diferencias entre las aerolíneas de bajo coste, tienen un comportamiento estratégico general caracterizado por cuestiones como las que aparecen en el Cuadro nº 1:

CUADRO Nº 1: CARACTERÍSTICAS DE LAS AEROLINEAS DE BAJO COSTE

- Distribución y reserva por Internet, con billetes electrónicos, cuyo importe se pierde si no se realiza el viaje.
- "Servicio a bordo", sin diferencias entre clase preferente y turista,
- No existe numeración de asientos,
- No se sirve "catering" gratuito,
- No existen programas de fidelización de clientes.
- La propia tripulación se encarga de la limpieza del avión*.
- Elevadas frecuencias y máxima ocupación en los vuelos, con porcentajes superiores al 80%.
- Tarifas muy bajas, que pueden rebajarse todavía cuanto más se anticipa la reserva del viaje.
- Rutas directas y no superiores a los 800 kilómetros.
- Elección de aeropuertos secundarios en origen y destino, sin problemas de congestión y con una permanencia en el mismo de los aviones entre 15 y 20 minutos, (así la flota y la tripulación están "inoperativos" en tierra el menor tiempo posible).
- Utilización de un solo tipo de avión en las flotas, en concreto el Boeing 737 ó el Airbus 320, para abaratar los costes de formación de la tripulación y con una alta utilización de horas diarias de vuelo, aproximadamente once.
- Tripulaciones con salarios competitivos y elevada productividad. Las tripulaciones tienen un horario diario y continuado.

Fuente: Elaboración propia

² La Southwest Airlines entró en servicio en junio de 1971, con vuelos a Houston, Dallas y San Antonio. Otros investigadores se remontan incluso a finales de los años cuarenta tomando como ejemplo a la también norteamericana Pacific Southwest Airlines (PSA), con una operatividad centrada en el Suroeste del país y que luego sería absorbida en 1988 por US Airways.

Estas operaciones suponen aproximadamente, un 6% de ahorro en los costes operativos (Doganis, 2001) y es un hecho que ha obligado a las compañías aéreas tradicionales, o “compañías de servicios completos” (FSC), como la española Iberia, a desarrollar estrategias competitivas diferentes para adaptarse a esta nueva situación: adopción del billete electrónico, reserva por Internet o supresión del “catering” gratuito a bordo, son algunos ejemplos.

FIGURA N° 2: BAJO COSTE, RANKING DE AEROPUERTOS Y COMPAÑÍAS EN ESPAÑA

AEROPUERTOS MÁS UTILIZADOS POR LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE EN 2007		
Aeropuerto	Millones de pasajeros	Incremento respecto a 2006
Madrid	14,5	17%
Barcelona	8,8	12,5%
Palma	8,2	3,7%

RANKING DE COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE EN ESPAÑA EN 2007		
Compañía de Bajo Coste	% Vuelos	Incremento respecto a 2006
Ryanair	9,1	47,7%
Easyjet	7,1	18,3%
Air Berlín	6	10,6%

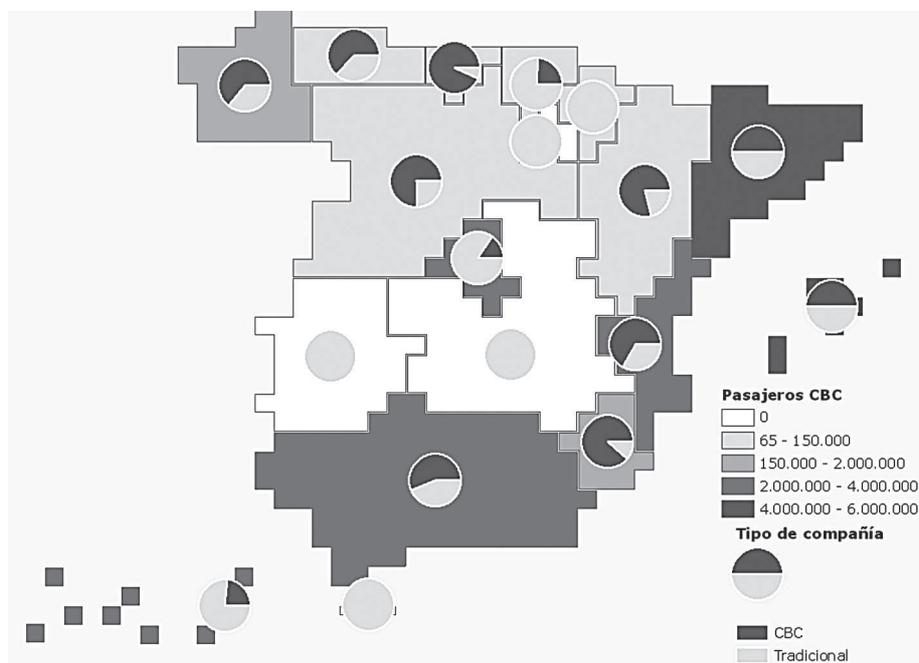
Fuente: Elaboración propia

Como respuesta a tales estrategias un total de 120.672.767 pasajeros utilizaron las instalaciones de la red de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) en los siete primeros meses de 2008, lo que representa un incremento del 1,5% respecto al mismo periodo de 2007. Continúa el aumento del tráfico internacional que es de un 1,4% en el conjunto de la red y, en este aspecto, destaca el crecimiento de los aeropuertos de Girona (22,6%), Santander (19,5%), Sevilla (15,0%) y Zaragoza (12,1%). Cabe

señalar que la mayor parte de estas operaciones tuvieron como origen o destino un aeropuerto europeo.

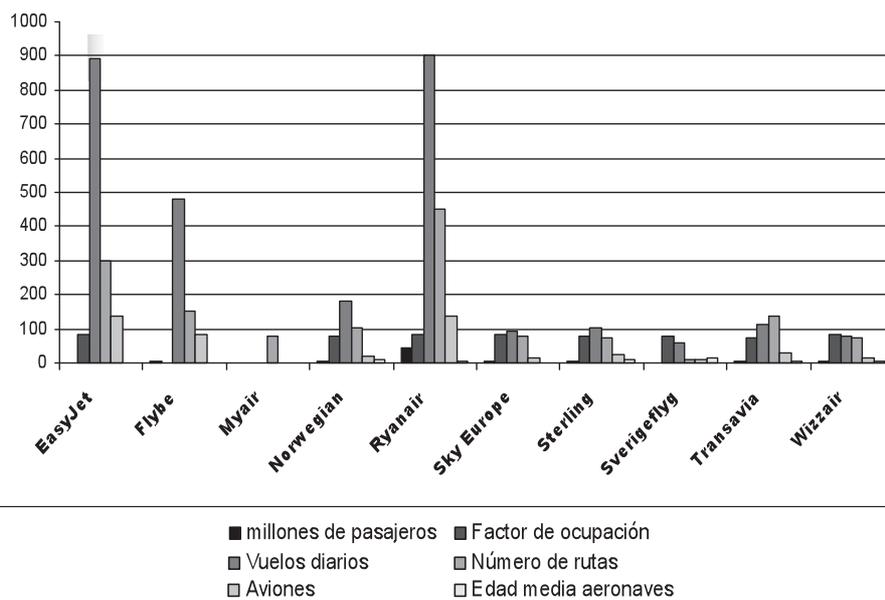
Las cifras anteriores ponen de relieve que con el aumento de vuelos se ha producido un incremento del tráfico de pasajeros por motivos vacacionales que, además, utilizan aeropuertos renovados y adecuados a las nuevas necesidades. Una vez más se pone de manifiesto que existen sinergias entre transporte, turismo y territorio.

FIGURA N° 3: PASAJEROS EN CBC Y % PASAJEROS SEGÚN COMPAÑÍA AÉREA POR CC. AA. AÑO 2007



Fuente: Instituto de Estudios Turísticos

GRÁFICO N° 1: COMPORTAMIENTO COMPAÑÍAS INTEGRADAS EN LA "ASOCIACIÓN EUROPEA DE LÍNEAS AÉREAS DE BAJO COSTE" (JUNIO 2007)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de "Members' statistics, 2007", European Low Fares Airline Association

También el transporte marítimo participa de la actual coyuntura, mostrando que su principal ventaja es su gran capacidad de transporte, mientras que sus ritmos suelen ser su gran desventaja respecto al avión, aunque está comprobado que con el incremento de turistas crece la demanda de cruceros y aquí la velocidad no juega un papel trascendental.

FIGURA Nº 4: RED DE PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO



Fuente: PEIT 2005-2020

Desde el punto de vista territorial, el impacto de las infraestructuras que capacitan para acoger embarcaciones de gran envergadura es innegable. Así, el puerto de Barcelona cuya operatividad se reinició en 2008, cuenta con la Terminal B que tiene un total de 6.500 m², divididos en dos áreas principales: los mostradores de seguridad y la zona de recogida de equipaje. En vistas a su utilización turística la Terminal se ha equipado con dos pasarelas de carga y descarga, y 4 cintas mecánicas transportadoras de equipaje. Se decidió, así mismo, la demolición de la antigua Terminal A y la construcción de una nueva, preparada para operar los futuros mega cruceros. Este proyecto ha significado la expansión de 3.600 m² a 6.200 m², e incorpora los últimos requerimientos en materia de seguridad, confort, rapidez en el embarque de pasajeros y de equipaje. Además, con el diseño arquitectónico llevado a cabo, las puertas de acceso sobre el muelle y las cintas transportadoras de maletas aseguran que los pasajeros no se mezclan con camiones, carretillas y maleteros. Mientras, la Terminal B

está preparada para operar con los barcos de 140.000 toneladas y 3.600 pasajeros; estos barcos son los más grandes del mundo que transitan por el Mediterráneo.

3. LOS TERRITORIOS DEL TURISMO Y LOS TRANSPORTES

Las redes de transporte llegan a ser la expresión de la organización territorial de las actividades en un espacio y manifiestan su mayor o menor capacidad para eliminar las discontinuidades espacio-temporales que se generan por la heterogénea distribución de los bienes y servicios. También marcan la eficiencia espacial y están ligadas a la tecnología de la que se sirven las redes, así como a la estructura que las organiza o disposición funcional del territorio y sus características físicas. Esas características, la estructura geológica, los accidentes geográficos, los elementos hidrográficos o el clima, determinan en mayor o menor medida la organización estructural de las redes y, en consecuencia, su nivel de eficiencia (Transport Geography, 2001).

Al turismo se le atribuye un papel de colaborador en la expansión y mejora de las infraestructuras que pueden adoptar niveles de complejidad y eficacia territorial diversos. Encontramos así redes equilibradas, conexas y desarrolladas que van a posibilitar los intercambios a diferentes escalas, desde la planetaria a la regional, pero también existen redes inconexas y desequilibradas que polarizan los territorios y que, paradójicamente, incrementan las desigualdades existentes entre ellos. Por ello, entendemos que las redes no son quienes imponen las estructuras espaciales, sino que ellas mismas son producto de las leyes que dominan las propias organizaciones espaciales.

El innegable impacto que experimentan los territorios, como soporte de actividades económicas y de las infraestructuras facilitadoras son notables, pero las redes y los sistemas de transporte son fundamentales para su desarrollo económico. En el caso del turismo, su crecimiento en un espacio geográfico conlleva retos como la necesidad de renovar constantemente las infraestructuras turísticas, de organización y de planificación, porque los transportes, en tanto que servicios básicos, forman parte indisociable de la actividad turística y su desarrollo cuantitativo y cualitativo incrementa la accesibilidad a los destinos turísticos, aunque deben lograr un equilibrio entre modos de transporte, accesibilidad y sosteni-

Si los transportes se contemplan desde la perspectiva de afección territorial, hay que señalar que el ferrocarril aparece como un modo de transporte generador de escaso efecto invernadero, contaminación atmosférica y ruido. Además, apenas tiene accidentes y realiza una utilización muy eficiente del suelo, con una elevada capacidad de transporte y un impacto ambiental reducido. En España RENFE tiene un convenio de colaboración con Adif sobre gestión ambiental y fomento de la movilidad sostenible. Un ejemplo es que, aunque el ferrocarril es uno de los modos de transporte más eficientes y el gasto por plaza a los 100 kilómetros en los trenes de alta velocidad es inferior a 0,8 litros de combustible, el ahorro se puede maximizar hasta un 10% mediante la conducción económica de los trenes. Por otra parte, cuando los motores de los trenes de alta velocidad frenan devuelven energía eléctrica a la catenaria, que puede ser utilizada por otros trenes o devuelta a la red general de distribución eléctrica. Además, RENFE reducirá un 9,1% su consumo energético específico (consumo por unidad de transporte) al finalizar su Plan Estratégico 2005-2009, tres años antes de la fecha propuesta por la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España. Para que las limitaciones a la circulación de los trenes sean el último recurso para mitigar el ruido³, el acuerdo actúa preferentemente en la fase de emisión provocada por el rozamiento rueda carril, tanto en el material móvil, como en infraestructura.

También las principales compañías de transporte por carretera intentan tomar medidas. Así, la Compañía Alsa tiene iniciativas como la implantación de Sistemas de Gestión Medioambiental según la norma ISO 14.000 en sus divisiones de transporte urbano e interurbano e, incluso, en alguna de las estaciones de autobuses que gestiona, realiza cursos de conducción económica para sus conductores. Algunos ejemplos de sus acciones son: el uso de Biodiésel en el servicio de transporte urbano de Oviedo, en sus servicios interurbanos Clase Supra y en alguna de sus líneas internacionales; la promoción del uso del transporte público para acceder a espacios naturales, como los lagos de Covadonga, en Asturias; la dotación de motores ecológicos, bombas de inyección Euro IV y Euro V, sistema de frenos ecológicos con retarder integrado en la caja de cambios, neumáticos de baja resistencia a la rodadura y con mezcla de gomas

³ Según RENFE, el "nivel de ruido del parque de vagones de mercancías y de trenes de viajeros es comparable al de los trenes suizos y holandeses, líderes mundiales en este campo".

no contaminantes, gases de refrigeración y climatización sin CFC's, uso de pinturas ecológicas, etc. Los nuevos vehículos reducen en un 80% la emisión de partículas contaminantes y de óxido de nitrógeno mediante la tecnología SCR. Además, la Compañía recicla baterías, disolventes, aceites, pinturas y neumáticos usados.

Respecto al transporte aéreo, necesita para su funcionamiento aeropuertos, que son enormes infraestructuras dedicadas a las operaciones aéreas y, a su vez, grandes consumidoras de espacio, tanto para las pistas de aterrizaje y despegue, como para las edificaciones necesarias para un correcto funcionamiento aeroportuario: hangares, terminales de viajeros y mercancías, aparcamientos, almacenes o edificios de servicios.

Los aeropuertos actúan como nudos de comunicación de varios medios de transporte, por lo que a sus inmediaciones llegan autopistas, carreteras o líneas de ferrocarril, que facilitan la comunicación con el resto del país. Por otra parte, la presencia de aeropuertos induce a la localización en torno a ellos de una serie de actividades económicas relacionadas con él, tales como hoteles, empresas de alquiler de vehículos, empresas de transporte urgente, centros de negocios, etc., que generan una dinámica económica muy importante en la zona, pero inevitablemente una intensa modificación del territorio donde se implanta.

Cabe por lo tanto señalar que la propia Organización Mundial del Turismo (OMT en adelante), ha confirmado la fuerte sinergia existente entre el transporte aéreo y el turismo y su contribución conjunta al desarrollo de la economía de los territorios, apoya también las finalidades y los objetivos de una Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional y propone que la gestión de la seguridad aeronáutica se plantee en el marco del suministro y de la supervisión de la infraestructura y de las operaciones de transporte aéreo, y como un componente fundamental de las prioridades y de la planificación sociales y económicas nacionales.

La OMT adoptó en su día unas Medidas recomendadas para la seguridad en turismo y mantiene una Red y un Grupo de Acción de Seguridad del Turismo. Existe cierto paralelismo entre las actividades de la OMT en el campo del turismo y las de la OACI en el de la aviación civil. También hay aspectos en cuyo tratamiento es crucial una estrecha cooperación entre las dos organizaciones. Por ejemplo, la OMT tiene en cuenta los riesgos

y peligros de seguridad respecto de todos los ámbitos que conforman el producto turístico, incluido el transporte (tanto internacional como en el interior de los destinos). Este enfoque ha permitido a la OMT apoyar el papel de la OACI y de sus Normas, señalar a la atención de la OACI ciertas deficiencias de seguridad del transporte aéreo y facilitar su rectificación, notablemente en un caso reciente en que se resolvieron inquietudes importantes en relación con las “banderas de conveniencia”.

4. REFLEXIONES FINALES

Las últimas décadas han sido decisivas para el desarrollo de las tres variables analizadas que han seguido la siguiente progresión lógica: incremento del número de turistas; mayor número de desplazamientos; aumento de la demanda de infraestructuras; mejora de las infraestructuras y más impactos territoriales.

La Comisión Europea⁴ estima que la evolución del reparto modal en el transporte de pasajeros entre 2010-2020 supondrá un ligero incremento, del 1%, de los desplazamientos en automóvil; un descenso del 2% en la movilidad turística en autobuses-autocares; el aumento en un 2% del transporte aéreo; el mantenimiento del uso de tranvía y metro y un descenso del 1% para el ferrocarril. Sin embargo, la heterogeneidad de situaciones de los países que integran la Unión, permiten advertir comportamientos muy diversos en algunos de ellos.

Se prevé que el volumen de pasajeros aéreos entre los años 2000 y 2020 tendrá un crecimiento del 108% y se contempla un aumento del PIB, para este periodo, del 52%. La variación estimada del total de pasajeros alcanza el 35% en este territorio, es decir, sólo un tercio de lo que se incrementaría el transporte de viajeros por avión (Comisión Europea 2006 a: 36). Ya nadie duda que la irrupción de las compañías de bajo coste ha sido el revulsivo definitivo en la expansión del transporte aéreo, así como la importancia que sigue teniendo la pionera Ryanair en el traslado de viajeros.

De igual modo, las rebajas en las tarifas del transporte aéreo han sido fundamentales en el crecimiento de la actividad turística y se ha hecho:

⁴ Comisión Europea (2006): *Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente*. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

- Captando clases sociales o segmentos de la demanda -por ejemplo jóvenes-, que antes no podían acceder al disfrute de unas vacaciones.
- Aumentando el número de viajes a lo largo del año en los antiguos turistas de clase media.
- Realizando los mismos viajes al año, aunque en trayectos más distantes y, por tanto, inaccesibles anteriormente por cuestiones económicas.

No obstante, el desarrollo positivo que se ha experimentado en transporte y turismo, no debe ocultar los costes de este crecimiento. Son muchas las experiencias que ponen de manifiesto que las tres T, constituyen un desafío único para el territorio, ya que su conjunto aporta una carga crítica a la insostenibilidad. En España el análisis muestra que sectores económicos de vital importancia para el país, como el transporte, el turismo o la construcción, ejercen una enorme presión sobre el territorio y la base de recursos naturales. En concreto, el transporte es un sector especialmente insostenible con efectos claros sobre el territorio y sus usos, en un país donde la demanda de transporte de viajeros y mercancías se dispara. Entre otras cuestiones porque se ha evolucionado hacia un modelo turístico que prioriza el desarrollo de segundas residencias.

Si se tienen en cuenta las expectativas de crecimiento, se deberá considerar que también se prevé que, para 2020, sesenta grandes aeropuertos estarán gravemente congestionados y en los puertos se observa una tendencia similar. La congestión y la contaminación amenazan el crecimiento económico, la calidad de vida y el medio ambiente. Por ello diversas organizaciones ambientalistas, han señalado los perjuicios ambientales ocasionados por el desplazamiento masivo de viajeros en época de vacaciones, principalmente dentro del Primer Mundo, o desde los países del Norte hacia los del Sur, hacia los destinos turísticos. El 90% de la energía primaria consumida en las vacaciones se gasta en el viaje de ida y vuelta. Las emisiones que se producen a raíz de esto son uno de los mayores problemas ambientales del turismo. Sobre todo por parte del transporte aéreo, donde se observa un índice de crecimiento del 5% anual. Aunque el consumo energético por avión en los últimos 20 años se ha reducido a la mitad, el aumento del tráfico aéreo internacional ha provocado el aumento en el consumo absoluto de energía en un 50%.

Las soluciones de «movilidad inteligente» y de gestión de la demanda de transporte aliviarán la congestión, pero también se necesitarán infraestructuras nuevas o mejoradas. Invirtiendo en alternativas viables a los corredores viarios congestionados, se apoyarán soluciones inteligentes que incluirán cadenas logísticas comodales, que optimicen el uso de la infraestructura de transporte dentro de los diferentes modos y entre ellos mismos. Estas soluciones incluyen el uso de túneles, corredores ferroviarios y nodos intermodales para el transporte ferroviario, marítimo o aéreo. Se tendrá que alcanzar el equilibrio justo entre el desarrollo de infraestructuras económicamente esenciales y unas exigencias de planificación igualmente legítimas basadas, tanto en los objetivos de la política medioambiental, como en los de otro tipo. Por lo tanto, debemos entender que sólo se crean sinergias cuando se cuenta con una red de transporte capaz de proporcionar una experiencia “sin costura” (*seamless*) al pasajero o al visitante. Es decir cuando se integra el transporte a otros servicios, en particular al alojamiento y esto se puede conseguir con encadenamientos de operación y de propiedad. La adecuación de los transportes a las necesidades del turismo no puede volverse en contra de los territorios, porque si así fuera la “acción de dos o más causas cuyo efecto es superior a la suma de los efectos individuales” esa sinergia, a la que hemos aludido al principio, puede actuar negativamente para ellos y, posteriormente, para las actividades que en ellos se desarrollen.

En definitiva, es preciso elegir entre Turismo sostenible/Turismo responsable y Turismo irresponsable y sus consecuencias:

- Degradación de los recursos naturales y medioambientales → Pérdida de atractivo turístico.
- Pérdida de la autenticidad sociocultural (valores culturales y arquitectónicos, tradiciones, gastronomía...) → Indiferenciación del destino.
- Progresiva descenso de rentabilidad (guerra de precios) y escasa participación del destino en los beneficios del turismo → Cierre de empresas, pérdida puestos de trabajo, pobreza en el destino, rechazo al turista.
- Escasa implicación de todos los agentes relevantes. Pérdida de interés y falta de liderazgo → Destino sin rumbo.

- Disminución de los niveles de satisfacción de los turistas y experiencia mediocre en el destino. → Atracción de los turistas de menor capacidad de gasto y menos sensibles con la sostenibilidad.

Aspectos que pueden traducirse como que se puede elegir entre sinergias positivas o negativas y con ello actuar a favor del territorio y del turismo sin renunciar al progreso de los transportes.

5. BIBLIOGRAFÍA

- BARRET, S. D. (2000): "Airport competition in the deregulated European aviation market". *Journal of Air Transport Management*, pp 13-27
- ALVES, C. F y BARBOT, C. (2007): "Do low cost carriers have different corporate governance models?" En: *Journal of Air Transport Management*, v. 13; n. 2; Mar.; pp. 116-120
- DOGANIS, R. (2001): *The Airline Industry in the 21st Century*. Londres, 1º Ed. Routledge.
- COMISIÓN EUROPEA (2001): *La política europea de transportes de cara a 2010: la hora de la verdad*. Bruselas: Ed. Comisión de las Comunidades Europeas, 2001, 127 p.
- COMISIÓN EUROPEA (2006a): *Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente*. Luxemburgo, Comisión de las Comunidades Europeas, 39 p.
- COMISIÓN EUROPEA (2006b): *Economic data pocketbook*, Luxemburgo, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 2006 c, 117 p.
- COMISIÓN EUROPEA (2007): *Tourism statistics. Eurostat Pocketbook. Data 2000 - 2005*, Luxemburgo, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 2007, 127 p.
- CHIA, JU CHEN (2007): *Passenger use intentions for electronic tickets on international flights* En: *Journal of Air Transport Management*. v. 13; n. 2 pp. 110-115
- DE LA FUENTE LAYOS, L. (2007): *Air transport in Europe in 2005*, Bruselas, Eurostat, 11 p.
- EEA. (2007): *Size, structure and distribution of transport subsidies in Europe*, Luxemburgo, European Environment Agency y Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 2007, 40 p.

- EUROSTAT (2007): Europe in figures. Eurostat yearbook 2006-07, Luxemburgo, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 373 p.
- FRANCIS, G., FIDATO, A. Y HUMPHREYS, I. (2003): "Airport-airline interaction: the impact of low cost carriers on two European airports". *Journal of Air Transport Management*, pp 267-273
- GILLEN, D Y MORRISON, W. (2003): "Bundling, integration and the delivered price of air travel: are low cost carriers full service competitors?" *Journal of Air Transport Management*, pp. 15-23
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (2005): "El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales". *Investigaciones Regionales*, nº 5. pp 199-221
- OMT. (2.000): Turismo. Panorama 2020, Madrid: Ed. Organización Mundial del Turismo, 2000, VII tomos.
- PEETERS, P. et al. (2007): "Major environmental impacts of European tourist transport", in *Journal of Transport Geography*, vol. 15, nº 2, p. 83-93.
- MILLÁN ESCRICHE, M. (2008): "Planificación Turística y Capital Territorial. Un enfoque geográfico" En IVARS J.A. y VERA J. F. (2008): *Espacios turísticos: mercantilización, paisaje e identidad*. Alicante: Aguaclara, pp. 127-140
- MILLÁN ESCRICHE, M. (2009): "Geografía, ordenación del territorio y espacios turísticos". *Proyección Año 5 - Vol 2 - Número 7*
- MINISTERIO DE FOMENTO (2004): PEIT Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. Capítulo 7
- MINISTERIO DE FOMENTO (2005): Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020
- SEGUÍ PONS, J. M^a et al. (2006): "Los impactos aeroportuarios percibidos por la población turística en un destino maduro: la Playa de Palma (Mallorca)", En LACOSTA ARAGÜES, A. J. *Turismo y cambio territorial: ¿eclosión, aceleración, desbordamiento?*, IX Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación, Zaragoza: Ed. Prensas Universitarias de Zaragoza, 2006, p. 613-622.
- WHITELEGG, J. y CAMBRIDGE, H. (2004): *Aviation and sustainability*. Stockholm Environment Institute, 50 p.