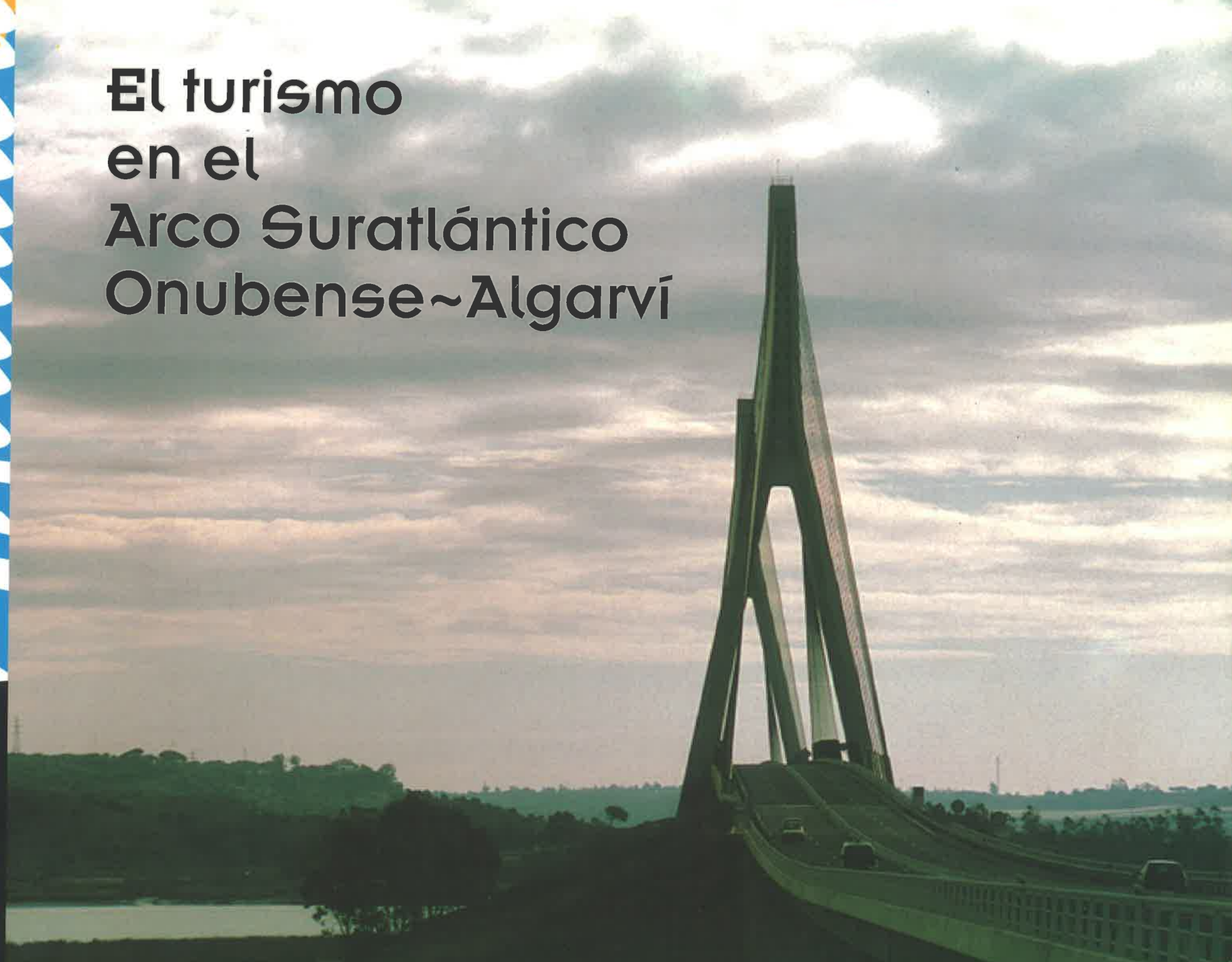
Andalucía

El turismo en el Arco Suratlántico Onubense~Algarví



JUNTA DE ANDALUCIA

Equipo de Trabajo

Financia la investigación
Turismo Andaluz, S. A.
Consejería de Turismo y Deporte. Junta de Andalucía

Equipo Consultor
Instituto de Desarrollo Local. Departamento de Geografía.
Grupo de Investigación de la Universidad de Huelva

Dirección
Dr. José Manuel Jurado Almonte

Coordinación
Dr. Juan Antonio Márquez Domínguez

Asesoramiento Facultativo
Angel Rafael Velasco Martín. Dirección General de Planificación Turística

Cartografía
Jesús Felicidades García

Textos
© Israel Dorregos Reyes *(cap. 3)*, Jesús Felicidades García *(cap. 4)*, Fco. Javier García Delgado *(caps. 2, 5 y 8)*,José Manuel Jurado Almonte *(caps. 3, 6, 10 y 11)*, Juan Antonio Márquez Domínguez *(caps. 1, 2 y 9)*, Sabino Senra González *(cap. 7)*

Colaboraciones
Mercedes Gordo Márquez, Rocío Muñoz Cañada, Juan Manuel Núñez Márquez, Horacio Pardo García

Diseño y Maquetación
Publicidad Reymo (Huelva)

Fotografía
© Manuel Parrales

Imprime
Imprenta Beltrán S. L.

D.L.
H-168-2002

Me complace dirigirme desde las páginas de esta interesante publicación a todos los lectores interesados en las potencialidades y realidades turísticas de Andalucía y del sur de Portugal, con el que estamos íntimamente relacionados y unidos por tantas similitudes, tradiciones y una amistad que ha logrado traspasar fronteras.

La zona sur peninsular es sin duda alguna la más rica y con más posibilidades de desarrollo de Europa. Sus valores naturales y climáticos y las características humanas de sus habitantes hacen de ella una zona con un alto valor estratégico para el turismo, por el que estamos trabajando en la actualidad.

Además, el hecho de constituir una frontera, lejos de significar una separación, hace posible una mezcla cultural, lingüística y gastronómica que proporcionan tanto a Andalucía como al Algarve portugués unas características especiales, o como lo ha calificado el Instituto de Desarrollo Local, la región onubense algarví, es un espacio privilegiado para la vida.

Teniendo en cuenta estas grandes posibilidades de desarrollo turístico y las estrechas relaciones que existen entre Huelva y el Algarve y por extensión, entre Andalucía y la zona sur de Portugal, esta publicación supone una guía sobre los modelos de desarrollo turístico, sus poblaciones, las actividades económicas que desempeñan, las peculiaridades de su medio ambiente, su historia, su geografía y su riqueza y variedad cultural, a la que les invito a acceder a través de estas páginas.

Solo me queda desear que este libro les sea útil, que aumente sus conocimientos sobre una zona muchas veces olvidada y que incite a todos aquellos que viven y trabajan por y para el turismo, a que sigan esforzándose para que Andalucía, como el Algarve, logren la meta de un desarrollo turístico sostenible y pleno.

Antonio Ortega García
Consejero de Turismo y Deporte

Índice

1. INTRODUCCIÓN 11

2. EL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL ARCO SURATLÁNTICO ONUBENSE-ALGARVÍ 17
- Modelos de desarrollo turístico y ámbitos territoriales 20
- Poblamiento y sistema de ciudades 24
- El origen de la actividad turística en el Algarve y la Costa de Huelva 28
- Bibliografía y fuentes documentales 36

3. LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS 39
- Marco económico 41
- La actividad agrícola 42
- La actividad pesquera 44
- Las actividades industriales 47
- La construcción 48
- Los servicios 50
- Conclusiones 53
- Bibliografía y fuentes documentales 54

4. MEDIO AMBIENTE Y TURISMO 55
- Turismo y sostenibilidad 57
- La gestión integral de las zonas costeras 59
- Medio ambiente y turismo en el Litoral de la provincia de Huelva 61
- Medio ambiente y turismo en el Algarve 74
- Legislación ambiental 84
- Bibliografía y fuentes documentales 86

5. HISTORIA, RECURSOS CULTURALES Y POTENCIALIDAD TURÍSTICA 89
- Historia e identidad 91
- Patrimonio arquitectónico y monumental 92
- Recursos autóctonos 96
- Conclusiones 100
- Bibliografía y fuentes documentales 102

6. LAS INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES 117
- Carreteras 119
- El ferrocarril 131
- Los puertos 132
- El transporte aéreo 134
- Otras infraestructuras 137
- Proyectos infraestructurales 139
- Conclusiones 142
- Bibliografía y fuentes documentales 143

7. EQUIPAMIENTOS TURÍSTICOS 145
- Metodología de análisis y conceptualización 147
- Equipamiento de alojamiento 148
- Equipamientos turísticos complementarios 154
- Conclusiones 159
- Bibliografía y fuentes documentales 161

8. LA DEMANDA TURÍSTICA 163
- Características de la demanda 166
- Origen de los turistas 173
- Fidelidad del turismo 175
- Perfil del turista 176
- Conclusiones 178
- Bibliografía y fuentes documentales 179

9. AGENTES DEL DESARROLLO TURÍSTICO EN EL LITORAL ONUBENSE-ALGARVÍ 181
- El turismo como encuentro social 183
- Sobre cómo conocer a los agentes turísticos 184
- Región, provincia y funciones normativas e iniciativas 185
- La promoción de las corporaciones municipales 187
- El turismo como fuente de negocio empresarial 187
- Explorando la calidad total 195
- Algunos testimonios del impulso turístico 196
- Bibliografía y fuentes documentales 197

10. DIAGNÓSTICO 199
- Principales obstáculos y factores de desarrollo de la actividad turística onubense-algarví 201
- Diagnóstico de la actividad turística 202

11. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS PARA UN DESARROLLO TURÍSTICO SUSTENTABLE 209
- Conclusiones 211
- Propuestas 213

1
Introducción

En los albores del tercer milenio, el turismo se ha convertido en un importantísimo motor de desarrollo económico y de transformación social, con fuertes implicaciones en la organización espacial y en el diseño de políticas territoriales. El turismo es uno de los primeros rubros del comercio internacional, responsable de más de 635 millones de llegadas que supusieron unos ingresos por turismo de 439.393 millones de dólares. Europa sigue siendo el destino más atractivo, con 381 millones de llegadas beneficiándose de 220.494 millones de dólares. Los países más visitados en 1999 fueron Francia con 71 millones y España con 52. En este contexto existe una preocupación por consensuar una normativa que sirva para orientar lo que se espera de la actividad turística. Así, no es casual que la Organización Mundial del Turismo proponga el **Código Ético Mundial para el turismo** como contribución al entendimiento y al respeto mutuo entre hombres y sociedades sobre la base de:

- **El desarrollo personal y colectivo**
- **El desarrollo sostenible**
- **El aprovechamiento y enriquecimiento del patrimonio de la humanidad**
- **El desarrollo económico para los países y comunidades de destino**

En este contexto, el **Suroeste Peninsular**, tiene condicionantes naturales y humanos de alto valor estratégico para el desarrollo turístico. Entre los naturales destacan, sin lugar a dudas, las extensas playas, la suavidad climática y una atmósfera clara y diáfana la mayor parte del año, cuya insolación y luminosidad es una de las más altas de la Península Ibérica. Pero, además, ricos campos y sierras, con soberbios espacios naturales, constituyen un rico territorio, todavía por explotar.

Sin embargo, son los condicionantes humanos los que posibilitan el desarrollo turístico onubense-algarví. Se parte de condiciones no poco despreciables como son la seguridad ciudadana, frente a otros destinos como el Magreb, Suramérica... La cercanía de los centros emisores, entre dos o tres horas en avión al aeropuerto de Faro o Sevilla, el atractivo que conforma **el espacio de la frontera** y las características del tipo humano, producto de un proceso histórico que le puso en estrecho contacto con otros países europeos, porque no hay que olvidar que muchos onubenses y algarvíes trabajaron en Alemania, Francia e Inglaterra entre los años setenta y ochenta. Con frecuencia, muchos negocios de restauración pertenecen a emigrantes retornados y a sus descendientes que acumularon un pequeño capital para invertir en negocios propios, más frecuentemente en aquellos que conocían o habían trabajado.

Con estos factores, naturales y humanos, desde hace unas décadas el espacio onubense-algarví presenta una notable dinámica turística, articulada en torno a **la playa**. Ello ha originado grandes transformaciones sociales y territoriales de un litoral que es finito y está tensionado por otras actividades como la agricultura y la industria..., que compiten por los usos del suelo. Aunque el modelo de desarrollo turístico basado en el recurso playa aún tiene un camino que recorrer, en los foros internacionales se ha dado la voz de alarma sobre su próximo agotamiento, de tal forma que el litoral onubense-algarví debe enfrentar el reto de ofertar un producto turístico más rico, hecho que dinamizará en los próximos años su espacio interior.

Macromagnitudes del turismo

Ámbitos territoriales	Llegadas (1)	%	Ingresos (2)	%
Mundo	657,0	100,00	455,00	100,00
Francia	71,4	10,86	24,70	5,42
España	52,0	7,91	25,20	5,53
EE.UU.	47,0	7,15	73,00	16,04
Italia	35,8	5,44	31,00	6,81
China	27,0	4,10	11,90	2,61
Portugal (3)	11,2	1,70	4,60	1,01
Andalucía (3)	18,1	2,75	8,70	1,91
Región del Algarve (3)	4,1	0,62	1,70	0,35
Provincia de Huelva (3)	1,3	0,15	0,73	0,16
ARCO ONUBENSE-ALGARVÍ	5,4	0,77	2,43	0,51

(1) Millones de llegadas. (2) Miles de millones de dólares. (3) 1998.
Fuentes: O.M.T. (2000): *Datos esenciales*, 1999. Organización Mundial del Turismo. Madrid. I.E.A. (1999): *Andalucía, Datos Básicos*, Instituto de Estadística de Andalucía, Sevilla. C.C.R.-Alg. (1999): *Estratégia de desenvolvimiento para a Região do Algarve 2000-2006*, Faro. *El País* (26-1-2000). Elaboración J. A. Márquez, 2000.

Dada la importancia del turismo para el futuro desarrollo de Andalucía, la provincia de Huelva y sus relaciones con el Algarve, la **Empresa de Turismo Andaluz** encargó al Instituto de Desarrollo Local la elaboración de un estudio sobre el turismo en el Arco Atlántico que constituye los litorales de la provincia de Huelva y la región del Algarve. Dicho estudio se ha presentado atendiendo a las fases de análisis, diagnóstico y propuestas.

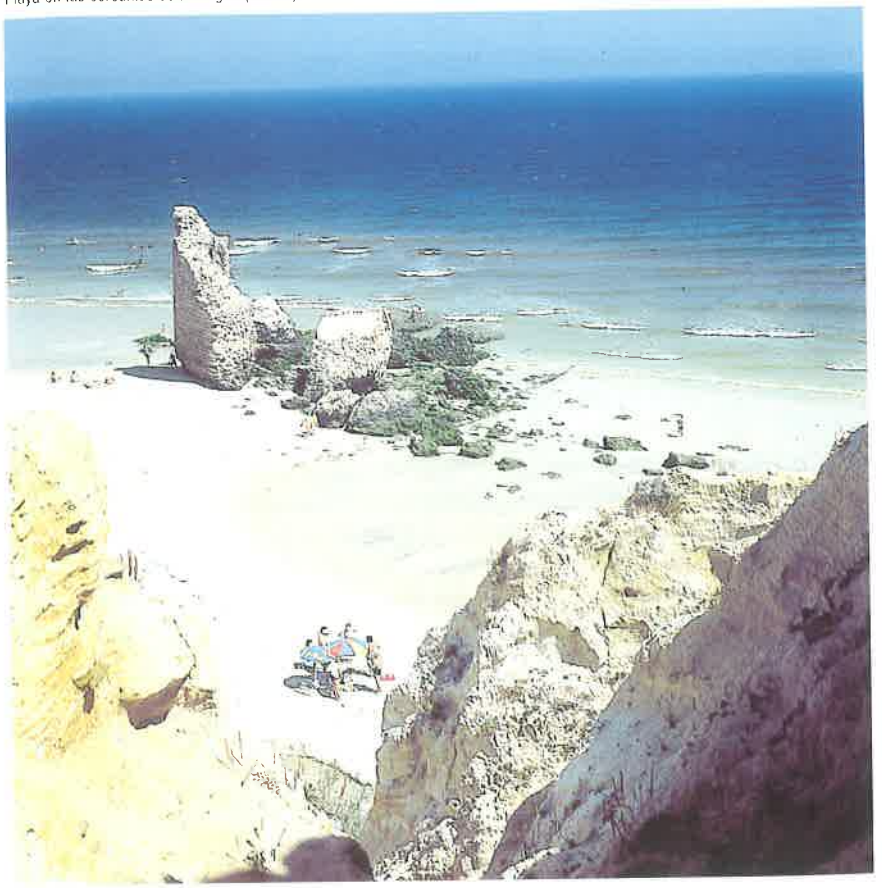
En el análisis del turismo onubense-algarví se han abordado, desde una óptica sistémica, el desarrollo, las actividades económicas, el medio ambiente, los recursos culturales, los equipamientos residenciales y de ocio, la articulación territorial, la demanda y el origen de los turistas y los agentes del desarrollo turístico.

Mientras tanto, en el diagnóstico, como síntesis global del análisis territorial, se ha hecho un enorme esfuerzo por presentar mediante la metodología D.A.F.O., las debilidades y amenazas que debe superar la región onubense-algarví y las fortalezas y oportunidades de las que se beneficia.

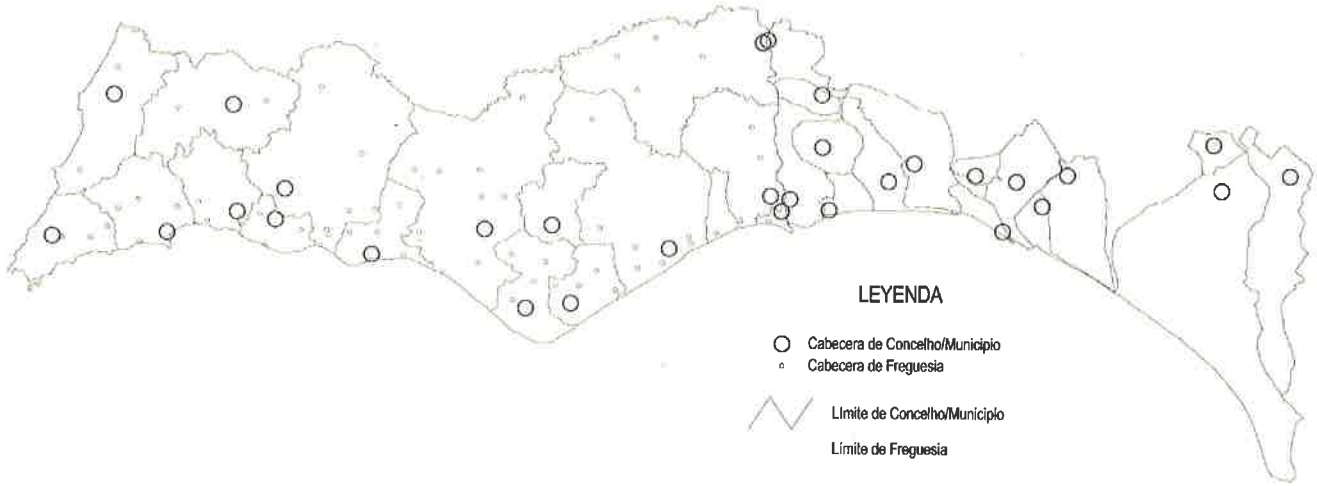
Por el bagaje que significó analizar y conocer los factores y obstáculos del turismo en el Arco litoral de la provincia de Huelva y la región del Algarve, **el Instituto de Desarrollo Local** creyó oportuno trazar líneas orientativas que se han recogido como propuestas para mejorar el desarrollo del sector turístico en el litoral onubense-algarví.

Con todo, la elaboración de este trabajo pretende contribuir a un **turismo sustentable** que catapulte su propuesta hacia una agenda de desarrollo porque, más allá de la propia investigación como tarea, el Instituto de Desarrollo Local considera a la región onubense-algarví **un espacio privilegiado para la vida.**

Playa en las cercanías de Mazagón (Huelva)



SITUACIÓN ADMINISTRATIVA



INSTITUTO DE DESARROLLO LOCAL
2000
Felicidades, J., 2000

MAPA GENERAL DEL ARCO ONUBENSE-ALGARVÍ

Escala 1:1.000.000

LEYENDA

- Cabeceras municipales
- Red de carreteras
- Red Hidrográfica
- Límites municipales
- Láminas de agua
- Sector de estudio

0 10 20 30 40 50 Km

INSTITUTO DE DESARROLLO LOCAL
2000
Felicidades. J., 2000

2

El desarrollo turístico en el arco suratlántico onubense-algarví

1. MODELOS DE DESARROLLO TURÍSTICO Y ÁMBITOS TERRITORIALES
   - 1.1 Ámbitos de análisis
   - 1.2 El área nido
2. POBLAMIENTO Y SISTEMA DE CIUDADES
   - 2.1 El poblamiento
   - 2.2 Morfología, funciones y actividades urbanas
   - 2.3 Jerarquía urbana y sistema de ciudades
3. EL ORIGEN DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN EL ALGARVE Y LA COSTA DE HUELVA
   - 3.1 Fase preturística
   - 3.2 Los comienzos de la actividad turística. Del desarrollismo a la crisis de 1973
   - 3.3 Crisis y estancamiento de la actividad
   - 3.4 Revitalización de la actividad
   - 3.5 Las nuevas tendencias turísticas
4. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

Acantilados y playas de Portimão

El Arco Atlántico onubense-algarví cuenta con unos 6.000 kilómetros cuadrados y en torno a 600.000 habitantes y se perfila como **uno de los ejes más dinámicos** del Suroeste Peninsular. Comprende un espacio que nace en el litoral de Doñana (Almonte), y se prolonga hasta las playas de Aljezur en la Costa Vicentina. De Norte a Sur las márgenes del Guadiana internan el Arco, desde Vila Real y Ayamonte a los **puertos fluviales** de Sanlúcar de Guadiana y Alcoutim. Sin embargo, la población que sustenta es muy superior porque el turismo hace que acoja estacionalmente a más de 2.000.000 de personas y en torno a 12.000.000 de pernoctaciones (C.C.R.-Alg., 1995) y la nueva agricultura necesita unos 50.000 jornaleros con sus familias, durante varios meses al año.

Históricamente, la articulación productiva se hizo a través de núcleos de poblamiento interior conectados al océano por activos puertos fluviales que le permitieron la aventura del Atlántico... Las ciudades más antiguas ocuparon una posición excéntrica en relación con el territorio que gestionaban, dada la pobreza agrícola de las arenas y el peligro de ataques piráticos. Las dos ciudades más importantes que se atrevieron a asentarse en el litoral fueron Huelva y Faro y ambas sufrieron el acoso de corsarios y piratas. Así consta cómo el corsario Papafoli aterraba a la Huelva del siglo XVI y cómo la Faro de 1596 fue saqueada e incendiada por el Conde de Essex, a las órdenes de Isabel I de Inglaterra.

Pero el tiempo ha jugado a favor del litoral y en contra de las ciudades del interior. El modelado del traspaís y las corrientes marinas hicieron del ámbito litoral un espacio de sedimentación, donde los ríos tuvieron cada vez más dificultades de navegación. A la par, los puertos interiores perdieron su funcionalidad comercial. Silves, Lagos, Potimão, Faro, Tavira, Ayamonte, Isla Cristina... Moguer, Palos de la Frontera y Huelva, mantuvieron o mantienen **una enconada lucha por su libre acceso al mar**.

En este contexto, y ayudados por la emergencia del turismo de playa, no ha sido extraño ver surgir, especialmente después de 1971 con la apertura del **aeropuerto de Faro**, múltiples urbanizaciones muy cercanas a las playas, e incluso sobre cordones dunares. Unas veces son prolongación de las antiguas ciudades como Albufeira, otras aparecen como núcleo independiente –Monte Gordo, Vilamoura, La Antilla, Punta Umbría, etc.–.

Actualmente, el Arco Atlántico onubense-algarví se articula por un entramado viario que discurre paralelo a la costa y que tenía su punto de inflexión en el río Guadiana. La construcción del puente internacional sobre el citado río ha conectado y reactivado los intercambios de este espacio tan dinámico. En los próximos años, los flujos comerciales, industriales, agrícolas, de personas... pueden llegar a crear una zona gravitatoria con mayor cohesión que otras regiones ya consolidadas.

La emergencia del Arco Litoral está fundamentada en las transformaciones económicas que le han convertido en un motor endógeno del desarrollo en Portugal y España. Especialmente, la puesta en valor del ámbito resulta de la confluencia de actividades pesqueras, industriales, agrarias y turísticas. Al oeste del Guadiana, el aeropuerto de Faro y la amplia oferta residencial, satisfacen la demanda de **un turismo procedente básicamente de Reino Unido y Alemania**, mientras que en el este emerge una **agricultura de vanguardia**, basada en dos cultivos estrellas: la fresa y el naranjo, que también **se adecuan a la demanda del mercado europeo, especialmente alemán y francés.**

En general, el sistema productivo tiene una estructura extrovertida, que trabaja y se inserta en la aldea global. En esta dinámica, los puertos siguen constituyendo un importante nexo de unión con la economía mundial, especialmente en los sectores pesqueros e industriales. El valor de la pesca desembarcada le convierte en una de las regiones más importantes de la Unión Europea. Sin embargo, existe todavía una fuerte presencia de pesca artesanal, poco competitiva, que necesita una reconversión para enfrentar el **agotamiento de los caladeros locales**, el impulso de la **acuicultura** y las relaciones con otras aguas jurisdiccionales. Por otro lado, la situación estratégica del Puerto de Huelva, le convierte en nexo de intercambios con la industria química mundial. Tras superar una crisis productiva, la industria se concentra principalmente Huelva capital y recientemente ha resuelto serios problemas con la incorporación de las funciones de Río Tinto Minera a la multinacional Atlantic Copper.

El turismo se perfila como uno de los pilares básicos del desarrollo del Arco Litoral por la influencia en otros sectores económicos y por la competitividad. **El turista encuentra un territorio privilegiado** con precios bajos, extensas playas bajas, clima suave... y un extenso patrimonio cultural y natural, con catorce espacios húmedos protegidos.

Pero, además, el turismo incide enormemente en la organización del espacio. Es responsable de un denso poblamiento disperso que acoge a una población real superior a la censada; en algu-

Vista de Ayamonte y Vila Real de Sto. António desde el Parador de Turismo

nos casos, el cuádruplo de la población residente (Gomes, M., 1991; 23). El litoral entre Faro y Lagos contiene casi una continua urbanización de edificios y hoteles. De ellos sobresale, como ejemplo, Vilamoura que va camino de convertirse en uno de los complejos turísticos mayores de Europa. Mientras tanto, en el sector onubense el turismo no ha hecho más que despuntar. Actualmente, presenta un equipamiento débil y sólo la zona más cercana al Guadiana, quizás por influencia del **aeropuerto de Faro**, tiene una oferta turística de calidad. Así son Islantilla y la promesa de Isla Canela en Ayamonte.

Macromagnitudes de la región del Algarve y la Provincia de Huelva y su relación con el turismo

Territorios	Región Algarve		Provincia Huelva	
Superficie Km²	4.490,54		10.128,00	
Población	344.310,00		454.735,00	
Porcentaje Activos Primario	14,00	(1)	30,10	(2)
Porcentaje Activos Secundario	22,00	(1)	29,70	(2)
Porcentaje Activos Terciario	64,00	(1)	40,20	(2)
Porcentaje V.A.B. Primario	7,40	(3)	9,99	(6)
Porcentaje V.A.B. Secundario	13,80	(3)	22,46	(6)
Porcentaje V.A.B. Terciario	78,80	(3)	54,58	(6)
Nº de turistas	4. 077.753,00	(3)	1.295.503,00	(5)
Plazas hoteles	21.131,00	(4)	11.329,00	(5)
Otras plazas, hoteles apartamentos	18.802,00	(4)	2.253,00	(5)
Otros apartamentos	4.481,00	(4)	-	
Otros alojamientos (aldeamentos)	24.979,00	(4)	-	
Aldeas turísticas	14.486,00	(4)	-	
Camping	26.656,00	(4)	23.477,00	(5)
Casas rurales	-		185,00	(5)
Total alojamientos	110.535,00		37.244,00	

Fuentes: (1) C.C.R.-Alg., 1995. (2) Márquez, 1995-1997. (3) C.C.R.-Alg., 1998. (4) R.T.A., 1999. (5) I.E.A., 1999 y S.I.M.A., 1999. (6) I.D.L., 1998
Elaboración J. A. Márquez, 2000

1. MODELOS DE DESARROLLO TURÍSTICO Y ÁMBITOS TERRITORIALES

En los últimos lustros, **la actividad turística** está emergiendo como uno de los pilares más importantes de la economía onubense-algarví, apoyada en ricos recursos turísticos, entre los que destaca de forma notoria **la playa.** Alrededor de ella han surgido urbanizaciones y nuevos núcleos de poblamiento que, sin lugar a duda, concentran las mayores dotaciones y equipamientos residenciales y de ocio, originando intensas transformaciones económicas, sociales y paisajísticas para satisfacer la demanda masiva de una verdadera inmigración temporal.

De ellas se aprovechan las rentas diferenciales entre las regiones de origen del turismo y el ámbito onubense-algarví. Sobre la bondad e impacto de la actividad turística se ha escrito mucho, existiendo defensores y detractores a ultranza que ven en el desarrollo turístico la panacea del futuro económico de la zona o la amenaza de alcanzar el límite de la carga turística del litoral, con los consiguientes impactos ambientales.

La idea de la diversificación se viene imponiendo para huir del peligro que supone la actividad turística **estacional**, sin embargo, las abundantes y blancas arenas del litoral atlántico onubense-

Flamencos en las Marismas del Odiel. Al fondo, Punta Umbría

algarví continúan constituyendo el principal y, a veces casi único, reclamo para el turista. Las **iniciativas recientes** orientadas a la atracción de un turismo distinto al de playa, no aparecen desligadas de la misma, sino todo lo contrario, vienen a sumarse y a concentrar en la estrecha franja litoral nuevos equipamientos y áreas residenciales.

En el Arco Litoral la actividad turística se presenta como un proceso dialéctico en un espacio tensionado que es, a la vez, objeto de consumo por usos existentes –agrícolas, industriales...– y la propia actividad turística que, además, lo necesita como área natural de disfrute. El turismo se inserta en la compleja simbiosis socioeconómica y ha impuesto **modelos de desarrollo y perfiles territoriales**, cuya intensidad depende del nervio económico del resto de las actividades. En amplios espacios, especialmente en el Algarve, se convierte en "monocultivo" económico y, en otros, como en el litoral onubense, comparte primacía con la agricultura y la industria, dándose un proceso de exclusión y/o complementariedad.

De cualquier manera, el turismo constituye una baza importantísima para el desarrollo, convirtiéndose en sector inductor y de arrastre para la construcción, hostelería y restauración, cuyas dimensiones no podrían explicarse sin su existencia.

El **espacio algarví** presenta un desarrollo turístico más antiguo y maduro con un modelo de poblamiento difuso e intenso, donde la planificación regional y litoral guarda difíciles equilibrios, ante una actividad que significa un gran yacimiento de empleo. Los instrumentos de cultivo turístico son muy diversos y se manifiestan en equipamientos de ocio, infraestructuras hoteleras, **aldeamentos**, campings y residencias secundarias, con estructuras empresariales que, si bien han sabido poner en el mercado una notable oferta hotelera, presentan serias debilidades en la gestión turística. De todas formas en el Algarve existen experiencias "exitosas", señaladas como modélicas –Vale do Lobo o Quinta do Lago–, frente a otras de turismo de masas, ya saturadas –Monte Choro–.

El turismo emerge en **la provincia de Huelva** en fechas más recientes, por lo cual, la planificación, a grandes rasgos, puede ser más viable. Sin embargo, esta actividad en la provincia debe hacer frente a una gran debilidad como es el predominio de la **oferta alegal**, frente a la reglada. Ello conlleva una oferta inmobiliaria desregulada jurídicamente, sin claridad fiscal y problemáticas sectoriales y espaciales encubiertas.

Las características del modelo onubense están basadas en la orientación de los flujos monetarios producidos por una acumulación capitalista de origen agrario e industrial de cortos horizontes, hacia la construcción y especulación inmobiliaria. La actividad turística mayoritaria consiste en la explotación de segundas residencias o apartamentos que se alquilan en temporada alta, con lo cual el interés por la oferta complementaria brilla por su ausencia. En este sentido, el conocimiento y el aprendizaje de experiencias debe servir para abrir nuevos horizontes de inversión, suavizar y eliminar las tensiones entre espacios de ocio, activo y pasivo, residenciales, naturales, agrícolas e industriales.

1.1. Ámbitos de análisis

En este contexto, el Arco Suratlántico onubense-algarví, con un **notable arsenal de recursos turísticos**, presenta un enorme potencial de desarrollo, cuyas fortalezas y debilidades se pretenden descubrir en este estudio. **El alcance** de tan robusta actividad turística aparece muy vinculado a la playa y a sus territorios aledaños, de tal forma que, para definir el ámbito de estudio del turismo, y como planteamiento metodológico, se ha partido de la realidad evidente que ubica **más del 80% de las residencias turística cerca de la playa** y recurrido a líneas isócronas que reproducen el comportamiento lógico de un turista, con residencia en el litoral, ocio activo y movilidad de diferente intensidad, en función del grado de atracción de otros núcleos, medido en dotaciones de recursos naturales, gastronómicos, culturales, patrimoniales...

Desde esta última perspectiva, el Arco Suratlántico posee un «área nido», muy cercana a la playa, que se convierte en **área de destino** para movimientos de diversos alcances. Estos a su vez crean un área de influencia directa que afecta a restaurantes, cafeterías, artesanía y otras áreas, umbrales y periféricas, que sólo son visitadas de forma esporádica.

El área nido viene articulada por los núcleos de poblamiento del litoral, donde el turista tiene su residencia que le permite hacer frecuentes incursiones a la playa, en no más de 10 minutos de ida. La conexión y articulación del área nido, se suele hacer, en sentido Norte-Sur, aunque la excepción la constituyen Huelva y Faro, con movimientos tanto horizontales como verticales de más largo alcance.

El área de influencia viene definida por el alcance del turista que, pernoctando en el área nido, realiza incursiones frecuentes de ocio para comer, visitar museos y espacios naturales, hacer compras, etc., y cuyo alcance, medido en tiempo, no debe superar más de 60 minutos entre la ida y la vuelta, teniendo en cuenta el condicionante de la pernoctación en el litoral y el tiempo necesario para comer y realizar alguna actividad de ocio. El área de influencia está presidida por núcleos antiguos de poblamiento y con ciertos atractivos, ya sean gastronómicos como Bollullos Par del Condado, culturales como Moguer o Silves, o paisajísticos como Hinojos o Monchique. El comportamiento lógico del turista que visita el área de influencia puede ser modelizado en las siguientes acciones temporales para un día: levantarse, desayunar en el hotel, tomar un coche, almorzar en un restaurante del área de influencia, pasear y visitar lugares de interés, volver a casa y cenar en el hotel.

Más allá del área de influencia del litoral, se puede detectar **un área umbral**, con escaso nervio económico y débil poblamiento, visitada con menos frecuencia. En el área umbral, Sierra algarvía y Andévalo onubense, empieza a despuntar el **turismo rural**, que puede constituirse en un instrumento para el desarrollo. Esta área vendría definida por un alcance medio que no debe superar las dos horas entre la ida y la vuelta. El comportamiento lógico del turista que visita el área umbral puede ser modelizado en las siguientes acciones temporales para un día: levantarse temprano, tomar un coche, desayunar en el camino, almorzar en un restaurante, pasear y visitar lugares de interés, merendar, volver a casa y cenar en el hotel.

Finalmente, **el área periférica**, situada a partir de la Sierra en la Provincia de Huelva y el Bajo Alentejo en Portugal, sólo excepcionalmente es visitada por los turistas del área nido. El comportamiento lógico del turista que visita el área periférica puede ser modelizado en las siguientes acciones temporales para dos días. Primer día: levantarse temprano, tomar un coche, desayunar en el camino, almorzar en un restaurante del trayecto, pasear y visitar lugares de interés, merendar, cenar y dormir en un núcleo del área periférica. Segundo día: desayunar, pasear, tomar el coche, llegar para almorzar en el hotel.

Lógicamente, **el análisis turístico del Arco Atlántico onubense-algarví,** dados los objetivos y los recursos que le han sido asignados, abordará, de forma global, el estudio de las áreas nido y de influencia como ámbito esencial y de intensas relaciones sociales, políticas, económicas, culturales y territoriales que articulan la actividad turística en el Suroeste Peninsular.

Aún así, en relación con el turismo, el soporte territorial del Arco Atlántico onubense-algarví presenta diferentes aspectos, producto de usos y funciones distintas que le asigna la actividad turística.

1.2. El área nido

Es un espacio intensamente ocupado, donde se encuentran los lugares de residencia y sitios de ocio más frecuentados por los turistas: playas, deportes, restaurantes y diversiones nocturnas. Sin embargo, en esta amplia fachada costera es necesario puntualizar diferentes estructuras territoriales que serán posteriormente analizadas y que responden a relaciones diversas, entre las cuales cobra especial importancia la situación y emplazamiento de los núcleos litorales con respecto a las infraestructuras económicas, especialmente al aeropuerto de Faro. Así, es posible diferenciar: la Costa Vicentina, la Zona de Barlovento, la Zona de Sotavento, la Costa Occidental onubense y el Litoral Oriental de la provincia de Huelva.

La **Costa Vicentina Algarví**, la más alejada de los grandes circuitos turísticos presenta una débil infraestructura residencial y de ocio. Comprende los territorios de los Concelhos de Aljezur y Vila do Bispo, con núcleos balnearios destacados como Carrapateira y Sagres. Encierra grandes potencialidades de desarrollo turístico que apenas han despegado, pero su situación de enclave le resta muchas posibilidades.

La **Zona de Barlovento algarví,** desde Lagos hasta Faro, presenta un intenso desarrollo turístico, con las mayores dotaciones residenciales y de ocio y una oferta de calidad media-alta que sustenta importantes flujos de turistas alemanes e ingleses. Albufeira oferta más de 28.000 plazas y es la ciudad mejor equipada para el turismo del Arco Surátlantico onubense-algarví. Pero, además, destacan los núcleos de Lagos, Portimão, Lagoa, Armação de Pêra, Loulé, Vilamoura y Quarteira, estas dos últimas presentan una vida y diseño prácticamente exclusivo para la vida del turista.

La **Zona de Sotavento algarví,** desde Faro a Vila Real de Santo António. Faro supone un hiato en la ocupación turística del litoral porque acoge la Reserva Natural del Ría Formosa, un rico ecosistema protegido, y porque presenta diversas barras arenosas que dificultan el acceso a las playas. Sin embargo, hacia el interior, en Estói, se pretende impulsar un turismo de calidad, que combina el ocio, el deporte y la cultura. A partir de Olhão se inician de nuevo las actividades de playa, destacando ya cerca de la frontera los núcleos de Tavira y Monte Gordo, con una oferta hotelera de calidad media-baja.

La **Costa Occidental onubense**, abarca desde Ayamonte a Huelva y centra su desarrollo turístico especialmente en Isla Canela e Islantilla, con visitantes extranjeros y un turismo que emerge, apostando por la calidad. Mientras tanto, el resto de los núcleos, La Antilla, El Rompido, El Portil y Punta Umbría presentan una estructura que responde netamente a residencias secundarias, con una escasa oferta hotelera y pocas posibilidades de negocio turístico, si exceptuamos la especulación inmobiliaria.

Río Piedras y Flecha de El Rompido. Paraje Natural

El **Litoral Oriental de Huelva** presenta sólo dos núcleos balnearios, Mazagón y Matalascañas, cuyo desarrollo turístico tiene serias restricciones motivadas por la existencia de los Parques Nacional de Doñana y Natural de Doñana. Actualmente se pretende impulsar el desarrollo turístico precisamente basándose en la oferta «de turismo ecológico» y la expansión de Mazagón, como núcleo más alejado del Parque Nacional, restringiéndose el uso de suelo para la construcción de residencias secundarias, hasta ahora predominante. Sin embargo, para este amplio litoral sería necesario presentar una oferta diferenciada, jugando con la posibilidad de que se parte de escasos equipamientos de ocio y deportivos.

En definitiva, en el área nido, los núcleos de poblamiento son muy abundantes, especialmente en la franja del litoral algarví, con una importante oferta residencial, que supera al 50% de la población censada. De este a oeste, en el Arco Atlántico onubense-algarví, destacan: Matalascañas, Mazagón, Punta Umbría, El Portil, El Rompido, La Antilla, Islantilla, Isla Cristina e Isla Canela en la costa onubense y Monte Gordo, Altura, Vila Nova de Cacela, Conceição, Tavira, Santa Luzia, Santo Estévão, Moncarapacho, Olhão, Estói, Faro, Loulé, Quarteira, Vilamoura, Albufeira, Pêra, Lagoa, Portimão, Alvor, Lagos, Sagres, Vila do Bispo, Carrapateira... y Aljezur en la costa algarví.

Mientras tanto, el área de influencia conforma un espacio visitado por los turistas, con **objetivos gastronómicos o culturales**. Los núcleos de poblamiento no viven exclusivamente del turismo y desarrollan importantes actividades agrícolas, industriales o artesanales. La población censada se corresponde con valores muy próximos al real, porque la población «flotante» por actividades turísticas sólo permanece en ellos unas horas. La dotación de plazas hoteleras es mínima y casi nunca supera el 5% de la población censada. Destacan como núcleos del área de influencia Hinojos, Almonte, Bollullos Par del Condado, Moguer, Palos de la Frontera, Huelva, Aljaraque, Cartaya, Lepe, Ayamonte, Sanlúcar de Guadiana, San Silvestre de Guzmán, Villablanca, Alcoutim, Castro Marim, São Brás de Alportel, São Bartolomeu de Messines y Silves.

Teniendo en cuenta las delimitaciones metodológicas y los límites de gestión administrativos-territoriales el ámbito estadístico del análisis turístico del Arco Suratlántico onubense-algarví comprende los términos de todos los concelhos del Algarve, de los cuales sólo Alcoutim, São Brás Alportel y Monchique carecen de costas y los siguientes municipios de la provincia de Huelva: Hinojos, Almonte, Bollullos Par del Condado, Moguer, Palos de la Frontera, Huelva, Aljaraque, Punta Umbría, Cartaya, Lepe, Isla Cristina, Villablanca, San Silvestre de Guzmán, Sanlúcar de Guadiana y Ayamonte, de los cuales Hinojos, Bollullos, San Silvestre de Guzmán, Sanlúcar de Guadiana, Aljaraque y Villablanca carecen de litoral.

En el territorio algarví, la consideración de la excepcionalidad viene definida por diferentes razones: en el caso de **Monchique,** porque se convierte en un espacio prototipo de **la Serra** y lugar de paso hacia el Suroeste del Alentejo, con **soberbios paisajes** que contrastan con la playa. La inclusión de São Brás Alportel puede ser más discutible, pero su cercanía relativa a la playa y su buena dotación residencial así lo aconseja. Finalmente, **Alcoutim** aparece como núcleo y **puerto de interior**, ribereño al Guadiana que emerge por su atractivo artesanal y potencial futuro de turismo rural, cuando se articulen las relaciones entre el Andévalo onubense y la Serra algarví a través de un Puente que unirá Sanlúcar de Guadiana con Alcoutim.

En la provincia de Huelva, Aljaraque, Hinojos y Bollullos se consideran dentro del ámbito porque constituyen importantes centros de **atracción gastronómica** y Villablanca, San Silvestre y Sanlúcar de Guadiana, aún siendo enclaves marginales, tienen la posibilidad, al igual que Alcoutim de articular en un futuro un atractivo **turismo rural-ecológico** que además del proyectado puente, aproveche el cauce navegable del Guadiana.

Territorio, población y alojamientos en el Arco Suratlántico onubense-algarví

Municipio / Concelho	Superficie Km^2	Población 1996 (*)	Densidad $Habs./Km^2$	Alojamientos
Albufeira	140,91	22.180	157,41	28.589
Alcoutim	576,57	4.280	7,42	0
Aljaraque	33,82	9.587	283,47	437
Aljezur	322,43	4.850	15,04	52
Almonte	859,14	16.089	18,72	9.507
Ayamonte	141,29	17.566	124,33	1.036
Bollullos Par del Condado	49,34	12.714	257,68	0
Cartaya	225,32	11.435	50,76	1.717
Castro Marim	299,93	6.650	22,17	604
Faro	197,20	51.540	261,36	1.494
Hinojos	319,88	3.482	10,88	450
Huelva	151,33	140.675	929,59	1.373
Isla Cristina	49,36	17.310	350,68	4.689
Lagoa	87,96	17.570	199,75	5.041
Lagos	212,93	22.000	104,17	3.710
Lepe	127,94	18.325	143,23	1.279
Loulé	765,13	47.560	62,16	12.540
Moguer	203,45	13.371	65,72	10.186
Monchique	396,15	6.480	16,36	109
Olhão	126,82	37.010	291,83	109
Palos de la Frontera	49,25	6.884	139,78	166
Portimão	182,89	39.830	217,78	18.505
Punta Umbría	38,77	10.998	283,67	2.306
São Brás de Alportel	150,05	7.540	50,25	48
San Silvestre de Guzmán	48,59	660	13,58	0
Sanlúcar de Guadiana	96,56	392	4,06	0
Silves	678,75	33.260	47,53	1.011
Tavira	611,05	24.500	40,09	5.058
Vila do Bispo	179,32	5.970	33,29	898
Vila Real Santo António	62,45	14.090	225,62	3.341
Villablanca	98,31	2.072	21,08	0
TOTAL / MEDIAS	**7.482,89**	**626.870**	**83,77**	**114.253**

(*) Los datos de los concelhos portugueses corresponden a 1995.
Fuentes: I.N.E., 1999; C.C.R.-Alg., 1999.
Elaboración Juan A. Márquez, 2000

2. POBLAMIENTO Y SISTEMA DE CIUDADES

2.1. El poblamiento

La costa onubense-algarví cuenta con una **larga tradición urbana**. Desde la antigüedad, las costas del Extremo Occidente conocieron un primer urbanismo. Aunque los restos existentes del I milenio a.C. no permiten hablar de ciudades *stricto sensu*, abundan las concentraciones humanas desde el Bronce Final. Sólo podemos considerar desde el siglo VIII a.C. como ciudad el origen de la actual Huelva.

Poblados tartésicos como San Bartolomé de Almonte, factorías fenicias como la del Cerro del Trigo (Doñana, Almonte), asentamientos romanos como *Leptis Magna* (Lepe) o *Balsa* (Tavira), nos hablan de la importancia del poblamiento en la Antigüedad. Pero sería ya en época musulmana, cuando despuntaran ciudades como Huelva, Santa María del Algarve –actual Tavira–, Silves o Saltés –las tres últimas capitales de taifa en el siglo XI–, siendo antes sólo pequeños núcleos subordinados a Córdoba y las distintas sedes de cora.

La Conquista cristiana es la que marca la división de Al-Garb. Tras varias disputas fronterizas, se establece la frontera castellano-lusa en el Guadiana. Ello origina y/o consolida los distintos núcleos urbanos a ambos lados de la raya. Así, las fortalezas de Castro Marim y Ayamonte se enfrentan en las proximidades de la desembocadura del Guadiana, como también ocurrió con Sanlúcar de Guadiana y Alcoutim. Silves será la capital algarví, mientras Huelva queda incorporada al Reino de Sevilla.

Las primeras aglomeraciones de importancia estuvieron relacionadas con el comercio marítimo, con la navegación de cabotaje. Los puertos vinculados con el tráfico mediterráneo comenzarán a proyectarse hacia la India –Sagres, residencia del Infante Don Henrique «O Navegador»– y América –Palos y Moguer–, aunque entren en crisis por el desplazamiento del comercio a Lisboa y Sevilla, respectivamente. Tal sería la importancia de la actividad comercial y pesquera, que muchas de las ciudades algarvías y onubenses estaban situadas en el fondo de los estuarios de ríos –Silves, Palos, Ayamonte, Castro Marim...– «o sea, donde el bajo valle se torna más fácil de atravesar y en los que los barcos marítimos y fluviales permutaban sus cargas" (Daveau, S., 1998; 176), pero el progresivo aterramiento –por la deforestación en el interior– hizo que la actividad se trasladase a los puertos de mar –Portimão, Huelva...–.

El siglo XVII será de crisis generalizada, por la confluencia de distintos factores. Las guerras entre España y Portugal afectan a este espacio de frontera. Las fortificaciones se reconstruyen y la población abandona sus casas por miedo a la guerra, o a las propias tropas. Pero también los ataques piráticos de este siglo y el precedente hicieron nacer las fortificaciones almenaras de la costa, y desaparecer poblaciones como San Miguel de Arca de Buey (Cartaya). El XVIII, con el terremoto de Lisboa de 1755, marca el inicio de la actual estructura de las ciudades, que superan las murallas, en algunos casos derruidas.

El poblamiento actual es fruto de los condicionantes geográficos y del proceso histórico. En principio, las características físicas son muy similares a ambos lados de la frontera. El litoral se caracteriza por amplias playas, pero también por la existencia de un ambiente marismeño –marismas, caños, esteros– que actúan sobre el poblamiento, que se repliega históricamente fuera de la primera línea de costa, especialmente en la costa oriental onubense, donde las arenas no permitían el cultivo, razón por la cual el poblamiento se concentró en el interior –Palos, Almonte, Moguer–. Sin embargo, las tierras del interior, del Barrocal y la Serra en el Algarve y el Andévalo en Huelva, también van a condicionar el poblamiento por la búsqueda de agua y de tierras cultivables.

A pesar de las similitudes fisiográficas de ambos espacios, el poblamiento algarví es claramente difuso, mientras el onubense es concentrado. Como muestra de ello tenemos que en el Algarve existen 15 concelhos, 84 freguesias y 1.001 lugares, mientras en el espacio onubense –abordado en este estudio– se localizan 16 municipios y 13 entidades menores –aldeas y barriadas–. Las raíces de esta diferenciación hay que buscarlas también en el proceso histórico. La pequeña propiedad resultado de los repartimientos algarvíes influye sobre el poblamiento, que se hace difuso, aunque al interior –Monchique– se concentra para el aprovechamiento de los recursos naturales en núcleos concentrados pero de pequeño tamaño. Las áreas como Aljezur y Vila do Bispo tienen un poblamiento muy escaso en aldeas y casas rurales –montes o quintas– para el aprovechamiento de las huertas en los valles. En el litoral algarví se concentran las mayores poblaciones, constituyendo la única excepción de poblamiento destacado en el interior Loulé.

En el caso de la costa onubense el poblamiento ha sido tradicionalmente de núcleos agrícolas de mediano tamaño al interior –Lepe, Cartaya, Almonte–, mientras en la costa se dan núcleos de pequeña entidad, dedicados a las actividades pesqueras –Punta Umbría, El Rompido–. En las áreas marismeñas se da un poblamiento y ocupación en los núcleos de Ayamonte e Isla Cristina que han vivido tradicionalmente del mar, pero se han organizado urbanísticamente al interior, quedando en la costa núcleos pequeños y marginales –Canela, Punta del Moral, Pozo del Camino, Punta del Caimán–. Sin embargo, se ha dado desde el siglo XIX una concentración de población en la capital provincial.

Será desde los años sesenta del siglo XX cuando el poblamiento, especialmente en el Algarve, sufra cambios fundamentales inducidos por la actividad turística. Los poblamientos agrícolas y pesqueros van a transformarse en áreas de habitación para turistas; así, núcleos tradicionales como Albufeira o Quarteira conocen un importante desarrollo demográfico –apoyado también en la inmigración– y urbanístico, al tiempo que las tierras del Barrocal y la Serra se ven despobladas por la emigración hacia la costa y otros destinos de Europa y América por la crisis del agro. En el caso onubense se produce un desarrollo de núcleos pesqueros anteriores –Punta Umbría o El Rompido–, pero también de La Antilla, Mazagón y, especialmente, Matalascañas, surgidos prácticamente de la nada.

La nueva urbanización causa problemas en el poblamiento. Surgen núcleos deshabitados durante diez meses al año, aislados de la población autóctona, como ocurre en Armação de Pêra. Otro

de los grandes problemas es el abastecimiento de agua, como denota la abundancia de grandes depósitos de agua en todas las ciudades algarvíes.

Pero el gran cambio en el patrón de los asentamientos se produce de la mano del turismo, no sólo por el desarrollo de núcleos anteriores, sino por las urbanizaciones –aldeamientos y condominios– continuadas a lo largo de la costa algarví, que han conducido a la práctica **conurbanización del litoral** –especialmente entre Faro y Lagos–, con modelos similares a los de la Costa del Sol, apoyada sobre el desarrollo de las vías de comunicación que siguen el litoral; de hecho, se dan once municipios con más de 5.000 habitantes y distan entre ellos menos de 30 Km. A pesar de que se da un desarrollo en la costa onubense de las urbanizaciones, la desarticulación costera –inexistencia de una vía de comunicación litoral– y el hecho de que los núcleos de mediano tamaño se encuentren al interior han impedido que se produzca este fenómeno.

El trasvase poblacional del interior –Monchique, Alcoutim, Sanlúcar de Guadiana...– a la costa ha provocado el envejecimiento poblacional del mismo, en un proceso de "litoralización", conocido a lo largo de la historia por la economía dinámica de las costas –comercio y pesca– frente a la estática del interior –agraria–.

En torno a las ciudades actuales surgen las estructuras periurbanas, que pueden ser tradicionales –quintas y monasterios algarvíes, casas de labor y cortijos onubenses– o recientes –supermercados, fábricas, residencias secundarias, especialmente en el caso portugués–. De esta forma "la aglomeración central se encuentra rodeada por una serie de aglomeraciones-satélite desligadas, donde predominan numéricamente los habitantes con actividad y modo de vida urbano" (Daveau, S., 1998; 177). En el caso portugués se incluyen dentro de la aglomeración las freguesias de 5 Km en torno a la ciudad. Un problema añadido en el caso algarví para los estudios urbanos es el hecho de que las ciudades actuales puedan sobrepasar los límites de una freguesia –Faro, Tavira, Loulé–

Un nuevo fenómeno que afecta al poblamiento es el proceso de **desurbanización de las ciudades**, hecho directamente relacionado con la difusión del automóvil particular y los nuevos conceptos de calidad de vida –tranquilidad, contacto con la naturaleza...–. Esto no se refleja con fuerza en la costa algarví –aunque comienza a verse en los alrededores de Faro y Portimão, con el desplazamiento hacia urbanizaciones y casas en los alrededores de las ciudades–, pero sí en el caso de la costa onubense, con un desplazamiento de la población desde Huelva hacia el área periurbana –Aljaraque, Mazagón, Punta Umbría, El Portil–. Así, Huelva pasó de 143.576 habitantes en 1991 a 140.675 en 1996, lo que supone una pérdida del 2% de su población en tan solo cinco años. En cambio, Aljaraque –el caso más destacado– convertida en ciudad-dormitorio en sus urbanizaciones –Bellavista, Dehesa Golf y Aljapark–, ha ganado en el mismo período 2.865 habitantes, lo que supone un tercio de su población total. El perfil de los protagonistas de este proceso: matrimonios jóvenes, de media-alta cualificación profesional y formación académica, supone una alteración de las estructuras demográficas, tanto en la ciudad de origen como en la de destino. Por una parte se produce en Huelva la pérdida de potencial demográfico –matrimonios jóvenes en edad fértil– y un rejuvenecimiento de la población del núcleo de destino. A un tiempo, este proceso está produciendo la saturación de las infraestructuras de saneamiento, viarias... de los municipios de destino.

2.2. Morfología, funciones y actividades urbanas

Las ciudades se caracterizan por su morfología y los cambios operados sobre ella son fruto de cambios económicos y de organización en las estructuras tradicionales de las sociedades, con la sobreposición y yuxtaposición de actividades con "procesos de transformación convulsivos que alteran su morfología y estructura tradicionales" (Zárate, A., 1991; 15).

En el siglo XIX no existía una verdadera estructura urbana en la costa onubense-algarví. En 1900, sólo Huelva pasaba de los 20.000 habitantes y Loulé tenía más de 40.000 habitantes, siendo el núcleo de mayor peso poblacional del Algarve. El espacio urbano estaba bien diferenciado del rural. La urbanización comienza a producirse desde el último tercio del siglo XIX y principios del XX con el desarrollo de la actividad de la industria conservera en Olhão, Isla Cristina... y portuaria de Huelva –vinculada al mineral– y Portimão –pesca–. Otros núcleos de importancia serán Bollullos Par del Condado, Moguer y Almonte, relacionado su desarrollo con la vitivinicultura.

El crecimiento de las ciudades dará origen a problemas y soluciones concretas. Los saneamientos y el hacinamiento de la población de los arrabales surgidos en las nuevas ciudades, especialmente en Huelva, serán remediados con la expansión urbana acontecida desde los años cuarenta, con la ampliación de la ciudad hacia el este. También comenzarán en este momento a diferenciarse los usos del suelo, desapareciendo progresivamente los huertos urbanos y desarrollándose las actividades industriales en las afueras, creciendo la ciudad por barrios.

En los años sesenta el **desarrollismo** produce un cambio en la costa onubense. La instalación del **Polo de Desarrollo** entre Huelva y Palos de la Frontera hace aumentar la actividad industrial e impulsa el crecimiento demográfico, que aumenta en más de un tercio en ambas localidades. El resto de la costa onubense-algarví queda con una industrialización dispersa, aunque concentrada en la costa. Al tiempo se produce el **desarrollo turístico** que decide a las ciudades al predominio de las actividades terciarias, desplazándose las industriales y de construcción a las afueras de las mismas –Faro, Huelva, Portimão–, en una etapa caracterizada por la desaparición de los barrios antiguos y el caos urbanístico. El crecimiento de las ciudades litorales continúa –inmigración desde el interior para el trabajo en la industria, la construcción, el turismo y la agricultura de forzados–, en un proceso que se prolonga hasta finales de los ochenta.

En los años noventa, al tiempo que un crecimiento acelerado de las ciudades litorales –especialmente agrícolas y turísticas–, se da una desurbanización de Huelva capital (*cfr. supra*) y un crecimiento en el área periurbana a sus expensas. Por otra parte, se deja notar también la expansión urbana por la emancipación de la generación del *baby-boom*. Este proceso se denota en el crecimiento actual de la ciudad de Huelva y el aumento de la construcción de nuevas viviendas.

Del análisis global del arco suratlántico onubense-algarví se deduce que el sector terciario es el más importante, seguido del primario, la industria y la construcción. Sin embargo, existen diferentes realidades en las ciudades que son susceptibles de una clasificación funcional: ciudades industriales, agrarias, portuarias, turísticas, político-administrativas y universitarias, siempre teniendo presente que las ciudades se encuentran inmersas en un **proceso de terciarización**.

Especialización económica en el arco onubense-algarví (%)

Concelho / Municipio	Primario	Secundario	Construcción	Terciario
Albufeira	7	12	5	76
Alcoutim	37	17	2	44
Aljaraque	14	23	14	49
Aljezur	41	12	7	40
Almonte	41	5	18	36
Ayamonte	36	14	12	38
Bollullos Par del Condado	51	10	9	30
Cartaya	47	10	16	27
Castro Marim	23	26	3	48
Faro	10	11	6	73
Hinojos	61	6	8	25
Huelva	6	20	11	63
Isla Cristina	49	10	11	30
Lagoa	7	19	9	65
Lagos	7	17	7	69
Lepe	60	6	12	22
Loulè	13	14	10	63
Moguer	28	22	18	32
Monchique	36	16	3	45
Olhão	19	21	4	56
Palos de la Frontera	36	20	10	34
Portimão	5	10	9	76
Punta Umbría	32	8	21	39
San Silvestre de Guzmán	61	5	8	26
Sanlúcar de Guadiana	59	1	7	33
São Brás de Alportel	9	25	7	59
Silves	19	18	5	58
Tavira	26	17	7	50
Vila do Bispo	19	13	4	64
Vila Real de Santo Antònio	11	21	6	62
Villablanca	66	4	12	18
Media	**30**	**14**	**9**	**47**

Fuente: INE, 1995; Márquez Domínguez, J. A. (Dir.), 1995-1997. Elaboración F. J. García, 2000.

El suroeste ibérico no es un área industrializada, aunque algunas ciudades han conocido un importante desarrollo industrial: Huelva y Palos de la Frontera de la industria química y básica, Portimão, Faro, Olhão o Loulé, como lugares de desarrollo de la industria de equipamientos y agroalimentaria, igual que Isla Cristina con las conservas y salazones o Bollullos Par del Condado por el sector vitivinícola, pudieran considerarse en otro tiempo ciudades industriales, aunque en la actualidad esta actividad ha pasado a un segundo plano.

Las dos actividades más importantes en nuestro ámbito de estudio son el turismo y la agricultura. En el caso de esta segunda actividad se da una polarización. Al interior se encuentra una actividad agrícola, ganadera y forestal tradicional, que prevalece en núcleos –que no pueden considerarse ciudades– como Monchique, Alcoutim o Aljezur, donde la actividad turística hace que aumente la importancia del sector servicios, encontrándose este y el primario muy parejos, en torno a 30-40%, y para el caso onubense son municipios anclados en el sector primario –San Silvestre de Guzmán, Sanlúcar de Guadiana, Hinojos y Villablanca–, donde éste supone en torno al 60%; algo menos es en Bollullos donde el sector servicios es más importante –poco más del 30%–. En contraste, aparecen las denominadas **"agrovillas"** que, a diferencia de los modelos tradicionales, han desarrollado su economía sobre la base de la nueva agricultura: Almonte, La Redondela (Isla Cristina), Lepe, Palos y Moguer, aunque en las dos últimas la actividad primaria tiene un peso similar al sector servicios –importancia del núcleo turístico de Mazagón y de la actividad comercial–.

La **actividad portuaria** ha determinado la evolución de ciudades como Portimão y Huelva, pero en la actualidad ha quedado reducida su importancia dentro del total de los servicios. Relacionada con ello y con la actividad primaria está la pesca, que hace que en núcleos como Isla Cristina o Punta Umbría sea muy importante el sector primario.

Las **actividades político-administrativas y universitarias** (sector terciario) se encuentran concentradas en los núcleos de Huelva, con el 63% del empleo dedicado al sector servicios, y Faro, con el 73%. El caso de Aljaraque, con el 49% de población empleada en el sector servicios, está relacionado con su condición de ciudad-dormitorio de Huelva.

Sin embargo, el factor que más ha influido en la especialización terciaria de las ciudades ha sido el **turismo**. De hecho, once ciudades están claramente especializadas en él, destacando Albufeira y Portimão, con un 76% de población empleada en el sector terciario, incluyendo como tal, principalmente, la dedicada al comercio, la hotelería y la restauración, siendo la actividad claramente polarizada, a diferencia de los núcleos turísticos onubenses –Punta Umbría– donde existe cierto equilibrio con la actividad primaria.

2.3. Jerarquía urbana y sistema de ciudades

La cuantificación y jerarquización de la red urbana del espacio onubense-algarví es compleja, por la confluencia de una serie de hechos:

- La discordancia cronológica y metodológica de las fuentes españolas/andaluzas y portuguesas/algarvíes: el último censo de población general es en ambos casos de 1991, pero para España contamos con los datos del *Nomenclátor* (1995) y la revisión del padrón municipal (1998), mientras que para Portugal la actualización de cifras censales (1995) es parcial –no da cifras por freguesias ni concentraciones urbanas–.

- Las dificultades para establecer el espacio urbano en el caso algarví, por quedar diluido el fenómeno y por la presencia de freguesias continuas.

Estas circunstancias llevan a considerar como datos de referencia los ofrecidos por los dos Institutos Nacionales de Estadísticas para 1995 –publicados en 1996– y tomar como espacio urbano las sedes de concelhos más el espacio urbano inmediato.

Barco arrastrero en Isla Cristina

Población urbana total en el Arco Suratlántico onubense-algarví

Municipio / núcleo	Población (1)	Espacio urbano inmediato ≥ 10.000 (2)
Huelva	140.412	Sí
Faro (Sé y S. Pedro)	32.480	Sí
Lepe	17.466	Sí
Portimão	17.200	Sí
Ayamonte	14.983	Sí
Olhão	14.651	Sí
Almonte	13.909	Sí
Isla Cristina	13.823	Sí
Bollullos Par del Condado	12.699	Sí
Lagos (S. Sebastião y Sta. Maria)	12.072	Sí
Moguer	11.530	Sí
Punta Umbría	10.696	Sí
Cartaya	10.304	Sí
Loulé (S. Clemente y S. Sebastião)	9.330	Sí
Tavira (Sta. Maria, Luz y Santiago)	8.753	Sí
Vila Real de Santo António	7.926	Sí
Silves	6.176	No
Aljaraque	4.930	No
Albufeira	4.626	No
Lagoa	3.700	No
Palos de la Frontera	3.665	No
Hinojos	3.482	No
São Brás de Alportel	2.770	No
Monchique	2.205	No
Villablanca	2.011	No
Castro Marim	1.359	No
Vila do Bispo	1.063	No
San Silvestre de Guzmán	655	No
Sanlúcar de Guadiana	392	No
Alcoutim	374	No
Aljezur	346	No
Algarve		**8**
Costa de Huelva		**9**
TOTAL		**17**

(1) En la sede del concelho para el caso algarví y en la cabecera municipal para el onubense.
(2) Casco urbano más el área contigua a la ciudad –que comparten las características de la urbanización–.
Fuente: INE de Portugal, 1996; INE de España, 1996. Elaboración F. J. García, 2000.

La urbanización es avanzada en ambos espacios, con un equilibrio urbano en la costa, inexistente en el interior. En el Algarve los núcleos interiores no pasan de 4.000 habitantes –sólo Loulé cuenta con más de 10.000 habitantes, por su condición de centralidad geográfica y su actividad agrícola–. Sin embargo, el caso onubense es sustancialmente diferente, pues tradicionalmente los núcleos más importantes –Bollullos, Moguer, Lepe, Almonte– se han situado en el interior, vinculados a la agricultura, constituyendo excepciones la capital –desarrollo como tal–, Isla Cristina –desarrollo pesquero e industrial– y Punta Umbría –pesquero y turístico–.

La **jerarquización urbana** es desigual a ambos lados de la raya. Se puede hablar de cierto equilibrio en el conjunto algarví, diferenciando dos sectores: oriental –de Albufeira a Vila Real– con centro en Faro y occidental –de Lagos a Lagoa– con centro en Portimão; pero en el caso de la costa onubense se produce una clara basculación hacia Huelva, que tiene ocho veces más población que la segunda ciudad –Lepe–.

Las **funciones** absorbidas por las ciudades hacen posible el establecimiento de una jerarquía:

- Ciudades con **funciones regionales**: Faro y Huelva, capitales de la región y distrito y de la provincia, concentran las funciones político-administrativas y los servicios y equipamientos más cualificados.
- Ciudades con **funciones subregionales, especializadas**: Loulé, Ayamonte y Portimão –centro subregional del Algarve occidental–. Concentran actividad comercial y algunos servicios públicos –Ayamonte es cabeza de partido judicial y posee cámara de comercio propia...–.
- Ciudades con **funciones de cabecera comarcal**: tienen relaciones complementarias con municipios próximos, caso de Lagos, Albufeira, Tavira, Vila Real de Santo António, Olhão, Almonte, Isla Cristina y Lepe –funciones privadas de comercio– y Cartaya –en un nivel por debajo de las anteriores, dependiendo funcionalmente de Lepe y Huelva–, Bollullos.
- Núcleos con **funciones básicas**: cabeceras municipales y de concelho, tienen equipamientos y servicios, y dependen de un centro superior. La mayoría no alcanzan rango de ciudad –a excepción de Punta Umbría, muy ligada a Huelva–. Serían Hinojos, Aljaraque, São Brás de Alportel...
- Resto de los núcleos: ya sean poblaciones tradicionales o nuevos complejos turísticos, carecen de equipamientos básicos –dependencia total de los centros superiores–, registrando las urbanizaciones pequeñas, incluso con problemas de abastecimiento y saneamiento y de servicios diversos.

La **vertebración** del espacio urbano onubense-algarví se ve complicada por el hecho fronterizo, impidiendo que se pueda hablar de un verdadero sistema de ciudades, aunque viene desarrollándose con la apertura del Puente Internacional sobre el Guadiana –hasta entonces las relaciones se limitaban al comercio entre Ayamonte y Vila Real–. Pero es un hecho la mayor articulación en el caso algarví que en el onubense, por la inexistencia o deficiencia de conexiones entre los núcleos de la Costa de Huelva, que rompe los flujos en favor de la capital provincial.

Los centros regionales señalados son Huelva y Faro, que dependen de Sevilla y Lisboa, respectivamente. Pero la cercanía a Sevilla rompe la vinculación de la Costa Oriental con la capital provincial, basculando Almonte, Hinojos y Bollullos hacia el centro principal hispalense.

La estructura urbana actual, reforzada con las políticas de cohesión e interfronteriza de la U.E., tiende al fortalecimiento de una red urbana, que se consolidará con la terminación de la autovía Huelva-Ayamonte en la costa onubense y la prolongación de la IP-1 en el Algarve. Ello permitirá la comunicación de las ciudades costeras, en un eje de poblamiento desde Sevilla hasta Cabo San Vicente. En este sentido, Huelva se consolidará como centro intermedio ante Sevilla y Lisboa, quedando Faro como un centro regional del Algarve, y existiendo otros subcentros regionales –Lepe en la Costa occidental onubense y Portimão para el Algarve oriental y Alentejo litoral–. Sin embargo, la cercanía a Sevilla y la accesibilidad juega en contra de la consolidación de centros intermedios –Almonte o Bollullos– para el caso de la Costa oriental onubense. Así, surgirá un verdadero sistema de ciudades, vertebrado y jerarquizado, dentro del suroeste peninsular, y conectado con el resto de la U.E.

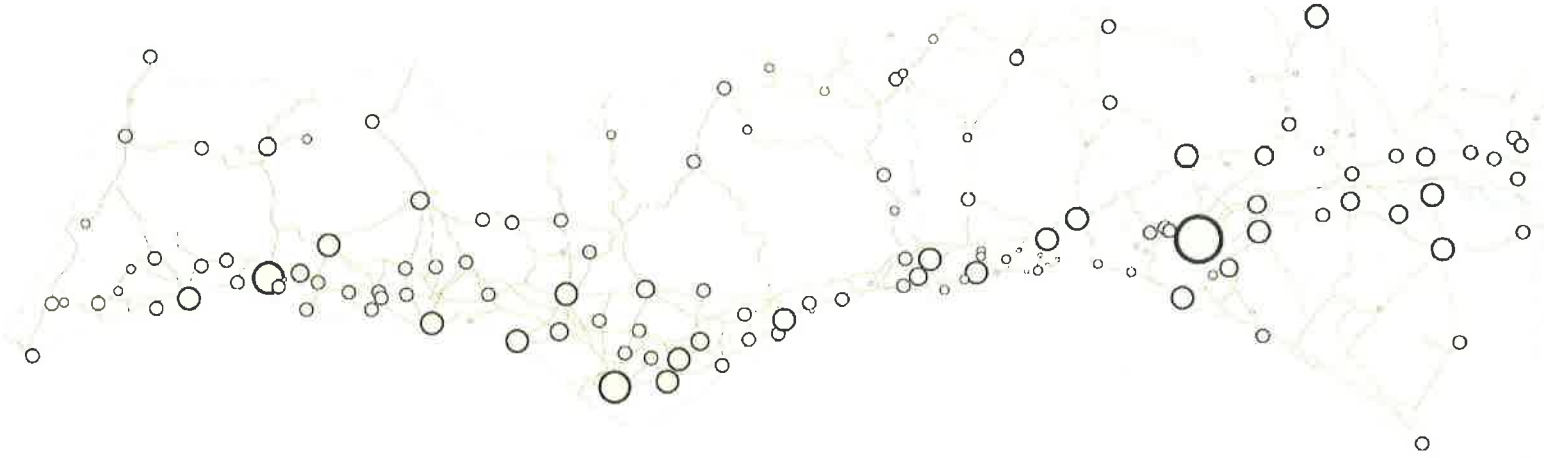
3. EL ORIGEN DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN EL ALGARVE Y LA COSTA DE HUELVA

Las sociedades de la Europa mediterránea vivieron tradicionalmente volcadas en las actividades primarias. La pesca en la costa y la agricultura y ganadería en el interior suponían la base de la actividad económica. Pero en los años sesenta del siglo XX tiene lugar un gran descubrimiento: el **turismo de sol y playa**.

No es posible hablar de desplazamientos humanos con un interés turístico hasta los albores de la revolución industrial –siglo XVIII–, cuando nobles y rentistas impulsan los primeros balnearios modernos y realizan el denominado "gran Tour", largo y obligado viaje para conocer las culturas y monumentos meridionales europeos y mediterráneos (Vera, F. J. y otros, 1997; 7). Durante el siglo XIX, esta actividad se divulga entre industriales, comerciantes y profesionales liberales, que buscaban "un buen clima para descansar de la «cansada» vida social londinense" ante el incremento de sus rentas y "la aparición del ocio". Por otra parte, también debieron tener cierta influencia los frecuentes desplazamientos de militares y comerciantes y banqueros a las colonias, que motivó el nacimiento de una nueva cultura del ocio.

A finales del siglo XIX, aparecen las vacaciones pagadas de los trabajadores, lo que supone un nuevo paso hacia el desarrollo turístico. Sin embargo, aún se encuentra sin organizar la oferta y no existen medios económicos para el turismo de masas. Pero se produce un hecho muy importante, como es el desarrollo de medios de transporte derivados de la aplicación del vapor: el barco y el tren, suponiendo estos una reducción considerable de los tiempos de transporte, que no tardarán demasiado en llegar al transporte de pasajeros y, naturalmente, tener repercusiones en la actividad turística. Así, la primera agencia de viajes –Thomas Cook & Son– surge en 1851, introduciendo viajes a precio fijado y global –transporte, alojamiento y comida–.

DISTRIBUCIÓN DEL POBLAMIENTO EN EL ARCO ONUBENSE-ALGARVÍ



LEYENDA

Nº de habitantes

- 1 - 100
- 100 - 1.000
- 1.000 - 5.000
- 5.000 - 10.000
- 10.000 - 20.000
- 20.000 - 50.000
- > 50.000

Red viaria

0 10 20 30 40 50 Km

INSTITUTO DE DESARROLLO LOCAL
2000

Fuente. CCR-Alg, 1997, INE, 1997.
Elaboración: Felicidades, J., 2000

Inicialmente la oferta se localizaba en balnearios y en la Costa Azul, foco destacado de la aristocracia y burguesía europeas (Díaz, J. R., 1989). Durante la primera mitad del siglo XX, el turismo sigue siendo una actividad elitista, pese a la aparición primeros operadores turísticos, pero comienza la socialización del turismo, aunque ésta culmina mucho más tarde (Díaz, J. R., 1989). Además, en estas fechas el turismo de balneario y cultural –predominante– empieza a dejar paso al verdadero fenómeno de masas, cuando se reinventa el litoral como atractivo para el tiempo turístico (Vera, J. F. y otros, 1997).

Las horas de sol y la disponibilidad de grandes playas se convierten en reclamo turístico del arco suratlántico onubense-algarví a partir de los sesenta. Para explicar este hecho hay que indagar la confluencia de varios factores en el marco internacional.

En primer lugar, Europa se encuentra reconstruida después de la II Guerra Mundial. La economía internacional juega a favor de la subida del **nivel de renta/vida** y comienza a darse la cultura del ocio. En su **tiempo libre**, el trabajador no necesita dedicarse a actividades complementarias para incrementar su poder adquisitivo. Ello supone la demanda de nuevos espacios, la frecuencia en las vacaciones.

Por otro lado, el avance y la difusión de los **medios de transportes**, especialmente del vehículo particular y la creación de líneas aéreas comerciales, a la vez que la mejora de las infraestructuras viarias y aeroportuarias, permite reducir el tiempo medio de viaje desde el origen hasta el destino, suponiendo "la conquista del espacio" (Vera, F. J. y otros, 1997; 14).

Como consecuencia de lo anterior, se incrementan el número y las funciones de **las empresas turísticas**. La existencia de una demanda crea un surco de mercado que pronto será ocupado por empresas que ofrecen un destino que desvincula al trabajador de su medio habitual.

El desarrollo de otros modelos –italiano y griego, principalmente– va a producir su copia en los casos portugués y español. El **desarrollismo** de los años precedentes en la Europa nuclear tiene su correspondencia, durante la década de los sesenta, en España y Portugal. Sin embargo, este modelo se basará en el fomento de la industria, primero pesada y después de equipamiento, y más tarde en la terciarización. Es en este marco donde debemos insertar el desarrollo del turismo en ambas naciones. El dirigismo y la planificación desde los regímenes autoritarios marcan el diseño de la estrategia turística.

Alemanes, franceses, británicos, belgas y holandeses... receptores de mano de obra desheredada de los campos del Sur de Europa, se constituyen ahora en visitantes de las zonas de emigración, así lo sintetiza Daveau (1998; 200): "En la misma época en que los pobres campesinos de Portugal huían de la miseria (...), comenzarán a llegar, de los países que los recibían, charters repletos de turistas". El modelo es claro: ofrecer las comodidades de Europa a una población que viene, en un desarrollismo puro y duro, con faltas de previsión con respecto a la carga turística, los equipamientos, la protección de la costa...

El turismo significó muchas cosas para dos países que acababan de despertar al desarrollo, y veían en él una importante fuente de divisas. Pero la actividad para ofrecer servicios se volcó, sobre todo, en **la construcción**, en el urbanismo desenfrenado, cuyas consecuencias se siguen notando cuarenta años después, aunque la nueva política haya cambiado muchas de las pautas anteriores. Sólo en la última década se ha pensado en un desarrollo integral de **los servicios** y en una mejora y control de las pautas de construcción, para dar calidad al turista y, a un tiempo, conservar los factores que un día hicieron despegar la actividad turística de la Europa mediterránea y, por ende, del litoral suratlántico onubense-algarví.

La actividad turística vino a cambiar la economía del arco suratlántico onubense-algarví. La tradición pesquera –Punta Umbría, Isla Cristina, Olhão–, comercial –Ayamonte, Vila Real de Santo António– y agraria –Lepe, Cartaya, Loulé– se va a desplazar hacia en la actividad turística, o en el caso de las últimas van a compartir la preeminencia de dos sectores punteros: turismo y nueva agricultura.

A pesar de tener características físicas comunes y contar con similitudes notables, es un hecho (como se verá a lo largo del presente estudio) que los modelos turísticos onubense y algarví difieren sustancialmente. Sólo en los últimos tiempos comienzan a darse pautas muy similares, especialmente determinadas por el cambio del perfil del turista y las directrices políticas dictadas por las distintas administraciones locales, regionales o estatales y, muy especialmente, por la C.E.E./U.E., a la que España y Portugal ingresaron en 1986.

Los factores naturales que favorecieron el impulso turístico estuvieron siempre ahí, sin embargo, este fenómeno se produce en un momento determinado, aunque no ausente de antecedentes. Es posible realizar una periodización del desarrollo turístico desde los primeros momentos hasta la actualidad en **diferentes fases** (siguiendo a E. L. Santos, 1999 para la Costa Occidental de Huelva), cada una de ellas con sus propias características.

3.1. Fase preturística

Esta fase se caracterizará por las **deficiencias en la oferta y la demanda** (Santos, E. L., 1999), ya que no existe una difusión de la actividad turística, reducida a las elites sociales y a la escasa clase media burguesa. En los espacios litorales continúan siendo las principales actividades la pesca y la agricultura tradicionales.

Antes de iniciar el recorrido por la actividad turística resulta muy interesante tener en cuenta cómo se veían las áreas costeras a principios del siglo XIX. Pascual Madoz (1845) describía las costas cercanas a las marismas como áreas insalubres, llenas de a los mosquitos y vinculadas con enfermedades como el paludismo.

En este momento, el litoral se caracteriza por la existencia de núcleos de población pesqueros y el interior por pueblos vinculados a la agricultura tradicional, cuya accesibilidad se ve reducida por la inexistencia de vías de comunicación directa con otras áreas. Por ello, las playas son solitarias, paradisíacas, y pasarán varias décadas hasta que se difunda su aprovechamiento turístico entre la población autóctona y de las áreas adyacentes.

Los primeros turistas en la costa onubense fueron los **ingleses**. Llegados a finales del siglo XIX al amparo de las compañías mineras –especialmente de la de Río Tinto– los ingenieros y el personal técnico descansaban y veraneaban en **Punta Umbría**, donde crearon una arquitectura típica. En aquellos momentos era necesario atravesar la ría en barco para llegar hasta las playas solitarias, en las que no existían más que algunos pescadores de la antigua aldea –entonces perteneciente al municipio de Cartaya–. Hasta los años cuarenta y cincuenta los onubenses no fueron más que sirvientes o abastecedores de mercancías, de los ingleses, los mismos para los que se había construido el Hotel Colón en las afueras de la ciudad de Huelva.

Al mismo tiempo, los ingleses de las Minas de Tharsis fueron los creadores del primer **campo de golf** de la costa onubense-algarví, en Aljaraque.

Las costumbres de los extranjeros llegados a tierras peninsulares no tardarán en difundirse entre la elite local. Así, durante los años veinte y treinta las **clases altas** de Lepe se construyeron chalés, que, con el tiempo, darían origen a La Antilla, no quedando hoy restos de esas primeras construcciones. Por las mismas fechas comienza la actividad turística en Matalascañas y Mazagón. En la segunda, en los años veinte se origina la actividad por la iniciativa de veraneantes procedentes del Condado –Rociana, Bonares–, que se suman a un pequeño grupo de pescadores y marineros. Más tarde comienzan a afluir gentes de Huelva, Sevilla y Moguer, "aprovechando las concesiones administrativas de ocupación de terrenos realizados por el Ministerio de Agricultura", en agosto de 1934 (www.hsoft.es/~efeuve1/mazacito.htm). Será en la década de los cincuenta cuando aumente el número de familias de pescadores y veraneantes.

También en el primer tercio del siglo XX encontramos una oferta organizada para turistas foráneos. Así, en 1932 en el Algarve existían tres balnearios, uno de ellos en Caldas de Monchique y otros dos, de agua de mar, en Portimão y Monte Gordo (Vila Real de Santo António). En el caso de la costa onubense, en Huelva capital existía un balneario en la ría del Odiel, aunque utilizado también por las gentes de Huelva. En 1933 había sólo dos hoteles –de lujo para la alta sociedad– en todo el Algarve (en Portimão y Vila Real). En la Costa de Huelva sólo existía uno, el citado Hotel Colón, construido para los cuadros directivos de Río Tinto Company.

La escasa **clase media** burguesa comenzará pronto a imitar los patrones de la alta sociedad. Buscaba alojamiento en casas y cuartos alquilados a los pescadores o en las pensiones costeras, como ocurría en las localidades pesqueras del Algarve y Huelva –Isla Cristina, Ayamonte–.

Así, a mediados del siglo XX, los visitantes de las playas onubenses y algarvíes seguían siendo unos pocos ingleses asentados en Punta Umbría, algunos provincianos de clase media y alta y poco más, alojados fundamentalmente en casas de alquiler en los núcleos de pescadores.

3.2. Los comienzos de la actividad turística. Del desarrollismo a la crisis de 1973

A diferencia de otras áreas mediterráneas, el turismo no despunta en el arco onubense-algarví en los años cincuenta, durante el primer desarrollismo, por el desinterés de las administraciones

Detalle de la proa de un barco pesquero onubense

públicas, que concentraron sus esfuerzos en la industrialización, vista entonces como motor de desarrollo de las economías tradicionales, ancladas en el sector primario.

A principios de los años sesenta se produce la **apertura de los regímenes dictatoriales** español y portugués al resto del mundo. Este hecho va a permitirles poner en marcha un modelo turístico de sol y playa, visto como la principal fuente de divisas.

El planteamiento inicial será crear un modelo turístico para el aprovechamiento por los europeos. Sin embargo, al final del período nos encontraremos con **dos modelos turísticos** bien diferenciados, delimitados por la línea de frontera: algarví y onubense.

3.2.1. El Algarve

Desde 1963, se pone en marcha el **"Plano Urbanístico do Algarve"** que tiene por fin orientar el previsible crecimiento a raíz del boom turístico, pero no llegar al equilibrio de las ciudades. Ello causará problemas desde el principio, dado que el planeamiento urbano portugués presenta grandes problemas, por carecer de un planteamiento estratégico y continuo, y estar desligado de un proceso único (Costa, M. L., 1995).

Será a partir de este momento cuando se inicie el desarrollo turístico de la costa algarví, que motiva que las ambiguas relaciones con el resto de Portugal tomen una nueva fuerza. Esta actividad fue inicialmente fomentada por el gobierno luso, pero no supondrá un factor para la integración nacional de la región, ni tampoco será un instrumento para su desarrollo integral, al reforzar una dicotomización regional: **el litoral y el interior**, este segundo caracterizado por una economía tradicional y, desde este momento, por una sangría constante de población.

Los precios de los terrenos y de la mano de obra se mantuvieron bajos durante cierto tiempo, en una región próxima en tiempo, por vía aérea, a los países de la Europa industrial, quedando aún demorado el interés por el turismo nacional. Inicialmente, surgen en torno a núcleos de población preexistentes, especializados en la pesca, **complejos hoteleros** –con menos de 1.000 y entre 100 y 500 plazas– destinados a proporcionar los servicios necesarios al turista, concentrándose en Vila do Bispo (Sagres y alrededores) Portimão, Lagoa, Silves, Albufeira, Vila Real de Santo António y Loulé –donde el núcleo de pescadores de Quarteira sufre una transformación radical–. Algo más tarde aparecerá la oferta alegal, concentrada en **apartamentos**. Será el caso de playas como Armação de Pêra (Silves), Albufeira o Tavira. Pero también se dará el desarrollo de otras áreas que contaron con cierta importancia en la fase anterior, como Montegordo y Portimão.

Un hecho fundamental para el desarrollo turístico algarví será la construcción del **aeropuerto internacional de Faro**, que acercaba a Europa los encantos y la belleza del Atlántico, sumados a la paz social de la que carecía el convulso mundo mediterráneo.

3.2.2. La Costa de Huelva

El mismo año de 1963, el 28 de diciembre, es aprobada en España la **Ley de Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional**, cuyo único interés desde el mismo momento de su entrada en vigor fue el más puro desarrollismo, dejando a un lado, al igual que en el caso algarví, el planeamiento. Las consecuencias de esta Ley fueron las facilidades administrativas, económicas y fiscales para la explotación turística de los recursos, centrándose en las playas. La costa onubense se va a situar a la cabeza de expectativas para el desarrollo turístico, por la existencia de amplias playas tranquilas –la mayoría alejadas de núcleos de población y poco urbanizadas– y el nivel de insolación. Sin embargo, también contaba con dificultades, ya que la riqueza en marismas suponía la abundancia de mosquitos, la virginidad de las costas dificultaba los accesos y se daba cierta escasez de agua (Clave, 1992).

El 26 de enero de 1965, en el Registro de Denominaciones Geoturísticas aparece para todo el litoral atlántico andaluz la marca **"Costa de la Luz"** –litoral de Huelva y Cádiz–. Finalmente, en 1966 se realiza el **Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva**, estableciendo las bases del crecimiento inmobiliario. Pero las previsiones para los trece puntos considerados Centros o Zonas de Interés Turístico Nacional fueron excesivas, dada la sobredimensión de los diferentes proyectos, pudiendo determinarse áreas de gran crecimiento, de mediano crecimiento y áreas donde fracasan los planes iniciales.

Las **áreas de gran crecimiento** serán Punta Umbría, La Antilla y Matalascañas. La primera de ellas, antigua aldea de pescadores que se independiza en estos momentos de Cartaya, se desarrolla por asumir el papel de "playa de Huelva" para el ocio y como residencia, dado que la capital provincial pierde sus playas por la instalación del Polo de Promoción Industrial. De la misma forma se va a desarrollar la playa de La Antilla (Lepe), con una ocupación reducida desde los años veinte y treinta del siglo XX, que conoce sucesivas fases de crecimiento. El caso más llamativo para esta primera fase posiblemente sea el de Matalascañas, enclavada en la franja costera de 7 Km, se desarrolla desde 1966 cuando es aprobado el Plan General de Ordenación de la Playa del Coto de Doñana, para pasar a C.I.T.N. desde 1968, convirtiéndose en el destino preferido de los sevillanos y, en menor medida, de los habitantes del Condado, con un gran desarrollo urbanístico, por encima de las dos anteriores. Además, será la única playa onubense que se incorpore en este primer ciclo al turismo extranjero.

Entre las zonas costeras de **mediano crecimiento** nos encontramos con Isla Cristina, El Rompido y Mazagón. Los tres eran núcleos pesqueros tradicionales, siendo la primera un pueblo consolidado. Pero Isla Cristina, a pesar de su desarrollo turístico estuvo lejos de cumplir las expectativas creadas, dado su tradicional aislamiento y su condición marismeña. Por su parte, El Rompido alcanzó sólo un tercio del desarrollo previsto, pero sin equipamientos. En la costa oriental será de este tipo Mazagón, lejos de las previsiones iniciales y a pesar de la anarquía de su estructura inicial y la carencia de infraestructuras por la proliferación de urbanizaciones privadas, no contará con la masificación de otros.

Pero también habrá **proyectos fracasados**. Es el caso de El Portil e Isla Canela. El primero alcanza cierto desarrollo, pero sufre un estancamiento por la quiebra de las promotoras –ya en la fase siguiente– y la segunda, a pesar de haber sido declarada como uno de los primeros C.I.T.N (1963), por su situación periférica, los litigios con los colonos y los efectos de la urbanización sobre el medio, entra en crisis.

A un lado las iniciativas privadas –fomentadas por el propio gobierno–, la Ley de Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional de 1963, también se encargará de establecer la promoción pública de las áreas a través de la creación de la **Red Nacional de Paradores de Turismo**, dos de los cuales se encuentran en Huelva: Ayamonte y Mazagón (1968).

Esta fase se caracterizó por un intenso **proceso de planificación** que pretendía crear en la costa onubense-algarví un modelo similar al de la Costa del Sol. Sin embargo, el modelo se consolidó en el Algarve, y no así en el caso onubense, donde este desarrollo se hubiese producido en detrimento de la conservación de áreas de gran valor natural –Matalascañas en Doñana, El Portil en la Laguna, El Rompido e Isla Canela–, que, no obstante, se vieron afectadas. Frente al modelo algarví, en la costa de Huelva va a prevalecer la oferta alegal sobre la oficial o reglada, causa por la que los procesos de urbanización han sido menos intensivos y muchos se han truncado, permitiendo ello la conservación de amplios espacios litorales (Santos, E. L., 1999).

La planificación centralista, tanto para el caso onubense como para el algarví, fue ajena a la realidad de la Costa. Así, no tenía en cuenta los recursos hidráulicos, ni tampoco preveía las dificultades para procesar los residuos urbanos. A un mismo tiempo, no se planteaba la incidencia territorial del turismo ni el impacto ambiental, ni se tenía en cuenta la inexistencia de

infraestructuras que vertebraran este desarrollo, incluso ignoraba el sistema de ciudades. Hasta tal punto estaba desconectada la planificación de la realidad, que en el caso onubense era ajena a la propia demanda, sobrevalorada, y la oferta no se diversificó. Además, el modelo planificador no valoró los posibles problemas derivados de la actividad, como que la demanda estacional condiciona que se construyan barrios enteros ocupados un solo mes al año, pero que deben ser equipados –problema aún hoy existente, especialmente en el caso algarví–.

Por otra parte, la privatización de las iniciativas representó un papel decisivo en favor de la descatalogación de los montes públicos y la privatización del suelo estatal de la costa, transformándose el suelo rústico en urbano, dando la parcelación lugar a conflictos por los usos del suelo.

A finales de los años sesenta y principios de los setenta comienza a incorporarse a la actividad turística la población nacional de bajo poder adquisitivo, que estará asociada a la concentración de la oferta y la demanda en determinados lugares.

Un hecho que decide la **vocación turística** algarví va a ser la apuesta por esta actividad de las instituciones portuguesas, hecho que va a marcar la diferencia sustancial con la costa onubense, ya que las autoridades españolas van a apoyar a otras áreas –Costa del Sol, Costa Blanca, Mallorca– con las que ésta no podrá competir. Sin duda alguna, el hecho más concluyente para el despegue turístico del Algarve supuso el inicio a finales de los sesenta de la construcción de un aeropuerto en Faro, que fue inaugurado en 1971. Desde ese mismo momento comienzan a llegar a tierras algarvíes turistas europeos, especialmente en vuelos chárters.

3.3. Crisis y estancamiento de la actividad

El flujo de turistas va a depender esencialmente de la prosperidad del país de origen y de las modas turísticas, incluso de la irrupción en la oferta de nuevos países, que ofrecen mejores precios y nuevas instalaciones. Desde 1973, se produce la crisis del petróleo con una fuerte retracción de la economía, que no va a terminar hasta finales de la década; poco después se producirán en Portugal (1974) y España (1975) convulsiones políticas por el paso de regímenes dictatoriales a democráticos. La inseguridad económica y los sobresaltos políticos se verán reflejados en la **disminución de la demanda turística**.

A lo largo del período se observa en la costa onubense-algarví la **consolidación de los derechos de empresas promotoras y constructoras**, en parte por la sensación de «desgobierno», aunque a mediados de los setenta comienzan a tomar importancia los poderes democráticos locales. A pesar de ello, la crisis hace que se abandonen los grandes proyectos volcados en la oferta turística de hoteles de lujo y equipamientos, que da paso a una oferta concentrada en los sectores con menor poder adquisitivo –turismo nacional–, haciendo hincapié en la oferta de acampada –cámpings– y segunda residencias, suponiendo ello un replanteamiento de la planificación inicial (Clave, 1992).

3.3.1. El Algarve

Desde un principio se planteó el desarrollo turístico algarví sobre la base del **turismo internacional**. Como consecuencia de ello, la economía, ya especializada en este momento, sufre un retraimiento, en parte suplido por la incorporación al turismo de la población autóctona. Así, los portugueses no se desinteresarán de este mundo atractivo, creado de repente en una faja litoral hasta entonces casi ignorada por el resto del país, en el tiempo en el que muchos de ellos tenían, por primera vez, posibilidad de gozar de vacaciones.

Es en este momento cuando en el Algarve se introducen nuevas fórmulas de residencia para los turistas. Primero surgen los **cámpings**, determinados por una oferta barata –asequible a la nueva demanda, especialmente nacional–, que se localizan por toda la costa algarví, aunque tiene una presencia especial en Olhão, Faro, Silves, Lagos, Vila do Bispo y Aljezur. Sin embargo, el modelo más interesante será el de los llamados **"aldeamentos"**.

La designación de «aldeamento» (desde aquí aldeamientos) define una urbanización abierta –de 1.000 a 1.500 casas– que cuenta con todos los equipamientos colectivos integrados –de comercio, ocio, servicios– y que permite disfrutar a los turistas de una casa pertrechada con todo lo necesario durante un período corto, en un ambiente agradable de un parque protegido y bien provisto de distracciones (Daveau, S., 1998), habiendo sido construida para esta actividad y que se caracteriza por permanecer vacía durante diez u once meses al año y porque la propiedad y la explotación no pertenecen a los usuarios. Este tipo de asentamiento prevalece en los concelhos de Tavira, Loulé, Albufeira y Lagoa, donde han cambiado las estructuras del poblamiento (*vd.* cap. 2, ep. 2).

Por otra parte, la falta de control hace que se desarrolle la autoconstrucción. Esta no se da en primera línea de costa, sino al interior. En el Barrocal se observan abundantes casas –chalés exentos– de esta época. Este fenómeno responde en muchos casos a la construcción de casas en las tierras heredadas en el campo por la población autóctona –en parte emigrada a las ciudades– que busca el descanso en segundas residencias.

3.3.2. La Costa de Huelva

Es en estos años cuando "se revisan los planes de ordenación de los C.I.T.N. de Isla Canela, Matalascañas y El Portil" (Clave, 1992; 66), optándose en los casos de la Costa Oriental (Mazagón-Matalascañas) por productos del segmento barato para los habitantes de los núcleos inmediatos, rechazando por su coste la ejecución de equipamientos diversos –zonas verdes, instalaciones deportivas, infraestructuras diversas–, todo ello para no encarecer el producto resultante, único criterio para la urbanización (Clave, 1992). Además, la construcción sufre un retroceso por el agotamiento del suelo privado, y las dificultades para construir sobre suelo público. Sin embargo, para el caso algarví no se denota una importante caída de la actividad turística, dado que su oferta se centraba en el mercado europeo, y al recibir una apuesta decidida del gobierno portugués por él. La crisis se manifiesta con mayor fuerza en los grandes proyectos, como Nueva Umbría e Isla Canela, que fracasan por la caída de los proyectos megalómanos y el choque con el medio ambiente.

En la urbanización destacará el crecimiento de la autoconstrucción de segundas residencias en áreas cercanas a la costa, pero no litorales, como Pinos del Mar en Punta Umbría o Pinares de Lepe. La **desregulación de la construcción** tendrá consecuencias negativas, al tratarse en su mayoría de obras ilegales con problemas arrastrados, en ocasiones, hasta nuestros días, destacando también la calidad de las construcciones. A la vez, las promotoras, que conocieron gran crecimiento en el período anterior, quiebran por la crisis.

En estos momentos se produce en el caso de Huelva un nuevo fenómeno, con la tendencia al **turismo nacional**. Así, La Antilla adquiere un gran dinamismo, recibiendo flujos desde Extremadura, Madrid, Sevilla y Huelva, de la misma forma que Matalascañas se convierte en lugar de veraneo de los almonteños y en «la playa de Sevilla» –80% de la ocupación–. El mismo caso sucede con Mazagón, segunda residencia de Palos, Moguer y Lucena, en un proceso iniciado durante el período anterior. Muy interesante es el modelo de Punta Umbría, que conoce un gran crecimiento, no viéndose plasmada la crisis, convirtiéndose en lugar de veraneo de los onubenses, que pierden sus playas (Punta del Sebo) por la instalación del Polo de Promoción Industrial.

Sin embargo, un hecho a destacar, común a ambos lados de la frontera es la ausencia de capitales locales en la inversión turística, con la consecuente pérdida de rentabilidad y la entrada de agentes financieros externos en la construcción.

3.4. Revitalización de la actividad

Ya desde finales de los años setenta se produce un intento de control de la actividad urbanística y un nuevo empuje de la misma a ambos lados de la frontera, debido a la **recuperación económica y la consolidación de los sistemas políticos**.

3.4.1. El Algarve

En el Algarve se apuesta definitivamente por el modelo de los aldeamientos. Frente al modelo de turismo de desarrollo vinculado a núcleos preexistentes, se buscan lugares con equipamientos de ocio separados de la población autóctona.

En estas estructuras surge un nuevo producto muy específico: **las ciudades-jardín**, cerradas al exterior y comunicadas con la playa.

También se apuesta definitivamente por la **oferta complementaria**, adquiriendo importancia los campos de golf, los clubes de campo y de vela. De esta forma, a fines del período quedan consolidados proyectos que alcanzan su culmen en la fase siguiente, como Vilamoura o Vale do Lobo (ambas en Loulé), con la creación de grandes **complejos turísticos**.

3.4.2. La Costa de Huelva

Entre 1978-79 y 1983 se produce un gran avance del desarrollo turístico onubense, siendo en este momento cuando "el litoral de Huelva se entrega decididamente en brazos del producto inmobiliario de ocupación en temporada (...) el turismo de bajo valor añadido fundamentado en la venta de alojamientos de calidad media o baja ubicados en entornos sin acondicionar, con infraestructuras insuficientes" (Clave, 1992; 66).

A un tiempo, los municipios comienzan a controlar la actividad a través del **planeamiento urbanístico** –Planes Generales, Normas Subsidiarias...– para el control del suelo y sus usos, intentando recortar la especulación y limitar la urbanización caótica de las etapas precedentes.

El turismo se limita por el cumplimiento de la Ley del Suelo y de Costas y las leyes de protección del medio ambiente, que ponen fin a proyectos como el de Nueva Umbría –Flecha de El Rompido–, sobre área actualmente protegida, pero también se produce la recuperación del proyecto de Isla Canela en relación con el atractivo natural, por el cambio del perfil del turista.

Pero, a un tiempo, el nuevo ciclo económico expansivo lleva a la búsqueda de negocio fácil y rápido (Santos, E. L., 1999), plasmado en un gran desarrollo constructivo sobre lo ya construido, a la vez que se diversifica la oferta y se incrementan infraestructuras y servicios. Ello provoca un gran crecimiento inmobiliario.

En este período se consolidan núcleos como Punta Umbría y Matalascañas para segunda residencia de Huelva y Sevilla, respectivamente. Mazagón conoce un gran crecimiento, y, como El Rompido, se denota la colmatación y desorden urbanísticos. Muchos núcleos, como La Antilla, son sobredimensionados y se producen problemas de infraestructuras y servicios.

La decidida apuesta por el turismo se verá favorecida, al tiempo que más controlada y planificada la oferta, con la creación y desarrollo del **Patronato Provincial de Turismo** y la **Región de Turismo del Algarve**.

3.5. Las nuevas tendencias turísticas

Desde 1984, la consolidación política a ambos lados de la frontera y la incorporación a la C.E.E. (1986) van a decidir un **replanteamiento de la actividad turística** por parte de las administraciones locales, autonómicas, nacionales y comunitaria, intentando –en algunos casos demasiado tarde– recuperar los principios de una **planificación coherente**, que choca muchas veces con los intereses de los municipios implicados.

Los diferentes municipios pondrán en marcha en este momento las figuras de planeamiento general y de desarrollo, que se refleja en el control por parte de las autoridades municipales de toda la actividad constructora y urbanística.

Por otra parte, la apuesta por el **turismo de calidad** supone el abandono de los núcleos turísticos tradicionales y el desarrollo de nuevas áreas, con un uso más racional del espacio y más de acorde con la conservación de la naturaleza, coincidiendo con el planteamiento de la protección del litoral.

Las nuevas pautas constructoras se manifestarán en un cambio de los patrones de habitación. De los grandes bloques de apartamentos se pasa a construir viviendas unifamiliares adosadas o

exentas y bloques de apartamentos de poca altura y a primar la oferta reglada a través de la construcción de hoteles de lujo. A la vez se da mucha importancia a la superficie de equipamientos, espacios verdes y libres, que rondan entre el 25 y 50% del total de la superficie ocupada (Santos, E. L., 1999).

3.5.1. El Algarve

En contraste con el desarrollo urbanístico y constructivo anterior, la apuesta definitiva por el turismo de calidad en las últimas décadas va a suponer una división de la oferta turística algarví. Por un lado quedarán los cámpings y edificios construidos en el pasado, destinados al turismo de medio-bajo nivel adquisitivo y, por otro, se consolidan definitivamente los aldeamientos y condominios –responden a la misma definición, pero se diferencian de aquéllos porque el que aprovecha la casa es propietario de la misma–. Así, se produce la apuesta definitiva por proyectos como Vilamoura, Quinta do Lago o Vale do Lobo, que quedan vinculadas a los puertos deportivos y a los campos de golf. Se da, por tanto, una especialización en el turismo de calidad –de nuevo, fundamentalmente extranjero–, en busca de la tranquilidad y con una importante demanda de oferta complementaria.

Por otra parte, siguiendo modelos importados, se incorpora la **copropiedad** como opción. Consistente en la compra por varias familias de un mismo apartamento o casa, se intenta con ello que se dé una ocupación continuada de los alojamientos a lo largo del año. A un tiempo, puede hacer también que se integre el Algarve en circuitos internacionales, pues las empresas pueden colocar al turista un mes al año en distintos lugares del mundo.

Pero no será hasta 1995 cuando se dé un verdadero **planeamiento urbano** en el Algarve, tras la aprobación de la nueva Ley de 1995. Sin embargo, el hecho de que la nueva legislación no fuese retroactiva supuso la consolidación definitiva de los derechos de las promotoras que habían conseguido las licencias con anterioridad a su aprobación.

3.5.2. La Costa de Huelva

Es en estos momentos cuando la Junta de Andalucía desarrolla la **Ley del Suelo**, lo que supone la protección del medio físico. También se produce un aumento de la legislación medioambiental que aumenta dicha protección. Desde la nueva legislación van a ser promovidos nuevos **planes de coordinación urbanística** –de ejecución obligatoria–. Coincidiendo con ello, se da la recuperación por los entes locales de control sobre el espacio urbano y urbanizable. Como consecuencia de todo ello, los declarados Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional por la Ley de 1965 dejan de ser cotos privados para promotores y se acogen a la disciplina urbanística y a los intereses públicos (Clave, 1992; 67).

El desarrollo urbanístico de la Costa de Huelva se caracteriza por "el protagonismo de los grandes proyectos, su lento desarrollo y su conflictividad" (Clave, 1992; 67). Estos grandes proyectos van a ser: Isla Canela, Islantilla, Nuevo Portil, Mazagón y Matalascañas, habiéndose renunciado a otros –Nueva Umbría y Costa Doñana/Dunas de Almonte–.

En 1990 los municipios de Lepe e Isla Cristina crean la Mancomunidad de **Islantilla**, con la intención de desarrollar la zona costera existente entre La Antilla (Lepe) y Urbasur (Isla Cristina). El nuevo proyecto tendrá la intención de ser respetuoso con el medioambiente, suponiendo una apuesta por el turismo de calidad, con la construcción de un hotel de lujo, apartahoteles, apartamentos y adosados, además de un campo de golf –principal reclamo turístico–, avanzando en las infraestructuras y equipamientos de servicios –centro comercial–, viéndose al cabo de diez años como un éxito (Valle, D. del, 2000; 5).

Pero no todos los proyectos se enmarcan en el proceder del anterior. Así, la especulación sigue planeando aún sobre otro nuevo foco: **Isla Canela** (Ayamonte), donde no existen "suficientes garantías jurídicas y operativas de que el proyecto respete en su ejecución los diversos condicionantes que se han ido citando en relación con los valores naturales, la incidencia territorial, los derechos públicos y colectivos, el futuro a largo plazo de la economía de la zona, etc." (Clave, 1992; 67). La construcción se ha producido sobre arenales costeros –el paseo marítimo se coloca sobre las dunas–, repercutiendo también negativamente sobre el ambiente marismeño. Por otro lado, se han dado problemas con los colonos agrícolas –no propietarios, ocupan la tierra desde hace generaciones–. También aquí se ha creado un campo de golf, mejorado los accesos y el equipamiento hotelero –construyendo un hotel de lujo de 700 plazas–.

Otro proyecto con renovada fuerza es el de **Nuevo Portil**, basado en la construcción de viviendas unifamiliares exentas y adosadas, planeándose un campo de golf.

Entre los nuevos proyectos resultó polémico el de **Costa Doñana**, que pretendía crear junto a Matalascañas un nuevo núcleo turístico. Pero la incompatibilidad con Doñana impidió su desarrollo, permutándose por terrenos entre Mazagón y Matalascañas.

En la nueva orientación de la oferta los núcleos turísticos tradicionales encuentran problemas. De esta manera, se intentan paliar los problemas de la urbanización anárquica –Punta Umbría, Mazagón, Matalascañas...–, mejorando infraestructuras y dotaciones, pero no sin dificultades. La nueva apuesta por el turismo de calidad hace optar por mejorar la oferta. De esta manera, en Punta Umbría se produce una nueva fase de urbanización y se proyecta la construcción de un campo de golf. Mazagón también conoce una gran expansión, fundamentalmente con viviendas unifamiliares y la construcción de un puerto deportivo.

En la actualidad (Santos, E. L., 1999) la oferta de la costa de Huelva se basa en "sol y playa", pero haciendo hincapié en la calidad y amplitud de las costas más que en los valores climatológicos, potenciando el valor de los espacios naturales y la ecología –marismas, flechas...–.

A lo largo de las cuatro últimas décadas de turismo en la costa onubense-algarví se ha dado un profundo cambio en las orientaciones de la construcción y el planeamiento urbanístico, en gran parte por el cambio del perfil del turista, ahora orientado hacia la calidad y la diversificación de la oferta, que puede repercutir en el desarrollo de las áreas de interior y acrecentar la cohesión regional.

Gaspar (1995; 5) señala que: "El ordenamiento del territorio es el arte de adecuar a las gentes y la producción de riqueza al territorio en una perspectiva de desarrollo", siendo necesario "educar a la población para el uso del tiempo y del espacio" (Gaspar, 1995; 8), por el cambio de valores:

VIEJOS VALORES	NUEVOS VALORES
Equilibrio	Competitividad
Jerarquía/polos de crecimiento	Redes de complementariedad y sinergias
Desarrollo	Crecimiento (2)
Aprovechamiento de recursos y producción	Ambiente
Solidaridad social	Solidaridad territorial
Trabajo (empleo, ocupación...)	Productividad
Vacaciones y festivos	Tiempo libre, vacaciones
Ahorro para mañana	Consumo hoy
Realización	Preservación
Proyectos nacionales	Visiones locales

(1) No existe siempre un corte nítido, a veces se sobreponen los valores de antes y después...
(2) Insistencia en el desarrollo, se mide siempre el P.I.B.
Fuente: Gaspar, J., 1995; 4. Traducción E. J. García, 2000.

A fines de este proceso tenemos diferencias marcadas entre el Algarve y la Costa de Huelva:

- En la Costa de Huelva predomina la oferta alegal –alquiler– frente a la reglada, teniendo gran importancia las segundas residencias; en el caso algarví es muy importante la oferta reglada y destaca el papel de los aldeamientos –inexistentes en Huelva–.
- El proceso de urbanización ha sido mucho más salvaje en el caso algarví, y en el onubense muchos proyectos se han visto truncados –ninguno de los planteados en los sesenta cumplió las expectativas, sólo los actuales parece que pueden alcanzar los niveles previstos–.
- El desarrollo de la actividad turística en Huelva ha permitido la conservación de extensos espacios litorales, a diferencia de lo que ocurrió en el Algarve.

Las tendencias actuales coinciden en ambos modelos, tendiendo a la **oferta de alta calidad** y la **valoración de los factores medioambientales**.

4. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

Sobre el desarrollo y su proyección en el litoral onubense-algarví

C.C.R.-Alg. (1995): *Principais indicadores estatísticos.* Ministério do Planeamiento e Administração do Territorio. Comissão de Coordenação da Região do Algarve. Faro.

C.C.R.-Alg. (1996): *Estatísticas da agricultura.* Comissão de Coordenação da Região do Algarve. Faro.

C.C.R.-Alg. (1997): *Evolução Demogégica da Região do Algarve.* Comissão de Coordenação da Região do Algarve. Faro.

C.C.R.-Alg. (1998): *Diagnostico da Região do Algarve.* Comissão de Coordenação da Região do Algarve. Faro.

Cabero, V. (1997): "Patrimonio ambiental: percepción, gestión y problemas", en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa.* Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 57-62.

Campesinos, A. (1994): «La región transfronteriza lusa-extremeña», en *Arquitectura y vida de frontera.* Junta de Extremadura, Mérida, pp. 19-21.

Cavaco, C. (1997): «Servicios y nuevas oportunidades en los territorios rayanos», en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa.* Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 191-198.

Cepeda, F. J. (1997): "Visión portuguesa de las áreas deprimidas", en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa.* Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 83-93.

Esteve Secall, R. (1988): "Ave y turismo". Artículo inédito de Rafael Esteve Secall, 7 pp. Universidad de Málaga.

Gomes, M. (1991): *O mundo mediterrâneo, sua diversidade e seu futuro.* Loulé.

Guiarama (1997): *Algarve y sur de Portugal.* Anaya, Madrid.

Guichard, F. (1990): *Géographie du Portugal.* Ed. Masson, París.

Guichard, F. (1997): "La dimensión transfronteriza o la historia confrontada en lo económico y lo político: Galicia/Portugal", en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa.* Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 35-46.

I.D.L. (1998): *La apuesta por el desarrollo local.* Instituto de Desarrollo Local y F.O.E., San Juan del Puerto.

I.E.A. (1999): *Andalucía, Datos Básicos,* Instituto de Estadísticas de Andalucía, Sevilla.

I.E.A. (1999): *Sistema de información Municipal de Andalucía,* Instituto de Estadísticas de Andalucía, Sevilla.

Junta de Andalucía (1995): *Articulación territorial transfronteriza. Algarve-Alentejo-Andalucía.* Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla.

Jurado Almonte, J. M. (1992): "La comarca de la Costa Occidental de Huelva: caracterización y posibilidades de desarrollo". *Huelva en su Historia*, nº 4, pp. 171-247.

López Trigal, L. (1996): "Estado de la planificación transfronteriza regional en España", en Portugal-España: Ordenación territorial del suroeste comunitario. *VII Coloquio Ibérico de Geografía.* Universidad de Extremadura, Salamanca, pp. 435-441.

López Trigal, L. (1997): "Las redes urbanas de la Raya hispano-portuguesa", en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa.* Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 199-206.

Márquez Domínguez, J. A. (1996): "El eje dinámico del litoral onubense-algarví", en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa.* Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 143-149.

Márquez Domínguez, J. A. (1997): "Los territorios fronterizos y los ámbitos de relación. Las relaciones en el sector andaluz". *Boletín de la A.G.E.*, nº 25, pp. 51-64

Márquez Domínguez, J. A. (Dir.) (1995-1997): *Los Pueblos de Huelva*, 4 Tomos, Ed. Mediterráneo, Madrid.

Pimpão, A. (1996): "Les relations economiques Algarve-Andalusie dans l´avenir du marché européen". *Raya-Ria* nº 0, Universidad de Extremadura, pp. 180-185.

Plaza, J. I. (1997): "Visión española de las áreas marginales de la frontera hispano portuguesa", en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa.* Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 75-82.

R.T.A. (1999): *Guia de alojamento do Algarve*, Região de Turismo do Algarve. Faro.

Sunkel, O. (1995): *El desarrollo desde dentro.* Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México.

Poblamiento y sistema de ciudades

Alió, M. A. (1986): *Projectes y realitat d'un procés urbà decimononic, Vilafranca del Penedes 1865-1939, Barcelona*, Universidad de Barcelona, Barcelona.

C.C.R.-Alg. (1990): *Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve. Regulamento*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

C.C.R.-Alg. (1990): *Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve. Relátorio*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

C.C.R.-Alg. (1993): *Enquadramiento Estratégico para a Região do Algarve, 1994-1999*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

C.C.R.-Alg. (1994): *Programa Operacional do Algarve (PROA), 1994-1999*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

C.M.F. (1996): *Plano Estratégico de Faro*, Câmara Municipal de Faro, Faro.

C.M.O. (1995): *Plano Estratégico de Olhão*, Câmara Municipal de Olhão, Olhão.

Clave (1992): «Actualización de los planes territoriales de turismo Río Guadiana/Río Guadalquivir», Dirección General de Turismo, Documento inédito.

Daveau, S. (1998): *Portugal geográfico*, Edições Joao Sá da Costa, Lisboa (1ª edición, 1995).

Ferreira, A. M. (1998): "O crecimento urbano de Loulé na década de 60 e o Turismo", en *Dos Algarves*, Revista de la Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo do Universidade da Algarve, nº 3, pp. 30-34.

Ferreira, M. J. y Rosado, A. R. (1999): "As Grandes Áreas Urbanas Portuguesas, conceitos e delimitação espacial", en *VIII Colóquio Ibérico de Geografia, Lisboa*, 8 pp.

Junta de Andalucía (1993): *Bases para un Plan de Desarrollo Rural Andaluz*, Consejería de Agricultura y Pesca, Sevilla.

Junta de Andalucía (1997): *Reconocimiento Territorial y Definición de Objetivos y Criterios de planificación de la Comarca del Litoral Occidental Onubense*, 2 Tomos, D. G. Ordenación del Territorio y Urbanismo, Sevilla.

Varios (1994): *Plano Regional de Turismo do Algarve*, Lisboa.

Vilasagra Ibarz, J. (1993): "El estudio de la morfología urbana: una aproximación", en *Geocrítica*, nº 92, 24 pp. http://www.ub.es/geocrit/geo92.htm

Whitehand, J. W. R. (1972): "Urban rent theory, time series and morphogenesis: an example of election in geographical research", en *Area*, vol. 4, pp. 215-222.

Zárate Martín, A. (1991): *El espacio interior de la ciudad*, Ed. Síntesis, Colección Espacios y Sociedades (Serie General, nº 12), Madrid.

El origen de la actividad turística en el Algarve y la Costa de Huelva

"Mazagón y su historia", en http://www.hsoft.es/~efeuve1/mazacito.htm.

Clave (1992): «Actualización de los planes territoriales de turismo Río Guadiana/Río Guadalquivir», Dirección General de Turismo, Sevilla.

Costa Lobo, M. L. (1995): «Planeamento urbano em Portugal», en *Sociedade e Território*, Porto: Afrontamento, N.º 21, p. 8-17.

Daveau, S. (1998): *Portugal geográfico*, Edições João Sá da Costa, Lisboa (1ª edición, 1995).

Díaz Álvarez, J. R. (1989): *Geografía del turismo*, Ed. Síntesis, Madrid (2ª reimpresión).

Ferreira, A. M. (1998): "O crecimento urbano de Loulé na década de 60 e o Turismo", en *Dos Algarves*, Revista de la Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo do Universidade da Algarve, nº 3, pp. 30-34.

Gaspar, G. (1995): "O novo ordenamento do território. Geografia e valores", en *Scripta Vetera, Edición Electrónica de trabajos Publicados*, Universidad de Barcelona, 8 pp. http://www.ub.es/geocrit/coimbra.htm.

Santos Pavón, E. L. (1999): *La actividad turística en la Costa Occidental de Huelva*, Diputación Provincial de Huelva, Huelva.

Valle, D. del (2000): *Revista Pleamar. Islantilla*, nº 1, 26 pp.

Vera, F. J. y otros (1997): *Análisis Territorial del Turismo*. Ariel, Barcelona.

3

Las actividades económicas

1. MARCO ECONÓMICO
2. LA ACTIVIDAD AGRÍCOLA
3. LA ACTIVIDAD PESQUERA
   - 3.1 Las cifras del sector pesquero en el Algarve y litoral onubense
   - 3.2 La acuicultura
4. LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES
   - 4.1 Estructura y localización de la industria en el litoral onubense
   - 4.2 La industria en el Algarve
5. LA CONSTRUCCIÓN
6. LOS SERVICIOS
7. CONCLUSIONES
8. BIBLIOGRAFIA Y FUENTES DOCUMENTALES

*«El eje onubense-algarví tiene el desafío de convertir su **Modelo Primario Exportador**, tradicionalmente impulsado desde fuera, en un proyecto de desarrollo endógeno»*
(Márquez, 1997; 148)

1. MARCO ECONÓMICO

Desde la década de los sesenta todo el **eje litoral onubense-algarví** está experimentando una **fuerte transformación territorial** por la confluencia de actividades industriales, agrícolas, turísticas y pesqueras. A su vez, este eje es también un espacio muy conflictivo y dinámico, ya que entran en conflicto algunas de estas actividades por el uso del suelo, a lo que se unen las elevadas densidades de población, incrementadas en época estival, y la existencia de espacios de elevado interés medioambiental.

La explicación de este **desarrollo económico diversificado** se encuentra en la existencia de un medio físico, muy similar a un lado y otro de la raya, que a pesar de sus condicionantes, influye positivamente en la consecución de la nueva agricultura, por sus recursos climáticos e hídricos; en el desarrollo turístico, por su variedad y riqueza paisajística; y en el aprovechamiento pesquero, iniciado desde sus rías y esteros. A estas actividades se suman otras de tipo industrial, con menor peso aún en el conjunto de sus economías, basadas en la transformación de sus recursos agrarios y pesqueros o introducidas por factores exógenos como es el caso de la industria petroquímica del Polo Industrial de Huelva.

La **Provincia de Huelva,** a pesar de la variada riqueza natural de su territorio, presenta un peso económico marginal en el conjunto de España. De esta manera, el PIB por habitante en 1993 refleja un valor que no alcanzaba el 75% de la producción española por habitante, encuadrándose en la posición cuadragésimo quinta en renta per cápita del conjunto de las cincuenta provincias españolas. Sin duda, padece de serias deficiencias estructurales, escasa diversificación, excesiva dependencia de factores exógenos y débil tejido empresarial (Carrasco y Porras, 1997, 225). Sin embargo, a mediados de los noventa se produce un punto de inflexión de carácter positivo en su evolución económica, reflejado principalmente en el aumento de la exportación de **productos agrícolas** y en el relanzamiento de las **actividades turísticas**.

Otra debilidad de la economía onubense es el fuerte desequilibrio territorial entre la **franja litoral** de mayor dinamismo económico y densidad poblacional y la central (Andévalo) y septentrional (Sierra), enraizados en las actividades agrarias y extractivas, con claras deficiencias estructurales y una población envejecida.

En cuanto al reparto de la estructura productiva onubense, en un primer avance y haciendo especial hincapié en su franja litoral, estas son sus principales características:

La **actividad primaria** sigue teniendo un peso notable en comparación con otros espacios, a pesar de su tendencia a la baja. No obstante, en las últimas décadas la **agricultura** del litoral onubense se ha modificado, convirtiéndose en una actividad generadora de empleo y riqueza. En cuanto a la ganadería y el subsector forestal apenas tienen importancia en el litoral. Por el contrario, la **pesca** asiste a una caída drástica de su importancia relativa, aunque en el conjunto de Andalucía sigue teniendo una gran importancia: 24,2% y 42,0%, respectivamente, del número de barcos y el tonelaje de la flota andaluza (2.900 barcos y 90.000 TRB en 1995). De todas formas, esta actividad sólo afecta a los municipios de la Costa Occidental.

Pescador preparando sus redes sobre su barca en Isla Cristina

La **industria** tiene un protagonismo mayor en la provincia de Huelva que en Andalucía. Sin embargo, las cifras resultan un tanto engañosas por cuanto buena parte del peso industrial de esta provincia se concentra en torno a la capital onubense con su Polo Industrial, muy especializado en la industria química. Para el resto de las ramas industriales encontramos una reducida presencia en el litoral onubense.

La provincia de Huelva sigue la tendencia hacia la **terciarización** de su economía, aunque con un peso relativo inferior que el Algarve o el conjunto de Andalucía y España. Dentro del sector servicios destaca el protagonismo del subsector turismo. El **turismo onubense** está muy concentrado en el litoral, especializado en el binomio sol-playa, muy estacionalizado, con bajos índices de equipamiento y aprovechamiento hotelero, con un gran porcentaje de oferta no reglada, con una demanda básicamente nacional y, por tanto, con una capacidad de arrastre modesta. No obstante, los últimos indicadores señalan una mejora de sus indicadores turísticos. Progresivamente aumentan su capacidad de alojamiento, el número de turistas extranjeros o el número de pernoctaciones.

Estructura del empleo y VAB (%) de la provincia de Huelva (1993)

V.A.B.	V.A.B. (1)	V.A.B. (%)	EMPLEO 1994 (miles)	EMPLEO 1994 (%)
Agricultura y pesca	71,8	14,8	26,9	22,1
- Agricultura	*49,4*	*9,8*	*19,5*	*16,0*
- Pesca	*22,4*	*4,4*	*7,4*	*6,0*
Industria y construcción	135,4	26,9	29,3	29,0
- Industria	*94,2*	*18,7*	*17,2*	*14,1*
- Construcción	*41,2*	*8,2*	*11,1*	*9,1*
Comercio y servicios	295,6	58,7	66,3	54,5
TOTAL	**503,0**	**100,0**	**121,6**	**100,0**

(1) Miles de millones de pesetas.
Fuente: BBV (1997): *Renta Nacional de España y su distribución provincial* (1993 y Avance, 1994 y 1995).

Por el contrario, la economía del **Algarve** presenta una **elevada terciariación** y, por tanto, una diversificación menor que en el caso onubense. Asimismo, los desequilibrios territoriales, en cuanto a niveles de desarrollo, son, si cabe, mayores, con una franja litoral, especialmente el tramo de Tavira a Lagos, que concentra buena parte de la población, el empleo, la actividad turística y los servicios públicos. Por el contrario, las áreas interiores presentan una economía marcada por la agricultura y la ganadería de subsistencia y el aprovechamiento silvopastoril.

En la actualidad tres son las **actividades principales** del Algarve, aunque una de ellas, el turismo, se distancia enormemente de las demás:

El **turismo** se convierte en el gran motor económico de esta región, especialmente desde finales de los años sesenta. hablar de la economía en el **Algarve** es hacerlo sobre el turismo. Según estimaciones recientes del INE portugués, la producción de la actividad turística en el Algarve presentaba en 1997 un peso en torno al 44% del VAB y el 41% del empleo regional. Posee una capacidad de alojamiento de 110.000 plazas y más de 13 millones de pernoctaciones (de los cuales 10,8 son extranjeros), lo que representa un 40% y un 55%, respectivamente, del total portugués. Además, la oferta turística no reglada (alquiler de viviendas) llega a cuatriplicar a la reglada. Por tanto, estas cifras muestran claramente la alta especialización turística del Algarve, la principal región en esta actividad del conjunto de Portugal. Por otra parte, es una actividad que arrastra a la **construcción**, el comercio, servicios diversos e incluso influye por su demanda en la agricultura y la pesca. La totalidad del sector terciario vino a representar en 1994 el 79% del VAB regional y casi el 70% del empleo.

La **base agraria** del Algarve ha perdido el protagonismo de antaño. Predominan las pequeñas explotaciones de agricultura de subsistencia, de carácter hortofrutícola, aunque, progresivamente, las nuevas técnicas agronómicas y el regadío se van introduciendo en la franja litoral. En las zonas serranas, la agricultura deja paso a los aprovechamientos forestales (pinos y eucaliptos) y a la ganadería extensiva.

Algo similar ha ocurrido con la **pesca** algarví, predominantemente de tipo artesanal, que presenta una reducción de su flota, pescadores y problemas de sobreesfuerzo pesquero. Frente a este panorama, la acuicultura se va abriendo paso con respecto a la pesca tradicional extractiva.

Un débil **sector industrial**, básicamente de industrias relacionadas con la rama de la alimentación, y un potente sector de la **construcción** que va a remolque de la demanda constructora del turismo, completan el panorama económico del Algarve.

Estructuración del empleo y evolución del VAB (%) de la Región del Algarve

V.A.B. (1)	1980	1986	1990	1992	1994	EMPLEO (miles)(2)	EMPLEO (%)(2)
Agricultura y pesca	17	15,8	10,2	8,1	7,4	17,7	12,5
Industria y construcción	26	20,9	17,1	15,9	13,8	27,9	19,7
• *Industria*	*14,1*	*9,2*	*8,4*	*7,4*	*7,2*	*12,7*	*9,0*
• *Construcción*	*11,9*	*11,7*	*9,7*	*8,5*	*6,6*	*15,1*	*10,7*
Comercio y servicios	57	63,3	72,7	76,0	78,8	96,2	67,8
TOTAL	100	100	100	100	100	141,8	100,0

(1) V.A.B. en 1994: 467.943 millones de escudos.
(2) 1994.
Fuente: C.C.R.-Alg. . 1997; I.N.E., 1997.

2. LA ACTIVIDAD AGRÍCOLA

En este litoral onubense-algarví convergen una agricultura tradicional de secano (olivo, vid, herbáceos, frutales diversos, etc.) con una agricultura intensiva y dinámica basada en el regadío, nuevos productos y tecnología puntera. No obstante, los niveles de desarrollo que ha alcanzado esta nueva agricultura difieren ciertamente a ambos lados del Guadiana.

El **Litoral de Huelva** cuenta con unas buenas condiciones agronómicas. Sus "campiñas" o **terrenos sedimentarios** del terciario y cuaternario son más extensas, situadas entre el paleozóico y el borde litoral de arenales y marismas. Está formado por un sustrato geológico del periodo mioceno-plioceno, constituido por margas, arenas, arcillas, gravas y calizas. A esta estructura geológica se añade la existencia de **acuíferos** que sustentan en buena medida el reciente desarrollo agrícola. Precisamente la insuficiencia de estos recursos subterráneos ante una demanda creciente de agua (urbanización y planes de regadío) y la necesidad de protegerlos por su posible agotamiento y salinización ha llevado a la realiza-

ción de notables **obras hidraúlicas** que tienen al Guadiana y a algunos de sus afluentes como principales cauces de recepción de aguas. Algunas de las mismas ya se encuentran en activo -embalse del Chanza (300 Hm3)- y otras en realización -Presa del Andévalo (600 Hm3)-. Y en cuanto al tercer elemento físico, el **clima** (similar también en el Algarve) está caracterizado por una elevada insolación, bondad de las temperaturas y una ausencia de heladas; condiciones indispensables para determinados cultivos como el fresón, los cítricos y las hortalizas.

Pero tan importante o más que los factores físicos señalados han sido los factores humanos que han convertido la otrora marginal agricultura en una nueva locomotora de la economía del litoral. En efecto, desde finales de los setenta se desarrolla la llamada **Nueva Agricultura de Regadío**, iniciada como frente pionero en el área de Palos y Moguer y pronto extendida, especialmente, en el litoral occidental onubense, en terrenos de fácil captación de aguas subterráneas.

Vista aérea de una explotación de naranjas en Cartaya

Este fenómeno de modernización de las estructuras agrarias tiene su primer reflejo en la progresiva sustitución de los paisajes forestales y de los cultivos tradicionales mediterráneos (vid, almendro, cereal, etc.), mediante el regadío, en favor de cultivos extratempranos de mayor productividad en el mercado (fresón, naranja y hortalizas). Se asiste una revolución de los sistemas de cultivo al pasar de extensivos a intensivos, de secano a regadío; se trabaja con modernas tecnologías agrarias; se descubre y entra en circuitos comerciales más amplios y lejanos y se buscan los máximos porcentajes en rendimientos y productividades. Se crea una infraestructura de transporte y comercialización mediante cooperativas de distintos órdenes y almacenes privados. A ellos se unen numerosos comercios e industrias subsidiarias del sector agrario *–agribussines–*.

Se ha convertido esta agricultura en una importante actividad generadora de empleo y renta. Así, en los periodos de recolección del fresón y la naranja, principalmente en primavera, la agricultura es el sector que **más empleo genera** (más de 50.000 jornaleros en la campaña del fresón en todo el litoral onubense). De hecho, la población activa de algunas localidades costeras es insuficiente, por lo que se recurre a la inmigración temporal, que a veces se hace definitiva, de miles de temporeros procedentes de Andalucía Occidental, la Baja Extremadura, el Algarve y Alentejo portugués y el Magreb.

En cuanto al cultivo del **fresón**, siguiendo cifras de Freshuelva, la campaña 1998/99 arrojó en la provincia de Huelva una superficie de unas 7.500 Has, extendidas básicamente por su litoral; fueron más de 1.500 los agricultores productores; se produjeron 300.000 Tm y se exportaron unas 200.000 Tm. La introducción progresiva de nuevas tecnologías en la agricultura precoz del fresón ha convertido al litoral de Huelva, en poco más de veinte años, en la principal área productora a nivel nacional y mundial. Hoy la fresa representa para la provincia de Huelva, siguiendo datos de la campaña 1996/97 de la Consejería de Agricultura y Pesca, **35.976 millones de pesetas,** aunque este valor es puramente estadístico porque la realidad le supera, generando un valor añadido que duplica la anterior cifra. De todas maneras, tomando dicho valor es significativo que suponga el 53,5% de la producción agrícola onubense y aproximadamente el 10% del P.I.B. provincial.

En cuanto a los **cítricos onubenses** presentan una clara progresión. Las cifras de la Consejería de Agricultura y Pesca de 1997 muestran para Huelva una superficie de 10.468 Has cuando en 1977 era de sólo 2.579 Has. En total, la producción para dicha campaña fue de 125.228 Tm y el valor de la misma en primera venta supuso aproximadamente 7.224 millones de pesetas, el 10,7% del valor del Valor Agrícola provincial para dicho año. Por otra parte, mientras la superficie y producción del fresón en Huelva está llegando a su "techo comercial", las oportunidades de crecimiento del regadío que contemplan los diferentes Planes se están volcando hacia la ampliación de los cítricos. De ahí que la progresión de éstos en la provincia continúe en los próximos años.

Los cambios socioeconómicos y paisajísticos que introducen esta nueva agricultura distan todavía de concluir a tenor de las expectativas que introducen los **Planes de Regadío** de la Zona Regable del Chanza, del Surandévalo, de Almonte-Marismas o de otros menores. Sin duda, los actuales procesos socioeconómicos en marcha (producción, empleo, modificación de paisajes, etc.) se intensificarán cuando se aproximen o se alcancen las previsiones de superficie regable y producción de dichos planes (más de 60.000 Has). Pero, como casi siempre, frente a los resultados productivos y sociales, también esta nueva agricultura está generando unos impactos ambientales que suelen olvidarse: agotamiento y contaminación de acuíferos, destrucción de arbolado, problemas de erosión, cambios paisajísticos radicales, etc..

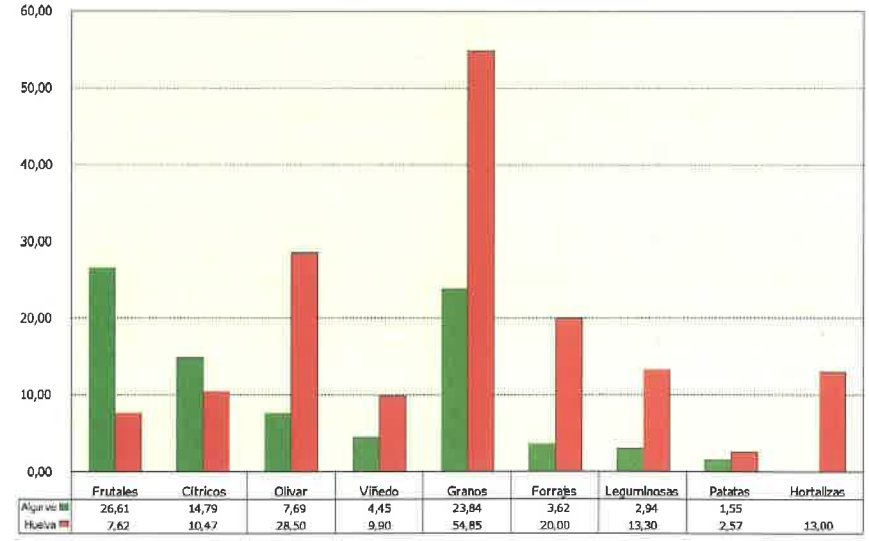
Por el contrario, en el **Algarve** la "campiña" agrícola es menor superficialmente. Aquí, se sitúan muy cerca de la costa los terrenos de *Serra*, de origen paleozoico, con importante componente metamórfico y suelos poco evolucionados y difíciles de trabajar, con una vegetación ligada al aprovechamiento de pinares, eucaliptares y monte bajo. La campiña terciaria que veíamos en el litoral onubense en Algarve es sustituida, en gran medida, por terrenos calizos del Secundario, conocidos localmente como *O Barrocal*, de capacidad agrícola muy variable pero, generalmente, pedregosos y dificultosos para los cultivos herbáceos; aunque cuenten con un potencial hídrico notable, proveniente del acuífero. Por tanto, las mejores tierras, de origen terciario y cuaternario, de material arcilloso y margoso se da en el estrecho *Litoral*, salvando los arenales costeros y los espacios marismeños.

Pero las diferencias en desarrollo agronómico con la costa de Huelva, también se explican **por razones socioeconómicas.** En este sentido, el desarrollo turístico en el Algarve ha sido mayor, incidiendo en la agricultura por la demanda de suelo urbanizable y el masivo trasvase de mano de obra agraria hacia las actividades turísticas. Por otra parte, existe un minifundismo en la estructura de las explotaciones de los terrenos más óptimos que obstaculiza la readaptación hacia nuevos sistemas agrarios. Además, debido al abandono de los campos y a la atracción de otros sectores económicos predomina cada vez más la llamada "agricultura a tiempo parcial", especialmente hortícola.

Por este conjunto de razones, encontramos en el Algarve una agricultura en general muy tradicional, predominando el secano aplicado al arbolado o a los cultivos herbáceos que, con frecuencia, aparecen asociados. En la Serra las explotaciones son básicamente de tipo ganadero y forestal, salpicadas por pequeñas huertas. En el Barrocal predomina el cultivo del arbolado en secano (almendros, algarrobos e higueras), junto a pequeñas huertas de cítricos. En el Litoral, de mayor aptitud agronómica, la diversidad es mayor, predominando la actividad hortofrutícola intensiva en las superficies aún no urbanizadas.

No obstante, por imitación de lo que ocurre al otro lado de la «raya» y la existencia de un importante mercado consumidor en sus cercanías, también en el Algarve se están dando en los últimos años **significativos cambios** en el panorama agrícola, apareciendo cada vez más nuevas explotaciones, no muy extensas, de cítricos, fresas y hortalizas, mayormente localizadas en el Barrocal y el Litoral. Su retraso temporal frente a la agricultura costera onubense explica aún los menores cambios paisajísticos y socioeconómicos experimentados, pero la posesión de similares recursos naturales –suelo y clima–, la captación de recursos hídricos –acuíferos y presa de Alqueva– y la generalización de la tecnología agrícola auguran una rápida transformación del agro algarví. Precisamente existen expectativas creadas en torno a la **Presa de Alqueva** (4.000 Hm^3) ubicada en el Bajo Alentejo y que va a afectar positivamente también al Algarve. Se prevé que sus aguas rieguen amplios territorios actualmente de uso ganadero, forestal o con una agricultura marginal y de subsistencia, además de abastecer la elevada demanda urbana.

Datos básicos de la agricultura onubense-algarví
(miles de hectáreas)



	Frutales	Cítricos	Olivar	Viñedo	Granos	Forrajes	Leguminosas	Patatas	Hortalizas
Algarve	26,61	14,79	7,69	4,45	23,84	3,62	2,94	1,55	
Huelva	7,62	10,47	28,50	9,90	54,85	20,00	13,30	2,57	13,00

Fuente: CCR-Alg., 1997; CAP, 1997. Elaboración J. M. Jurado, 2000.

Pero, a pesar de las esperanzas en una nueva agricultura de regadío, hoy el sector agrario en el Algarve es el menos significativo de su economía, representando en torno al 3,5% del V.A.B. regional y el 8% del empleo. Estas cifras distan mucho de las que ofrecen el turismo, principal baza económica de esta región y concentradora de suelo y mano de obra.

3. LA ACTIVIDAD PESQUERA

La representación de la pesca en el tejido socioeconómico de los pueblos litorales algarvíes y onubense se ha reducido en los últimos años. A pesar de ello, todavía persiste una tradición marinera, que se remonta a muchos siglos de historia.

ESQUEMA DE USOS AGRÍCOLAS

Usos agrícolas
Land Cover, 1995

- Herbáceos secano
- Herbáceos regadío
- Viñedo
- Frutal
- Olivar
- Olivar + Viñedo
- Cítricos
- Otros leñosos en regadío
- Pastizal
- Leñoso + herbáceo
- Mosaicos agrícolas
- Cultivos con vegetación natural

0 10 20 30 40 50 Km

INSTITUTO DE DESARROLLO LOCAL
2000

Felicidades, J., 2000

En los puertos onubense-algarvíes predomina **la pesca de bajura y/o artesanal**, aunque aportan también trabajadores en la pesca de gran altura, industrial o «**congeladora**», que se concentra, principalmente, en el caso del litoral onubense, en el puerto de Huelva; y para el caso algarví este tipo de flota es muy poco significativa. Entre ambas categorías, se sitúa una tercera, llamada **pesca de altura,** con un tonelaje, potencia y autonomía de la embarcación intermedio y que se localiza en los principales puertos algarvíes (Olhão, Portimão, Lagos, Vila Real de Santo António y Tavira) y onubenses (Huelva, Isla Cristina, Punta Umbría y Ayamonte).

3.1. Las cifras del sector pesquero en el Algarve y litoral onubense

Las estadísticas económicas (BBV, 1997) muestran una notable presencia de la pesca en **Huelva**. Así, en 1993 la pesca representaba unos 7.000 empleos directos y un valor de 22.416 millones de pesetas; lo que significaba el 4,4% del V.A.B. y el 6% del empleo provincial.

Con respecto a la **evolución de las capturas,** ésta es poco constante, como resultado de crisis coyunturales. De esta manera se ha pasado de las 43.000 Tm desembarcadas en los puertos onubenses en 1985, a las 54.000 de 1994, o las 36.567 un año después. Finalmente, las estadísticas de 1998 recogen unos desembarcos de 47.181 Tm.

En lo que se refiere a la **flota,** ha pasado de 814 embarcaciones en 1980 a 732 en 1995. Esta reducción, general en el conjunto de la U.E., se incrementa en cuanto al T.R.B. o **capacidad de tonelaje** que ha variado para estas mismas fechas de 67.857 Tm a 39.788 Tm. No obstante, a escala andaluza, sigue siendo la segunda provincia en número de embarcaciones y tripulación embarcada después de la de Cádiz, aunque es la primera en cuanto a tonelaje, dado el peso que tiene su flota congeladora.

En los pueblos costeros la pesca sigue siendo fundamental en las economías locales, no sólo por el valor en sí de las producciones pesqueras sino también por su influencia en la industria salazonera y conservera, el comercio, el transporte y otros servicios.

Hablar de este sector en Huelva es hacerlo de los municipios de Ayamonte, Isla Cristina, Lepe, Punta Umbría y Huelva. En todos ellos **su población pesquera** se ha reducido como consecuencia de la crisis del sector y de la atracción por otros sectores económicos (agricultura y turismo). Así, Isla Cristina ha pasado de representar un 46,4% de la población ocupada en 1981 –unas 2.000 personas- a un 24,3% en 1991. Igualmente, en Lepe, la población pesquera era de 1.225 personas, un 35,6%, y diez años más tarde apenas alcanzaba el 15,9%. Siguiendo con estas significativas estadísticas, en Punta Umbría en 1991 la pesca representaba un 26,2% de la población ocupada; en Ayamonte, el 12,8%; en Cartaya, el 6,1%; y en Huelva capital, el 2,1%. Para el resto de los municipios costeros onubenses, la población pesquera es prácticamente insignificante.

Muestra de salazón tradicional del pescado

Tomando esta fuente estadística (INE) la población pesquera onubense es en la actualidad inferior a las **5.000 personas**. Además, la tendencia es hacia un progresivo descenso de efectivos, a lo que se une su envejecimiento. De dicho contingente, en torno a tres cuartas partes proceden de la pesca de bajura y el resto de los buques congeladores.

Igualmente, la pesca en los puertos del **Algarve** sigue siendo significativa. A pesar de su tendencia descendente, en la actualidad supone 2.466 embarcaciones, un T.R.B. de 14.389 Tm lo que representa el 21,5% y el 12,2%, respectivamente, del conjunto del país luso (INE, 1997).

Las estadísticas de 1997 reflejaban para el Algarve 5.223 personas dedicadas a la pesca, lo que suponía sólo un 3,7% de la población activa total de la región. No obstante, es un porcentaje superior a la media portuguesa (0,6%). De todas formas, a nivel regional y estatal, los efectivos pesqueros no han dejado de disminuir desde 1960.

La pesca desembarcada en el Algarve fue en 1997 de 40.483 Tm., con un valor de 11.307 millones de escudos. El principal puerto pesquero es Olhão (tercero en el conjunto de Portugal), seguido muy de cerca de Portimão; aunque también es destacable por la comercialización en crustáceos el de Vila Real de Santo António.

La flota pesquera algarví, básicamente de tipo artesanal, especializada en la venta y comercialización al fresco, está necesitada de una modernización, que introduzca nuevas técnicas y métodos de trabajo.

Las causas que explican el progresivo declive de esta actividad no difieren demasiado entre el **Algarve** y la **Costa de Huelva** o el resto de Andalucía. Un conjunto de causas se debe a la propia estructura empresarial: la flota generalmente está sobredimensionada teniendo en cuenta las posibilidades de los caladeros; los buques son de edad avanzada y poco tecnificados y e inmersos en una profunda reconversión; el empresariado (armadores), de escasa formación empresarial, es muy individualista, poco dinámico y desconectado de las tendencias y/o estrategias que necesitan las modernas empresas; falta de organización en el sector productor para asumir actividades de comercialización y gestión; dependencia de la pesca de la acción tutorial de la Administración; falta de agilidad en la tramitación de las ayudas; importante tasa de ilegalidad o economía sumergida. De todo ello se deriva una escasa vertebración de la pesca con las actividades transformadora en tierra.

3.2. La acuicultura

El litoral del Suratlántico, con numerosas marismas y estuarios desde el Cabo de San Vicente hasta Tarifa, cuenta con unas condiciones físicas idóneas para el desarrollo a gran escala de esta actividad. A pesar de ello, el declive de la pesca tradicional no se ha visto compensado por el desarrollo de la actividad acuícola.

En el **Litoral onubense** fueron muchas las iniciativas y concesiones a empresas individuales, sociedades y cooperativas para esta actividad. Pero, pocos años después, queda muy poco de la **fiebre acuícola**, auspiciada por las subvenciones públicas. Por causas diversas, la mayoría de estas experiencias han fracasado, en especial las referentes a los parques de cultivos –sólo quedan dos empresas, en Cartaya y Ayamonte–. Las intensivas también han descendido: en las marismas del Piedras sólo existe una granja acuícola, a la que se suman otras tres empresas en el Guadiana-Carreras. En la actualidad, la superficie marismeña destinada a uso acuícola en Huelva es de algo más de 1.100 hectáreas.

Hoy, la **producción acuícola en Huelva** representa muy poco frente a la pesca extractiva tradicional. Quizás nunca llegue a sustituirla. Sin embargo, algunos empresarios han obtenido cierto éxito por su inversión, esfuerzo y apuesta por esta atrayente actividad.

Al igual que en las costas onubenses, en el **Algarve** se ha asistido a una promoción pública de las actividades acuícolas, especialmente localizadas en la Ría Formosa, Ría de Alvor, Estuario del Guadiana y en el estuario del Arade. Se contempla la acuicultura como una actividad compatible con el medio ambiente en sus espacios naturales protegidos: Ría Formosa y Marismas de Castro Marim.

De forma parecida a la onubense, la acuicultura algarví ha tenido similar desarrollo tecnológico, problemática y, hoy día, se encuentra bajo un mismo marco de Política Pesquera Comunitaria. En 1996 en el Algarve existían 903 concesiones de piscifactorías y parques de cultivo sobre una superficie de 10.398 Has y un total de producción de 3.422 Tm; cifras significativas si se tiene en cuenta que representan el 80,1%, el 84,3% y el 63,8%, respectivamente, del total de Portugal. Asimismo, su valor comercial alcanzó algo más de 3.200 millones de escudos, algo más del 70% de la acuicultura portuguesa y casi la mitad del valor de la pesca tradicional algarví.

El tipo de explotación es mayormente extensivo. Predominan los parques de cultivos en marismas, muy especializados en moluscos – almeja– y, en segundo lugar, destaca la cría de peces marinos –doradas y róbalos–.

4. LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES

Tradicionalmente la actividad industrial ha tenido escasa importancia en el territorio objeto de estudio, más volcada su economía hacia las actividades agropecuarias.

Los subsectores industriales más representativos estaban relacionados con la pesca. Se trataba de la industria conservera y salazonera que ha experimentado cierto retroceso, frente a la importancia de antaño. Ni siquiera el auge de la nueva agricultura ha conllevado la creación masiva de plantas de transformación de productos agrícolas; más bien han aparecido, asociada a la agricultura de regadío, un conjunto de empresas especializadas en la comercialización al fresco y otras servidoras de *inputs* agrarios.

Frente a este panorama se encuentra el complejo industrial en la zona periurbana onubense, especializado en la industria química, cuya localización no se debe a factores endógenos sino a intereses externos a Huelva.

4.1. Estructura y localización de la industria en el litoral onubense

Las estadísticas económicas (BBV, 1997) para 1993 muestran para la **provincia de Huelva** y para el caso del sector industrial (sin incluir la construcción) un V.A.B. de 94.257 millones de pesetas, lo que suponía un 18,7% del V.A.B. provincial. En términos laborales suponía unos 17.000 empleos, el 14,1% del total; porcentajes superiores a las medias regionales: 14,4% y 12,7%, respectivamente.

Tomando como indicadores los datos del último *Censo de población* (1991), en la industria se encuadraba el 16,1% de la población ocupada; porcentaje algo mayor que la media regional, como consecuencia del importante peso de las industrias químicas del Polo. Indudablemente, el municipio de Huelva capital eleva el porcentaje de población ocupada en la industria al 20,7% (IEA, 1993). En lo que se refiere a los municipios del litoral onubense, Palos de la Frontera, por tener empresas del Polo químico en su municipio tiene una significativa presencia de población industrial: un 21,2%. A mayor distancia se hallan Ayamonte e Isla Cristina con un 10,1 y 7,2%, respectivamente, justificado por el tradicional peso de su industria conservera.

Según datos de la Asociación de Industrias Químicas y Básicas (AIQB) la **industria química** onubense generaba en 1996 más de 4.200 empleos directos, otros 5.500 indirectos y un volumen de facturación por valor de casi 400.000 millones de pesetas. Estas cifras en conjunto suponen en torno al 25,3% del empleo industrial, el 11,7,3% del empleo total y el 25,3% del PIB provincial (V Seminario AIQB-Medios de Comunicación, 1997). Por tanto, a la luz de estas cifras es significativo la influencia positiva que tiene este complejo industrial en la economía de la capital y de la provincia onubense, aunque han supuesto una carga medioambiental que desde su ubicación está sufriendo el litoral más cercano.

En cuanto a la **estructura empresarial**, salvando el caso de la industria química, el resto de los subsectores industriales acusan un elevado minifundismo, que se manifiesta al consultar el volumen de empleo, consumo energético o superficie.

Exceptuando la industria química de la capital, hay dos tipos de industrias predominantes en el litoral: las relacionadas con el sector marítimo en general -Ayamonte e Isla Cristina-; mientras en otros municipios de la campiña interior predominan las agroalimentarias, ligadas a la producción de aceites y vinos.

Con respecto a los criterios de localización de los espacios industriales existen dos tipologías básicas: los relacionados con los espacios portuarios urbanos (Ayamonte, Isla Cristina y Punta Umbría) y los vinculados a la red de carreteras (Lepe y Cartaya). En Huelva capital confluyen ambas tipologías, aunque destaque algo más por la primera.

Las previsiones del planeamiento urbano arrojan un crecimiento muy notable del suelo industrial. Por doquier surgen polígonos industriales, en su mayoría fruto de la iniciativa privada, donde se trasladan pequeñas industrias, anteriormente localizadas en el interior de los pueblos, u otras nuevas que aprovechan las facilidades de comunicación de dichos espacios industriales.

Entre las industrias con mayor proyección en la zona destacan aquellas asociadas a la nueva agricultura. No obstante, más que agroindustrias, generadoras de una transformación, son agroempresas especializadas en la comercialización de productos agrícolas y en el suministro de *inputs* agrarios (abonos, maquinaria, plásticos, etc.) y las de exportación de productos agrícolas.

La capitalización y la comercialización que han alcanzado es un primer paso positivo para que estas mismas empresas se vuelquen hacia una faceta más netamente transformadora. Este protagonismo debe recaer en las numerosas empresas productoras-exportadoras (cooperativas, S.A.T. y Sociedades Mercantiles), desarrolladas al calor de los beneficios de esta nueva agricultura, y que se encuentran especialmente concentradas en el litoral onubense (Lepe, Moguer, Palos de la Frontera, etc).

4.2. La industria en el Algarve

En el **Algarve** el sector secundario –excluido el subsector de la construcción- es igualmente escaso en el conjunto del empleo. Prueba de ello es que la industria transformadora sólo suponía en 1994 unos 12.700 empleos y un V.A.B. de unos 34.000 millones de escudos. En términos relativos, en el conjunto de la economía regional del Algarve, suponían el 9% del empleo y el 7,2% del VAB regional.

La principal área industrial de esta región es el eje Loulé-Faro. El PROT del Algarve tiene previsto incentivar la localización industrial en zonas del interior pero cercanas a los grandes núcleos de la costa, en torno a los núcleos de Castro Marim, Loulé, São Brás de Alportel y Algoz (Silves). Asimismo, los Planos Directores Municipais (PDMs) de cada uno de los dieciséis concelhos algarvíes contemplan también nuevas zonas y parques industriales

Buena parte de la **industria algarví**, que de por sí es poco significativa, es de corte **agroalimentario** (30% del VAB total industrial). No obstante, la industria agroalimentaria algarví apenas representa el 1% del total del país. Indudablemente, ello se explica por la escasa presencia de la agricultura, cuyos productos se destinan básicamente al fresco en mercados próximos.

Por el contrario, destacan las industrias de productos pesqueros (conservas, congelados, harinas y aceites), muy concentradas en Olhão, cuya potencialidad es muy alta, y la industria de la madera, fundamentalmente en el área de Monchique.

5. LA CONSTRUCCIÓN

La Costa de Huelva y el Algarve son dos regiones de una **gran actividad constructora**. Sus dos países presentan una alta actividad dentro de la Unión Europea. Un caso paradigmático es el español; la buena situación económica que ha vivido durante los últimos años, la baja rentabilidad de los ahorros, el enfriamiento de la bolsa y los intereses hipotecarios más bajos de la historia, explican la fiebre constructora que se está produciendo. Además, en estos años se da la emancipación de la generación de Baby-Boom de los años sesenta, lo que está provocando un alto índice de creación de nuevos hogares. El descenso del paro y la estabilización de los ingresos familiares es otro elemento a tener en cuenta para explicar la coyuntura constructora que está viviendo el país en estos dos últimos años. Se estima que la subida de precios de la vivienda para este año puede superar en algunos puntos del país el 10% anual. En Portugal, sin darse una situación tan radical, también presenta índices de crecimiento en esta actividad superiores a la media europea.

Por ello, la Costa de Huelva presenta unos niveles de construcción superiores a los del Algarve. En este sentido, y como ya hemos señalado, la oferta inmobiliaria de entidades de población como Islantilla, Nuevo Portil, Punta Umbría o Mazagón es sobre todo de segundas viviendas. En estos años en que el ahorro ha perdido rentabilidad es fácil comprender que muchas familias hayan solicitado créditos hipotecarios o movilizado sus ahorros para adquirir una segunda vivienda.

La oferta inmobiliaria del Algarve, además de la vivienda para la propia población residente, se centra tanto en la segunda vivienda de ocio, como en la oferta de hoteles y apartamentos turísticos. Ello provoca que el número de viviendas proyectadas para 1997 sea inferior al de la costa onubense, a pesar de tener una actividad turística y sostener a una población muy superior –tanto residente como visitante–.

Por el contrario, el número de empresas en el Algarve dedicadas a la construcción es muy superior al litoral onubense. Ello tiene una fácil explicación. La precaria situación laboral e inestabilidad del empleo, ha fomentado la aparición de multitud de autónomos. Valga como ejemplo que en Albufeira, para el año 1994, existían más empresas que empleados en el sector.

Actividad constructora en la Costa de Huelva y el Algarve

	Empresas Constructoras	Viviendas proyectadas	Viviendas 100 habs.
Costa de Huelva	1.247	4.866	2,13
Algarve	8.152	4.764	1,37

Fuente: C.C.R-Alg. (1997) y S.I.M.A. (1999). Elaboración I. Dorrego Reyes, 2000

Al Igual que en el caso del equipamiento en servicios, los núcleos con mayor número de licencias son los de mayor actividad turística. En este sentido destaca el espacio comprendido entre Faro y Lagos. Loulé, con 907 viviendas proyectadas para el año 1997, es el concelho que concentra casi una quinta parte de toda la actividad constructora del Algarve. Le siguen Albufeira, Portimão, Lagos y Faro con 585, 497, 493 y 450 viviendas, respectivamente. Dentro de la misma zona, aunque con menor actividad, está Lagoa con 327 viviendas de nueva construcción. Teniendo en cuenta la población residente, las cifras no son destacadas para el caso de Portimão y Faro. Con menos viviendas de nueva construcción por cada 100 habitantes que la media algarví, su actividad se centra sobre todo en satisfacer la demanda de casas de su población, la construcción no tiene una proyección turística, sino para abastecer el aumento demográfico.

En un segundo grupo hay que destacar los casos de Castro Marim, Tavira y Vila Real de Santo António. El Algarve oriental, es actualmente el que presenta menor presión urbanística sobre su territorio. Ello le permite que sea una de las zonas con mayor proyección turística y, por tanto, foco de creación de nuevas viviendas. Por ejemplo, Castro Marim, un concelho de débil turismo, tiene un alto número de nuevas viviendas por cada 100 habitantes, 2,32, cifra sólo superada por su vecina Vila Real con 2,48 y Albufeira con 2,6 viviendas de nueva construcción por cada 100 habitantes. Tavira, con una importante población no presenta un alto índice de actividad, con 0,98 viviendas/100 habs.

En un último grupo, se encuentran los concelhos con menor actividad constructora. Teniendo en cuenta los índices de construcción de los municipios con menor actividad turística –Monchique, Olhão, São Brás de Alportel y Alcoutim– podemos considerar que su construcción se dedica sobre todo a satisfacer a su población. El caso de Alcoutim, con 0,24 viviendas/100 habs., se explica por su retraso y una población envejecida que genera pocos hogares nuevos. En Monchique y Olhão podemos tomar 0,5 viviendas por cada 100 habitantes, como el ritmo natural de regeneración del parque de viviendas, dedicado a satisfacer la demanda de la población. Según este criterio, en el Algarve, más de la mitad de la producción inmobiliaria se destina a satisfacer a una población visitante o de segunda residencia.

Actividad constructora en el Algarve, 1997

Municipio	Población	Viviendas nuevas proyectadas	Viviendas/ 100 habs.
Albufeira	22.460	585	2,6
Alcoutim	4.210	10	0,24
Aljezur	4.180	54	1,29
Castro Marim	6.630	154	2,32
Faro	51.560	450	0,87
Lagoa	17.780	327	1,84
Lagos	22.110	493	2,23
Loulé	47.840	902	1,88
Monchique	6.300	32	0,51
Olhão	36.970	191	0,52
Portimão	39.960	497	1,24
São Brás de Alportel	7.550	55	0,73
Silves	33.400	361	1,08
Tavira	24.450	240	0,98
Vila do Bispo	6.070	66	1,09
Vila Real de Sto António	14.010	347	2,48
Total o Media	**345.480**	**4.764**	**1,37**

Fuente: C.C.R-Alg. (1997). Elaboración I. Dorrego Reyes, 2000.

En el caso de la **Costa de Huelva**, la actividad constructora es superior, sobre todo teniendo en cuenta las viviendas de nueva construcción por cada 100 habitantes. En este sentido, Punta Umbría es el ejemplo más destacado, con 910 viviendas proyectadas para 1997 y 8,27 viviendas/100 habs. Su turismo es claramente de segunda residencia, con un casco urbano desproporcionado para su población permanente, al tiempo que su equipamiento hotelero, es muy escaso.

Un grupo de similares características lo componen Palos, Lepe e Isla Cristina. Son municipios con un núcleo turístico ajeno a la población principal, en los que se construyeron 325, 658 y 514 viviendas respectivamente, con 4,72 viviendas/100 habs., 3,59 viviendas/100 habs. y 2,97 viviendas nuevas/100 habs. En el caso de Palos de la Frontera, un municipio pequeño, la actividad de Mazagón se deja notar. En Lepe e Isla Cristina, sobre todo por actividad la de Islantilla, se proyectó mayor número de viviendas, pero no pesan éstas tanto a causa de su población, aunque habría que señalar que esta cifra es en la actualidad mayor con toda seguridad.

Ayamonte, Almonte y Huelva presentan un índice de construcción alto, entorno a 1 vivienda/100 habs., típico del buen momento de la construcción, pero poco vinculable al turismo. En Almonte, Matalascañas ya no es un foco urbano expansivo y lo mismo reza para Isla Canela. Por el contrario, los pueblos con menor turismo son también los de menor actividad constructora. Cifra coincidente con las 0,5 viviendas/100 habs. de los municipios con poca actividad turística del Algarve. Ajeno a esta dinámica, se sitúa Aljaraque, de intensa actividad constructora como población dormitorio que es de la capital onubense

Actividad en la Costa de Huelva. Año 1997

Municipio	Población	Nº viviendas proyectadas	Viviendas proyectadas/ 100 habs.
Aljaraque	9.587	222	2,31
Almonte	16.264	182	1,12
Ayamonte	17.566	188	1,07
Bollullos Par del Condado	12.741	68	0,53
Cartaya	11.435	203	1,77
Hinojos			
Huelva	140.675	1477	1,05
Isla Cristina	17.310	514	2,97
Lepe	18.325	658	3,59
Moguer	13.371	81	0,60
Palos de la Frontera	6.884	325	4,72
Punta Umbría	10.998	910	8,27
San Silvestre de Guzmán			
Sanlúcar de Guadiana			
Villablanca	2.072	35	1,69
Total / Media	**279.408**	**4.866**	**2,13**

Fuente: S.I.M.A. (1999) y Cámara de Comercio (1997) de Huelva. Elaboración I. Dorrego Reyes, 2000.

La construcción, por tanto, tiene una clara vinculación con el turismo. En España, en 1997, se estimó que se realizaron 323.000 viviendas de nueva construcción, con un índice de 0,82 vivienda/100 habs. En la Costa de Huelva existe por lo tanto una alta actividad constructora explicable sobre todo por el turismo, en la que sólo tres municipios se mantienen por debajo de la media española.

6. LOS SERVICIOS

La actividad turística ha tenido siempre una clara influencia sobre el sector terciario. A nadie se le escapa que la llegada de una importante población visitante, por el mero aumento demográfico, obliga a un aumento del equipamiento en servicios para satisfacerla. Las propias características de esta población flotante, exigente y con destacado poder adquisitivo, la hacen especialmente demandante de ciertos servicios como medios de transportes, restauración o equipamiento comercial, suponiendo también un importante beneficio económico.

A la hora de realizar este análisis, se ha planteado el problema de las fuentes. Las administraciones portuguesa y andaluza generan sus bases estadísticas con cronología dispar y criterios de tratamiento de datos diferentes. Por ejemplo, la agrupación de las empresas por sectores no es del todo asimilable, aunque los grupos sean parecidos. Por ello, a la hora de tratar la información se han buscado fuentes fácilmente equiparables en uno y otro lado.

Dentro de los diferentes sectores económicos, el de los servicios es el más heterogéneo. Desde el comercio a cualquier tipo de actividad profesional liberal, e, incluso, la mayor parte de la actividad del Estado son consideradas0 dentro del mismo. A la hora de acercarse de forma somera a este sector en el Algarve y la Costa de Huelva, ha sido necesario decantarse por la **actividad privada**, ya que lo público está menos relacionado con la población visitante, y no se corresponde directamente con la rentabilidad. En este sentido, se han separado los sectores más directamente relacionados con el turismo: comercio, restauración y hostelería, en un intento de valorar la relación con subsectores menos relacionados.

Las **actividades hotelera y de restauración** forman parte de los servicios, por lo que la existencia de actividad turística ya es de por sí un efecto positivo en el sector terciario. Por tanto, la actividad turística tiene obligado efecto positivo dentro del sector terciario. Sin embargo, el beneficio del turismo en la población es mayor del que se puede presumir a simple vista. Las necesidades del turista no se limitan al hospedaje y la alimentación. Suele realizar compras –no sólo de artesanía como recuerdo–, demanda transportes, puntos de información y equipamientos de todo tipo. Muchas veces los índices de equipamiento de un municipio tienen difícil explicación si no tenemos en cuenta su actividad turística.

El sector terciario tiene un destacado peso en la economía tanto de la Costa Onubense como del Algarve. Sus estadísticas responden al modelo de la **economía terciarizada** propia del primer mundo. Esta situación se ve claramente al comparar el peso del sector servicios en Huelva y en el Algarve. En este último caso, los municipios costeros arrojan datos cuando menos llamativos, ya que el sector terciario emplea a más del 75% de la población

en núcleos como Albufeira y Portimão, cuando los parámetros normales de las economías del entorno del Euro rondan el 65%. Estos porcentajes son difícilmente explicables si no apelamos al turismo.

Existen, sin embargo, importantes diferencias entre la costa algarví y onubense. Según el número de **licencias fiscales** del sector terciario por cada 100 habitantes, el Algarve tiene una media de 7,3 empresas por cada 100 habitantes y 4,5 la Costa de Huelva. El peso del turismo en aquella, además de un sistema comercial atomizado y con escasa concentración, hace que el equipamiento en servicios en el Algarve sea muy superior al de los municipios onubenses.

El número de empresas algarvíes dobla al de la Costa de Huelva. El escaso desarrollo del sistema comercial del Algarve, con un reducido número de grandes superficies y un escaso uso intensivo de los comercios, debido en gran medida a la falta de un núcleo con la capitalidad de Huelva, podría hacer pensar que la gran cantidad de empresas algarvíes se debe más a una atomización de sus empresas, que al aumento de demanda que supone el turismo. Sin embargo, cuando analizamos los datos por municipios, vemos como la mayor concentración de servicios se da en los municipios que disfrutan de mayor actividad turística.

Sector terciario y equipamiento en servicios en el Algarve y la Costa de Huelva. Año 1996

	Algarve	Huelva (1)
Población	345.480	281.762
Nº empresas sector terciario	26.620	13.178
Nº empresas /100 habs.	7,3	4,7

(1) Tomando como referencia sólo la Costa de Huelva.
Fuente: C.C.R.-Alg. (1997) y S.I.M.A. (1999). Elaboración I. Dorrego Reyes, 2000.

En **el Algarve** existe una clara división entre los municipios del interior, que aún no disfrutan de una actividad turística intensa, y los del litoral, que están totalmente inmersos en el desarrollo turístico. Albufeira, Lagos, Loulé, Portimão y Vila Real de Santo António, son los municipios con mayor índice de equipamiento en servicios, con más de 8,5 empresas por cada 100 habitantes. Albufeira ocupa la primera posición, con 11,5 empresas por cada 100 habitantes. Centrándonos en este mismo caso, el 76% de su empleo lo aporta el sector servicios. En los cuatro primeros casos, el turismo es determinante para justificar sus cifras. Loulé es el núcleo económicamente más dinámico en la actualidad, gracias sobre todo al desarrollo de Vilamoura y Almansil. En el caso de Vila Real, además, existe una tradición de población fronteriza, que hace que su población se haya dedicado tradicionalmente al comercio, satisfaciendo la demanda de españoles que visitaban Portugal en busca de productos de menor precio. La apertura del Puente del Guadiana ha supuesto un importante revés para su economía, que empieza a resurgir con el turismo afincado en núcleos como Montegordo. Portimão, además de con actividad turística, cuenta con cierto carácter de centralidad en el Algarve occidental y el Alentejo litoral, al dotar a este ámbito de servicios.

Faro, capital del Algarve, registra un equipamiento de 7,5 empresas/100 habs. Ello se debe en parte a que existe un uso muy intensivo de su equipamiento comercial. Es, además, en este núcleo donde se están concentradas las grandes superficies más destacadas de la región –para contrarrestar el efecto de éstas se ha puesto en marcha un plan de revitalización del comercio tradicional en Faro–, frente al desarrollo de las grandes superficies. Su escaso peso demográfico, impide, además, que ejerza de centro económico de la región, a diferencia de Huelva.

São Brás de Alportel y Aljezur son dos casos atípicos dentro del Algarve. El primero, tiene una escasa actividad comercial en su principal núcleo de población, pero concentra gran actividad dentro de su término municipal por la cercanía a Faro y Olhão. Su escaso peso demográfico, hace que su equipamiento comercial parezca alto, pero lo cierto es que en su suelo se asienta una actividad que satisface a la población de los concelhos aledaños. Aljezur explica su alto equipamiento en servicios por la actividad turística. Sin embargo, ésta no es muy intensa, pero sí notable para su escasa población. A pesar de ello, no comparte el desarrollo turístico de la región, con un 41% del empleo sostenido aún por la agricultura.

El sector terciario en el Algarve. Año 1996

Municipio	Población	Nº Empresas	Empresas/100 hab.
Albufeira	22.460	2.584	11,5
Alcoutim	4.210	157	3,7
Aljezur	4.180	311	7,4
Castro Marim	6.630	339	5,1
Faro	51.560	3.868	7,5
Lagoa	17.780	1.387	7,8
Lagos	22.110	1.979	8,9
Loulé	47.840	4.113	8,6
Monchique	6.300	424	6,7
Olhão	36.970	2.291	6,2
Portimão	39.960	3.405	8,5
São Brás de Alportel	7.550	633	8,4
Silves	33.400	1.915	5,7
Tavira	24.450	1.540	6,3
Vila do Bispo	6.070	373	6,1
Vila Real de Sto António	14.010	1.301	9,3
Total / Media	**345.480**	**26.620**	**7,3**

Fuente: C.C.R.-Alg. (1997). Elaboración I. Dorrego Reyes, 2000.

Los núcleos de menor equipamiento en servicios son Alcoutim, Castro Marim, Monchique, Olhão, Silves, Tavira y Vila do Bispo, aunque existen importantes diferencias entre ellos. Alcoutim, Castro Marim, Monchique, Silves, Tavira y Vila do Bispo, tienen las economías con mayor peso agrícola del Algarve. Olhão, es hoy día un núcleo absorbido por la actividad de Faro, con la mayor actividad industrial y pesquera del Algarve. Su cercanía a la capital le hace satisfacer sus necesidades en servicios en ésta.

En la **costa onubense** existe un gran peso de Huelva en cifras absolutas del número de empresas. Con 6.523 licencias de actividades económicas vinculadas al sector, supone casi la mitad del total de licencias del ámbito. El peso demográfico de la capital y su carácter de centro de la Costa explican este fenómeno. La concentración, sin embargo, no es alta por varios motivos: su equipamiento comercial tiene un uso más intensivo que en el resto de los municipios y el sector comercial, presenta una destacada concentración en grandes superficies –aquí radican los dos únicos hipermercados de la provincia–.

Más destacables que el índice de equipamientos de la capital son, sin duda, las cifras que arrojan los municipios de Almonte, Lepe, Palos de la Frontera y Punta Umbría. En ellos se da un equipamiento en servicios con cifras superiores en todos los casos a 5 empresas por cada 100 habitantes, debido a su elevada población –salvo Palos– y a que cuentan con importantes núcleos turísticos: Matalascañas, Mazagón, la propia Punta Umbría e Islantilla. Por otra parte, en los casos de Lepe, Almonte y Palos existe una actividad económica muy intensa alrededor de la fresa y la naranja, que otorga a dichos núcleos no sólo una importante capacidad adquisitiva, sino también una destacada actividad comercial y de transporte.

Tras estos municipios existe otro grupo compuesto por Ayamonte, Cartaya, Isla Cristina y Moguer. Todos ellos tienen actividad turística en su suelo y un equipamiento en servicios igual o superior a la media, aunque por escaso margen. Isla Cristina es un municipio que bascula entre una tradición pesquera y la actividad agrícola –La Redondela–. Además, es importante señalar que el núcleo de Islantilla, está siendo desarrollado sobre todo en la zona correspondiente a Lepe. Ayamonte tiene un destacado núcleo turístico en Isla Canela, pero su importancia se ve mediatizada por su destacada población y su economía ha sido seriamente afectada por la apertura del Puente del Guadiana, por lo que su comercio está en declive. Moguer tiene en Mazagón su oferta turística, pero este núcleo no modifica tanto sus cifras como las de Palos, núcleo de menor población. El Rompido y el Portil son dos centros turísticos de Cartaya con escaso peso, y el prometedor Nuevo Portil aún no está activo.

El último grupo está formado por Aljaraque, Bollullos, Hinojos, San Silvestre de Guzmán, Villablanca y Sanlúcar de Guadiana, se caracteriza por un índice de equipamiento en servicios muy exiguo, inferior a 4 empresas/100 habs. Salvo Aljaraque, son municipios interiores, con escasa actividad turística e importante peso del sector primario en sus economías. El caso de Aljaraque, el núcleo de menor equipamiento, ejerce el papel de ciudad dormitorio de Huelva, por lo que su población se abastece inclusive de sus necesidades primarias en la capital provincial.

El sector terciario en la Costa de Huelva. Año 1996

Municipio	Población	Nº empresas	Empresas/100 hab.
Aljaraque	9.587	292	3,1
Almonte	16.264	914	5,6
Ayamonte	17.566	831	4,7
Bollullos Par del Condado	12.741	486	3,8
Cartaya	11.435	520	4,5
Huelva	140.675	6.523	4,6
Hinojos	3.482	148	4,2
Isla Cristina	17.310	812	4,7
Lepe	18.325	937	5,1
Moguer	13.371	607	4,5
Palos de la Frontera	6.884	385	5,6
Punta Umbría	10.998	608	5,5
San Silvestre de Guzmán	660	26	3,9
Sanlúcar de Guadiana	392	15	3,8
Villablanca	2.072	74	3,6
Total / Media	**281.762**	**13.178**	**4,7**

Fuente: S.I.M.A. (1999) y Cámara de Comercio de Huelva (1997). Elaboración I. Dorrego Reyes, 2000.

Las cifras de equipamiento de servicios en la costa onubense son inferiores a las del Algarve, por varios motivos. Por un lado, el turismo existente en los municipios de Huelva es muy diferente al de la costa algarví con escaso turismo hotelero y núcleos turísticos compuestos por urbanizaciones de segunda residencia. El visitante, por tanto, tiene una casa donde cocinar, escaso nivel adquisitivo y sobre todo una actitud diferente al turista del Algarve. Ya sea por la especulación constructora, la escasa paciencia de sus municipios para esperar que se asentasen hoteles en su suelo, o una política turística errónea, lo cierto es que el visitante de la costa onubense tiene un origen cercano, y es poco demandante de servicios en comparación con el turista del Algarve.

El poblamiento en el Algarve es disperso. Ello genera una escasa concentración de los servicios o, lo que es lo mismo, una atomización del sector en gran número de empresas. Hemos de tener en cuenta que en el Algarve, salvo Alcoutim –con diferencia el núcleo más atrasado– todos los concelhos han arrojado índices de equipamiento superiores a la media de la Costa de Huelva. La actividad turística, en muchos de ellos destacada, no puede explicar tanta diferencia en equipamiento. Sin duda, el alto número de freguesias obliga a dotar a cada uno de estos núcleos inferiores de un equipamiento comercial y de servicios

de primera necesidad. Ello arroja un índice de equipamiento en servicios superior el poblamiento concentrado de la Costa de Huelva.

Es destacable señalar la poca diferencia existente dentro de los núcleos de la Costa de Huelva, en relación con el Algarve. Mientras que Albufeira dobla holgadamente el equipamiento comercial de Alcoutim, ninguno de los municipios de la Costa del Huelva dobla el equipamiento de Aljaraque. Ello se debe primero al importante atraso de Alcoutim en relación con la costa algarví, pero también por que no existe ningún núcleo en la costa onubense con la especialización turística que tiene Albufeira. Inclusive en el caso de Punta Umbría, existe una importante población pesquera. Además, tiene una gran dependencia de la construcción, pues su turismo es de segunda residencia.

7. CONCLUSIONES

Aunque existen diferencias territoriales entre el litoral de Huelva y el Algarve, como consecuencia de un devenir histórico y de unas estructuras socioeconómicas algo diferentes, cuando nos aproximamos en la observación de dichos territorios, apenas separados por un río, el Guadiana, hallamos muchos aspectos similares: sus frecuentes lazos históricos, sus manifestaciones culturales, su perificidad geográfica, su escaso tejido industrial, su tradición pesquera y agrícola, la posesión de unas economías muy dependientes del exterior, etc.

Las históricas condiciones de subdesarrollo y marginalidad de este litoral se rompen sustancialmente por primera vez en los años sesenta, cuando la actividad turística empieza a desarrollarse. Otros hitos importantes en el reciente devenir socioeconómico de esta franja litoral han sido la construcción del aeropuerto de Faro y del Puente Internacional sobre el Guadiana, el establecimiento del Polo de Promoción Industrial en la capital onubense, la introducción y extensión de la nueva agricultura basada principalmente en el fresón y en los cítricos, y la entrada de España y Portugal en la Comunidad Económica Europea.

No obstante, no han sido suficientes estos cambios para igualar a sus habitantes en términos de renta y de otros indicadores socioeconómicos e infraestructurales con las áreas más industriales y urbanizadas de sus respectivos países. De ahí que sigan estando encuadradas como Regiones Objetivo nº 1 en la Política Regional de la Unión Europea.

En los años setenta comienza a fraguarse en el litoral onubense, con visos de extenderse hacia el Algarve, una **nueva agricultura** basada en el regadío y en la aplicación de modernas tecnologías y sistemas de cultivo que ha revolucionado positivamente la renta y el empleo local. Esta agricultura deja de ser marginal, se abre a los mercados internacionales y llega a competir por el uso del suelo con otras actividades. Desde entonces se han desarrollado agroempresas, especializadas en la comercialización de *inputs* agrarios (abonos, maquinaria, plásticos, etc.) y en la exportación de productos agrícolas.

Por el contrario, la **actividad pesquera** en este litoral no está pasando los mejores momentos. Desde hace años se habla y escribe de forma genérica sobre la **crisis** de este sector. Las cifras de población embarcada, del número y tonelaje de la flota, o del tonelaje de las capturas desembarcadas evidencian un descenso en importancia de esta actividad, si bien es mayor en términos relativos al compararse la pesca con la pujanza económica de otros sectores (agricultura de regadío y turismo).

La otra gran baza de la economía onubense-algarví es el **turismo**, en franca progresión desde sus inicios. Se trata de una actividad que influye decisivamente sobre el planeamiento urbano y arquitectónico, las redes de comunicación, las infraestructuras energéticas e hidráulicas, diversas actividades económicas (comercio, agricultura...), la distribución del empleo, el medio ambiente, etc. Justificado por el turismo, los núcleos de población tradicionales han visto transformarse, y otros núcleos han nacido en lo que antes eran arenales costeros, tierras yermas o de labor. Por tanto, en general, se ha convertido en la principal locomotora de la economía de esta zona dada su capacidad multiplicadora y difusora, difícil de computar estadísticamente. No obstante, encontramos diferencias entre el ámbito algarví y el onubense, caracterizado el primero por una mayor especialización turística frente al segundo.

Con este panorama las principales **estrategias económicas** pasan por una mayor cooperación empresarial onubense-algarví, apuesta por la implantación de las nuevas tecnologías en los procesos productivos y de comercialización, modernización y reestructuración de la flota artesanal, desarrollo de la acuicultura, apoyo a los subsectores industriales ligados a la agricultura, la pesca y el turismo, desarrollo de servicios económicos avanzados y una apuesta por el turismo sustentable y de calidad.

8. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

AIQB (1997): *Evaluación de los efectos derivados de la actividad de las industrias de la AIQB en el sistema económico onubense en 1996,* Huelva, Inédito.

CÁMARA DE COMERCIO DE HUELVA (Varios años): *Memorias anuales*, Huelva.

CARRASCO, M. y PORRAS, N. (1997): "Sectores económicos en la provincia. La economía social en Bonares", *en Artes, Costumbres y Riquezas de la provincia de Huelva,* Tomo I, Ed. Mediterráneo, Madrid, pp. 225-240.

C.C.R.-Alg. (1994): *Enquadramiento estratégico da região do Algarve, 1994-1999*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

C.C.R.-Alg. (1995): *Principais indicadores estatísticos,* Ministério de Planeamiento e Administração do Território. Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

C.C.R.-Alg. (1996): *Estatísticas da Agricultura,* Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

C.C.R.-Alg. (1997): *Fichas concelhias,* Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

C.C.R.-Alg. (1997): *Algarve. Desafio para o futuro,* Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

C.C.R.-Alg. (1998): *Diagnóstico da Região do Algarve,* Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro. C.C.R.-Alg. (1999): *Estratégia de Desenvolvimiento para a Região do Algarve: 2000-2006,* Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

FUNDACIÓN BANCO BILBAO-VIZCAYA (1997*): Renta Nacional de España y su distribución provincial 1993. Avance 1994-95*, Fundación BBV, Bilbao.

I.E.A. (1998): *Sistema de Información Municipal de Andalucía.* Instituto de Estadística de Andalucía, Junta de Andalucía, Sevilla, Soporte informático.

I.N.E. (1998): *Estatísticas de pesca, 1997,* Instituto Nacional de Estatísticas, Lisboa.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1992): *Atlas Agrario y Pesquero de Andalucía*, Consejería de Agricultura y Pesca, Sevilla.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1994): *El sector pesquero andaluz: análisis y perspectivas*, en *Informaciones técnicas* nº 26, Consejería de Agricultura y Pesca, Sevilla.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1994): *Mapa de infraestructuras industriales de Andalucía*, D. G. Industria, Energía y Minas, Sevilla.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1994): *Programa Industrial para Andalucía 1994-1997*, Consejería de Economía y Hacienda, Sevilla.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1995): *Articulación territorial y transfronteriza Algarve-Alentejo-Andalucía*, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1997): *Anuario de Estadísticas agrarias y pesqueras. Andalucía, 1996,* Consejería de Agricultura y Pesca, Sevilla.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1997): *Plan de modernización del sector pesquero andaluz*, Consejería de Agricultura y Pesca, Sevilla.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1997): *Plan Económico. Andalucía Horizonte 2000 (PEA 2000)*, Consejería de Economía y Hacienda, Sevilla.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1997): *Reconocimiento territorial y definición de objetivos y criterios de planificación de la comarca del litoral occidental onubense*, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, Inédito.

JUNTA DE ANDALUCÍA (Varios años): *La agricultura y la pesca en Andalucía*, Memorias anuales, Consejería de Agricultura y Pesca, Sevilla.

JURADO ALMONTE, J. M. (1992): «La comarca de la Costa Occidental de Huelva: caracterización y posibilidades de desarrollo», en *Huelva en su Historia*, nº 4, pp. 171-247.

JURADO ALMONTE, J. M. (1997): "La flor de azahar. Los naranjos de Cartaya", en *Artes, Costumbres y Riquezas de la Provincia de Huelva*, Tomo II, Ed. Mediterráneo, Madrid, pp. 341-356.

JURADO ALMONTE, J. M. (1997): "Los puertos pesqueros. La mar y los marineros en Lepe", en *Artes, Costumbres y Riquezas de la provincia de Huelva*, Tomo III, Ed. Mediterráneo, Madrid, pp. 713-728.

JURADO, J. M. y MÁRQUEZ, J. A. (1998): *Isla Cristina: la mar, su tierra y sus hombres*, Ed. Mediterráneo, San Juan del Puerto.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (1986): *La nueva agricultura onubense,* I.D.R., Sevilla.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (1994): «El modelo primario exportador y las expectativas locales», en *Huelva en su Historia*, nº 5, pp. 17-42.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A. (1996): «El eje dinámico del litoral onubense-algarví», en *La articulación territorial de la Raya hispano-portuguesa.* Actas Simposium Vilar Formoso. 143-149.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (1998): "La vanguardia agrícola. El fresón de Palos de la Frontera", en *Artes, Costumbres y Riquezas de la provincia de Huelva*, Tomo III, Ed. Mediterráneo, Madrid, pp. 889-904.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A. (1998): "Sal marina e industria. Las marismas de Huelva", en *Artes Costumbres y Riquezas de la provincia de Huelva*, Tomo III, Ed. Mediterráneo, Madrid, pp. 665-680.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A. (Dir.) (1998): *La apuesta por el desarrollo local*, Caja Rural Provincial de Huelva, Huelva.

REYES, M. (1997*): El Litoral onubense. Unidades ambientales y recursos para la educación ambiental,* Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla.

SANTOS PAVÓN, E. L. (1999): *La actividad turística de la Costa Occidental de Huelva,* Diputación Provincial de Huelva, Huelva.

4

Medio ambiente y turismo

1. TURISMO Y SOSTENIBILIDAD
2. LA GESTIÓN INTEGRAL DE LAS ZONAS COSTERAS
3. MEDIO AMBIENTE Y TURISMO EN EL LITORAL DE LA PROVINCIA DE HUELVA
   - 3.1 La gestión de los Espacios Naturales Andaluces
   - 3.2 Los Espacios Naturales en el Litoral Onubense
   - 3.3 Conclusiones
4. MEDIO AMBIENTE Y TURISMO EN EL ALGARVE
   - 4.1 La Gestión de las Zonas de Protección y Conservación
   - 4.2 Modelo territorial y ambiental del Algarve
   - 4.3 Unidades ambientales y espacios naturales de la región del Algarve
   - 4.4 Conclusiones
5. LEGISLACIÓN AMBIENTAL
6. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

La línea fronteriza entre España y Portugal raramente corresponde a barreras geográficas o ecológicas significativas. Por esta razón es necesario prever la elaboración de una Estrategia Transfronteriza de Conservación de la Naturaleza y de la Biodiversidad que proponga mecanismos que incentiven una más estrecha colaboración y líneas de cooperación entre ambos países. Esta colaboración contribuiría a aumentar la eficacia de las medidas de conservación, especialmente a lo largo de la línea de frontera, que posee un patrimonio natural particularmente rico. Sería también una forma de optimizar los recursos humanos y financieros, aprovechando la experiencia adquirida en los últimos años.

1. TURISMO Y SOSTENIBILIDAD

El dilema entre conservación de la naturaleza y desarrollo y su supuesta contradicción, se ha manifestado en todos los foros en los que es posible un manejo del territorio para beneficio del hombre. Otra cuestión es que se haya alcanzado o no el equilibrio entre ambos conceptos. La extensión de este dilema con respecto al turismo –motor del desarrollo de determinadas regiones– alcanza una vertiente extremadamente exigente en las últimas décadas. Cuando se creó el primer Parque Natural del mundo, Yellowstone en los EE.UU. en 1872, se pensó precisamente en el disfrute de los turistas, facilitando el acceso de los mismos o alentando los viajes turísticos en el interior del espacio protegido. La filosofía era clara: por un lado, el conocimiento del medio natural es la mejor vía para su preservación; por otro, la protección y conservación de determinados espacios poco poblados, desarticulados y generalmente subdesarrollados es una forma de impulsar económicamente estas regiones, donde la población local tendría una participación tremendamente activa.

Ciervos en el Parque de Doñana

Y es que el problema no se limita a la mera conservación de determinadas zonas como joyas del pasado a modo de museos. Surge además una exigencia general derivada de la ordenación del territorio y de la búsqueda de un equilibrio que requiere la sociedad. No hay motivo para impedir el acceso a los espacios más interesantes al público en general, y dejar a unos pocos privilegiados los beneficios de un patrimonio que constituye un bien común. Conocer el funcionamiento del medio, no ya sólo en círculos académicos o como lo vemos en un documental televisivo, sino in situ, es la clave para su propia conservación y para el necesario (y esperado) cambio en las mentalidades y actitudes. El turismo se halla en esta vía.

La sociedad será más consciente de que el territorio y el medio ambiente son un patrimonio que se ha de conservar y gestionar. Esta idea adopta un papel clave en el caso del turismo y, particularmente, en el ansiado turismo sostenible.

AGENDA 21
PARA LA INDUSTRIA DEL VIAJE Y DEL TURISMO

- Los viajes y el turismo deberían contribuir a una vida sana y enriquecedora, en armonía con la naturaleza.
- Los viajes y el turismo deberían participar en la conservación, protección y restauración de los ecosistemas del planeta.
- Los viajes y el turismo deberían apoyarse en formas de producción y consumo sostenibles.
- Los países deberían actuar conjuntamente para instaurar un sistema económico abierto que permita el ejercicio de un comercio internacional de servicios turísticos y viajes ecológicamente viables.
- Los viajes y el turismo, la paz, el desarrollo y la protección del medio son interdependientes.
- La protección del medio debería ser parte integrante del desarrollo turístico.
- Las cuestiones vinculadas con el desarrollo turístico deberían ser tratadas em relación con los ciudadanos implicados y las decisiones de planificación deberían tomarse a nivel local.
- El sector de viajes y turismo debería utilizar los medios de los que dispone para crear el mayor número posible de puestos de trabajo ocupados por las mujeres y la población autóctona.
- El desarrollo turístico debería reconocer y defender la identidad, la cultura y los intereses de las poblaciones autóctonas.
- El sector de viajes y turismo debería respetar la legislación internacional relativa a la protección del medio ambiente.

Fuente: World Travel & Tourism Council, OMT y Consejo de la Tierra, 1996

El **territorio** no es un simple escenario que sirve de soporte a la **actividad turística**, sino que es parte esencial de la misma. El **medio ambiente** no es un decorado o una moda, sino un factor determinante en la calidad y singularidad de la experiencia turística. El **litoral**, un medio en el que hoy la presencia del hombre es enorme, presenta una cara muy diferente de la que cautivó a los primeros turistas.

En la actualidad el turismo es la primera industria del mundo, y en el año 2002 puede ser la actividad económica más importante de la Unión Europea. Su crecimiento no disminuirá en el futuro, y aunque éste afectará cada vez a más espacios y escenarios diversos, la mayor parte de los desplazamientos turísticos tendrán como destino las zonas costeras.

TURISMO

ASPECTOS CONSIDERADOS EN LA EVALUACIÓN

Integración de las consideraciones medioambientales

- Proyectos piloto sobre turismo sostenible (Plan de medidas comunitarias a favor de turismo)
- Premio Europeo de Turismo y Medio Ambiente
- Libro Verde sobre el papel de la Unión en materia de turismo

Ampliación de la gama de instrumentos

- Proyectos turísticos acogidos a Fondos Estructurales
- Proyecto para desarrollar planes integrados de gestión de las zonas costeras

Cambio de actitudes

- Los Estados Miembros están desarrollando políticas sobre la repercusión medioambiental del turismo

VALORACIÓN GLOBAL DE LA U. E.

Evaluación cualitativa de los progresos realizados

- Avance de la protección de hábitats, paisajes y centros históricos.
- Presión por el incremento del transporte
- Desarrollo de políticas turísticas con criterios medioambientales en los Estados Miembros
- No se han aplicado plenamente las medidas del V Programa

Conclusiones

Medidas prioritarias:

A. Integración de la política turística y la política medioambiental
B. Protección de zonas sensibles
C. Información a los turistas
D. Gestión del flujo de turistas

ANDALUCÍA

- PAMA
  - Programa de uso público, recreativo y cultural
  - Programa de calidad ambiental del litoral
  - Programa de calidad de aguas marinas
- Plan de Desarrollo Integral del Turismo en Andalucía
- Fomento de actividades turísticas en espacios naturales protegidos
- Reglamento de la calidad de las aguas litorales

Fuente: Consejería de Medio Ambiente, 1996

Pese a este panorama, se dispone de poca información sobre su impacto ambiental. El debate sobre el desarrollo y el turismo sostenible ha conseguido presentar conclusiones relevantes, pero, desgraciadamente, los documentos teóricos no han llegado a dar respuestas prácticas y asequibles en materia de gestión local del espacio turístico.

El modelo turístico tradicional del litoral, basado en un crecimiento extensivo, es el responsable de su degradación ambiental. Sin embargo, en la década de los noventa, se han iniciado nuevas vías de desarrollo como consecuencia del cambio que se ha producido tanto en la demanda como en la oferta turística. Este cambio se inscribe en un contexto más amplio: la creciente implantación de modelos de desarrollo sostenible que procuran conciliar el desarrollo económico, la justicia social y la gestión eficiente de los recursos naturales.

El concepto de **desarrollo sostenible**, ampliado en la Cumbre de Río de Janeiro de 1992 y plasmado en el programa de acción Agenda 21, se traduce a las particularidades del turismo en distintas áreas de acción dirigidas a las administraciones públicas. Entre ellas destacan: la toma de medidas para desarrollar un turismo sostenible, promoción de la educación y formación a través del programa Acción 21, e integración de la idea de turismo sostenible en la concepción de los nuevos proyectos turísticos.

A partir de esta declaración inicial, el concepto de **turismo sostenible** se ha consolidado como pieza básica en la gestión de los recursos turísticos actuales. Se trata de un modelo abierto, adaptado a las singularidades territoriales y económicas del espacio receptor, pero a pesar de ello es posible identificar una serie de principios básicos asociados al concepto de turismo sostenible.

El turismo sostenible es esencialmente un turismo planificado, primer paso indispensable en la elaboración de una estrategia de sostenibilidad; un turismo integrado, resultado de la

diversidad de los procesos locales; un turismo abierto a su territorio; un turismo dimensionado en el tiempo y en el espacio; un turismo participativo con todos los agentes que intervienen en el proceso turístico, empresas, administración local, población residente y visitantes; un turismo duradero, que no se base en el crecimiento a corto plazo de la demanda; y un turismo viable, que no se plantee cuál es la velocidad óptima para acumular capital, sino cuáles deben ser las formas de capital que hace falta acumular y durante cuánto tiempo (Fraguell i Sansbelló, R. M., 1998).

Pero la sostenibilidad, en un sector "multidisciplinar" como es el turismo, depende básicamente de la limpieza del medio ambiente, para lo cual los objetivos medioambientales dependen fundamentalmente de las actuaciones llevadas a cabo por el resto de sectores (transportes, agua, residuos, etc.).

2. LA GESTIÓN INTEGRAL DE LAS ZONAS COSTERAS

Sólo muy recientemente se están desarrollando políticas integradas con un enfoque de desarrollo sostenible del sector turístico en los Estados de la Unión. La UE está avanzando, y de hecho desarrollando, numerosos instrumentos de gestión integradas de zonas costeras, como el Coastlink específicamente, o bien líneas prioritarias en este sentido en el marco de Programas e Iniciativas. El concepto de sostenibilidad inunda la filosofía de estos planes, a partir de los cuales surge otro más novedoso y de carácter sectorial: el turismo sostenible.

El **arco litoral onubense-algarví** constituye un ámbito territorial de indudable valor ecológico en el que se localizan espacios de elevada calidad ambiental, pero en el que también existen áreas muy degradadas.

En la zona se localizan 14 espacios que, por los valores ambientales que poseen, han recibido una especial protección. Es así que prácticamente toda la orla costera se halla protegida.

Lógicamente, esta condición protectora choca con el consumo de espacio que realizan las actividades económicas y los asentamientos humanos, y necesariamente se exige un modelo de gestión litoral convergente con todos los intereses.

La importancia económica del sector turístico en Andalucía y el Algarve, así como de las potencialidades de desarrollo, no sólo del turismo litoral sino también del turismo rural y de naturaleza, hacen que cobren una creciente importancia las consideraciones medioambientales, tal como se recoge en el **Plan de Desarrollo Integral del Turismo de Andalucía** o en la ***Estratégia de Desenvolvimento para la Região do Algarve: 2000-2006.*** Desde la propia política ambiental destacan los programas dirigidos a la ordenación y fomento del uso turístico en los espacios naturales —y de garantizar el recurso turístico en general—, así como instrumentos normativos, de control y de regeneración referidos a las

Río Piedras y Flecha del Rompido

zonas costeras, tales como el Reglamento de Calidad de Aguas Litorales o las Redes de Control de la Contaminación en el litoral, para el caso andaluz. Por su parte, el Algarve, desde la Dirección Regional de Medio Ambiente, ha elaborado los *Planos de Ordenamento da Orla Costeira* (POOC) en consonancia con los *Planos Directores Municipais* (PDM) y otros planes de ordenación. En los POOC se marcan como objetivos la ordenación de los diferentes usos y actividades de la orla costera, la clasificación de las playas y el reglamento de baño, la valoración y clasificación de las playas consideradas estratégicas por motivos ambientales y turísticos, el desarrollo de actividades específicas del litoral, y la defensa y conservación de la naturaleza.

Por otro lado, desde la Unión Europea, el **V Programa Comunitario** de política y actuación en materia de medio ambiente y desarrollo sostenible, plantea un enfoque integrador de la política medio ambiental, presidido por el objetivo global de avanzar "hacia un desarrollo

sostenible", que titulaba el propio Programa. Este enfoque consideraba, además de los temas generalmente aceptados (contaminación, residuos, riesgos, agua, flora, fauna, etc.), una definición de los sectores económicos claves para influir en el modelo de desarrollo desde la perspectiva de la sostenibilidad. Entre ellos se encuentra el turismo, además de otros cuatro –industria, energía, transporte y actividades agrarias–

Esta evaluación no sólo es interesante en cuanto que fue marco de referencia de la formulación de políticas comunes para el espacio europeo, sino que permitió llevar a cabo las líneas estratégicas en la planificación autonómica. En este sentido hay que destacar que el instrumento más global de esta política medioambiental en Andalucía –el **Plan de Medio Ambiente 1997-2005**– toma en consideración de manera directa los contenidos del V Programa Marco.

Marismas de la Rocina en Doñana

ZONAS COSTERAS

OBJETIVOS V PROGRAMA
- Mayor coordinación de las políticas.
- Crear un marco operativo para la gestión integrada de las zonas costeras.
- Desarrollar criterios para el equilibrio entre utilización del suelo, la conservación y el uso de los recursos naturales.

PROGRESOS REALIZADOS
- Directivas relativas a la calidad aguas de baño, tratamiento aguas residuales urbanas, conser-vación aves silvestres, evaluación impacto ambiental.
- Convenio Barcelona para protección Mediterráneo.
- Convenio Helsinki (Báltico).
- Convenio París/Oslo (Mar del Norte).
- Elaboración de un marco para la gestión integrada de las zonas costeras.
- Guía de buenas prácticas.
- Programas de IDT.

EVALUACIÓN
- La competencia recae en las administraciones locales y regionales, especialmente en cuanto a ordenación de los usos del suelo y promoción económica.
- La toma en consideración de las repercusiones medioambientales de los proyectos suele ser insuficiente.

CONCLUSIÓN

Medidas prioritarias:
- Mayor integración de consideraciones medioambientales.
- Usos más sistemáticos de la evaluación de impacto ambiental.
- Aumento de la concienciación ciudadana, la información y coordinación.
- Desarrollo de indicadores comparables sobre el estado del medio ambiente.

ANDALUCÍA
- PAMA:
- Plan de Mejora Ambiental del Litoral.
- Programa de recuperación de la calidad ambiental del litoral.
- Programa de protección del medio natural costero.
- Programa de calidad de aguas marinas.
- Reglamento de calidad de las aguas litorales.
- Autorizaciones de vertidos al dominio público marítimo terrestre.
- Red de control del Plan de Policía de Aguas de Andalucía.
- Embarcaciones costeras de vigilancia ambiental.
- Red Automática de inmisiones hídricas.
- Ordenación de los recursos naturales marinos del Mar de Alborán.

Fuente: Consejería de Medio Ambiente, 1996

Como se ha visto, la coordinación de las políticas y la puesta a punto de instrumentos de gestión integrada son los objetivos esenciales del V Programa. En este sentido, se debe incrementar la integración de las medidas medioambientales en las iniciativas y acciones que afectan al litoral.

Reforzando esta línea, la Comisión ha expuesto su inquietud sobre la *gestión integrada de las zonas costeras* (COM (95) 511 final), de 31 de octubre de 1995. En ella justifica la conveniencia de emprender un Programa de Demostración sobre la Ordenación Integrada de las Zonas Costeras. Este Programa permite el cumplimiento de los compromisos de la UE con la Acción 21 de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, antes mencionada.

La importancia ecológica y extensión del litoral se ha demostrado en el hecho de que en Andalucía el Plan de Medio Ambiente incluye un **Plan de Mejora Ambiental del Litoral**, en el que adquieren especial importancia los sistemas de control de calidad, como el Plan de Policía de Aguas, la Red de Vigilancia Sanitaria de las aguas de baño, la red automática de inmisiones hídricas o las embarcaciones de vigilancia costera. Mientras que en Portugal se encuentran los propios POOC ya comentados.

3. MEDIO AMBIENTE Y TURISMO EN EL LITORAL DE LA PROVINCIA DE HUELVA

3.1. La gestión de los Espacios Naturales Andaluces

La Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA) se crea en el año 1989 al amparo de la Ley autonómica 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el **Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía**, y se establecen medidas adicionales para su protección. Previamente el Estado español confeccionó la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los espacios naturales y de la flora y fauna silvestres, definiendo las figuras de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) –directriz general de los Parques Naturales– y el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) –que desarrolla, a nivel operativo, la estrategia y gestión del anterior–, como instrumentos de ordenación. De este modo se definen los instrumentos de planificación, en un soporte legal básico y fundamental, para concretar la capacidad de actuación y promoción del desarrollo.

Fauna característica de Doñana: izquierda, jabalí, y a la derecha, una cierva atravesando una zona de marisma

En Andalucía se hallan 21 Espacios Naturales con PORN y PRUG. En la provincia de Huelva lo poseen los dos Parques Naturales existentes (Sierra de Aracena y Picos de Aroche, de 1994; Doñana, de 1997) y el Parque Nacional de Doñana. Igualmente están en fase de tramitación o elaboración los PORN y PRUG correspondientes a los Parajes y Reservas Naturales y, en fase de elaboración los de los espacios forestales. Asimismo, en la provincia de Huelva existen 8 Parajes Naturales –6 de ellos en el litoral– y 3 Reservas Naturales –todas en el litoral–.

De la consideración necesaria y conjunta de la conservación y el desarrollo en los Espacios Naturales Protegidos se deriva la necesidad de establecer estrategias de desarrollo integral, en las que tengan cabida tanto las variables ambientales como las económicas y territoriales. De ahí surge el **Plan de Desarrollo Sostenible**, concebido como la culminación de los distintos instrumentos de planificación.

Si a lo largo de los diez años transcurridos después de la aparición de la Ley 2/1989, se ha producido la consolidación de las bases de conservación de los Espacios, se abre ahora una etapa de relación entre la Consejería de Medio Ambiente y otras instituciones y organismos en ese esfuerzo de gestión integrada y homologación.

Espacios Naturales Protegidos en el Litoral Onubense

Figura	Espacio Protegido	Superficie en HAS (2)	Nº Municipios	ZEPA	RAMSAR	Reserva de la Biosfera
Parque Nacional	Doñana	38.344,0 (3)	2 (6)	Sí	Sí	Sí
Parque Natural	Doñana	30.132,0 (4)	4 (6)			
Paraje Natural	Enebrales de Punta Umbría	178,4	1			
	Estero Domingo Rubio	345,6	1			
	Lagunas de Palos y Las Madres	635,1	2			
	Marismas de Isla Cristina	2.525,5	2			
	Marismas del Odiel	6.774,8	4	Sí	Sí	Sí
	Marismas del Río Piedras y Flecha de El Rompido	2.497,9	2			
Reserva Natural	Isla de Enmedio (1)	478,3	1	Sí	Sí	
	Marismas del Burro (1)	575,1	1	Sí	Sí	
	Laguna de El Portil	1.290,8 (5)	1			

(1) Incluidas en el Paraje Natural Marismas del Odiel
(2) Superficie actualizada mediante nuevas mediciones sobre cartografía a escala de detalle
(3) Superficie del Parque Nacional en la Provincia de Huelva, siendo el total 50.720,0 has.
(4) Superficie del Parque Natural en la Provincia de Huelva, siendo el total 55.327,4 has.
(5) Superficie total de la Reserva Natural, de la cual 10,9 Has corresponden a la Zona de Reserva, el resto a la Zona de Protección
(6) Número de municipios en la provincia de Huelva
Fuente: Consejería de Medio Ambiente, 1997 y 1998.

Entre estos esfuerzos se encuentra la adecuación con las distintas Directivas que la Unión Europea ha venido elaborando desde hace años. El primer paso se dio en 1974 con la creación de las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), siguiéndole, ya en el año 1992, la Directiva 92/43/CEE relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres. El objetivo de la Directiva Hábitats es la de crear una red coherente de Zonas de Especial Conservación (ZEC) que garantice la biodiversidad de los hábitats naturales de la Unión Europea, y obligar a los Estados Miembros a tomar medidas para su conservación. De acuerdo con esta normativa europea, la Consejería de Medio Ambiente presentó en 1998 su propuesta de **Lugar de Interés Comunitario** (LIC) al Ministerio de Medio Ambiente, con el objetivo final de adaptarse a la **Red Natura 2000.**

Al mismo tiempo, la **Unión Mundial para la Naturaleza** (UICN), el referente más importante en materia de medio ambiente con más de 800 miembros de todo el mundo, se constituye en un foro único que influye decisivamente en la implantación de las políticas medioambientales. Una de sus iniciativas es la **homologación de las figuras de protección** europeas con el fin de que existan categorías comunes a todas las escalas de planificación.

Como hemos venido comentando, la homogeneización de la gestión de todos los Parques, Parajes y Reservas Naturales es la base para su reconocimiento internacional.

Desde el año 1997 se ha iniciado la gestión coordinada de los Espacios Naturales Protegidos mediante la creación de la **RENPA**, integrando el conjunto de espacios naturales protegidos de la Comunidad Autónoma así como aquellos incluidos en tratados y convenios internacionales. Los principios en los que se basa son la conservación y regeneración de los recursos naturales de estos espacios, pero también el desarrollo sostenible, compatible con el medio ambiente de las comarcas en que se integran. Como ejemplo de este nuevo impulso surge el Decreto 239/97, que unifica la constitución, composición y funciones de las **Juntas rectoras de los Parques Naturales**, las cuales habían pasado en el periodo 1993-97 a un paulatino descenso en su actividad. Mediante esta normativa se aumenta la capacidad de gestión así como la representatividad social.

La RENPA estructurará un mecanismo para su adaptación a la Red Natura 2000, y será la competente para el cumplimiento de las demandas del Real Decreto 1997/95 y de la Directiva Hábitat. Por ello se ha organizado en determinadas subestructuras que incluyen:

1. Red de Parques Naturales. 2. Inventario de Zonas Húmedas y Sitios Ramsar. 3. Parajes y Reservas Naturales. 4. Parques Periurbanos. 5. Inventario de Monumentos Naturales y Paisajes Protegidos. 6. Red Andaluza de Reservas de la Biosfera.

Además, como se sabe, la RENPA se regula mediante la aplicación de las figuras de protección que emanan de las distintas leyes, teniéndose en cuenta para el establecimiento de criterios, directrices y coordinación las siguientes:

A) Parques Nacionales. B) Parques Naturales. C) Parajes Naturales y Reservas Naturales. D) Monumentos Naturales, Parques Periurbanos, Reservas Naturales Concertadas y Paisajes Protegidos.

Marismas del Odiel

Cierto es que el éxito en la homogeneización e integración en la gestión de los espacios naturales protegidos, dependerá de las relaciones de la RENPA con los Organismos y figuras de carácter internacional: Comité MaB y Reservas de Biosfera, Directrices Comunitarias de Zonas de Especial Protección para las Aves, Red Natura 2000, Directiva de Hábitats, Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, etc.

Pero la base sobre la que se asienta la RENPA son los Planes Especiales de Protección del Medio Físico y Catálogos de Espacios y Bienes Protegidos para cada provincia (PEPMF). El Plan Especial se desarrolla a través del Programa de Actuación: estrategias, objetivos y directrices; y del Estudio Económico Financiero: costes económicos y compromisos de financiación.

Los objetivos del Plan se basan en la protección de los espacios naturales a través de medidas que respeten los usos y aprovechamientos tradicionales. Así, el Plan dispone que "se mantenga el uso actual de los distintos espacios, no imponiendo eliminaciones o cambios de uso sino simplemente la conservación de los actuales (...) y en ningún momento impone el paso de la propiedad del suelo a manos públicas " (DGU; 1988, 208).

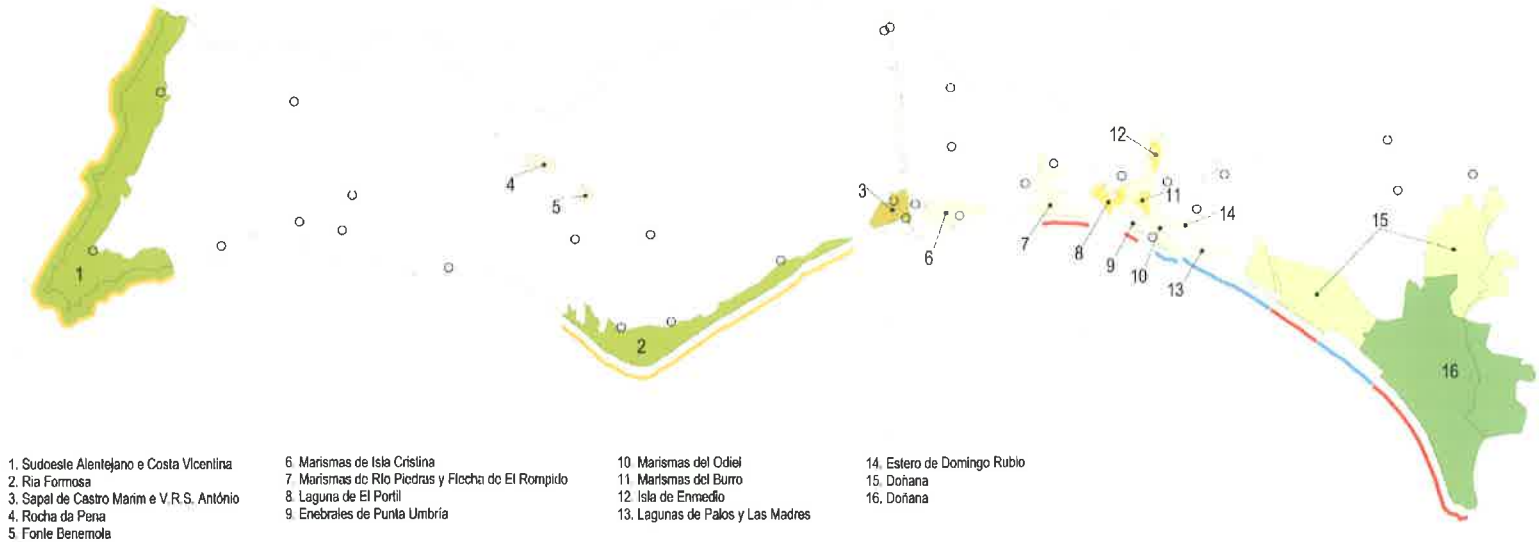
El PEPMF establece dos categorías de suelos protegidos: la Protección Especial Integral y la Protección Especial Compatible.

Además, con objeto de recoger actuaciones en determinadas áreas que demandan una atención más detallada, dentro del Plan Especial se contempla la posibilidad de elaborar a menor escala los Planes Especiales de Protección, entre los que figuran el Plan Especial de protección del Suelo Agrícola en Zonas Agrícolas de Alta Productividad, y el Plan Especial de Protección y Directrices para el aprovechamiento recreativo de masas forestales litorales y prelitorales.

En el Plan Provincial de Protección se contempla también la realización de una serie de estudios que orienten las futuras actuaciones y la gestión de los espacios naturales:

- Estudio de la morfodinámica litoral y estudio oceanográfico de deriva marítima.
- Estudio sobre la potencialidad hidrológica de los mantos subálveos.
- Estudio para la delimitación de Reservas de Fauna de Especies Protegidas.
- Estudio para la delimitación de áreas susceptibles de transformación agrícola.
- Estudio para la ordenación de aprovechamientos en las marismas mareales de la provincia. En el plan al que nos referimos, además de los anteriores estudios, se realizan toda una serie de propuestas de actuación para el saneamiento y recuperación del medio ambiente. Las principales propuestas referidas son las siguientes:
- Programa de saneamiento de la Ría de Huelva.
- Programa de Regeneración de Zonas húmedas.

ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DEL LITORAL ONUBENSE-ALGARVÍ



1. Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina
2. Ria Formosa
3. Sapal de Castro Marim e V.R.S. António
4. Rocha da Pena
5. Fonle Benemola
6. Marismas de Isla Cristina
7. Marismas de Río Piedras y Flecha de El Rompido
8. Laguna de El Portil
9. Enebrales de Punta Umbría
10. Marismas del Odiel
11. Marismas del Burro
12. Isla de Enmedio
13. Lagunas de Palos y Las Madres
14. Estero de Domingo Rubio
15. Doñana
16. Doñana

LEYENDA

- Cabeceras municipales

Espacios Naturales Protegidos del Algarve
- Parque Natural
- Reserva Natural
- Sitio Clasificado
- Litoral Protegido según Planes de Ordenación de los Parques Naturales

Espacios Naturales Protegidos del Litoral Onubense
- Parque Nacional
- Parque Natural
- Paraje Natural
- Reserva Natural
- Litoral con grado de Protección Integral según el PEPMF de la provincia de Huelva
- Litoral con grado de Protección Especial según el PEPMF de la provincia de Huelva

0 10 20 30 40 50 Km

INSTITUTO DE DESARROLLO LOCAL
2000

Fuente: ICN, 1999; PEPMF provincia de Huelva 1985; Consejería de Medio Ambiente, 1999
Elaboración: Felicidades, J., 2000

Espacios incluidos en el Catálogo Provincial del Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Huelva en el sector litoral

Figura de Protección	Denominación	Grado de Protección
Doñana	Parque, Preparque y Área de Influencia de Doñana	Integral
Complejos Litorales sobresalientes	Flecha de El Rompido	Integral
	Médano del Asperillo	Integral
	Enebrales de Punta Umbría	Integral
	Arroyo de la Rocina	Integral
Zonas húmedas excepcionales	Complejo lagunar de El Portil	Integral
	Complejo endorréico del Abalario	Integral
	Isla de Enmedio	Integral
	Marisma del Burro	Integral
Complejos Marismeños Naturales (1)	Marismas del Piedras	Especial
	Marismas de Isla Cristina	Especial
	Marismas del Odiel	Especial
Complejos Marismeños transformados (1)	Marismas del Piedras	Especial
	Marismas de Isla Cristina	Especial
	Marismas del Odiel	Especial
Espacios de interés Forestal Ambiental	Campo Común de Abajo	Especial
	Campo Común de Arriba	Especial
	Campos Ordenados de Moguer	Especial
Espacios forestales de interés recreativo	Pinares costa Este (Aljaraque, P. Umbría, Cartaya)	Especial
Playas asociadas a complejos naturales singulares	Playa de Castilla (2)	Especial
	Nueva Umbría	Especial
Otras playas y áreas costeras	Resto de playas y áreas costeras de la provincia	Especial

(1) Parte de las marismas (2) Excepto las playas del Parque Nacional de Doñana.
Fuente: Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Huelva, 1985

Criterios de Catalogación y delimitación de los Espacios Protegidos incluidos en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Huelva en el sector litoral

Espacios catalogados	Criterios
Marismas de Isla Cristina	**4** 5 6 **7** **8** 13 14 **16** **24** 25 27 28 29
Marismas del Piedras	2 **4** 5 6 7 **8** **14** **16** **23** **24** **25** 27 28 29
Complejo lagunar del Portil	**4** 5 **6** 7 8 13 16 **22** 23 **25** **27** **28** 29
Enebrales de Punta Umbría	7 **9** **16** 23 27 **28** 29
Marismas del Odiel	**1** **4** 5 **6** 13 **14** 16 23 **24** 25 **27** 28 **29**
Arroyo de la Rocina	1 **3** 4 **5** 6 7 9 10 **13** **15** 24 **26** 27 **29**
Complejo endorréico del Abalario	**3** 4 5 6 7 **10** **13** **21** 23 27 28
Doñana	**1** 2 **3** 4 **5** **6** 7 9 10 **11** **12** 13 14 **16** **22** **23** 24 25 **27** **29** 30

Los números resaltados indican criterios de catalogación preferentes.

LEYENDA

1. Espacios protegidos o en vías de protección	14. Comunidades halófitas de influencia mareal
2. Áreas de preferente localización cinegética	15. Comunidades higrofíticas con bosques caducifolios
3. Áreas con mastofauna carnívora de alta diversidad	16. Comunidades litorales
4. Ornitocenosis acuáticas interiores y/o litorales	21. Complejos endorreicos
5. Comunidades orníticas con abundantes especies protegidas	22. Lagunas peridunares
6. Áreas de invernada o centros neurálgicos en los pasos migratorios	23. Dunas y formaciones eólicas asimiladas
7. Áreas con comunidades herpetológicas significativas	24. Formaciones marismeñas y esturinas
8. Áreas con comunidades eurihalinas de elevado interés	25. Playas, flechas litorales y formaciones asimiladas
9. Masas forestales autóctonas	26. Complejos edáficos turbosos
10. Repoblaciones forestales	27. Áreas de elevada calidad paisajística y visual
11. Áreas de endemismos	28. Áreas sometidas a fuertes presiones ambientales
12. Matorral mediterráneo	29. Áreas de elevado interés cultural, científico y didáctico
13. Comunidades palustres	30. Zonas húmedas amenazadas

Fuente: Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Huelva, 1985

Marismas de Hinojos. Doñana

Paralelamente a los PEPMF surgen la **Directrices Regionales del Litoral de Andalucía**, autorizadas en 1985 y definitivamente aprobadas en 1990. Su finalidad es la de ser marco de referencia para el desarrollo de las políticas sectoriales y el planeamiento urbanístico que sobre el litoral se efectúen, servir para su más adecuada gestión, siendo su objetivo último establecer la máxima compatibilidad entre los distintos usos y aprovechamiento de las potencialidades del litoral y la preservación y renovación de sus recursos.

En su memoria informativa se recogen las distintas unidades territoriales, caracterizándolas y exponiendo su problemática ambiental. En el litoral de la provincia de Huelva aparecen representadas las unidades: acantilados, dunas y arenales costeros, lagunas litorales, playas, estuarios y marismas y la provincia nerítica y plataforma continental.

En el capítulo de propuestas de actuación se han establecido una serie de disposiciones particulares para cada una de estas unidades, criterios orientativos en materia de directrices, recomendaciones y medidas apoyadas en distintos instrumentos, como los PEPMF y Catálogos de Bienes Protegidos ya comentados, Estudios de Impacto Ambiental, planeamiento urbanístico municipal, etc. Al mismo tiempo, se prevé un seguimiento bianual a modo de informe en el que se establezcan la evolución de la situación del litoral, una valoración del grado de cumplimiento de los objetivos fijados, los Programas, Planes y actuaciones realizadas en el ámbito de las Directrices, y las propuestas de modificación o adaptación del contenido de las mismas.

3.2. Los Espacios Naturales en el Litoral Onubense

3.2.1. Sector litoral occidental. Unidades Ambientales

Entre la desembocadura del Guadiana y la de los ríos Tinto y Odiel se extiende un área costera de caracteres homogéneos y diversa ocupación del territorio, principalmente pesquerías y actividades turísticas, que desarrolla hacia el interior un espacio con dedicaciones fundamentalmente agrícolas y forestales. La articulación territorial se lleva a cabo a través de la carretera N-431 de Huelva a Ayamonte, que se complementa, ya en la costa, con un segundo eje de dirección este-oeste de gran significación turística y geográfica, sólo interrumpido por los complejos marismeños de Isla Cristina, del Piedras y del Tinto-Odiel.

3.2.1.1. Playas y arenales costeros

En esta unidad se incluye la franja litoral desde la desembocadura del Guadiana hasta Punta Umbría, conformando una banda de fuerte componente horizontal, modelada tanto por la directriz estructural de la región como por la dinámica oceánica.

Este sector costero sufre una importante ocupación turística estival cuyos centros principales son Isla Canela, Isla Cristina, La Antilla-Islantilla, El Rompido, El Portil y Punta Umbría, los cuales inciden directamente en la evolución geomorfológica y medioambiental del litoral.

Las condiciones naturales, con amplias playas y espacios litorales asociados de gran valor ecológico y paisajístico –Flecha de El Rompido, Enebrales de Punta Umbría, Pinar de La Redondela, etc.–, confluyen con complejos estivales que ponen de manifiesto su enorme potencial turístico. Por esto, el **extraordinario dinamismo del litoral onubense** obliga a adoptar las máximas precauciones en cualquier obra de infraestructura marítimo-terrestre.

En esta unidad ambiental se sitúan tres espacios naturales de alto valor ecológico y paisajístico: la Flecha de El Rompido, la Laguna de El Portil y los Enebrales de Punta Umbría; todos ellos Complejos Litorales Sobresalientes con el grado de Protección Integral (COPT, 1985).

a) La Flecha de El Rompido se asocia en su morfogénesis a las marismas del río Piedras, por ello han sido catalogadas como espacio protegido (COPT, 1985) e inventariadas en la RENPA de manera conjunta, constituyendo el **Paraje Natural Marismas del Río Piedras y Flecha de El Rompido** (Ley 2/1989). Este complejo de marismas mareales asociadas a la desembocadura del río Piedras, con una importante y extraordinaria corriente sedimentaria, ha conformado una barra arenosa que ha ido prolongando la propia desembocadura del río. El aceptable estado de la flecha obedece al fracaso del proyecto turístico de Nueva Umbría.

Flecha de El Rompido

Todo el complejo presenta un alto valor paisajístico y natural con elevados componentes faunísticos y geomorfológicos, y una gran productividad acuática en canales, caños y esteros. Su problemática se refiere fundamentalmente a la estabilidad de los ecosistemas, amenazados por vertidos, rellenos, creciente presión urbano-turística en el entorno, y tránsito de vehículos y bañistas en la playa de la flecha, con la consecuente generación de basuras. A falta de una planificación –PORN/PRUG en elaboración–, el PEPMF de la provincia de Huelva (Plan Especial de Protección del Medio Físico) lo califica como Espacio de Protección Integral a la Flecha de El Rompido, y Espacio de Protección General a las Marismas del Piedras.

b) El complejo lagunar de El Portil constituye una zona húmeda excepcional, de extraordinaria diversidad ecológica. Se trata de una laguna peridunar originada por cegamiento eólico de pequeños arroyos a través de frentes dunares móviles, estando su evolución reciente ligada al avance de la Flecha de El Rompido. Contiene una comunidad xerofítica y sabulícola con vegetación palustre y una gran abundancia de anátidas y limícolas. Su problemática se deriva de usos y aprovechamientos turísticos y ganaderos (pastizales para vacuno y caprino), generándose vertidos y residuos urbanos canalizados a través de las urbanizaciones adyacentes hacia la propia laguna, excesiva perturbación de la vegetación y fauna con talas y desbroce del matorral, y acumulación de basuras y caza incontrolada. El planteamiento urbanístico llevado a cabo en la zona compromete al complejo lagunar, estando en situación de extremo riesgo y degradación desde la creación de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional y el proyecto "El Portil". Se trata de un ejemplo de urbanización feroz, donde ésta rodea a la laguna por el sur y oeste y con el eje viario costero a menos de 50 m de ella. A partir del año 1993 se tomaron medidas tan contundentes como la propia urbanización: cierre de los accesos a la reserva, prohibición de vertidos para corregir la eutrofización de la laguna, sellado del vertedero de Punta Umbría para evitar la contaminación subterránea y los riesgos de incendios, y desvío de usos recreativos al Campo Común de Abajo en Cartaya y Punta Umbría. Ha sido inventariado como **Reserva Natural** en la RENPA, y cuenta con un PORN/PRUG actualmente en tramitación –presentado en el Consejo Provincial de Medio Ambiente, Forestal y Caza de Huelva–, además de haber sido calificado como **Espacio de Protección Integral** por el PEPMF de la provincia de Huelva.

Laguna de El Portil. Reserva Natural

c) Los Enebrales de Punta Umbría constituyen un espacio de depósitos arenosos recientes de origen eólico-marino que forma parte de la barra o flecha de Punta Umbría. Representa a una de las formaciones vegetales edáficas propias del litoral onubense –actualmente la única existente–, un enebral mixto con sabinas, pinos piñoneros y matorral xerofítico que cobija una nutrida fauna en la que destacan los reptiles y paseriformes. La problemática de este espacio se deriva de la elevada presión turística que se cierne tanto desde el núcleo de Punta Umbría como del elevado tránsito hacia la playa que se realiza especialmente los fines de semana de la época estival. Tala y desbroces de matorral y acumulación de basuras son otros problemas añadidos. Por su especial interés ambiental está incluido en la RENPA como **Paraje Natural**, y a falta de una planificación –PORN/PRUG en elaboración–, el PEPMF de la provincia de Huelva lo califica como Espacio de Protección Integral.

3.2.1.2. Marismas de Ayamonte-Isla Cristina

Esta unidad está incluida en el estuario del río Guadiana, concretamente en su tramo exterior, donde se organiza una compleja red de drenaje dendrítica con canales, caños y esteros colmatados por sucesivos arrastres sedimentarios, que forman marismas mareales asociadas a la desembocadura de los ríos Guadiana y Carreras. Se trata de un ámbito donde la dinámica litoral y sedimentaria han desencadenado todo un complejo de formaciones costeras situadas en la bocana del estuario del Guadiana, resultado de la interacción del viento, el oleaje, las mareas, la influencia fluvial, y la intervención humana mediante obras de ingeniería costera. Además de contar con valores naturales y paisajísticos de primer orden, hay que añadir su carácter transfronterizo entre España y Portugal.

La importancia de la unidad radica en ser lugar idóneo para la invernada de aves acuáticas, la elevada productividad de moluscos, crustáceos y otros grupos afines (objeto de pesca y captura para las poblaciones cercanas), el interés de la fauna ictiológica existente, y el aprovechamiento de la sal, actualmente en franco retroceso por falta de adaptación tecnológica y sustituido por un uso acuícola más rentable.

La problemática de este espacio radica en su escasa utilización social, de la que se deriva una progresiva desecación y relleno de las áreas menos influidas por las mareas, íntimamente relacionadas con diversas infraestructuras, urbanizaciones –una agresiva utilización turística– y contaminación por residuos sólidos. A pesar de ello se trata de un paisaje marismeño aceptablemente conservado, donde la presencia de una comunidad faunística ligada a espacios húmedos –con multitud de especies protegidas que la utilizan como lugar

de invernada, cría y nidificación–, obliga a extremar las precauciones en torno a la conservación y preservación de este espacio.

En cuanto a su planificación, está incluido en la RENPA como **Paraje Natural de las Marismas de Isla Cristina** parte de estas marismas (2.535,5 Has), aunque su PORN/PRUG se encuentra actualmente en elaboración. Además está calificado como **Espacio Sujeto a Protección Especial** por el PEPMF de la Provincia de Huelva.

El conocimiento de los principales problemas ambientales de las zonas húmedas y litorales de Andalucía, se centra en los últimos años, y desde la Consejería de Medio Ambiente, en el estudio de los estuarios, espacios con una singularidad e importancia económica que no habían encontrado correspondencia con una atención institucional orientada a conocer y sostener sus valores. Entre ellos se encontraba el estuario del Guadiana, uno de los menos antropizados del continente europeo, que por tratarse de un ámbito transnacional cobraba una singular relevancia en el marco de las directrices de la UE. Rasgos e impactos en él eran poco conocidos hasta que ha visto la luz en el año 1997 el estudio **"Modelo de Gestión del Estuario del Río Guadiana"**, dirigido a emprender el desarrollo sostenible de las áreas estuáricas conforme a la política ambiental y Gestión Integrada de Zonas Costeras de la Unión Europea.

El desarrollo de proyectos turísticos en la zona –Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva (1963), declaración de Centro de Interés Turístico Nacional de Isla Canela (1964)–, ha llevado a urbanizaciones inacabadas, escasamente dotadas y con pobre tratamiento paisajístico de los bordes costeros, entrando en choque frontal los espacios con las áreas urbanizadas; viales trazados sobre marismas, redes de infraestructuras deterioradas sin haber entrado jamás en funcionamiento, emisión de vertidos directos sobre las marismas y ocupación urbanística de las formaciones dunares en primera línea de playa hasta el punto de ser invadidas algunas edificaciones por el embate de las arenas e incluso del oleaje. La realización de recientes infraestructuras como el puente internacional sobre el Guadiana y la prolongación de la A-49 hasta la frontera, han originado que este sector del litoral occidental de Huelva pase a formar parte de un espacio turístico más amplio, el corredor Algarve-Costa de la Luz, aún por consolidar pero con un gran potencial de desarrollo.

Sin duda, la reactivación de los viejos proyectos turísticos, como es el caso de Isla Canela, necesariamente debe ir acompañada de una adecuación en sus intervenciones a la normativa territorial y medioambiental actual. En este sentido, quizás el problema más destacable es el elevado consumo de suelo urbanizable, ya que entra en conflicto con la ocupación del Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT) –según Ley de Costas de 1988–. Debido a la falta de aprobación del deslinde por un recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Ayuntamiento de Ayamonte basado en una inscripción registral de 1880 que consagra la propiedad municipal de toda la isla a excepción de la playa (Santos, 1999), se ha creado un vacío legal aprovechado para la construcción abusiva dentro del perímetro del DPMT o del muro de defensa con paseo marítimo incluido, entre otro orden de cosas.

3.2.1.3. Marismas del Piedras

Esta unidad ya fue tratada cuando hablamos de la Flecha de El Rompido. Ambos espacios se encuentran protegidos por la Ley 2/1989 como **Paraje Natural Marismas del Piedras y Flecha de El Rompido**. Añadir que en el espacio marismeño se encuentra una vegetación halófila diferenciada en los distintos gradientes salinos de canales, caños y esteros, además de una rica fauna ornitológica acuática con multitud de especies protegidas.

Las consecuencias que se derivan su uso se presentan en forma de irregularidades en la ocupación del área marismeña cercana a la urbanización Urberosa, la ocupación de 106 Has en dominio público por el Club Internacional de Vacaciones El Rompido S.A. o la ubicación de las instalaciones naútico-deportivas frente a El Rompido, además de la implantación de construcciones desmontables de dudosa legalidad (Santos, 1999).

3.2.1.4. Marismas del Tinto y Odiel

En la confluencia de los ríos Tinto y Odiel surge un complejo marismeño de amplios sectores estuáricos, posibilitado gracias a la dinámica y evolución geomorfológica del litoral onubense. El régimen sedimentario –de acumulación de limos principalmente– ha generado un nivel de uno a dos metros por encima del nivel de las mareas, unido a un anastomosamiento de los cauces en la desembocadura y una individualización de islotes de gran interés, como la Isla de Enmedio, la de Bacuta o la de Saltés, en el Odiel. La protección del influjo oceánico viene de la mano de las flechas litorales de Punta Umbría y de la propia Isla Saltés –con morfología de spitz en su extremo–.

Sin embargo, el uso y el grado de conservación es muy distinto en las marismas del Odiel y en las del Tinto, y ello se ha plasmado en la protección ambiental llevada a cabo: casi la totalidad de las primeras han sido acogidas a la Ley 2/1989 con las figuras de Paraje Natural y Reserva Natural, mientras que en el sector del Tinto sólo una pequeña porción –el Estero Domingo Rubio– fue protegida como Paraje Natural.

a) Las marismas del Odiel (Reserva de la Biosfera desde 1983) suponen el espacio marismeño de influencia mareal más desarrollado del litoral de Huelva, y como ya se indicó, se han formado en su área estuárica numerosas islas de acúmulos finos. Dos de ellas –la Isla de Enmedio y la del Burro– declaradas Reservas Naturales con carácter de Protección Integral, se integran en el **Paraje Natural Marismas de Odiel**. Destacamos, entre sus características físico-biológicas, el gran desarrollo de las comunidades halófilas, sujetas al gradiente salino –determinado por el grado de inundabilidad de cada parcela–, de importancia capital en la formación y desarrollo de las marismas. Dos especies sobresalen de manera excepcional, la *Spartina maritima* y la *Spartina densiflora* –de carácter alóctono–; y es que hoy, a la vista de los grandes "mares de espartina", parece impensable una marisma sin la presencia de esta gramínea. Las marismas mareales del Odiel se encuentran entre las que tienen una mayor biomasa vegetal en el mundo, y es que, a diferencia de otros como los bosques, es un biotopo que "crece" (Reyes, 1997).

Este vasto espacio no está exento de problemas derivados de su uso público, sobre todo de la presión que ejercen los núcleos turísticos aledaños, del tránsito incontrolado de turistas y los usos recreativos desordenados. Por otro lado, la obtención de sal ha sido una actividad tradicional en las marismas –abandonadas casi en su totalidad–, hoy reconvertidas en salinas extensivas que ocupan grandes espacios. Estas salinas han generado efectos positivos, como la diversidad de hábitats a partir de la construcción de grandes balsas de aguas someras. Y negativos, como la alteración de la cubierta vegetal y la redistribución de la fauna por la utilización de áridos procedentes de fuera de la marisma y la modificación del drenaje hídrico. Por último, es destacable la utilización del estuario como lugar de vertidos derivados del uso industrial del Polo Químico, a los que se añade aquellos del núcleo urbano de Huelva. Ambas fuentes de contaminación, la industrial y la urbana, tienden a ser corregidas a través de programas específicos (Planes de Corrección de Vertidos, programas de recuperación, etc.) y de imperativos legales comunitarios, lo cual debe dar como resultado un mayor respeto en las áreas que aún no se han visto afectadas.

b) Las marismas del Tinto suponen la otra cara de la moneda, un espacio irrecuperable con elevadísimos niveles de contaminación. La marisma ha sido considerada desde antaño como un lugar improductivo e insano, hasta tal punto que no ha importado utilizarla como vertedero urbano o industrial. Este es el caso de las marismas del Tinto, hoy desaparecidas bajo toneladas de fosfoyesos radiactivos, cenizas de pirita, escombros, basuras y otros compuestos químicos subproductos de la cercanas fábricas del Polo Industrial de Huelva. Además, para muchos, la existencia de marismas en nuestras costas ha sido responsable directo de la falta de "desarrollo" turístico. Aún así no todos los sectores de la desembocadura del río Tinto presentan este panorama. En el **estero Domingo Rubio** se abre un espacio marismeño, hoy protegido como **Paraje Natural**, entre el acantilado fósil litoral y el manto eólico del Abalario en su extremo occidental. Importante área de nidificación e invernada de numerosas especies de aves silvestres, su problemática no reside esta vez en impactos directos provenientes de la actividad turística, sino de la conquista agraria de cultivos forzados de los sectores colindantes, o de extracciones de áridos a pie de marisma o simplemente como vertedero de escombros. Deforestación, nivelaciones topográficas, extracciones de áridos, rectificaciones de suelos, etc. han generado una aceleración erosiva que ha repercutido en la progresiva colmatación de la cuenca del estero. No sólo es la agricultura de primor la que impacta, además, con aportes de pesticidas en las aguas de la marisma, la cercanía del complejo petroquímico de Palos de la Frontera, del núcleo turístico de Mazagón, etc. están presionando sobre un espacio natural de altísimo valor ecológico, sobre quizás el Espacio Natural Protegido más olvidado del litoral onubense.

Monumento a Cristóbal Colón. Huelva

3.2.1.5. Las áreas forestales del litoral occidental

Estos espacios realizan una importante función equilibradora del medio natural ante la presión antrópica y la localización de urbanizaciones en su entorno. De este modo, su singularidad, sus valores naturales y su función social para la expansión y el recreo tanto de residentes como de visitantes del litoral, los convierten en unidades que requieren de una especial atención por parte de la Administración. Su disfrute masivo, sin suficiente ordenación de actividades recreativas con los efectos que se derivan de ello –sobre todo basuras e incendios–, se convierte en la principal amenaza. En todos los instrumentos de planeamiento municipal son calificados como Suelo No Urbanizable de Especial Protección. Bastan los ejemplos del Campo Común de Abajo en Cartaya, donde se hace hincapié en la ordenación de las actividades recreativas y la prevención de incendios; el Campo Común de Arriba de Cartaya, Aljaraque y Punta Umbría, configurado como un gran área metropolitana destinada a usos forestales y recreativos, y adquiriendo una dimensión supramunicipal de notable interés; o el pinar de Isla Cristina, concebido con la figura local de Parque Litoral, dotándole así de contenidos positivos explícitos (Espacios de Interés Forestal Ambiental sujetos a Protección Especial). En cierto modo existe una descoordinación a la hora de su protección, por ello la Administración autonómica los ha declarado dentro del conjunto de Terrenos Forestales de Huelva, en elaboración de PORN/PRUG. Además de esta protección de tipo ambiental, los espacios forestales están sujetos a leyes específicas de ámbito autonómico —Ley Forestal de Andalucía de 1992— y nacional —Ley Forestal de 1957—, lo que supuestamente garantiza una gestión y conservación acordes con el desarrollo socioeconómico. No obstante, para muchos, nos situamos en una etapa de grave crisis forestal tras la extinción del ICONA, la aplicación de 17 políticas forestales distintas para el Estado, y el aprovechamiento de vacíos legales, contradicciones de competencia y relajados desconocimientos de la ley, que han originado no pocos episodios de ataques de la cubierta forestal enarbolando banderas de progreso y desarrollo (Felicidades, J., 2000).

3.2.2. Sector litoral oriental. Unidades ambientales

Esta área se identifica con el denominado **Abalario-Doñana**, un triángulo que forman la Punta del Malandar, el núcleo de Hinojos y Punta Arenilla (Torre Almenara situada en la confluencia del Tinto con el Odiel), correspondiendo con la comarca "Condado Litoral". Ocupa parte de los municipios de Moguer, Palos de la Frontera, Lucena del Puerto, Almonte e Hinojos.

La peculiaridad de este espacio proviene de una doble realidad sobre la que gira gran parte de su problemática social. En primer lugar, la existencia de un espacio natural de gran extensión que subsiste en una comarca con una alta desarticulación territorial y socioeconómica. Por otro, el ser un espacio de conquista aún activa y por ello de organización reciente.

El turismo constituye en la actualidad, junto a las actividades agrarias y en menor medida las forestales, el soporte económico de la vida local.

En las actividades turísticas que se llevan a cabo en este sector litoral pueden distinguirse tres corrientes claramente diferenciadas:

a) Un turismo estival de playa, que se concentra en torno a los núcleos de Mazagón y Matalascañas, de fortísimo crecimiento urbanístico, con proliferación de edificaciones sobre dunas costeras y otras formaciones del litoral.

b) Un turismo desarrollado sobre Espacios Naturales Protegidos o «turismo ecológico», sobre todo en el Parque Nacional de Doñana, y menos acusado en su Parque Natural. Se trata de un modelo turístico mucho menos intenso que el anterior pero de enorme potencial.

c) Un turismo cultural, ligado a la aldea de El Rocío, y en menor medida al núcleo de Almonte y otros pueblos de la comarca.

Esta actividad compite con las actividades agrarias, en las que destaca la puesta en regadío, en las últimas dos décadas, de considerables superficies dedicadas a cultivos forzados bajo plástico, y cítricos –Plan Almonte-Marismas, regadíos de Palos y Moguer, etc.–.

El aprovechamiento forestal, intenso en la década de los setenta, hoy se encuentra en franco retroceso, como lo demuestra el abandono de los núcleos de Bodegones, Cabezudos, etc., poblados forestales creados para tal uso.

En el litoral oriental de la provincia de Huelva aparecen dos Espacios Naturales Protegidos de gran interés ambiental.

El **Parque Nacional de Doñana**, creado en 1969 y ampliado en 1978 por la Ley 91/1978, considerando –al margen de su propia área de protección– una zona de Preparques que se corresponden con el entorno del Parque Nacional, una zona de influencia a efectos de aguas superficiales, y una zona de protección, a efectos de las aguas subterráneas, que alcanza hasta los núcleos de Palos de la Frontera y Moguer. La gestión del Parque, exclusiva de la Administración Central desde la Ley 4/1989, ha cambiado a partir de la Sentencia 102/1995 del Tribunal Constitucional que declara nulas estas atribuciones, estableciéndose un nuevo modelo de gestión y financiación de Parques Nacionales en el que participan las Comunidades Autónomas. Será la Junta de Andalucía la que apruebe ahora el PRUG del Parque y la que coordine el Plan Director, nuevo instrumento de ordenación para la Red de Parques Nacionales.

Por otro lado, el **Parque Natural de Doñana**, antiguo Parque Natural del Entorno de Doñana, renace en 1997 tras la publicación de su PORN y PRUG, «para conseguir un objetivo de identidad ambiental» (CMA, 1997), y a partir del Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos y a la revisión del PDTC de Doñana del año 1996. Entre las novedades cabe citarse la ampliación de sus límites, que en el área de estudio se trata de todo el litoral comprendido, por un lado entre la carretera C-442 y el mar, y por otro, entre el Parque Dunar de Matalascañas y el Parador Nacional de Mazagón, a partir de la propuesta de la citada Comisión de Expertos, que se posiciona en los siguientes términos: "Un elemento básico de la estrategia del **modelo turístico litoral** de mayor calidad consiste en proteger el recurso paisajístico y ecológico que presenta el litoral aun conservado, y en particular la duna del Asperillo, de gran valor ecológico" (Comisión Internacional de Expertos, 1992).

El PORN del Parque zonifica distintos grados de actuación sobre la base de las problemáticas y necesidades de cada sector. Así, encontramos una zona de Grado A, que corresponde al Médano del Asperillo y Arroyo del Loro, en la que se consideran incompatibles las edificaciones de cualquier tipo, las instalaciones sobre la playa, y la ubicación de escombreras y basureros. Y otras de Grado B –Pinares del Abalario, los Pinares de Propios de Hinojos y la Masa Forestal de Coto del Rey (Hinojos)–, en los que se permiten el aprovechamiento agropecuario tradicional, las actividades científicas y la eliminación de las masas de eucaliptos.

Casi la totalidad del litoral oriental onubense se encuentra protegido al amparo de las figuras comentadas. Esta cuestión no ha estado exenta de polémicas, sobre todo a la hora de compatibilizar desarrollo y conservación. Para la armonización de ambos elementos, el primer paso consistió en la creación de la Comisión Internacional de Expertos sobre el desarrollo del Entorno de Doñana, impulsada por la Junta de Andalucía bajo la supervisión de la Administración Central y la Comisión de la Unión Europea, con objeto de dictaminar sobre las legítimas aspiraciones de los habitantes de los municipios de Doñana a una vida mejor, acorde con la conservación integral del patrimonio de estos espacios a partir de una perspectiva de desarrollo sostenible.

Después de la elaboración del Dictamen, y sobre la base de la estrategia planteada por el V Programa Comunitario de política y actuación en materia de medio ambiente y desarrollo sostenible, se formula, por acuerdo de la Comisión de la Unión Europea y el Estado Español, el **Plan de Desarrollo Sostenible del entorno de Doñana 1993-1999.**

Los objetivos generales del Plan son la conservación del medio ambiente y el desarrollo socioeconómico de Doñana, y entre otros y de manera específica la gestión integral de recursos hídricos, adecuación de las estructuras agrarias, superación de déficits medioambientales, **diversificación y complementación de la oferta turística**, mejora de equipamientos públicos y red viaria, fomento de iniciativas económicas, conservación del patrimonio cultural, planificación y gestión integral.

La creación, en 1997, de la Fundación para el Desarrollo Sostenible de Doñana (Doñana 21) viene a sumarse a las actuaciones que tienen por objeto impulsar el Plan de Desarrollo Sostenible.

3.2.2.1. Playas y formaciones dunares

Existen dos formaciones claramente diferenciadas: una de dunas recientes superpuestas a las arenas basales (Médano del Asperillo), y otra de playas de dunas móviles y corrales (Doñana).

La morfología de ambas es distinta. En el **Médano del Asperillo** aparece un acantilado en talud y una llanura litoral con morfología de playa y dunas móviles. Las dinámicas geomorfológicas que le afectan son muy activas, presentándose derrumbes del acantilado, erosión por barrancos, erosión remontante y desplome, y fenómenos de ladera. Los usos de este territorio son improductivos en su mayor parte, y el resto presentan repoblaciones de coníferas. Los asentamientos urbanos son de tipo nuclear situados en los extremos del Médano: las urbanizaciones de Matalascañas y Mazagón. La construcción de estos núcleos ha traído consigo el desmantelamiento de parte de esos complejos dunares; la misma problemática se cierne sobre las áreas de campings. La construcción del puerto deportivo de Mazagón, por su parte, ha supuesto la alteración del régimen sedimentario litoral al provocar el desvío de las corrientes mareales de flujo-reflujo en la bocana de la Ría de Huelva. Este ejemplo viene a sumarse a la ya totalmente modificada corriente litoral suratlántica.

En el caso de las **dunas móviles y corrales de Doñana**, playas sin acantilado desde Matalascañas hasta la Punta del Malandar, encontramos hasta cuatro frentes dunares más o menos activos –más o menos fijadas por la vegetación– que encierran entre ellos una vegetación arbórea de pinos piñoneros que aprovechan la humedad que le transfiere el próximo manto freático, y que caracterizan un espacio de extraordinario dinamismo. La problemática que surge se deriva del núcleo turístico de Matalascañas, que precisamente se asienta sobre el manto dunar. Lo más grave es que gran parte de la urbanización prevista hoy no ha llegado a ocuparse, quedando los servicios generales –alcantarillado, alumbrado, acerado, trazado de calles, etc.– como testigos de un feroz modelo turístico, y como lugar de concentración de escombros y basuras a sólo unos metros del Parque Nacional. A este ejemplo se le suman otros no menos llamativos, tales como la edificación de un macro hotel justo en el límite del Parque, la entrada descontrolada de bañistas y curiosos en la playa de la reserva, la construcción de un paseo marítimo kilométrico que ha provocado la pérdida ya de algunos sectores de playa –zona de Caño Guerrero– o la total destrucción del bosque litoral de enebros que existía previo a la venida de la urbanización. Así es como al turista se le ha ahorrado algunos minutos de viaje (o paseo) a costa de la supresión, en poco tiempo, de un paisaje natural único.

En relación a los recursos hídricos y a la explotación del acuífero Almonte-Marismas, la demanda estival de Matalascañas es tan elevada que el ritmo de extracción supera con creces la capacidad real de los pozos de abastecimiento; una situación equivalente a la de un acuífero sobrexplotado. El nivel piezométrico alcanza un descenso tan pronunciado que termina atrayendo hacia el interior el agua marina en forma de cuña, provocando la salinización de los pozos, e incluso se ha llegado a extraer arena.

3.2.2.2. El Abalario

Se trata de una formación de arenas pliocuaternarias con topografía plana y morfología de plataforma, que presenta dos unidades litológicas, una de dunas antiguas y otra de manto eólico.

La plataforma se encuentra ocupada por un rosario de pequeñas lagunas alimentadas temporalmente por el agua de lluvia y el manto freático, al abrigo del cordón dunar. Las diferentes depresiones, donde se originan tales depósitos de agua, rara vez la conservan todo el año, aunque resultan puntos de una notable riqueza ecológica, dada la abundancia de materia orgánica y la variada vegetación que resulta en relación con el pobre suelo que las rodea.

Tradicionalmente los usos han sido sobre todo forestales, con repoblaciones de pinos y eucaliptos, pero el cambio a usos agrícolas de alta productividad –cítricos, fresón, cultivos forestales–, muchas veces se ha producido sin una adecuada planificación y ordenación, con costes ambientales muy elevados. Entre ellos destaca una sobreexplotación del acuífero Almonte-Marismas y una multiplicidad de actuaciones incontroladas y situaciones conflictivas tales como la invasión de cauces públicos y montes, parcelaciones agrarias en suelo industrial, localización inconveniente de las captaciones de agua, contaminación agroquímica, etc.

De forma indirecta, la presión turística ha llegado a este espacio a través del impacto producido por las infraestructuras de comunicación. La problemática que se deriva de las carreteras que rodean al Parque Nacional no se ha sometido a estudios sistemáticos que permitan cuantificarlo. No obstante la carretera más problemática es la H-612 en el tramo El Rocío-Matalascañas, que aisla al Parque de las zonas de protección anexas (arroyo de La Rocina, El Acebuche, y el sector occidental del Parque Natural, en la zona de pinares del Abalario). Uno de los aspectos más polémicos de esta carretera ha sido el de su posible ampliación para evitar las frecuentes retenciones que padece. A ello se le unen la falta de pasillos subterráneos para el paso de la fauna y el alto índice de accidentalidad por colisiones con animales de gran tamaño. En similar medida ha de considerarse la discontinuidad impuesta por la carretera costera Huelva-Matalascañas, cortando la comunicación natural entre el Médano del Asperillo y los pinares de repoblación del Abalario. En otros sectores del Parque Natural se repiten esquemas parecidos, como en la que comunica Villamanrique de la Condesa y El Rocío –concebida inicialmente como pista y utilizada como vía alternativa a la A-49 entre Sevilla y Matalascañas– ,y en aquella de Hinojos a El Rocío, con un trazado más tangencial sobre el espacio protegido.

3.2.2.3. Las Madres y La Rocina

Esta unidad con dos subsectores, aunque distantes en el espacio, forma parte de un conjunto de antiguos caños marismeños. El primero, relacionado con el sector endorreico más occidental del Abalario, debe su formación al cordón dunar que sirve de tope a las aguas que recibe del arroyo Madre del Avitor. Es interesante la existencia de turberas actualmente en explotación. Problemáticas asociadas a este Paraje Natural se derivan de los cultivos

Flamencos en Marismas del Odiel

forzados de fresas, que ocasionan agresión paisajística y contaminación del acuífero por la utilización de fertilizantes. En definitiva, una elevada presión sobre las poblaciones de avifauna, que tienden a desaparecer.

Similar problemática se cierne sobre el arroyo de la Rocina, verdadero eje hídrico que vertebra el Abalario desde su nacimiento en las cercanías de Moguer, hasta convertirse en el caño de la Madre de las Marismas o del Rocío. Calificado como espacio sujeto a protección integral, contiene un magnífico bosque-galería con abundante matorral higrofítico, y una elevada diversidad faunística con multitud de especies protegidas que lo utilizan como área alternativa al Parque Nacional de Doñana. La proximidad de explotaciones agrarias y forestales, y los vertidos a la cuenca son las amenazas más patentes.

3.2.2.4. Marismas de Doñana

Este conjunto natural se integra junto a los cotos –sector de arenas estabilizadas del Abalario– y las dunas –dunas móviles y corrales– en el Parque Nacional, resultando ser el área marismeña más extensa del suratlántico andaluz. Debido a su grado de evolución están liberadas de la influencia mareal y, por ende, dependen del aporte hídrico de los cursos de agua que desembocan en ellas. El grado de senilidad de esta marisma se expresa en el alto nivel de colmatación, acelerado y alterado por el hombre, que ha procedido a desecar gran parte de la marisma inicial y a manipular las redes de drenaje. Del antiguo lago Ligur o Ligustino sólo quedan las referencias históricas.

Ecosistemas variados que dependen del nivel de inundación, de la estación del año, de los ciclos de sequía, etc., son la base de la riqueza de este espacio. Marismas de almajos, marismas de castañuelas, caños, brazos, ojos, lucios, vetones, vetas y paciles completan un mosaico de accidentes topográficos extremadamente sensibles, que se completan con la vera o franja ecotona que separa (o une) las áreas de matorral con la marisma.

La marisma ha padecido desde antaño continuos «ataques» planificados por parte del hombre, pero el más reciente y agresivo es el «Plan Almonte-Marismas», que después de sucesivos cambios ha instalado en su perímetro unas 10.000 Has de regadío. Otros ataques que catalogamos como «accidentes», el más importante y reciente es el de Aznalcóllar, completan la imagen de una marisma que cada vez se aleja más del calificativo de espacio virgen.

Espacios Naturales del Litoral Onubense: Valores Naturales y/o productivos

Denominación	Unidad Territorial	Valores Naturales				Valores Productivos				
		G	B	P	M	AC	P	S	AG	F
Margen Izq. Río Guadiana	Estuarios y marismas	X	X	–	X	X	X	–	–	–
Laguna de El Portil	Lagunas litorales	–	X	X	–	–	–	–	–	–
Zona de Ayamonte-La Antilla	Provincia Nerítica	–	X	–	X	–	X	–	–	–
Enebrales de Punta Umbría	Dunas y arenales costeros	X	X	X	–	–	–	–	–	–
Marismas del Carreras-Guadiana	Estuarios y marismas	X	X	–	X	X	X	X	–	–
Marismas del Odiel	Estuarios y marismas	X	X	X	–	X	X	X	–	–
Isla Canela	Dunas y arenales costeros	X	X	–	–	X	–	–	X	–
Zona a poniente del Espigón de Saltés	Provincia Nerítica	X	X	–	X	–	X	–	–	–
Playa de Isla Canela	Playas	X	X	X	–	–	–	–	–	–
Playa de Barlovento Espigón de Saltés	Playas	X	–	–	–	–	–	–	–	–
Playa Punta del Caimán	Playas	X	X	–	X	–	–	–	–	–
Playa Ciparsa y Mazagón	Playas	X	–	–	–	–	–	–	–	–
Gola Isla Cristina	Estuarios y marismas	X	X	–	X	X	X	–	–	–
Laguna Las Madres	Lagunas litorales	–	X	X	–	–	–	–	–	–
Hoyo, La Redondela, P. Umbría	Playas	X	–	–	X	–	–	–	–	–
Zona del Faro del Picacho a Torre del Loro	Provincia Nerítica	–	X	–	X	–	X	–	–	–
Marismas del Piedras	Estuarios y marismas	X	X	–	X	X	X	–	–	–
Pinares El Abalario	Dunas y arenales costeros	X	X	X	–	–	–	–	–	X
Flecha de El Rompido	Dunas y arenales costeros	X	X	X	–	–	–	–	–	–
Complejo lagunar de El Abalario	Lagunas litorales	X	X	X	–	–	–	–	–	–
Nueva Umbría	Playas	X	X	X	X	–	–	–	–	–
El Asperillo	Dunas y arenales, acantilados	X	X	X	–	–	–	–	–	–
El Rompido	Playas	X	–	–	X	X	–	–	–	–
Playa de Matalascañas	Playas	X	–	X	–	–	–	–	–	–
Cabezo del Terrón	Acantilados	X	X	X	–	–	–	–	–	–
Preparque y Parque Nacional de Doñana	Dunas, marismas y playas	X	X	X	–	–	–	–	–	–
Pinares Cartaya, P. U, Aljaraque.	Dunas y arenales costeros	X	X	X	–	–	–	–	–	X
Zona Torre Carbonera a Torre Zalabar	Provincia Nerítica	–	X	–	X	–	X	–	–	–
Acantilado de El Rompido	Acantilados	X	X	X	–	–	–	–	–	–
Zona Torre Zalabar a Punta del Malandar	Provincia Nerítica	X	X	–	X	–	X	–	–	–
Desembocadura ríos Piedras, Tinto y Odiel	Provincia Nerítica	X	X	–	X	–	X	–	–	–

G: Geomorfológicos; B: Biológicos; P: Paisajísticos; M: Marisqueros; AC: Acuícolas; P: Pesqueros; S: Salineros; AG: Agropecuarios; F: Forestales.
Fuente: Directrices Regionales del Litoral de Andalucía, 1990.

La actual protección ha supuesto la regulación de todas las actividades que se desarrollan en el interior de Doñana (ganadería, caza, pesca, marisqueo, etc.), situación que no ha estado exenta de polémicas entre los diferentes sectores afectados, ni de contradicciones entre la estricta regulación en el interior del Parque Nacional y la permisividad en las zonas limítrofes de actividades igualmente perjudiciales para la continuidad del conjunto.

3.3. Conclusiones

Las conclusiones generales respecto a la repercusión del sector turístico en el medio natural son las siguientes:

• Existe una escasa consideración y desconocimiento del funcionamiento del sistema natural. Toda la costa –al menos desde el cabo de San Vicente hasta la desembocadura del Guadalquivir– tiene una historia morfodinámica común, y todas sus unidades físico–naturales son claramente interdependientes, es decir constituye una única unidad fisiográfica. La potente deriva litoral se traduce en un extraordinario tránsito sedimentario desde el oeste, que controla la estabilidad de la línea de playa. Cualquier modificación de esta dinámica incide sobre la totalidad de la unidad. La construcción de grandes infraestructuras (puertos, diques, espigones, etc.), ha provocado la alteración de este régimen sedimentario y, por ende, de la línea de costa y la morfología de las playas. Un ejemplo: las playas y dunas de la costa de Huelva constituyen una defensa natural ante los temporales invernales, fenómeno observado en las dunas de Isla Cristina, Islantilla, Isla Canela, Mazagón y Matalascañas. No obstante se edifica sobre ellas, de tal suerte que está produciendo una pérdida de ambos elementos, paradójicamente componentes fundamentales de la oferta turística. Todos estos problemas tendrían una mejor solución si se afrontaran de manera coordinada desde ambas márgenes del Guadiana.

• En suma, es el turismo mal encaminado un factor de riesgo para los espacios naturales del litoral. La elevada densidad poblacional y económica existente está generando efectos negativos en el medio, y constituye una amenaza para la supervivencia de espacios de gran valor ecológico.

• Se observa una inadecuada articulación de los valores y espacios naturales con la planificación y producción turística, ya sea por la escasa consideración de estos valores como potencial del atractivo e ingrediente básico de la oferta turística, ya sea por la fricción entre crecimiento inmobiliario turístico y conservación de la naturaleza.

• No obstante, se puede prever a corto plazo una moderación del crecimiento turístico en el litoral por la saturación ya alcanzada, y, sobre todo, por los esfuerzos de profesionales del sector para orientar ciertos flujos hacia las variadas formas del turismo de interior. Con todo, la amenaza se mantiene y justifica el desarrollo de una política de protección cada vez más activa y operativa, o la necesidad de una articulación positiva entre productos turísticos y espacios naturales protegidos.

• La presión turística sobre el litoral, alimentada por los grandes intereses inmobiliarios, y facilitada por las posibilidades brindadas por la técnica, está en condiciones de acabar con los pocos espacios libres que quedan en la costa onubense. El mercado libre de suelos edificables en el litoral ofrece a los inversionistas unas perspectivas de rentabilidad excepcional, un atractivo para la especulación y un motivo más de preocupación para quienes pretenden proteger los espacios libres y naturales del litoral.

Equipamientos de uso público en los Espacios Naturales Protegidos del Litoral Onubense

		Equip. de acogida e info.		Alojamientos		Uso recreativo		Educ y Client		
Figura	Espacio Protegido	Centro de visitantes	Ptos de Informac.	Refugios	Zonas de acampada	Áreas Recreativas	Otros (1)	Observ. valor	Otros (2)	Total
Parque Nacional	Doñana	5	5	0	0	0	3	2	0	15
Parque Natural	Doñana	1	1	1	2	2	0	0	2	9
Paraje Natural	Enebrales de Punta Umbría	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	Estero Domingo Rubio	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lagunas de Palos y Las Madres	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Marismas de Isla Cristina	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Marismas del Odiel	1	0	0	0	0	1	6	0	8
	Marismas del Río Piedras y Flecha de El Rompido	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reserva Natural	Isla de Enmedio	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Marismas del Burro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Laguna de El Portil	0	0	0	0	0	0	6	0	6
Total		**7**	**6**	**1**	**2**	**2**	**5**	**14**	**2**	**39**

(1) Incluye miradores, kioscos–bar y carriles cicloturísticos
(2) Incluye complejos de uso público
Fuente: Consejería de Medio Ambiente, 1998

• En esta última década el grado de intensidad alcanzado por la presión del sector turístico se ve cuestionado junto a los conceptos de desarrollismo feroz, de productivismo sin límites, dándose más crédito a la afirmación de que defender los espacios naturales no sólo tiene una vertiente sentimental y estética, sino también económica, ya que despilfarrarlos implica malgastar el soporte de la actividad turística.

• No sólo hay conflicto entre turismo y medio ambiente, sino también con la agricultura e incluso con ciertas localizaciones industriales.

• En el litoral del Bajo Guadiana son insuficientes aún las infraestructuras destinadas a la corrección de los efectos negativos de la actividad socioeconómica sobre el medio natural. Los principales déficits se encuentran en las instalaciones para el tratamiento y eliminación de residuos urbanos e industriales, las infraestructuras de saneamiento y depuración de aguas, etc.

• Bien por la carencia de estas infraestructuras, bien por la contaminación proveniente de la industria o por la singularidad del medio receptor, dos espacios litorales presentan los mayores problemas: la Ría de Huelva y el litoral oriental onubense anejo al Parque Nacional de Doñana.

• Para realizar la defensa del litoral primero es necesario cambiar el concepto todavía existente de turismo devorador, especulativo y constructivo. No parece posible preservar el medio ambiente garantizando al mismo tiempo una vida digna y decente para los habitantes de la zona y la calidad del tiempo de ocio y esparcimiento de los turistas sin un cambio de las mentalidades. La conciliación medio ambiente/desarrollo turístico pasa por la implicación de los ciudadanos, por la información, la educación, por la toma de conciencia de los habitantes de un territorio sensible y por la solidaridad entre autóctonos y foráneos proyectada hacia el futuro.

• En definitiva, la ordenación de las zonas costeras no ha progresado lo suficiente. Sus problemas se han agravado al crecer la presión demográfica y las infraestructuras sobre ellas. La complejidad de los solapamientos institucionales en tales áreas hace difícil su gestión.

4. MEDIO AMBIENTE Y TURISMO EN EL ALGARVE

4.1. La gestión de las Zonas de Protección y Conservación

Al igual que España, el Estado portugués ha realizado ingentes esfuerzos por incluir su territorio y los espacios naturales de interés dentro de una red mundial de espacios protegidos. Este interés se ha plasmado en el seno de la Unión Europea a partir de su consideración de Estado Miembro, y por tanto como parte integrante de la **Red Natura 2000**; ésta resulta de la implementación de dos Directivas comunitarias distintas, la Directiva Aves (79/409/CEE) y la Directiva Hábitats (92/43/CEE).

En el ámbito de la primera, Portugal declaró en 1988 un conjunto de áreas, ***Zonas de Protecção Especial*** (ZPE), que se destinan esencialmente a garantizar la conservación de los hábitats de las especies de aves listadas en el anexo I de la Directiva. Aunque este proceso se encuentra aún incompleto, ha sido elaborada una propuesta técnica para la designación de trece nuevas ZPE y el ajuste de los límites de dos de las ya existentes en Portugal continental. No obstante, a noviembre de 1999 el Instituto da Conservação da Natureza (ICN), ha catalogado como ZPE la Costa Sudoeste del Algarve y Alentejo, Ría Formosa y el Sapal de Castro Marim.

Más recientemente, la discusión sobre la Red Natura 2000 ha estado relacionada especialmente con la Directiva Hábitats, según la cual, y con el objetivo expreso de contribuir para asegurar la Biodiversidad a través de la conservación de los hábitats naturales y de los de las especies de flora y fauna considerados como amenazados por la UE, deberán ser designadas las ***Zonas Especiais de Conservação*** (ZEC).

Como tarea precedente al establecimiento de las ZEC, es de competencia de cada Estado Miembro la elaboración de una **Lista Nacional de Sitios**. La gran complejidad de ésta, sobre todo por la falta generalizada de conocimiento científico, imprescindible en la confección del inventario y en la caracterización de los valores naturales, hizo que fuese sobrepasado el plazo previsto –junio de 1995– sin que los Estados Miembros, entre ellos Portugal, cumpliesen tal obligación en el debido tiempo. Igualmente, el ICN ha catalogado en la LNS, en su primera fase, la Costa Sudoeste del Algarve y el Alentejo, la Sierra de Monchique, la Ribeira de Quarteira, Ría Formosa y Castro Marim, y el Valle del Guadiana.

A partir de las distintas Listas Nacionales son seleccionados los **Sitios de Importancia Comunitaria** (SIC), a través de un proceso de análisis y discusión bilateral entre la Comisión y los Estados. En el caso portugués, son el ICN –*Instituto da Conservação da Natureza*– y el *Ministério do Ambiente* los responsables de la elaboración de una Lista Nacional de Sitios. La Propuesta Preliminar para Portugal se hizo con base a la información ya existente en el ICN, y a partir del desarrollo de varios proyectos financiados por el Fondo LIFE.

El gobierno portugués optó por una aprobación de Lista Nacional relativa al continente por fases. En la primera, finalizada en junio de 1997, fueron considerados como imprescindibles 31 Sitios. Más adelante, en una segunda fase, se implementó información a esta selección a través de los distintos proyectos LIFE, dándole consistencia y justificación científica. Entre tanto, Portugal participó en los distintos seminarios técnicos convocados por la Unión Europea para cada región biogeográfica, en este caso en tres (Mediterránea, Atlántica y Macaronésica).

No es hasta el año 2004 cuando los distintos Estados Miembros deben proceder a la designación formal de las ZEC, de los Sitios que fueron considerados de importancia comunitaria, destinándose precisamente este periodo a definir y elaborar los modelos de gestión de cada uno de ellos.

Actualmente, en la región del Algarve confluyen, por tanto, distintas ***Zonas de Protecção Especial***, una **Lista Nacional de Sitios** (ambas al abrigo de la **Red Natura 2000**), aquellas áreas incluidas en la **Red Nacional de Áreas Protegidas de Portugal**, los **Sitios Ramsar** (zonas húmedas declaradas a partir de la Convención de Ramsar), **Reservas Biogenéticas** (Consejo de Europa), **Diploma Europeo** (Consejo de Europa) y **Reserva de la Biosfera** (MaB).

Otras áreas de interés natural sin clasificar son la Serra de Espinhaço de Cão y el Barrocal de Alte.

Espacios naturales con alguna figura de protección en el Algarve

Espacio Natural	ZPE	LNS	RNAPP	RAMSAR
Sapal de Castro Marim e V.R.S. António	X	X	X	X
Ria Formosa	X	X	X	X
Sudoeste Alentejano y Costa Vicentina	X	X	X	
Rocha da Pena			X	
Fonte Benemola			X	
Leixão da Gaivota	X			
Serra de Monchique		X		
Ribeira de Quarteira		X		
Estuario del Guadiana		X		
Ria de Alvor				X

Elaboración J. Felicidades, 2000

Este somero análisis de la situación portuguesa en materia de legislación y gestión medioambiental, pone de manifiesto el alto grado de atomización de las distintas figuras de protección. Este hecho es resultado del incipiente estado de desarrollo de la política estatal en medio ambiente, en parte provocado por el retraso en su aparición en Portugal, a lo que se suma la necesidad de adaptarse a las directrices comunitarias, las cuales han forzado la aceleración del proceso proteccionista.

Con esta realidad partiremos en el análisis de la problemática de la gestión y planificación de los espacios naturales del Algarve, en su confrontación (o cohesión) con las actividades económicas.

Caracterización de los Espacios Naturales Protegidos del Algarve

Espacio protegido	Superficie	Propiedad (Has)	Instrum. Gestión	Pob. 1991	Act. Económicas
Parque Natural do SW Alentejano e Costa Vicentina	74.786 Has	64.210 Priv. 748 Estado 748 DPM	Plan de Ordenación publicado	17.722	Agricultura Ganadería Turismo
Parque Natural da Ria Formosa	18.400 Has	14.720 Estado 3.680 Priv.	Diploma de aprobación del Plan de Ordenación	6.447	Pesca Marisqueo Turismo Acuicultura
Reserva Natural do Sapal de Castro Marim e V.R.S. António	2.089 Has	1.976 Priv. 113 Estado	Diploma de aprobación	2.258	Salinas Agricultura Pastoreo

Fuente: ICN, 1999. Elaboración J. Felicidades, 2000

4.2. Modelo territorial y ambiental del Algarve

La acentuada transformación económica del Algarve en las últimas décadas se ha reflejado en importantes **mutaciones del modelo territorial**, visibles en dos nítidas líneas de tendencia. La primera, en una presión cada vez más intensa sobre los principales centros urbanos, sobre todo aquellos que poseen una mayor vocación turística y que se encuentran situados en la franja costera. La segunda, en una reducción de los dinamismos socio–demográficos, económicos y territoriales de los espacios de interior o no integrados en el litoral. Por tanto asistimos a una bipolarización territorial de clara incidencia en el paisaje.

En la ocupación urbana de la **franja litoral**, proceso asociado a la concentración espacial de las actividades económicas, se evidencian los reflejos de una especialización económica y funcional. Cerca del 80% de las áreas urbanas, que incluyen tanto centros tradicionales como zonas de urbanización turística, se localizan en este espacio. Ello incide decisivamente en la presión sobre los equilibrios ambientales y sobre la capacidad de las redes de infraestructuras, y que al final cuestiona la calidad de vida de los residentes y, por otro lado, la disminución de las condiciones de sustentabilidad de la actividad turística.

Relativo al **espacio de interior**, el patrón de ocupación del territorio presenta una diversidad de dinámicas socioeconómicas que rompe con las lógicas dicotómicas patentes en los estudios tradicionales de la región del Algarve. Así, encontramos áreas de implantación de funciones económicas emprendedoras y dinamismo creciente, localizadas preferentemente a lo largo de la EN-125, destacando determinados enclaves en los concelhos de Albufeira, Loulé y Olhão. Áreas de actividades agrícolas que ocupan los suelos más fértiles del litoral en clara competencia con la actividad turística, localizándose en la Campiña de Faro, en zonas del Barrocal y en otras camino de la Serra. Y áreas de alta ruralidad localizadas en la Serra, desarticuladas, despobladas y con la necesidad de buscar un nuevo papel en el modelo territorial a partir de sus potencialidades internas.

Estas dinámicas descritas han generado una **desarticulación territorial** cuyo eje es la autovía IP1 desde la frontera española hasta Albufeira y la EN-125, distinguiendo los dos "mundos" ya descritos: al sur del eje viario un ámbito dinámico, moderno, aunque de alto impacto y poco ordenado; y al norte un espacio marginal y despoblado que subsiste anclado en el subdesarrollo gracias al anterior.

El éxito del modelo se basaría en la interdependencia y complementariedad funcional de las distintas unidades, donde actualmente existe una fragilidad del sistema urbano, de poca coherencia, de alta dispersión y marginalidad –sobre todo las aglomeraciones no integradas en la unidad litoral–, comprometiendo el aprovechamiento y valoración de los recursos naturales y productivos.

Las fortalezas del modelo territorial algarví provienen de la alta concentración demográfica, que atrae nuevos segmentos poblacionales nacionales y extranjeros, y son susceptibles de generar y dinamizar condiciones satisfactorias de proyección nacional e internacional. En este aspecto el sector turístico se convierte en el agente clave.

Marismas de Castro Marim. Reserva Natural

En el dominio de los valores naturales y el **medio ambiente**, la localización geográfica y las características biofísicas y edafo-climáticas del territorio del Algarve, modelado por la intervención humana, darán origen a una gran variedad de biotopos, ecosistemas y paisajes. Tales escenarios propician un elevado número de hábitats y albergan una gran diversidad de especies, realidad que es fruto de una forma extensiva y tradicional de utilización de la naturaleza y de construcción del paisaje.

Se reconoce que el paisaje del Algarve es consecuencia de una intensa presencia humana. En el transcurso del siglo XX, la región sufrió grandes modificaciones. En la Serra, las repoblaciones forestales de especies exóticas y las "campañas del trigo" condujeron a la desertización física y humana de su interior. En el litoral, el paisaje sufrió profundas alteraciones resultantes de la creación de infraestructuras y equipamientos turísticos frecuentemente mal localizados y dimensionados, por un lado, y de la fuerte evolución de la agricultura intensiva, por otro.

Todas estas modificaciones del paisaje y de los ecosistemas se deben a la existencia simultánea de suelos fértiles y de excelentes playas, que en mucho contribuyeron en la fijación de la población permanente y estacional; de un eje viario (EN-125); y del aeropuerto de Faro; todos ellos elementos organizadores por excelencia del territorio regional. En este contexto, son habituales las situaciones de conflicto entre las diversas actividades practicadas en el territorio, debido a la inexistencia de una gestión global integrada. Es frecuente la ocupación y destrucción de suelos agrícolas y de su fertilidad por la invasión de infraestructuras industriales y turísticas, la destrucción de zonas costeras por construcciones y usos abusivos que en mucho sobrepasan la capacidad media de carga, la emisión directa de residuos urbanos e industriales no tratados en las aguas continentales, estuáricas, lagunares y costeras.

En el medio natural son hoy visibles los **efectos negativos** de un modelo de desarrollo muy centrado en el aprovechamiento de recursos de la franja litoral y que ha contribuido a la caracterización del paisaje, sea a través de la construcción desordenada, de errores ur-

banísticos o la utilización de materiales de construcción de baja calidad y no encuadrados en el medio de la región, etc.; sea por la destrucción de sistemas dunares, la degradación de acantilados, los conflictos entre actividades económicas, el ruido, la degradación de ecosistemas de elevado valor ambiental o la insuficiencia/ineficacia de infraestructuras básicas de saneamiento. El resultado final son los reflejos negativos en la calidad de vida de la población residente, y globalmente de la población turística.

Por ello, en el enfoque de las cuestiones ambientales éste debe ser visto como restrictivo, en el caso de los espacios naturales de gran importancia, aunque, a la vez, posibilitaría la integración de un producto turístico regional más diverso.

En periodos más recientes se ha venido notando una creciente exigencia y conciencia ambiental del turista y del visitante, sea nacional o extranjero, traducida, por ejemplo, en el aumento del número de reclamaciones relativas a las agresiones ambientales. Del mismo modo, cada vez más los empresarios turísticos pretenden ver asociados sus negocios, como forma de rentabilizarlos, con las zonas libres de problemas de naturaleza ambiental.

Estas preocupaciones indican que el medio ambiente tiene suficientes condiciones a escala regional y de mercado para ser considerado como componente de un producto turístico más diversificado y cualificado, y para constituirse él mismo en factor de atracción de turistas, diseñando una evolución con nuevos tintes en el devenir del turismo algarví.

Aunque se haya planteado negativamente el cuadro atrás descrito, y a pesar de las innumerables disfunciones ambientales, el Algarve es aún, en el contexto nacional, una región de elevada calidad ambiental. Es esta calidad la base de una firme estrategia de turismo y ocio puesta ya en marcha.

Paralelamente a la utilización abusiva y poco diversificada de la franja litoral, permanecen prácticamente vírgenes las intervenciones en la zona interior de la Región, la cual posee valores naturales interesantes desde el punto de vista turístico, y que asegurada la no repetición de los errores que condujeron a las disfunciones ambientales atrás planteadas, deberán ser aprovechados. De este modo, en la zona litoral permanecen por explorar turísticamente otros recursos más allá de la playa.

Es importante comentar que muchos de los errores que se cometieron, más que ser el resultado de una ausencia de estrategia para el Algarve y para el propio sector del turismo, ocurrió también la ausencia, en la época, de instrumentos de planeamiento y ordenación, que simultáneamente se concretizaron o estuvieron en curso, y que para un futuro permitirán evitar o minimizar situaciones idénticas.

4.3. Unidades ambientales y espacios naturales en la región del Algarve

En una visión de síntesis, la organización territorial de la región del Algarve, presenta cuatro unidades ambientales que vienen a completar aquellas dos líneas de tendencia sugeridas en el epígrafe anterior.

- **Unidad Litoral**, que comprende la franja costera entre Lagos y Tavira, intensamente urbanizada y donde los umbrales de sustentabilidad se encuentran más amenazados por la presión demográfica, constructiva y turística, y que incluye, además, un espacio de elevado valor ambiental como es la Ría Formosa.
- **Unidad Occidental o Costa Vicentina**, que se extiende por los espacios naturales integrados dentro del Parque Natural del Sudoeste Alentejano y Costa Vicentina, e incluye como núcleos más importantes los de Vila do Bispo, Sagres y Aljezur.
- **Unidad Oriental o Guadiana**, que ocupa los territorios de frontera y espacios naturales de alta sensibilidad –Reserva Natural del Sapal de Castro Marim y V.R.S. António, y la Cuenca del Bajo Guadiana–, y los núcleos de Tavira, V.R.S. António y Castro Marim, de gran valor patrimonial.
- **Unidad Sierra *(Serra)***, que comprende un área de transición entre la Sierra despoblada y el litoral, y presenta características predominantemente rurales, integrando un poblamiento diseminado.

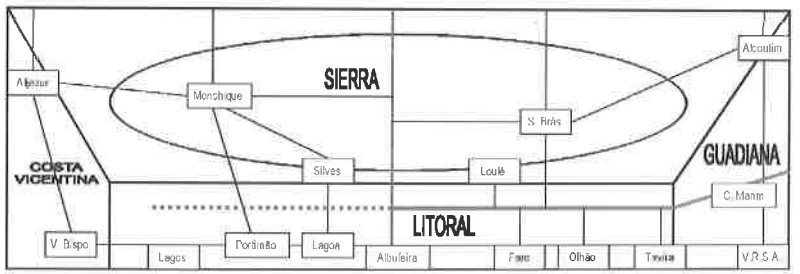
Estas tres últimas unidades se prolongan en términos de realidades naturales y socioeconómicas por el Alentejo.

4.3.1. El litoral

La configuración actual y futura del litoral algarví depende básicamente del régimen de vientos dominantes y de la orientación de la línea de costa. Los vientos del suroeste provocan que el oleaje incida oblicuamente sobre la línea litoral. La energía liberada por este oleaje oblicuo causa una corriente paralela a la costa y con sentido oeste-este. Esta deriva litoral se encarga de transportar y distribuir los sedimentos a largo de la costa.

Este régimen de deposición influye en el aspecto de la costa desde el punto de vista geomorfológico, distinguiéndose un sector de costa alta, de acantilados más o menos acti-

Unidades ambientales del Algarve



Fuente: CCR–Alg., 1999. Reelaboración J. Feliciades García, 2000

vos, y otro de costa baja, donde predominan las formas de acumulación arenosa y morfología de playas tendidas. Esta morfología grosso modo corresponde, en cuanto a la exposición a los vientos dominantes y, por tanto, a la deriva litoral, a un sector de barlovento o frente erosivo (entre Lagos y Faro) y a otro de sotavento o frente de deposición (entre Faro y la desembocadura del Guadiana) respectivamente.

Entre ambos tramos costeros se sitúa Ría Formosa, en la que la acción sinérgica de la dinámica fluvial y la dinámica marina ha desarrollado una zona sedimentaria con efecto de estuario y morfología de islas-barrera en forma de rosario, consecuencia de la inflexión del ángulo relativo que presenta la zona con respecto a los movimientos mareales, de deriva y de oleaje.

El sector costero comprendido entre la playa de Porto de Mós, cerca de Lagos, y Olhos de Água, entre Albufeira y Quarteira, corresponde a un litoral de acantilados, a excepción de algunas playas asociadas a desembocaduras de riberas, como las de Bahía de Lagos, Cova Redonda o Armação de Pêra. La meseta litoral está tallada casi exclusivamente en formaciones del Mioceno muy karstificadas con formas exuberantes. Es en la playa de Olhos de Água donde se registra el último tramo de acantilados litorales de rocas detrítico–carbonatadas, al este de la cual se desarrollan escarpes exclusivamente siliciclásticos, hasta la playa do Anção.

Desde este sector de Anção y hacia el este, en la región de Faro, surge una planicie litoral detrítica de una anchura de 5 Km que se estrecha sucesivamente y vira hacia el noreste hasta contactar con la primera línea de relieves del zócalo. Es aquí donde se desarrolla un sistema de barras arenosas e islas barrera sin igual en Portugal, y que ha sido protegido y denominado como *Parque Natural da Ria Formosa*. Este espacio corresponde, en la mayor parte de su área, a la formación lagunar, de unos 60 Km de extensión, resultante de la acumulación de aluviones que se desarrollan a lo largo del litoral algarví entre Anção, a poniente de Quinta de Lago, y la población de Cacela-a-Velha. Está limitado al norte por la tierra firme, y al sur por dos penínsulas en los extremos y una serie de islas barrera, separadas entre sí por barras móviles, algunas fijadas artificialmente, que establecen la comunicación entre la Ría y el Océano.

Se trata entonces de un buen representante de una zona húmeda con funciones hidrológicas y ecológicas esenciales para el funcionamiento natural de una cuenca hidrográfica importante y un sensible sistema costero. Una extensa área de origen sedimentario, cuya evolución depende principalmente de la acción del mar, de los vientos y de las corrientes marinas. De una forma general, se pueden definir dos sectores: Ría de Faro-Olhão, más extensa, en el que las islas barrera no son paralelas a la costa; Ría de Tavira, zona más estrecha y menos extensa, donde las barreras son paralelas a la línea de costa.

El valor natural de **Ría Formosa** está íntimamente relacionado con las marismas, que le confieren un cuño característico y constituyen el soporte esencial de toda vida animal. El área incluye una gran diversidad de hábitats, entre los que destacan los sistemas dunares en los cordones litorales, extensos bancos de lodos y arenas, lagunas de agua salobre, salinas, pisciculturas y cursos de agua dulce con vegetación riparia. En las zonas húmedas se asientan aves acuáticas en migración o invernantes, constituyendo una de las áreas más importantes de Portugal para estas aves migratorias, unos 20.000 ejemplares.

Los problemas y condicionantes a los que se ha de enfrentar la gestión de este espacio natural vienen dados por un flujo turístico intenso y desordenado –instalación dentro del perímetro de zonas urbanizadas, áreas portuarias, campos de golf, actividades náutico-deportivas, tránsito de vehículos motorizados, etc.–; por la instalación de construcciones en las áreas sensibles (en las islas barrera); por el aterramiento y drenaje de las áreas marismeñas; por la extracción incontrolada de inertes; por la descarga de efluentes domésticos e industriales hacia el interior del sistema lagunar sin tratamiento previo; por la explotación excesiva de recursos piscícolas y de mariscos; por el abandono y reconversión, en acuicultura, de las salinas; por la caza furtiva y la pesca ilegal; por el abandono de actividades tradicionales compatibles con la conservación; por la pérdida de identidad cultural patente en la degradación arquitectónica y paisajística; y por la existencia en las inmediaciones del aeropuerto de Faro y de cultivos agrícolas.

La Ribeira de Quarteira, al norte de la población de Albufeira, constituye un espacio natural de nueva catalogación e inclusión en la Lista Nacional de Sitios en su primera fase. En sus 582 Has se encuentran siete hábitats naturales, entre los que destacamos subestepas de gramíneas y plantas anuales *(Thero-Brachypodietea)*, bosques galería, de encinas, matorral mediterráneo de *Cytisus* y *Genista*, formaciones de *Chamaerops humilis* y diferentes cursos de aguas intermitentes. Además, es el lugar donde se concentra el 80% de las poblaciones de *Narcissus fernandesii*, especie endémica considerada en peligro. A pesar de su cercanía a la costa, es la actividad agraria la que mayor interacción realiza en las áreas más sensibles, aunque, recientemente, la adquisición de terrenos en la zona y su gestión han puesto en peligro hábitats que ahora se pretenden proteger.

Más al oeste, entre la población de Alvor y Meia Praia en Lagos, se sitúa la **Ría de Alvor**. Un interesante espacio natural, de unas 1.500 Has, que constituye un complejo estuárico resultante de la confluencia de cuatro líneas de agua, entre las que destacan el río de Alvor y la ribera de Odeáxere. La ría está protegida por dos bancos de arena que limitan una extensa área de estuario con islas de limos y arenas, marismas mareales, piscicultura y salinas. En el sector más interior, donde la acción del mar es menor, se desarrollan una vegetación riparia, pequeñas áreas de pinar y solares incultos. Su evolución depende de la acción conjunta de las mareas y transporte de sedimentos de origen marino, y de la sedimentación de depósitos fluviales.

En la actualidad, este espacio clasificado como sitio RAMSAR, no está acogido a la legislación ambiental portuguesa, por lo que carece de plan de ordenación o similar, aunque la titularidad de la propiedad recae casi totalmente en manos del Estado (Dominio Público Marítimo). Este problema ha conducido a la elevación de impactos en la zona, entre ellas

las obras de canalización y drenaje, la explotación salinera, la extracción de arenas y gravas, cultivos agrícolas y pastoreo, actividades pesqueras, de caza y recolección, deposición de materiales dragados, deportes náuticos y tránsito de vehículos motorizados. Además, su localización entre dos sectores costeros intensamente urbanizados y de alta presión turística (praia do Vau-da Rocha y Meia Praia), han provocado la alteración de las condiciones hidráulicas y la estructura de las líneas de agua, así como la modificación de las prácticas culturales en una sector litoral de alto valor patrimonial (agricultura tradicional, estructura urbana, elementos arquitectónicos, etc.).

4.3.2. La Costa Vicentina

A excepción del espacio comprendido entre las playas de Bordeira y del Amado, y entre la playa de Telheiro y el cabo de San Vicente, tallado en rocas carbonatadas del Mesozoico, el litoral vicentino está constituido por esquistos y grauwacas del Paleozoico. Es esencialmente un litoral de abruptos acantilados interrumpidos por pequeñas playas arenosas casi siempre asociadas a las desembocaduras de riberas. Es el tramo costero algarví más expuesto a la agitación marina del Atlántico, afectado por una ondulación altamente energética. El sector de rocas carbonatadas desarrolla un patrón peculiar con pequeñas ensenadas abrigadas por "puntas", usándose en la toponimia local.

Toda la costa más occidental del Algarve está protegida bajo la denominación de *Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina*. Ocupa una extensa franja costera entre São Torpes (en el Alentejo) y Burgau, tomando después una mancha de mar abierto de 2 Km de anchura paralela a la costa. Corresponde a una zona de interfaz tierra-mar, que le imprime un gran valor específico y una variedad de hábitats responsable de su riqueza florística y faunística.

Esta franja litoral estuvo sujeta a un proceso de abrasión marina, dando origen a los actuales tramos de costa alta y rocosa, acompañado de fenómenos de deposición de materiales sobre las áreas de costa baja, arenosa o lodosa. El substrato geológico es básicamente esquistoso y calcáreo, exhibiendo interesantes afloramientos y formaciones que van desde el Carbonífero hasta el Cuaternario, éstas últimas sobre substrato arenoso o areno-arcilloso.

La diversidad de hábitats, estrechamente ligada al substrato geológico y a los suelos, influenciados por la vecindad del mar, favorece una flora de gran valor científico, detectándose algunas asociaciones de plantas únicas en el mundo. La comunidad de vertebrados está bien representada como las aves marinas, que nidifican en los acantilados costeros, además de la avifauna migratoria que aprovecha la escasa antropización del paisaje.

Los grandes problemas que surgen a la hora de gestionar la reserva vienen dados por la existencia de una agricultura intensiva, que ocupa unas 2.000 Has en el seno del parque; por un importante foco de polución marina y atmosférica como es el complejo industrial de Sines, en el Alentejo; por la presión urbanística en el litoral, directamente proporcional a la presión turística; por un inadecuado uso forestal en materia de repoblación; por la apertura indiscriminada de vías de accesos a la costa; y por actividades pesqueras y cinegéticas ilegales.

Por ello, los objetivos que se plantean se refieren a la gestión racional de los recursos naturales, paisajísticos y socioeconómicos, caracterizadores de la zona, y el desarrollo de acciones tendentes a la salvaguarda de los mismos, normalmente en lo que respecta a los aspectos paisajísticos, geológicos, geomorfológicos, florísticos y faunísticos. Además, se apunta la necesidad de promocionar el desarrollo económico y el bienestar de la población en razón a las leyes fundamentales de la naturaleza. Por otro lado, se halla la protección del patrimonio arquitectónico, histórico o tradicional, llevando a efecto acciones de rehabilitación del patrimonio edificado de gran valor, además de la promoción de una arquitectura integrada en el paisaje.

4.3.3. La Cuenca del Guadiana

Los espacios naturales de la desembocadura del Guadiana son zonas de marisma de características homogéneas, que por sus valores ambientales fueron protegidas por las administraciones medioambientales de los dos países fronterizos.

Ya desde el *Baixo Alentejo* el Río tiene un importante valor ecológico, por lo que fue declarado en 1995 ***Parque Natural del Valle del Guadiana***, además de su franja costera cercana, ya en el Algarve, la *Reserva Natural do Sapal de Castro Marim e Vila Real de Santo António*.

Esta última área corresponde a una gran extensión de zonas húmedas, con un complejo sistema de canales y salinas creados hace muchos años por la transformación de áreas

Río Guadiana

naturales, situadas entre la desembocadura del río Beliche y Vila Real de Santo António, y que presenta una vegetación propia de zonas estuáricas adaptada a las variaciones impuestas por las mareas y el agua salada. Además de constituir un lugar de notable productividad primaria y gran diversidad de hábitats, sirve de soporte para la nidificación y alimentación de aves. Por otro lado, y debido a su gran fragilidad e interés conservacionista, esta zona está incluida en la lista del Convenio RAMSAR y posteriormente ratificada por Portugal como Zona Húmeda de Importancia Internacional, especialmente como Hábitats para las Aves Acuáticas o Zona de Protección Especial (ZPE).

Entre los impactos y actividades llevados a cabo en el seno de la Reserva destacan los derivados de la explotación salinera, la instalación de diques y taludes, la actividad acuícola, cultivos agrícolas y pastoreo, la construcción de carreteras y la autovía IP1, y otras formas de polución. Así mismo, en las inmediaciones existe una elevada presión de las zonas urbanizadas y la realización de modificaciones en la red hidrográfica.

En esta región fronteriza la protección legal de los espacios protegidos no ha coincidido en el tiempo, y los modelos de gestión establecidos por las administraciones de España y Portugal han sido muy diferentes.

En la **Reserva Natural del *Sapal* de Castro Marim** existe un modelo de gestión concertada en el que están aprobados los usos y actividades permitidos –Plan de Gestión en preparación–, tanto los medioambientales como los socioeconómicos, y se ha procurado el mantenimiento de actividades tradicionales como las salinas. Existen además infraestructuras y servicios de uso público. La gestión se lleva a cabo desde Castro Marim a través de una Comisión que autoriza desde la ejecución de construcciones y movimientos de tierras, hasta la instalación de explotaciones agrarias e industriales. Esta fórmula de organización es semejante a la utilizada en otros espacios naturales protegidos del Algarve, como en el ya comentado Parque Natural de Ría Formosa.

Estos desequilibrios en la gestión medioambiental están causados por el carácter fronterizo que tiene el estuario, y se intenta paliar de algún modo desde la Unión Europea a través de iniciativas como el Programa INTERREG, en el que tienen cabida aspectos relacionados con la conservación de espacios transfronterizos. Ello se ha puesto de manifiesto en la cooperación entre España y Portugal para el periodo 1994-99, y la importancia que está adquiriendo el corredor natural Algarve-Huelva.

En relación a esto último, es de destacar, además, el reconocimiento internacional del patrimonio natural del litoral suratlántico peninsular, que podría convertirse en la primera **Reserva Transnacional** del mundo. En la Conferencia Internacional de la UNESCO celebrada en Sevilla en 1995 se solicitó –por parte de técnicos de los dos países– la declaración como **Reserva de la Biosfera** del litoral suratlántico hispano-luso, que englobaría el arco costero occidental de Huelva, desde el Paraje Natural Lagunas de Palos y Las Madres, y el levante del Algarve hasta el Parque Natural de Ría Formosa, sobre una franja costera de 130 Km. y una superficie de 59.000 Has.

4.3.4. La Sierra

La transición entre el Alentejo y el Algarve no se distingue por una alteración del paisaje. A las cumbres redondeadas de los montes siempre iguales de la sierra alentejana, le suceden las cumbres redondeadas del relieve monótono de la sierra algarví. Aquí, el tipo de roca y las pendientes acusadas impiden la formación de suelos, lo que convierte a esta región en poco atractiva para la fijación de población.

Pero no toda la Sierra del Algarve es un conjunto homogéneo, ni en morfología, ni en litología, ni en edad. Las orientaciones hercinianas del Macizo Hespérico de este rincón de la Península Ibérica individualizan dos conjuntos: ***Serra do Caldeirão*** y ***Serra de Monchique***. La primera, del Paleozoico, está formada sobre todo por esquistos y pizarras, otorgando un paisaje de relieves suaves y monótonos de baja altitud (400-500 m). En la segunda, más joven, emerge un macizo de sienito nefelítico que representa la mayor altitud de todo el Algarve (902 m en Foia). Esta diferencia altimétrica, unida a la orientación de los relieves, cercanía a los vientos húmedos del océano, régimen de ocupación antrópica, etc., han elaborado mundos serranos que se contraponen. Antagónicamente a la citada monotonía y aridez de montículos de Caldeirão surge la húmeda Monchique de espléndidos bosques de alcornoques y castaños.

Considerado también parte integrante de la unidad Sierra, al sur del dominio paleozoico y en contacto con la unidad litoral, se encuentra el Algarve calcáreo o ***Barrocal***. Un relieve que determina una gran diversidad de formas elaboradas a partir de la labor escultórica del agua, y donde se han acumulado coluviones que han originado algunas zonas fértiles, intensamente aprovechadas por la agricultura. El agua, protagonista en estos sectores, además de labrar formas caprichosas, aparece desde el interior del macizo dando origen a surgencias u *olhos de água* dulce, designación aprovechada en la toponimia local, como es el caso de Olhão. Las grutas que se forman en el interior de los macizos calcáreos, y de las que existen numerosos ejemplos en el Algarve, constituyen siempre motivo de atracción para un paseo turístico.

El interés proteccionista sobre los espacios serranos se ha reflejado en la inclusión de la **Sierra de Monchique** en la Lista Nacional de Sitios de Portugal, y como zona protegida en el ámbito del proyecto "Biotopos Corine" de la Unión Europea.

Pero el proyecto más interesante es la implantación en esta área serrana de un **Bio-Park Networks**. Una estrategia ambiental del Instituto Portugués de Ecología (INPECO) orientada a mostrar la unión sinérgica del medio ambiente, el turismo, la tecnología, la salud, el deporte, la agricultura y la economía en general. En suma, un auténtico plan de desarrollo sostenible basado en la preocupación sobre cómo el turismo influye en el medio ambiente, tomando como punto de referencia que este sector económico es vital para la economía local y regional, y que necesita una naturaleza limpia y atractiva.

Áreas Protegidas de la Región del Algarve
Planes de Ordenación, Creación e Inserción en Redes Internacionales de Conservación

Área protegida	Concelhos	PDM	PROT	POAP	POOC	Diploma de creación	Protecciones
Parques Naturales							
Ria Formosa	Faro Loulé Olhão Tavira Vila Real de S. António Aljezur	RMC 174/95, 19/12 RMC 081/95, 24/08 RMC 050/95, 31/05 RMC 097/97, 19/06 P 0347/92, 14/07 RMC 142/95, 21/11	PROT-AL	Dec. Reg. nº 2/91 de 24 de enero Dec Reg. nº 33/95	Vilamoura-VRSA En elaboración Sines-Burgau	Dec.-Ley nº 373/87 de 9 de diciembre	- Convención RAMSAR (24/11/80) -ZPE (Directiva Aves 79/409/CEE) - Red Natura 2000 (Directiva Habitats 92/43/CEE) - Ptcon 0013 (1ª Fase) - Reserva biogenética Consejo de Europa (Punta de Sagres)
Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina	Odemira (Alentejo) Sines (Alentejo) Vila do Bispo	No ratificado P 0623/90, 26/10 RMC 149/95, 24/11	Aprobado Dec. Reg. nº 11/91 de 21 de marzo	de 11 de diciembre Dec. Reg. nº 9/99 de 15 de junio	Aprobado RMC 152/98 30/12	Dec.-Ley nº 241781 de 7 de julio	- ZPE (Costa Sudoeste) Directiva 79/409/CEE) - Red Natura 2000 (Directiva Hábitats 92/43/CEE) Ptcon 0013 (1ª Fase)
Reservas Naturales							
Sapal de Castro Marim-Vila Real de S. Antonio	Castro Marim Vila Real de S. Antonio	RMC 054/94, 26/10 P 0347/92, 14/07		Port. nº 337/78 de 24 de junio (Reglamento)	–	Dec.-Ley nº 162/75 de 27 de marzo	- Convención RAMSAR (05/05/96) - ZPE (Sapais de Castro Marim) (Directiva Aves 79/409/CEE) - Red Natura 2000 (Directiva Hábitats 92/43/CEE) - Ptcon 0013 (1ª Fase)
Sitios Clasificados							
Fonte Benémola	Loulé	RMC 081/95, 24/08		–	–	Dec.-Ley nº 392/91	
Rocha da Pena	Loulé	RMC 081/95, 24/08		–	–	de 10 de octubre	

PDM: Planos Directores Municipais; **PROT:** Planos Regionais de Ordenamento do Territorio; **POAP:** Planos de Ordenamento das Áreas Protegidas; **POOC:** Planos de Ordenamento da Orla Costeira.
Fuente: ICN, 2000
Elaboración: Felicidades García, J., 2000

El área de Monchique sufre, desde hace unos años, los efectos de una creciente modernización urbana y degradación rural, lo cual, unido al creciente advenimiento del turismo de masas, está disminuyendo la calidad ambiental y social. Su cercanía a la costa del Algarve y su modelo turístico, ha originado, por un lado, el despoblamiento de la zona en busca de mejores oportunidades en el litoral, con el consiguiente abandono del antiguo sistema socioeconómico. Y, por otro lado, la llegada masiva de turistas en visitas cortas, en un intervalo de su estancia playera, no ha generado beneficios para la economía local, aunque tiendas y restaurantes se hayan multiplicado, sino una creciente degradación ambiental por abandono de las actividades tradicionales de los autóctonos.

A pesar de que el turismo maneja la economía regional, el paisaje en mutación está dominado no sólo por la construcción de infraestructuras turísticas, sino también por grandes extensiones de montaña ocupadas por monocultivos de pinos y eucaliptos. Las plantaciones de eucalipto, desarrolladas desde 1965, a escala global pueden tener efectos negativos en la flora, la fauna, peligros de incendio, balance negativo de nutrientes en el suelo, etc. Pero por contra, es una actividad lucrativa a corto plazo para muchos capitales foráneos. Las autoridades locales limitaron por ley, en 1987, estas plantaciones, además de imponer un programa científico de repoblaciones con inclusión de otras especies, tales como el pino, el roble o el castaño. Pero a esas alturas el paisaje natural ya estaba alterado.

En resumen, se puede decir que en la Sierra de Monchique el turismo de masas, que invadió la orla costera y avanza hacia el interior, y las plantaciones de eucalipto, que han desdibujado montañas por una silvicultura en masa, representan un claro ejemplo de mentalidad de monocultura que era necesario sustituir por una diversidad cultural, económica y ambiental.

El concepto de turismo sostenible es fundamental pues sirve para identificar el campo en el que la noción de Bio-Park se mueve. En vez de desarrollar atracciones turísticas puntuales que contribuyen poco a la economía local (sólo los turistas que se quedan en la zona tres o más días benefician a la comunidad), se concibe ahora un turismo diferente, cuyo objetivo es restaurar la vitalidad económica a nivel local preservando y desarrollando el paisaje, sobre el cual el futuro de la zona pende.

Con esta iniciativa el INPECO no busca ningún estatuto de protección para el área, ya incluido en la LNS, debido a que puede resultar económicamente inapropiado proteger una zona en la que una gran parte de la tierra está destinada a la tala de eucalipto y pino. En cambio, sí un auténtico **Plan de Desarrollo Local**, en el que una serie de reservas naturales, jardines botánicos descentralizados, arboretos, pequeños lagos, áreas de descanso y puntos de acceso, se encuentren unidos por una red de caminos rurales para el disfrute a pie, en bicicleta o a caballo, dé una naturaleza en sinergia con las actividades forestales y turísticas.

Otras áreas de interior, o aquellas que presentan problemas similares de turismo rural y desarrollo, pueden ver en este ejemplo un intento único de remodelar los campos degradados y sacar partido de los espacios naturales existentes.

4.4. Conclusiones

En síntesis, los principales rasgos que se derivan del análisis del sistema medioambiental, evidencian un conjunto de elementos negativos que se configuran como debilidades que deben ser corregidas, al mismo tiempo que un conjunto de ventajas que hay que preservar y valorar.

Del lado de las **debilidades ambientales** a corregir destacan:

- La gran presión urbanística, especialmente en la unidad litoral, donde confluyen una elevada dinámica y sensibilidad ambiental.
- La insuficiencia de los medio humanos y materiales especializados en operar en las áreas de recursos hídricos y ambientales, con reflejos en la calidad de los mismos.
- El atraso en la ejecución de los sistemas de tratamientos de aguas residuales y en la definición del respectivo modelo de gestión.
- Insuficiente percepción y valoración del medio ambiente por parte de la población residente.
- Deficiencias en el tratamiento de los residuos sólidos de efluentes no urbanos.

Además, las **amenazas** que se ciernen sobre la Región recogen:

- Los efectos de la erosión costera sobre los acantilados y playas de las zonas de mayor ocupación turística.
- Contaminación de los acuíferos y su incidencia sobre la calidad de los recursos hídricos debido a un uso creciente de pesticidas y fertilizantes y a la ausencia de tratamiento de algunos efluentes.
- Presión demográfica estacional afectando a la calidad del medio ambiente urbano y de las áreas turísticas.
- Información deficiente sobre la calidad del medio ambiente del Algarve, sobre todo dirigida a los turistas.
- Impacto de la presa de Alqueva en el Bajo Guadiana.

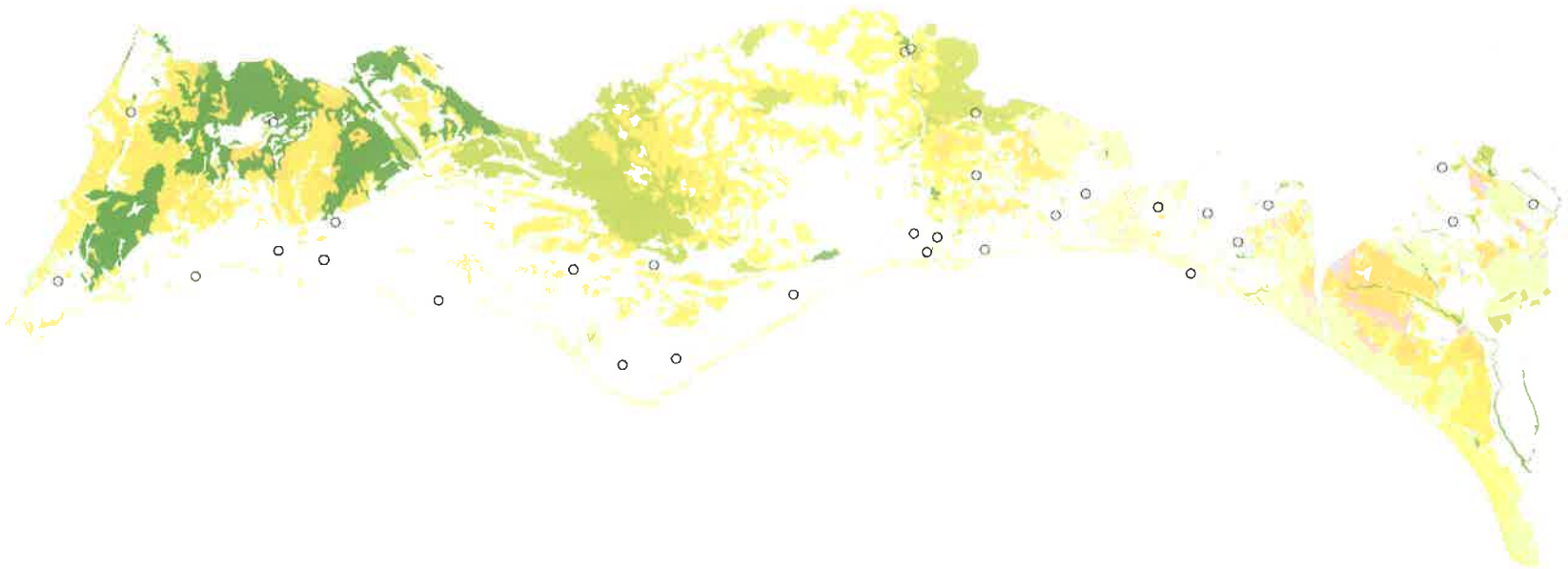
Del lado de las **condiciones favorables**, a preservar y valorar como parte integrante de la estrategia regional, destacan:

- La suavidad climática, la belleza de paisajes y playas, y la calidad de las aguas marinas.
- La constitución de reservas hídricas para abastecimiento público en las Albufeiras de Funcho, Bravura, Odeleite, Beliche y Odelouca.
- Elevados niveles informativos de las poblaciones en los dominios de abastecimiento de aguas, de tratamiento de aguas residuales y residuos sólidos urbanos, frutos de importantes inversiones en infraestructuras realizadas o en curso.
- Existencia de instrumentos de ordenación y de defensa, y preservación de las áreas de mayor sensibilidad (Red Natura 2000, PROT, PDM's, REN, RAN y POOC's).
- Oportunidades derivadas tanto para la oferta de productos turísticos asociados al medio ambiente, como para la atracción de empresas que valoran la calidad climática y ambiental.

Además, existen una serie de **oportunidades** que completan las ventajas y atractivos ambientales del Algarve:

- La clasificación como patrimonio natural de cerca de dos tercios del litoral.
- Creciente búsqueda de productos turísticos asociados al medio ambiente.
- Calidad climática y ambiental potencialmente atractiva para la instalación de empresas y otros cuadros ejecutivos.
- Elaboración de planes de ordenación de las cuencas hidrográficas de las riberas del Algarve y del Guadiana.

ESQUEMA DE USOS FORESTALES/NATURALES



Usos forestales/naturales
Land Cover, 1995

- Quercíneas
- Eucaliptos
- Otras frondosas
- Coníferas
- Matorral
- Playas, dunas y arenales
- Zonas incendiadas recientemente
- Zonas sin vegetación por roturación
- Talas y plantaciones recientes

0 10 20 30 40 50 Km

INSTITUTO DE DESARROLLO LOCAL
2000

Felicidades, J., 2000

5. LEGISLACIÓN AMBIENTAL

NORMATIVA COMUNITARIA

Directiva 79/409/CEE, relativa a la Conservación de Aves Silvestres.

Directiva 92/43/CEE, relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres.

Reglamento (CE) nº 1404/96 del Consejo, de 15 de julio de 1996, que modifica el Reglamento (CEE) nº 1973/92 por el que se crea un instrumento financiero para el medioambiente (LIFE) (BOE 181/1996 de 20 de julio de 1996).

NORMATIVA ESPAÑOLA

Ley 91/1978, de 28 de diciembre, del Parque Nacional de Doñana.

Decreto 181/1988, de 3 de mayo, por el que se aprueba definitivamente el Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno, y se crea la Comisión de Seguimiento y Gestión para el Desarrollo del Plan.

Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales Protegidos y de la Flora y Fauna Silvestres.

Real Decreto 1772/1991, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional de Doñana.

Decreto 87/1993, de 6 de julio, por el que se acuerda la revisión del Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno.

Orden de 29 de febrero de 1996, por la que se prorroga la vigencia del PRUG del Parque Nacional de Doñana. (BOE nº 054/1996 de sábado 2 de marzo de 1996).

Convenio 59/1996, relativo a humedales de importancia internacional, especialmente como hábitat de aves acuáticas, hecho en Ramsar el 2 de febrero de 1971. Designación de nuevos humedales por parte de España (BOE nº 059/1996 de viernes 8 de marzo de 1996).

Orden de 3 de abril de 1996 por la que se regula la concesión por el Organismo Autonómico Parques Nacionales, durante el ejercicio presupuestario 1996, de subvenciones para contribuir al mantenimiento de los Parques Nacionales de la Red Estatal. Ministerio de Agricultura y Pesca. (BOE nº 87).

Decreto 472/1996, de 22 de octubre, por el que se aprueba la Revisión del Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno, formulado por Acuerdo de 20 de febrero de 1996, del Consejo de Gobierno, y se modifica parcialmente el Decreto 87/1993, de 6 de julio.

Real Decreto 1760/1998, de 31 de julio, por el que determina la composición y funcionamiento del Consejo de la Red de Parques Nacionales, de las Comisiones Mixtas de Gestión de dichos parques y de sus Patronatos (BOE nº 209, de 1 de septiembre).

NORMATIVA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA ANDALUZA

Ley 12/1984, de 19 de octubre, de declaración de las Marismas del Odiel como Paraje Natural y de la Isla de Enmedio y de la Marisma del Burro como Reservas Integrales. (BOJA nº 97 de 25/10/84).

Resolución de 7 de julio de 1986, de aprobación definitiva del Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la Provincia de Huelva. (BOJA nº 75 de 01/08/86).

Decreto 181/1988, de 3 de mayo, por el que se aprueba definitivamente el PDTC de Doñana y su Entorno, y se crea la Comisión de Seguimiento y Gestión para el Desarrollo del Plan. (BOJA nº 37 de 13/05/88).

Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, y se establecen medidas adicionales para su protección. (BOJA nº 60 de 27/07/89).

Decreto 118/1990, de 17 de abril, por el que se aprueban las Directrices Regionales de Litoral de Andalucía. (BOJA nº 40 de 18/05/90).

Decreto 169/1990, de 5 de junio, por el que se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Paraje Natural de Las Marismas del Odiel y de la Isla de Enmedio y la Marisma del Burro, como Reservas Naturales. (BOJA nº 55 de 03/07/90).

Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía. (BOJA nº 57 de 23/06/92).

Decreto 87/1993, de 6 de julio, por el que se acuerda la revisión del PDTC de Doñana y su Entorno. (BOJA nº 80 de 24/07/93).

Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. (BOJA nº 8 de 22/01/94).

Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental. (BOJA nº 79 de 31/05/94).

Decreto 14/1996, de 16 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de la Calidad de las Aguas Litorales. (BOJA nº 19 de 08/02/96).

Decreto 74/1996, de 20 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Calidad del Aire. (BOJA nº 30 de 07/03/96).

Ley 6/1996, de 18 de julio, relativa a la modificación del artículo 20 de la Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía. (BOJA nº 83 de 20/07/96).

Decreto 472/1996, de 22 de octubre, por el que se aprueba la Revisión del PDTC de Doñana y su Entorno, formulada por Acuerdo de 20 de febrero de 1996, del Consejo de Gobierno, y se modifica parcialmente el Decreto 87/1993 de 6 de julio. (BOJA nº 123 de 26/10/96).

Decreto 478/1996, de 22 de octubre, sobre coordinación, seguimiento y evaluación del

Plan de Desarrollo Sostenible del entorno de Doñana. (BOJA nº 123 de 26/10/96).

Decreto 14/1996, de 16 de enero, por el que aprueba el Reglamento de la calidad de las aguas litorales. (BOJA nº 19 de 8/02/96).

Orden de 14 de marzo de 1996, por el que aprueba el Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Huelva. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (BOJA nº 76/96).

Decreto 2/1997, de 7 de enero, por el que se modifican la denominación y límites del Parque Natural Entorno de Doñana, que pasa a denominarse Parque Natural de Doñana, y se aprueba el PORN y PRUG del mismo. (BOJA nº 19, de 13/02/97).

Acuerdo de 11 de febrero de 1997, del Consejo de Gobierno, por el que se autoriza al Consejero de Medio Ambiente para la constitución de la Fundación para el Desarrollo Sostenible de Doñana y su Entorno-Doñana 21 (BOJA nº 29, de 08/03/97).

Orden de 14 de mayo de 1997, por lo que se establece un régimen de ayudas o medidas a aplicar en las zonas de influencia del Parque Nacional de Doñana para fomentar el empleo de métodos de producción agraria compatibles con las exigencias de la protección del medio ambiente y la conservación del espacio natural. (BOJA nº 62 de 31/05/97).

Decreto 239/1997, de 15 de octubre, por el que se regula la constitución, composición y funciones de las Juntas Rectoras de los Parques Naturales (BOJA nº 133 de 15/11/1997).

Decreto 134/1998, de 23 de junio, por el que se aprueba el Plan de Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía. (BOJA nº 91 de 13/08/98).

Decreto 194/1998, de 13 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento sobre Vigilancia Higiénico-Sanitaria de las Aguas y Zonas de Baño de Carácter Marítimo. (BOJA nº 122 de 27/10/98).

Decreto 52/1999, de 2 de marzo, por el que se aprueba la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Comarca del Litoral Occidental de Huelva. (BOJA nº 41 de 08/04/99).

Decreto 54/1999, de 2 de marzo, por el que se declaran las zonas sensibles, normales y menos sensibles en las aguas del litoral y de las cuencas hidrográficas intracomunitarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía. (BOJA nº 35 de 23/03/99).

Decreto 103/1999, de 4 de mayo, por el que se aprueban las bases y estrategias del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. (BOJA nº 96 de 19/08/99).

Decreto 108/1999, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007. (BOJA nº 141 de 4/12/99).

Decreto 213/1999, de 13 de octubre, por el que se crea el Comité de Reservas de la Biosfera de Andalucía. (BOJA nº 135 de 20/11/99).

Decreto 223/1999, de 26 de octubre, por el que se aprueba el Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía. (BOJA nº 134 de 18/11/99).

Ley 8/1999, de 27 de octubre, del Espacio Natural de Doñana. (BOJA nº 137 de 25/11/99).

Decreto 225/1999, de 9 de noviembre, de regulación y desarrollo de la figura de Monumento Natural de Andalucía. (BOJA nº 146 de 16/12/99).

NORMATIVA PORTUGUESA

Decreto Ley 162/75 de 27 de marzo, por el que se crea la Reserva Natural del Sapal de Castro Marim y V. R. de Sto. António. [Decreto Reglamentario Nº 73 Iª Serie, de 27 de marzo de 1975].

Decreto Ley 45/78 de 2 de mayo, por el que se crea la Reserva Natural de Ría Formosa. [Decreto Reglamentario, Nº 100 Iª Serie, de 2 de mayo de 1978].

Portaria 337/78, de 24 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de la Reserva Natural del Sapal de C. Marim y V. R. de Sto. António. [Decreto Reglamentario Nº 143 Iª Serie, de 24 de junio de 1978].

Portaria 691/84 de 6 de septiembre, por el que se establecen las Zonas de Protección de los Hábitats de la costa rocosa portuguesa.

Ley 11/87 de 7 abril, por la que se aprueban las Bases del Medio Ambiente.

Decreto Ley 373/87 de 9 de diciembre, por el que se crea el Parque Natural de Ría Formosa. [Decreto Reglamentario Nº 282 Iª Serie, de 9 de diciembre de 1987]. Este diploma fue rectificado por declaración publicada en la Iª Serie Nº 25, de 30 de enero de 1988.

Portaria 6/88 de 6 de enero, por el que se reglamenta la constitución, fórmulas de denominación y de funcionamiento del P.N. de la Ría Formosa.

Decreto Ley 241/88 de 7 de julio, por el se crea el Área de Paisaje Protegido del SW Alentejano y Costa Vicentina. [Decreto Reglamentario, Nº 155 Iª Serie, de 7 de Julio de 1988].

Portaria 560/90 de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Pesca en la Ría Formosa.

Decreto Ley 302/90 de 26 de septiembre, por el que se define el régimen de gestión urbanística del litoral.

Decreto Reglamentario 2/91 de 24 de enero, por el que se aprueba el Plan de Ordenación y Reglamento del Parque Natural de Ría Formosa.

Decreto Reglamentario 11/91 de 21 de marzo, por el que se aprueba el Plan Regional de Ordenación del Territorio del Algarve (PROT-Algarve).

Decreto Ley 392/91 de 10 de octubre, por el que se crean los Sitios Clasificados de Rocha da Pena e Fonte Benémola, en el municipio de Loulé.

Decreto Ley 201/92 de 29 de septiembre, por el que se definen las áreas de jurisdicción de la Dirección General de Puertos y de la Dirección General de Recursos Naturales en la franja costera.

Decreto Ley 19/93 de 23 de enero, por el que se establecen normas relativas a la Red Nacional de Áreas Protegidas.

Decreto Ley 309/93 de 2 de septiembre, que reglamenta la elaboración y la aprobación de los Planes de Ordenación de la Orla Costera (POOC).

Decreto Reglamentario 26/95 de 21 de septiembre, por el que se crea el Parque Natural del SW Alentejano y Costa Vicentina.

Decreto Reglamentario 28/95 de 18 de noviembre, por el que se crea el Parque Natural del Valle del Guadiana.

Decreto Reglamentario 33/95 de 11 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del P. N. del SW Alentejano y Costa Vicentina.

Resolución del Consejo de Ministros 112/98 de 25 de agosto, por el que se establece la creación del Programa Nacional de Turismo de Naturaleza.

Decreto Ley 47/99 de 16 de febrero, por el que se regula el Turismo de Naturaleza.

6. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

AGENCIA DE MEDIO AMBIENTE (1993): Plan de Desarrollo Sostenible del Entorno de Doñana. Junta de Andalucía. Sevilla. 34 pp.

AGENCIA DE MEDIO AMBIENTE (1991): Plan Rector de Usos y Gestión del Paraje Natural de las Marismas del Odiel. Junta de Andalucía. Sevilla.

AGUILÓ ALONSO, M. et al.(1998): Guía para la elaboración de estudios del medio físico: contenido y metodología. Ministerio de Medio Ambiente. Madrid. 809 pp.

CCR-ALG (1998): Diagnóstico da Região do Algarve. Contributo para o Plano Nacional de desenvolvimento económico e social. Comissão de Coordenação da Região do Algarve. Faro. 75 pp.

CCR-ALG (1999): Estratégia de Desenvolvimento para a Região do Algarve: 2000-2006. Comissão de Coordenação da Região do Algarve. Faro. 86 pp.

COMISIÓN INTERNACIONAL DE EXPERTOS (1992): Dictamen sobre estrategias para el desarrollo socioeconómico sostenible de Doñana. Junta de Andalucía. Sevilla.

COMUNIDAD DE ISLANTILLA (1996): Litoral atlántico andaluz. Huelva. Consejería de Medio Ambiente. Sevilla.

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (1997): La Información Ambiental en Andalucía. Junta de Andalucía. Sevilla. CD-ROM.

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (1996): Medio Ambiente en Andalucía. Informe 1996. Junta Andalucía. Sevilla. 457 pp.

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (1997): Medio Ambiente en Andalucía. Informe 1997. Junta de Andalucía. Sevilla. 501 pp.

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (1998): Medio Ambiente en Andalucía. Informe 1998. Junta de Andalucía. Sevilla. 576 pp.

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (1996): Modelo de Gestión del Estuario del Río Guadiana. Junta de Andalucía. Sevilla. 125 pp.

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (1995): Plan de Medio Ambiente de Andalucía (1995-2000). Junta de Andalucía. Sevilla.

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (1997): Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Doñana. Junta de Andalucía. Sevilla. 133 pp.

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (1998): "Recuperación de suelos degradados en las Marismas del Odiel". Revista Medio Ambiente, nº 28. p. 62.

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (1999): "Zonas sensibles en las aguas del litoral". Revista Medio Ambiente, nº 30. p. 63.

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (1999): Las Reservas de la Biosfera en Andalucía. Junta de Andalucía. Sevilla.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1990): Directrices Regionales del Litoral de Andalucía. Junta de Andalucía. Sevilla. 175 pp.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1998): Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Bases y estrategias. Junta de Andalucía. Sevilla. 197 pp.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1995): Articulación Territorial Transfronteriza. Algarve-Alentejo-Andalucía. Junta de Andalucía. Sevilla. 114 pp.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1985): Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de espacios y bienes protegidos de la provincia de Huelva. Junta de Andalucía. Sevilla. 222 pp.

CONSEJO DE EUROPA (1997): Tourisme & environnement. Questions et Réponses, 3. Centro Naturopa. Estrasburgo.

DIRECCIÓN GENERAL DE TURISMO (1992): Actualización de los Planes Territoriales de Turismo Río Guadiana/Río Guadalquivir. Junta de Andalucía. Sevilla.

FELICIDADES, J. y GARCÍA BELLO, C. (2000): "El tapiz vegetal y el nuevo espacio forestal de la provincia de Huelva. La Granada de Riotinto". En Historia de la provincia de Huelva. Tomo IV. Agedime-Mediterráneo. Madrid.

FERNÁNDEZ, MARTOS y RUBIO (1996): "Las marismas atlánticas andaluzas". Revista Quercus. Pp. 15-22.

FRAGUELL I SANSBELLÓ, R. M. (Coord.), (1998): Turismo Sostenible en el Mediterráneo. Guía para la gestión local. Brau Edicions. Girona. 156 pp.

FRAIDÍAS y MONIZ (1998): "Modelo de gestión del estuario del río Guadiana". Revista Medio Ambiente nº 29. Pp. 52-59.

FURTADO, A. Y REIS, F. (1995): Protecção dos Sistemas Dunares. Direcção Regional do Ambiente do Algarve. Faro.

MARTÍN ZAZO, I. (1998): Proyecto de restauración de la vegetación en el Parque Dunar de Matalascañas, T. M. de Almonte, Huelva. Junta de Andalucía. Consejería de Medio Ambiente. EGMASA. Huelva.

MOURA, D. y BOSKI, T. (1997): "Aspectos geomorfológicos do Algarve. A melhor oferta para outro turismo". En Comunicaçoes 9º Congresso do Algarve. Bacal Club. Vilamoura. Pp. 939-943.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (1996): Desarrollo turístico sostenible. Guía para planificadores locales. Madrid.

REYES, M. (1997): El Litoral Onubense: Unidades Ambientales y recursos para la Educación Ambiental. Junta de Andalucía. Sevilla. 96 pp.

RUBIO GARCÍA, J.C. (1996): "Gestión y conservación de las Marismas del Odiel (Huelva) en la última década (1983-1993)". Bases Ecológicas para la Restauración de Humedales en la Cuenca Mediterránea. Consejería de Medio Ambiente. Sevilla. Pp. 155.163.

RUIZ-RICO RUIZ, G. (1995): La protección del medio ambiente en el ordenamiento jurídico español. Universidad de Jaén. Jaén.

SÁNCHEZ BLANCO, A. (1998): Espacios Naturales: legislación administrativa de Andalucía. Comares. Granada. 243 pp.

SANTOS PAVÓN, E. L. (1999): La actividad turística en la Costa Occidental de Huelva. Diputación Provincial de Huelva. Huelva. 140 pp.

SILVA,. M.G. (1993): Vegetação do Sapal no Parque Natural da Ria Formosa. Instituto de Conservação da Natureza. Lisboa.

WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL, OMT y CONSEJO DE LA TIERRA (1996): Agenda 21 para la industria del viaje y del turismo. Madrid.

XABIER, A. (1995): Reserva Natural do Sapal de Castro Marim e V.R.S. António. Ministerio do Ambiente. Lisboa.

5

Historia, recursos culturales y potencialidad turística

1. HISTORIA E IDENTIDAD
2. PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y MONUMENTAL
   - 2.1 Edificios y construcciones militares
   - 2.2 Edificios y construcciones civiles, públicas y privadas
   - 2.3 Edificios y construcciones religiosas y funerarias
   - 2.4 Monumentos conmemorativos
   - 2.5 Conjuntos histórico-artísticos de interés
3. RECURSOS AUTÓCTONOS
   - 3.1 La artesanía
   - 3.2 La gastronomía
   - 3.3 El ciclo festivo
   - 3.4 Otros eventos culturales
4. CONCLUSIONES
5. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

En la Europa mediterránea, desde finales de los años ochenta y con gran fuerza a lo largo de la década de los noventa, se ha producido una **diversificación de la actividad turística**. Si bien tradicionalmente el turismo se centró en la búsqueda de los espacios de sol y playa y cultura de los grandes conjuntos históricos, de acuerdo con los perfiles del turista, en estos momentos se produce un nuevo rumbo hacia la tranquilidad en áreas no masificadas. Así, el turismo ya no sólo tiene un interés económico y social, sino también cultural (D.G.T., 1998).

A menudo se difundió la imagen estereotipada de un arco atlántico onubense-algarví periférico, despoblado y carente de atractivos culturales. La puesta en valor de este ámbito como lugar de atracción y destino turístico a partir de los años sesenta no mejoró el conocimiento de sus potencialidades, ya que sólo se buscaron el sol y la playa. La búsqueda y hallazgo de una **identidad histórica y cultural** puede suponer el encuentro de valiosos activos para fortalecer la actividad turística, como complemento de la tradicional de playa.

Las nuevas tendencias de la demanda turística pasan por un turismo activo, que necesita consumir, además de los tradicionales, otros productos turísticos. Pero esto sólo es posible ofreciendo una oferta segmentada e identificable, que, por suerte, posee el espacio estudiado y su entorno, y le puede ayudar a fortalecer la identidad regional.

Lejos del perfil tradicional de las grandes «ciudades con Historia» –Lisboa, Sevilla, Córdoba, Granada– comienza a valorarse el patrimonio de pequeñas ciudades que adquieren valor turístico a través de la explotación de sus recursos, a la vez que se comienza a ofertar una diversidad cultural vinculada al nuevo perfil del turista.

Caballos y jinetes, camino de El Rocío

La amplia **oferta cultural** de patrimonio artístico y eventos y elementos culturales diversos, tanto tradicionales –fiestas, artesanía, gastronomía– como nuevos –teatro, música, encuentros diversos–, lleva a un aprovechamiento turístico de los mismos, no suponiendo un enfrentamiento con el turismo de sol y playa, sino un complemento adecuado. Sin embargo, cuenta con un gran reto esta nueva oferta, la creencia de los propios lugareños de que carecen de patrimonio.

1. HISTORIA E IDENTIDAD

La Historia de la costa onubense-algarví es un largo proceso común, pues las fronteras no fueron trazadas por los hombres, sino por los gobiernos. Los asentamientos humanos son muy abundantes y este hecho determina la **abundancia de restos arqueológicos**, desde la Prehistoria hasta época musulmana.

Los horizontes culturales **prehistóricos** son iguales a ambos lados de la frontera, sin distinciones. De ello son muestra clara los monumentos megalíticos, como los menhires da Pedra Escorregida y Aspadrantes (Vila do Bispo), dos Gregórios (Silves)... o los túmulos funerarios, el *tholo* de Nora (Cacela, Vila Real de Santo António), o los restos neolíticos de Papaúvas (Aljaraque) y calcolíticos de Alcoutim o Portimão, todos ellos datables del IV al II milenio a.C.

Si bien, ya en los albores de la Historia, la **cultura tartésica** está vinculada al área onubense más que al portugués, los contactos comerciales eran constantes, como lo demuestran los numerosos restos encontrados. Mientras en los lugares rurales se han conservado restos, el gran problema, especialmente para el I milenio a.C., es que los yacimientos arqueológicos son urbanos, lo que complica la investigación y aprovechamiento turístico posterior. De este modo, importantes yacimientos se localizan en el subsuelo de la ciudad de Huelva, ocupada ininterrumpidamente desde, al menos, el siglo VIII-VII a.C. hasta la actualidad, y recientemente declarada por la Junta de Andalucía «Zona Arqueológica».

Con independencia de las diferentes teorías aloctonista y autoctonista del impulso de esta cultura, lo que sí queda claro, para toda la costa del arco suratlántico, es que la verdadera eclosión se produjo con el contacto con civilizaciones comerciales del otro lado del Mediterráneo. Así, por todo el litoral encontramos factorías fenicias (Cabo San Vicente), pues este pueblo llegó a la zona en busca de los minerales, ya fuese de la plata o del estaño que afluía desde el norte peninsular y las Islas Británicas. También los griegos comerciaron con los habitantes de estas tierras a partir del siglo VIII a.C.

El camino en común a ambos lados de la actual frontera se refuerza con la **llegada de los romanos** en el siglo II a.C., durante cuyo dominio no quedó clara la diluida frontera entre provincias, y el idioma se hizo común. En las zonas de costa aparecen restos de factorías de salazón (*Leptis Magna*, Lepe, o *Balsa*, Tavira) y en las campiñas *villae* rurales, basadas en la

tríada mediterránea –olivo, trigo y vid–. Tampoco escasean los restos de ingeniería/arquitectura civil, como es el caso de la Presa del Álamo en Alcoutim o los puentes romanos sobre el río Girão (Tavira) y sobre el Arade (Silves), etc.

La situación en la **época visigoda** no cambió, continuando la habitación sobre el sustrato romano, como se aprecia en el conjunto arqueológico de Cerro da Vila (Quarteira, Loulé). Desde el siglo VIII, con la **invasión musulmana**, comienzan a darse nuevos cambios. Las estructuras administrativas bajoimperiales y altomedievales se conservan en parte, y determinados focos de la costa comienzan a adquirir importancia.

Sin embargo, el verdadero cambio se producirá en el siglo XI, en que, tras el período de autoritarismo de Almanzor, se produce la *Fitna* o disolución del Califato de Córdoba (1035). Con ello, diferentes "taifas" o reyezuelos se erigen en monarcas de pequeños reinos, aun reconociendo cierta autoridad –religiosa– del Califa. La zona de **al-Garb** («El Oeste», de donde procede la palabra Algarve, en portugués, y Algarbe, en español) contará con diversos **reinos**: Niebla, **Saltés-Welba**, **Santa María del Algarve** (Tavira) y **Silves**. De nuestro ámbito de estudio se escapa la primera –aunque parte del área abordada sí estuvo dentro del Reino de Lebla–. La **cultura islámica** dejará una importante impronta en el arco suratlántico, desde la arquitectura hasta la gastronomía.

Mayoritariamente, las ciudades musulmanas –con origen anterior– han seguido habitadas hasta nuestros días (Silves, Tavira...). Sin embargo, existen excepciones, como es el caso de la ciudad de Saltés –en la isla del mismo nombre, sobre la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel–, deshabitada desde el siglo XIII.

Será la **conquista cristiana**, en el siglo XIII, la que cause la definitiva separación de ambos espacios por la línea de **frontera**. En principio, los Algarves fueron en su mayoría conquistadas por los portugueses, pero habría disputas con la Corona de Castilla, causa por la que se inician los conflictos, presentes con fuerza hasta el siglo XVIII, y ello le dará las características de estas zonas: fortificadas y con continuos flujos de población.

Ya desde antiguo, este ámbito estuvo determinado por su **vocación marinera**. La pesca y el comercio fueron siempre actividades tradicionales de las poblaciones marineras de la costa. Pero, desde el siglo XIII, el fin de la conquista de los Algarves permite la proyección lusa sobre África, primero, y, después, sobre la India y América. Y, por otra parte, estos hechos y el fin de la Conquista cristiana de la Península (con la toma de Granada en 1492) favorecen la expansión castellana por el Atlántico, en el Norte de África primero y más tarde en América. Si bien el Descubrimiento se gestó en la costa de Huelva, la decisión de centralizar las actividades del monopolio en Sevilla, hizo que esta área quedase ajena a la conquista americana, como también ocurrirá años antes a Lagos y Sagres tras el desplazamiento de la Casa da Inda a Lisboa.

La condición de frontera se hace notar, pero no sólo en los castillos reconstruidos en cada período bélico, sino que también destaca la condición de frontera sur de Europa. A un tiempo que el comercio africano y con la India y América fomentó el desarrollo de las ciudades, también con fuerza se desarrollaron los ataques de corsarios y beréberes. Por ello, se hace una línea de fortificaciones en todo el litoral, se refuerza Silves con la fundación de Portimão (debido al aterramiento del río Arade y la protección del interior), se fortifica toda la costa algarví y se construyen las torres almenaras de la costa de Huelva (siglos XVI y XVII), siendo vigías frente a los ataques por mar, protegiendo las cotas y los estuarios de los ríos.

En 1755 acontece el llamado **Terremoto de Lisboa**, y como tampoco las catástrofes entienden de fronteras, marca la evolución del nuestro patrimonio artístico, dado que afectó fuertemente a las estructuras de muchos edificios, que fueron demolidos o restaurados. Por ello, salvo excepciones muy puntuales, se trata de ciudades de un patrimonio arquitectónico reciente, de los tres últimos siglos.

El despotismo ilustrado del XVIII, lleva a Pombal (primer ministro de João IV) a la creación de una ciudad de nueva planta en el estuario del Guadiana, a la altura de Ayamonte: Vila Real de Santo António.

En la segunda mitad del XIX y durante la primera del XX se da el desarrollo de una **industria conservera y salazonera** en ciudades de tradición pesquera (Isla Cristina, Olhão, Portimão). A la vez, el auge de las minas en la provincia de Huelva permite que la capital provincial y localidades como Corrales (Aljaraque) conozcan un desarrollo vinculado a la salida del mineral y la actividad portuaria.

La verdadera ruptura de las actividades tradicionales (pesca en la costa y aprovechamientos agroganaderos y forestales en el interior) en la costa onubense-algarví se dará en la década de los sesenta. La implementación de **modelos desarrollistas** por los regímenes autoritarios español y portugués, cambiará su fisonomía. De un lado, en el entorno de Huelva se establece un Polo de Desarrollo Industrial, y en la costa se fomenta el turismo (aunque lejos de las previsiones iniciales, *vd.* cap. 2); de otro, el Algarve conoce su despegue del turismo de sol y playa hasta niveles inusitados.

Desde el ingreso de España y Portugal en la Comunidad Económica Europea (1986), la frontera entre ambos países se ha diluido. Las diferencias económicas se han reducido por las políticas de cohesión, y si los hombres siempre se habían movido por la frontera, la realidad actual es la inexistencia de la misma. Hoy, el Guadiana no separa, sino que une pueblos.

2. PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y MONUMENTAL

Para el análisis del patrimonio monumental es preciso recurrir a fuentes oficiales. Aquí se han seguido los datos ofrecidos por la Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, para el Algarve, y la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Educación y Cultura, para Huelva.

En principio, realizando un análisis meramente cuantitativo, se denota una masificación de la protección de edificios en el Algarve y cierta escasez en la costa de Huelva. Sin embargo, de un estudio pormenorizado se deduce que ello no se debe a la escasez de patrimonio en Huelva, sino al celo protector presente en el Algarve, curiosamente, tras décadas de desidia, tal y como ocurrió durante mucho tiempo al lado español de la frontera. Para el caso onubense se observa la protección de la Junta de Andalucía, pero las declaraciones patrimoniales no están en su totalidad disponibles para su estudio.

Si bien el patrimonio de la costa onubense-algarví es abundante, hay que señalar la escasez de construcciones anteriores al siglo XVIII por los efectos devastadores del terremoto de Lisboa, ya comentado, que hace que gran parte de los edificios destacados sean de los tres últimos siglos o hayan sufrido intervenciones parciales/totales posteriores a 1755.

La urbanización «salvaje» de los años sesenta y setenta acabó con gran parte del patrimonio. Al darse cuenta de ello, las administraciones centrales, autonómicas y locales intentaron poner límites, pero en muchos casos ya era demasiado tarde. Los centros históricos de las ciudades –especialmente Huelva y Faro– estaban arrasados, y la inversión necesaria para la puesta en estudio de los yacimientos arqueológicos o la restauración de edificios no tuvo correspondencia. Declaraciones como «Zona Arqueológica» para el caso de Huelva por la Junta Andalucía se basan en la buena voluntad de promotores y constructores que han de financiar las excavaciones, y esa buena voluntad queda en entredicho.

Para el análisis de las construcciones del ámbito estudiado resulta posible hacer una clasificación según su uso y patrocinio: edificios y construcciones militares, civiles públicos y privados, religiosos y funerarios y monumentos conmemorativos; finalmente, podemos realizar un estudio de los conjuntos histórico-artístico de interés.

2.1. Edificios y construcciones militares

Entre los edificios más destacados encontramos las construcciones militares. No es de extrañar la abundancia de éstas teniendo en cuenta la, ya mencionada, condición de **frontera**.

Primero será frontera entre romanos y lusitanos, de ahí la existencia de restos de este origen en los castillos posteriores de Alcoutim, Silves... Después será tierra de fronteras entre los musulmanes (al Sur) y los cristianos (al Norte). La mayoría de las fortificaciones posteriores son de origen musulmán, pero son muestras muy interesantes los castillos de Silves, Paderne (en ruinas) y Loulé. Este último fue reconstruido en el siglo XIII por los cristianos, ocupando desde entonces una posición estratégica en el centro geográfico del Algarve.

Tras la conquista cristiana (siglo XIII) en estas tierras se delimita la frontera sur de los reinos de Castilla y Portugal, que construyeron una primera línea de fortificaciones Guadiana arriba (Ayamonte-Castro Marim; Alcoutim-Sanlúcar de Guadiana). El castillo de Alcoutim es de origen musulmán, sobre una fortificación romana preexistente, sufrirá modificaciones en el siglo XVII durante las guerras luso-españolas. Idéntico a este castillo es el de San Marcos en Sanlúcar de Guadiana, hoy en ruinas. El castillo de Castro Marim se sitúa sobre una fortificación árabe (*Castelo Velho*), con sucesivas modificaciones en relación con las guerras con España.

Otros castillos costeros alejados de la frontera son los de Cartaya, Tavira, Aljezur y Silves. El castillo de Silves es uno de los más antiguos del Algarve, data del siglo VIII, siendo edificado sobre el lugar donde ya estuvo situada una fortificación romana, su grandiosidad es testimonio de la importancia de este núcleo durante época musulmana. El castillo de Aljezur es de origen musulmán, sufrió los efectos del terremoto de Lisboa y conoció una restauración posterior. Del castillo de Tavira sólo quedan las murallas restauradas y ajardinadas.

A un tiempo, las ciudades costeras fueron fortificadas frente a los enemigos venidos por mar y tierra, destacando los conjuntos de Lagos, Faro y Tavira –en esta existe un control minucioso de las intervenciones en el casco antiguo, desde los tejados a las fachadas a través de la *Guia do construtor*–. En el caso de la costa onubense, las ciudades que tuvieron murallas las han perdido, como también ocurrió a Alcoutim y Loulé.

Otro elemento importante de la arquitectura militar son los fuertes, como el de Beliche (Vila do Bispo) o las torres almenaras que se extienden por todo el litoral onubense, siendo construidas en el siglo XVII para preservar costas y estuarios de los ataques berberiscos, frecuentes en las áreas despobladas (para complementar la función de los castillos costeros).

2.2. Edificios y construcciones civiles públicas y privadas

A lo largo de la historia se han producido diferentes manifestaciones arquitectónicas del poder. Dentro de este contexto hemos de entender los edificios civiles públicos. Si bien las

Embarcadero de Mineral de Riotinto, Huelva

diferentes sedes del poder se identifican con construcciones militares (los castillos eran las residencias de los alcaides musulmanes y señores cristianos) será a partir de la Edad Moderna cuando el poder se vuelva laico y civil, adquiriendo importancia los edificios de los cabildos, ayuntamientos o Câmaras Municipales. Entre ellos destacan los ayuntamientos del XVIII de la costa onubense (Almonte, Bollullos Par del Condado, Moguer), con líneas barrocas y algunos rasgos mudéjares, de este tipo es también el Paço do Concelho de Lagos.

Por otra parte, aparecen las manifestaciones de la arquitectura civil privada: las casas. En el conjunto algarví existen varias casas barrocas y neoclásicas protegidas, mientras en el onubense existen casas de interés pero sin protección, que permanecen en manos privadas, siendo muestra del estilo popular andaluz. Destaca en el conjunto algarví el Palacio de Estói (Faro), construido entre el siglo XVIII y el XX, que coincide en características con el también urbano de Mora Claros en Huelva, fruto de la burguesía empresarial ascendida a nobleza. Sería preciso diferenciar entre las casas urbanas (casas solariegas de una o dos plantas) y las casas rurales. Las primeras se caracterizan por la existencia de rejas de hierro forjado y la abundancia de decoración de azulejos en las fachadas, especialmente en el caso portugués. En el caso rural se encuentran las quintas algarvíes y los cortijos onubenses, grandes conjuntos rurales en los que se distinguen varias dependencias (de habitación, para el ganado, graneros...). Estos últimos resultan muy interesantes para la promoción del turismo rural. También es preciso destacar la existencia de varios palacios rurales (de Doñana en Almonte, del Rey en Hinojos...) que son antiguos pabellones de caza de la nobleza castellana. Otros palacios son urbanos, como el palacio del Conde-Duque en Huelva o el de los Marqueses de Ayamonte (siglo XVIII), sedes de la autoridad señorial.

Entre las construcciones algarvíes del siglo XVIII aparece un rasgo que revela su relación con las colonias portuguesas, especialmente con de las casas orientales. La arquitectura pombaliana se caracteriza por las techumbres tipo pagoda (Vila Real de Santo António y Tavira).

Dentro de las construcciones civiles privadas destacan aquellas protegidas por su vinculación con algún personaje importante. Sin duda la más relevante es el conjunto de Casa-Museo de Cenobia y Juan Ramón Jiménez, en su pueblo natal de Moguer, donde también se conserva su casa natal. Sede de su fundación hoy sufre un gran deterioro, sin que su importancia haya llevado a una verdadera actuación para su conservación.

Edificios de interés son los teatros, como es el caso del Gran Teatro de Huelva (construido en 1923, de estilo historicista) o el Teatro Mascareñas Gregório de Silves.

Dentro de las obras civiles nos encontramos con las obras públicas de ingeniería. Se trata de los puentes romanos y musulmanes (Silves, Luz), las presas (del Álamo, Alcoutim)... En el caso de Huelva y Corrales (Aljaraque), además, se conserva un interesante patrimonio vinculado a la actividad minera (Embarcadero de Mineral de Riotinto de Huelva, obra de ingeniería salida del estudio de Eiffel), e, incluso se dejó notar la presencia inglesa en las construcciones como el conjunto del Barrio Reina Victoria o las casas palafíticas de Punta Umbría. En Huelva, como en Isla Cristina y Portimão se ha perdido un importante patrimonio industrial de finales del siglo XIX y principios del XX.

2.3. Edificios y construcciones religiosas y funerarias

Esta tierra es rica en conjuntos religiosos. Tradicional ha sido la construcción de edificios sagrados en los mismos lugares, reutilizando materiales. Así, la catedral de Silves (de estilo gótico y barroco) cuenta con restos romanos, como un capitel corintio adosado en uno de

Monasterio de La Rábida

sus laterales. Desde la conquista cristiana se rehabilitaron antiguas mezquitas (Iglesia de San Pedro de Huelva o las tres mezquitas de Alvor, Portimão), y el propio poder de la Iglesia con tierras a ambos lados (buena parte del Algarve fue señorío episcopal) hizo que las construcciones proliferaran. Las iglesias iniciales son de los siglos XIII y XIV (gótico y mudéjar, como San Pedro y la Concepción de Huelva, San Jorge de Palos y Santa Clara de Moguer) con ampliaciones renacentistas, pero el terremoto de Lisboa mermó el patrimonio, reconstruido con líneas muy similares barroco-neoclásicas a lo largo del XVIII, de lo que son expresión las torres, casi en su totalidad reconstruidas después del desastre.

La condición periférica de Huelva y el Algarve hace que sea difícil hablar de estilos artísticos puros. En grandes líneas podemos decir que el gótico aflora a ambos lados y el Renacimiento es escaso (Igreja da Misericórdia, Tavira). El estilo barroco es muy uniforme, con tendencias a los estilos populares (Santa María de la Granada de Moguer o el barroco popular de la Iglesia de San Blas en Sanlúcar de Guadiana), siendo el más frecuente al ser sus líneas las seguidas en las reconstrucciones tras el Terremoto de Lisboa, con algunas características ya cercanas al neoclásico.

Después del siglo XVIII son construidas pocas iglesias, y las que hay son poco destacables. Sin embargo, es posible hablar de la iglesia neogótica de la Milagrosa de Huelva (construida a principios del XX y con reciente restauración) y alguna de estilo contemporáneo (Nuestra Señora del Carmen de Punta Umbría, obra del arquitecto Miguel Fisac).

Numerosos son también los conventos y monasterios. Aparte de la riqueza patrimonial que suponen, son interesantes porque la mayoría estaban situados extramuros (fuera de la ciudad), como las comunidades franciscanas de Faro y Estômbar (Lagoa), hoy integradas en el casco urbano. Gran parte de este patrimonio se perdió con las desamortizaciones del siglo XIX. Entre los monasterios franciscanos de la costa onubense destaca el de Santa María de La Rábida de gran protagonismo en el Descubrimiento de América.

Además de mezquitas –o restos de las mismas– y de iglesias, también hubo en estas tierras una importante comunidad judía, como lo atestigua el antiguo Cementerio Judío de la Sé (Faro), aunque no se conservan restos de la judería y de las sinagogas.

2.4. Monumentos conmemorativos

Existen numerosos monumentos conmemorativos, aunque sólo se han incluido aquí los más destacados. Entre ellos aparecen la Cruz de Portugal de Silves, del siglo XVI, y en la costa de Huelva el Monumento a Colón, realizado a principios del siglo XX por la escultora Miss Withney, es regalo del pueblo estadounidense al de Huelva. En la misma línea americanista también encontramos el monumento conmemorativo del IV Centenario del Descubrimiento en La Rábida.

Detalle de unos relieves en el Monumento a Cristóbal Colón

2.5. Conjuntos histórico-artísticos de interés

Al margen de estos edificios resulta importante destacar los **conjuntos arquitectónicos**.

Entre los proyectos ilustrados del Marqués de Pombal se encuentra la construcción de Vila Real de Santo António, una nueva ciudad de planta reticular, ordenada en torno a una plaza, donde se concentran las edificaciones principales. Es este un ejemplo de urbanismo planificado, surgido del interés centralistas de Pombal. Hoy el casco urbano envejecido está siendo restaurado y sale de la ciudad la nueva arquitectura. Se trata de uno de los conjuntos arquitectónicos principales protegidos por ley.

Sin embargo, es de destacar la carencia de **conjuntos históricos integrales**. Si exceptuamos Silves, Tavira y Vila Real de Santo António, Lagos y, en menor medida, Faro nos encontramos con una carencia total de cascos históricos, siendo notable la desaparición de los mismos, ya que, a diferencia de otros espacios, aquí la expansión urbana se ha producido desde el centro de las ciudades y no en el exterior.

Veamos el caso de Huelva. A pesar de ser una ciudad de larga historia, comienza a desarrollarse como tal a partir de su designación como capital provincial en 1833. En la segunda mitad de siglo se desarrolla el conjunto de la ciudad gracias a la afluencia de técnicos extranjeros que se construyen chalés (Alameda Sundheim) y viviendas (Barrio Obrero), incluso un hotel (Hotel Colón); a la vez, en el centro comercial actual se desarrolla una burguesía local (o, en cualquier caso, nacional) a la sombra de los nuevos negocios (banca, consignación, comercio...). Los primeros desarrollan un estilo propio, traído de Gran Bretaña, con formas coloniales o puramente británicas, y los segundos se arraigan en el historicismo (neomudéjar) o el regionalismo andaluz, incluso siguiendo con casas de tradición anterior, caracterizadas por el uso del ladrillo y la decoración con azulejos en las fachadas. Pues bien, si los primeros conjuntos inicialmente se han mantenido, el segundo, propio de las calles típicas de Huelva (Rico, Rascón, Alfonso XIII, Miguel Redondo) se rompió desde los años sesenta y setenta, con la construcción de bloques de pisos de varias plantas, en detrimento del conjunto anterior, que ha sido mermado hasta su práctica desaparición. Como consecuencia de ello, Huelva se convierte en una ciudad joven, que no moderna, carente en la práctica de un casco antiguo y, por ende, de un reclamo turístico en su propio patrimonio.

Destacan entre los conjuntos históricos los Lugares Colombinos, repartidos entre las ciudades de Palos de la Frontera, Moguer y Huelva. Entre ellos encontramos en Palos el Monasterio de La Rábida, la Fontanilla...; y, al otro lado de la frontera, los relacionados con la gesta descubridora y la figura del Infante Don Enrique «El Navegante» (Sagres, Lagos).

Al margen de la monumentalidad quedan los **conjuntos tradicionales**, entre ellos los pueblos del interior: Sanlúcar, Alcoutim, São Brás, Aljezur, Monchique, San Silvestre y Vila do Bispo. Sus construcciones bajas, de una o dos plantas, contrastan notablemente con los bloques de pisos de zonas turísticas y ciudades. Son los pueblos del pasado, que conservan su adoquinado y empedrado tradicionales.

Muy interesantes resultan las construcciones típicas de la costa y el interior. En la costa predominan las casas con azotea (tejado plano) por su función para secar el pescado y cereal (mijo, trigo), mientras al interior destacan las construcciones de dos plantas, estando la segunda cubierta a dos aguas y siendo utilizada para conservar cereales, legumbres... Incluso en algunos pueblos donde se unen las dos tradiciones también da como resultado una combinación de cubiertas. En las fachadas son muy destacados los zócalos y dinteles pintados (en albero o añil) o de azulejo en la costa, que destacan sobre el blanco cal de las fachadas. Un elemento destacable es la chimenea algarví, de cerámica.

Resaltable resulta la restauración y rehabilitación de edificios históricos en el interior de la ciudad de Lagos, donde también se han desarrollado las calles peatonales, conservando el casco histórico, mientras los barrios residenciales proliferan en las afueras.

Los edificios han cambiado a lo largo de la historia de uso. Con mayor o menor fortuna, muchos edificios han sido restaurados o rehabilitados con nuevos fines. De esta forma, los castillos de Silves, Cartaya y Alcoutim acogen una interesante oferta cultural (conciertos, recitales y exposiciones), olvidado ya su papel militar de otros tiempos. También se han restaurado otros edificios civiles, como los molinos mareales y de viento, para la realización de diferentes actos culturales y la instalación de centros interpretativos etnográficos.

3. RECURSOS AUTÓCTONOS

«Un pueblo se nutre de lo que le rodea. Su gastronomía será la de los productos de su mar y su tierra, su artesanía la que su medio le permita y sus necesidades le soliciten, sus fiestas las que, de una forma u otra, den gracias a Dios por lo que les ha dado.»

3.1. La artesanía

La artesanía nutría las necesidades de las sociedades tradicionales. Tejidos, cerámica, cestería... servían para vestir y almacenar... Sin embargo, en las zonas costeras casi se ha perdido la artesanía, los cambios de la economía, la mecanización del trabajo y la divulgación de plásticos y otros materiales sintéticos han acabado con esta actividad. La diversificación económica y la urbanización han jugado en contra de las tradiciones, quedando hoy como objetos de adorno. Así, el más rico y genuino artesanado se encuentra en las zonas del interior, la Serra y el Barrocal en el Algarve y la Campiña y Andévalo en el caso de Huelva.

Muy importante ha sido tradicionalmente la **cerámica**. Dentro de la misma destaca, tanto para el caso onubense como para el algarví, la azulejería. Herencia árabe, las casas algarvíes se vanaglorian de sus azulejos en las fachadas, con especial interés los barrocos y neoclásicos

Tienda de Artesanía en Monchique

con flores y dibujos diversos, mientras en Huelva son típicos los zócalos de azulejo. Incluso las casas del XIX y principios del XX eran abundantes en fachadas de coloridos azulejos en la capital. También son de gran importancia por su significado las chimeneas algarvíes, de cerámica o barro, únicas en su género, y que la diferencian del Alentejo o España. Con figuras diversas adornan los tejados algarvíes. De barro son artículos diversos (cántaros, recipientes para la comida, etc.).

Asimismo, son destacados los trabajos en **cuero**, abundando las piezas de guarnicionería, talabartería y marroquinería (mochilas, bolsas).

Tradicionales son los **encajes y bordados**. En Silves se enseña encaje de bolillos a niñas desde los seis años. Es muy interesante la labor de bordado, realizada en muchas localidades. En el caso onubense está vinculada a la ropa de imágenes sagradas y, en Almonte e Hinojos, se bordan mantones de Manila.

En las riberas crecen **cañas, palmas, juncos y mimbres** que son utilizados para la realización de cestería y objetos diversos, tanto en el Algarve como en la costa de Huelva. Destaca por su interés la cestería de Sanlúcar de Guadiana.

La **madera** es un material tradicional. Con ella se hacían los carros (Albufeira), el mobiliario doméstico (Huelva, Lepe), los aperos de labranza (en el interior) y, en la costa, es la materia prima para los astilleros de ribera (Cartaya, Isla Cristina). También vinculada a la pesca aparece la **malla de redes**, actividad destacada en Lagos, Isla Cristina y Lepe.

Determinados artículos de artesanía son de tradición árabe. En este sentido encontramos los trabajos en **cobre, hierro forjado y latón** (Faro, Silves, Aljezur, Loulé, Bollullos).

En el conjunto destaca por su variada artesanía, de costa y de interior, el concelho de Loulé, donde podemos encontrar desde muñecos de trapo (también en Alcoutim) hasta alfarería, pasando por cestería, telares, bordados, vidrio, etc.

Algunos centros turísticos, como Albufeira y, en menor medida, Matalascañas, se han especializado con el paso del tiempo en ofrecer la artesanía procedente de otros lugares de su entorno. Los artículos más genuinos se encuentran en las ferias y muestras artesanales, frecuentes en tierras algarvíes, pero escasas en las onubenses.

Cestería en Monchique

Para el caso algarví se cuenta con diferentes exposiciones permanentes y con un museo etnográfico (en la sede del CCR, Faro), algo bastante escaso en el caso onubense, donde hay que remitirse a exposiciones esporádicas del Museo Provincial o de otras instituciones.

3.2. La gastronomía

Tampoco la frontera pudo cambiar los hábitos alimenticios de los habitantes del arco suratlántico. Así, comida onubense y algarví comparten materias primas (un mismo medio proporciona una misma producción) y colorido. Sería posible distinguir varias áreas gastronómicas, sintetizables en dos: costera e interior.

El **área costera** se caracteriza por el empleo de los productos del mar frescos (pescado, marisco, moluscos, cefalópodos) y de huerta (leguminosas), prevaleciendo las comidas cocidas y a la brasa. En el caso algarví es muy tradicional la utilización en la dieta del maíz y el arroz, escasos en los platos típicamente onubenses. Resulta muy interesante resaltar las similitudes gastronómicas. Así, si se busca el plato típico de Huelva posiblemente sean los chocos guisados con habas, pues bien, en Olhão éste es uno de los platos típicos.

Interior de un mercado de Tavira

El **área interior** se caracteriza por la profusión de productos ganaderos (carne de cerdo, queso de cabra), forestales (licores de madroño), con la abundancia de asados y de carne de caza.

La zona es muy rica en repostería de todo tipo, con productos de la tierra, como la almendra, el higo y la algarroba –esta última sólo en el Algarve–...

Dentro de este apartado merecen especial mención los vinos y licores. Entre los primeros destacan los vinos de El Condado de Huelva (Bollullos Par del Condado, Almonte), el vino de naranja moguereño y los vinos dulces de Tavira y Lagos. Entre los licores son afamados los de madroño de Monchique y Aljezur.

Sin embargo, hechos culturales hacen variar algunos ingredientes. La dieta mediterránea, en otro tiempo defenestrada y ahora ensalzada por sus cualidades, sufre cambios en el caso portugués. Si bien comparte la afición por los productos del mar (entre ellos el pescado azul), en la dieta escasea la utilización del aceite de oliva en favor de la mantequilla para cocinar. Ello se debería, por un lado, a la propiedad de la tierra, con grandes masas de olivar en el Alentejo en latifundios, que no rentabilizan su producción; por otro, la tradicional relación con Gran Bretaña que haya podido influir en Portugal, reforzada desde los años sesenta con el turismo afluente en la zona algarví.

De cualquier forma, la comida tradicional puede ser un importante reclamo para el turismo. De hecho, municipios como Bollullos Par del Condado e Hinojos en Huelva han conocido un gran desarrollo del subsector de la restauración, especialmente con los asados a la parrilla. En el caso algarví se produce el desarrollo de algunas áreas como Silves, Portimão y Olhão de la misma forma, siendo las parrilladas típicas. Un problema puede ser la pérdida de las costumbres gastronómicas allá donde ya es difícil encontrar establecimientos de comida típica, caso de Huelva.

El problema, en cualquier caso, es que la comida "típica" que se ofrece en la mayoría de los restaurantes se debe más a la abundancia de comida que a la calidad, siendo la consecución de ésta un reto para el sector de la restauración.

Pero para hablar de gastronomía en Andalucía y, por ende, en Huelva, es necesario hablar de un fenómeno exclusivo de España –aunque no de toda ella–: **"la tapa"**. Pequeños platos de diferentes recetas, ya sean en frío o en caliente, que sirven como aperitivo o entrante para los turistas, como muestrarios de la cocina tradicional.

3.3. El ciclo festivo

En el Algarve y la costa onubense aún se conservan las celebraciones y fiestas populares. Muchas de ellas son de origen milenario y, aunque disfrazadas bajo advocaciones cristianas, generalmente coinciden con los ciclos de la cosecha y los cambios de estación.

Siguiendo un esquema estacional podríamos clasificar las celebraciones como sigue: de invierno, primavera y verano (la inestabilidad meteorológica del otoño lo hace poco propicio para celebraciones).

Las **celebraciones de invierno** se inician en el Algarve con el "Festivais de Charolas". Se trata de una tradición popular portuguesa, consistente en que grupos de músicos y cantan-

tes recorren las calles de ciudades y villas por las noches, entre Año Nuevo y el día de Reyes, cantando canciones populares llamadas en portugués *janeiras* (villancicos). Seguidamente se producen las fiestas de la matanza del cerdo del interior. Destacan la Festa da Chouriça –Fiesta del Chorizo– de Querença (Loulé) y la Feira dos Enchidos Tradicionais-Feria de los Embutidos Tradicionales– de Monchique.

Ya en el mes de febrero destacan los Carnavales. Tradicionales en todas las áreas costeras del Mediterráneo y, por extensión, en nuestro área de estudio, representan la lucha entre Don Carnal y Doña Cuaresma. Los Carnavales se celebran en todas las poblaciones marineras. En el caso español fueron prohibidos por su carácter crítico durante la dictadura franquista, pero no pudieron acabar con la tradición de pueblos como Isla Cristina, donde nunca se dejaron de celebrar. En el Algarve es festivo el Carnaval y, a pesar de ser muy importantes todos, destacan especialmente los celebrados en Loulé y Tavira.

En la **primavera** llega la Semana Santa. La tradición católica es en toda la costa muy fuerte, y se procesionan por todas partes imágenes. Sin embargo, son de especial interés por las características de las imágenes y el número de hermandades las de Huelva, Ayamonte y Moguer. En el mes de abril se produce en Querença (Loulé) la Festa dos Forales.

La primavera es la estación de las romerías. Si bien las romerías son más típicas de las tierras de interior que de la costa (donde abundan más las advocaciones marineras, con celebraciones veraniegas), no faltan en nuestro espacio. De hecho, aquí tiene lugar una de las más importantes del mundo: El Rocío. Celebrada los meses de mayo o junio (Lunes de Pentecostés), esta romería secular recibe la visita de más de 1 millón de personas, de todas partes del mundo, siendo el encuentro de masas más importante de todo el arco onubense-algarví. De entidad comarcal son otras romerías: La Bella en Lepe, Montemayor en Moguer y Festa da Mae Soberana de Loulé, todas ellas en mayo.

Durante el **verano** se produce la mayoría de las fiestas patronales de ambos lados de la frontera, siendo advocaciones muy comunes San Antonio de Padua, San Juan y San Pedro o la Virgen del Carmen (advocación marinera por excelencia). También es en esta estación cuando se celebran las Fiestas Colombinas en Huelva, conmemoración de la partida de las carabelas al Descubrimiento, aunque el agostamiento de la ciudad y sus propias características evitan que sea un reclamo turístico real. Conmemoración de la lucha antifrancesa del pueblo de Almonte es el Rocío Chico (agosto), una peregrinación a escala de la de mayo, pero cada día con más importancia.

Camino de El Rocío. Hermandad de Huelva

Casi todas las ciudades de la costa cuentan con su fiesta propia durante el verano. Sin embargo, en el mes de julio se celebran las Fiestas del Carmen en El Rompido (Cartaya). Ésta destaca por el hecho de constituirse en un punto de encuentro de los veraneantes de la Costa Occidental y habitantes de los pueblos cercanos. Algo muy similar ocurre con las Feria de Mazagón (Palos-Moguer) para la costa Oriental.

3.4. Otros eventos culturales

La vida cultural de las ciudades se abre a una gran variedad de eventos culturales de todo tipo (música, danza, teatro, cine, gastronomía...) en los últimos años.

Las comunidades de la costa onubense-algarví han estado tradicionalmente muy vinculadas con la **música y danza**. En este territorio se celebran muy diferentes eventos, tanto de música clásica (Festivales Internacionales de Música Clásica de Ayamonte y del Algarve) como de música y danza tradicionales (Festivales de Flamenco y Cante Jondo de Almonte y Moguer, Festival Nacional de Folclore del Algarve, Festivales de Danza de Villablanca y Almonte). Pero también han surgido encuentros de música contemporánea, como el Festival Internacional de Jazz de Loulé (en julio) o el ciclo de Conciertos en el Foro Iberoamericano de La Rábida (durante todo el verano). También es preciso destacar, en relación con las comuni-

dades marineras, la Muestra de Corales de Ayamonte (junio) y el Festival Coral del Atlántico de Isla Cristina (octubre), en los que está presente una nutrida representación de corales de todo el mundo. Todos ellos suponen un reclamo importante para el turista, siendo, por su concentración en los meses de verano, una oferta complementaria muy válida para el turismo de sol y playa.

Destacan por su difusión y aceptación las **ferias agroindustriales**. Se trata de ferias de muestras y exposiciones, en las que, además de la actividad empresarial, también se dan fiestas populares. Son muy destacadas, no sólo a nivel municipal/comarcal, sino también regional y nacional AGROCOSTA en Lepe (septiembre), la Feria Agrícola e Industrial de Cartaya (mes de octubre) y FATACIL en Lagoa.

Desde hace veinticinco años, se celebra en Huelva el Festival de Cine Iberoamericano. Las vinculaciones de la ciudad con América y los equipamientos con los que cuenta han motivado que, hoy por hoy, sea el encuentro de **cine** más importante en esta línea a nivel mundial. Sin duda, junto a las propias connotaciones históricas de la ciudad de Huelva (Lugares Colombinos en general) para la comunidad iberoamericana y la fama de la Romería del Rocío, este encuentro internacional supone la mayor ventana de la ciudad en el ámbito internacional para el turismo.

La rica **gastronomía** (*cfr. supra*) ha dado origen a la profusión de muestras y encuentros gastronómicos. En este sentido nos encontramos con las Jornadas del Vino de Bollullos (septiembre) que dan a conocer la riqueza vitivinícola de El Condado, como otras lo son de los productos del mar (Festival do Marisco de Olhão, do Atum de Vila Real de Santo António, Feria de la Coquina de Punta Umbría). Una tradición andaluza encuentra, en los últimos años, su justa representación en la Feria de la Tapa de Huelva (septiembre) donde se dan a degustar todos los productos de la provincia.

Existen otros eventos de interés, vinculados al **deporte**, como la Concentración Internacional de Motos de Faro (julio), el Trofeo Colombino de Fútbol (agosto)..., que resultan muy interesantes por su carácter internacional.

Los **toros** son otra de las manifestaciones características de la Península Ibérica. En el conjunto existen varias plazas de toros, destacando la de La Merced de Huelva, que celebra una semana taurina en agosto, coincidiendo con las Fiestas Colombinas. Durante este período acuden muchos aficionados, entre ellos portugueses y turistas de otras procedencias. Se celebran diferentes festivales taurinos, como es el caso de El Rocío, al que asisten turistas de distintas nacionalidades.

A todo ello habría que sumar los eventos celebrados de manera constante a lo largo del año en todo el ámbito: teatro, cine, conciertos, recitales de poesía, jornadas diversas... Lo fundamental para esta oferta es contar con los **equipamientos** necesarios (teatros, cines). Por su gran actividad cultural destacan las ciudades de Silves, Faro y Huelva, en las que (en comparación con el resto) existe una gran oferta cultural.

En gran medida, el desarrollo de la actividad cultural en la costa onubense estuvo marcado por la celebración del V Centenario del Descubrimiento de América. Con motivo del mismo, los tres municipios afectados (Palos de la Frontera, Moguer y Huelva) contaron con una mejora de sus infraestructuras culturales durante el período previo. En Huelva se restauraron el Gran Teatro y el antiguo Hotel Colón (centro multiusos) al que se anejó un Palacio de Congresos. En La Rábida (Palos) se construyeron el Foro Iberoamericano (edificio multiusos), el Parque Celestino Mutis y el Muelle de las Carabelas con réplicas de las naves que llevaron a Colón hasta América y la reconstrucción del puerto histórico de Palos. En el caso de Moguer se restauró el Teatro Felipe Godínez.

Los equipamientos turísticos de la costa han descubierto en los últimos años una actividad complementaria muy interesante. En los meses de temporada baja o media se da un turismo cultural muy destacado con la celebración en hoteles de **congresos, reuniones y encuentros...**, muchos de ellos de carácter internacional, de la comunidad científica, política, social, etc. Como tales destacan los núcleos costeros de Matalascañas, Vilamoura e Islantilla y la propia ciudad de Huelva, siendo esta una actividad a fomentar por instituciones públicas y privadas.

Centros de cultura por excelencia son los **museos**. No son éstos muy abundantes en la costa onubense-algarví, sin embargo, hay algunos muy interesantes. Destaca por su entidad el Museo Provincial de Huelva, donde se hace un repaso a la historia en las salas arqueológicas y se realizan exposiciones diversas de etnografía, o historia en general. También es muy interesante el museo etnográfico de Faro (en el edificio del CCR), donde se muestran las tradiciones algarvíes, como también en el Museo Etnográfico del Traje Algarví de São Brás de Alportel. Otros museo de interés son, en el arte sacro el Museo Diocesano de Huelva (Convento de Santa Clara, Moguer) y el de Silves, donde se realizan exposiciones de diversa índole. También debemos incluir aquí las casas-museo, destacando la de Juan Ramón Jiménez y Zenobia en Moguer.

En los últimos años, los niveles de desarrollo alcanzados a ambos lados de la frontera han permitido el nacimiento y crecimiento de las **Universidades del Algarve y de Huelva**. A su amparo se desarrollan notables actividades culturales de todo tipo, desde reuniones, congresos o eventos internacionales a actividades extraacadémicas deportivas, literarias, etc.

4. CONCLUSIONES

Como resultado del estudio combinado de los factores anteriores (patrimonio histórico-artístico, recursos autóctonos y eventos culturales diversos) resulta posible establecer una comparación sobre el interés cultural de los municipios de la costa onubense-algarví, a tener en cuenta para su aprovechamiento turístico.

Interés cultural en el arco suratlántico onubense-algarví

Municipio	Interés cultural (1)
Albufeira	Bajo
Alcoutim	Bajo
Aljaraque	Muy bajo
Aljezur	Bajo
Almonte	Alto
Ayamonte	Bajo
Bollullos Par del Condado	Bajo
Cartaya	Medio
Castro Marim	Muy bajo
Faro	Medio
Hinojos	Bajo
Huelva	Muy alto
Isla Cristina	Bajo
Lagoa	Bajo
Lagos	Muy alto
Lepe	Bajo
Loulé	Medio
Moguer	Alto
Monchique	Muy bajo
Olhão	Muy bajo
Palos de la Frontera	Bajo
Portimão	Bajo
Punta Umbría	Muy bajo
San Silvestre de Guzmán	Muy bajo
Sanlúcar de Guadiana	Muy bajo
Sao Brás de Alportel	Muy bajo
Silves	Muy alto
Tavira	Muy alto
Vila do Bispo	Medio
Vila Real de Sto. António	Medio
Villablanca	Bajo

(1) Resultado de la suma de patrimonio histórico-artístico (número de monumentos + conservación + interés del conjunto, tomando como índice 100 el núcleo más destacado), recursos autóctonos (fiestas + difusión + artesanía –no se incluye la gastronomía, de difícil cuantificación–) y eventos culturales (multiplicidad de eventos + diversidad de equipamientos + interés).
Elaboración F. J. García Delgado, 2000.

Es obvia la abundancia de patrimonio histórico cultural, sin embargo, la opción turística tomada, de sol y playa, ha dejado a un lado este patrimonio, siempre susceptible de ser aprovechado, como opción para un mayor desarrollo de esta área.

Para el caso del patrimonio histórico-artístico es necesario actuar de manera decisiva para su protección y restauración. Así, en el caso de yacimientos arqueológicos urbanos, si

Interior de una bodega en Bollullos Par del Condado

bien puede tratarse de una merma, soluciones como las implementadas en ciudades históricas (véase el caso de Barcelona) pueden llevar a la conservación de este patrimonio mediante la **creación de criptas** y la preservación del yacimiento hasta que pueda ser excavado, dando una riqueza patrimonial consolidada, susceptible de la creación de centros interpretativos y rutas, muy interesantes para el caso de yacimientos rurales y conjuntos históricos.

Por otra parte, se ha olvidado el patrimonio industrial de esta área. La industria salazonera y conservera, como también la vitivinícola son susceptibles de la creación de centros interpretativos y recorridos turísticos, del pasado a la actualidad, siguiendo experiencias existentes en otros lugares. En la misma línea habría que trabajar en la conservación y puesta en valordel patrimonio industrial de la ciudad de Huelva, vinculado a la minería, el ferrocarril y el puerto.

La **gastronomía**, rica en pescados y mariscos, verduras y hortalizas, frutas y carnes, no puede verse afectada por los hábitos alimenticios del turismo. Es preciso sacar rentabilidad, como ya lo hacen algunos núcleos (Bollullos, Hinojos, Olhão, Silves), luchando contra la imposición de comida-basura de multinacionales, que, además, van en contra de la salud.

Ferias y festividades son una alternativa preciosa para el desarrollo turístico. Es más, en los meses de temporada media/baja, se constituyen en atractivos más que suficientes para el turista, enseñando lo más arraigado de la cultura popular.

Los **eventos culturales**, bien desarrollados en Silves (durante el verano en el castillo), Ayamonte (Concurso Internacional de Música Clásica), Villablanca (Festival Internacional de Danza), Huelva (Festival de Cine Iberoamericano), Palos de la Frontera (Festival de Verano en el Foro Iberoamericano), son reclamos a tener en cuenta y a potenciar.

Los **equipamientos notables** (Palacios de Congresos, Salas de Reuniones...) favorecen la realización de diversos eventos (Reuniones, Congresos...) en temporada baja, que permiten aumentar la oferta y complementar los ingresos de temporada alta.

El pasado está más cerca que nunca, y es ahora cuando hay que aprovecharlo para el desarrollo integral de las sociedades del ámbito suratlántico onubense-algarví, enseñando nuestra riqueza cultural a todos, para que sepan que nuestra cultura milenaria existe.

Por último, el desarrollo de las **Universidades del Algarve y Huelva** constituyen una baza a tener en cuenta para la diversificación de la oferta cultural y el impulso de la misma.

5. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

Antunes, B. (1998): "A valorização Cultural e turística dos Castelos, Fortes e Fortalezas do Algarve", en en *Dos Algarves*, Revista de la Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo do Universidade da Algarve, nº 3, pp. 25-29.

Câmara Municipal de Tavira: *Guia do construtor*, en http://www.cm-tavira.pt/intervir.html.

D.G.B.A. (2000): «Bienes Inmuebles», en http://www.mcu.es, Dirección General de Bellas Artes de España.

D.G.E.M.N. (1999): «Monumentos, Conjuntos e Sítios», en http://www.monumentos.pt, Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais de Portugal.

D.G.T. (1998): *Turismo, uma ponte para o Patrimonio*, nº 1, diciembre de 1998, Direcção-Geral do Turismo, 12 pp.

García, F. J. y otros (1997): «Anexo estadístico», en *Los Pueblos de Huelva*, Tomo IV, Ed. Mediterráneo, Madrid, pp. 1.325-1.340.

Internet (2000): Información Turística del Algarve, en www.3aerede.pt/. En portugués.

Márquez Domínguez, J. A. (Dir.) (1995-1997): *Los Pueblos de Huelva*, Tomos I-IV, Ed. Mediterráneo, Madrid.

Márquez Domínguez, J. A. (Dir.) (1997-1999): *Artes, Costumbres y Riquezas de la Provincia de Huelva*, Tomos I-IV, Ed. Mediterráneo, Madrid.

R.T.A.: Folleto turístico de los Concelhos del Algarve, Região de Turismo do Algarve.

Romero, B. y Silván, A. (1995): *Guía del Viajero. Provincia de Huelva*, Patronato Provincial de Turismo de Huelva, Madrid.

Serveto, P. y Seisdedos, J. M. (1992): *Artesanía de Huelva*, Diputación Provincial de Huelva, Huelva.

Varios (1995): «Guía de recursos culturales de la provincia de Huelva», Diputación Provincial de Huelva, Huelva.

Tabla 1. Patrimonio arqueológico del arco suratlántico onubense-algarví (1)

NOMBRE	LOCALIZACIÓN (2)	CRONOLOGÍA	DESCRIPCIÓN	PROTECCIÓN
Montinho das Laranjeras	Alcoutim, Alcoutim	S. II a.C. – VII d.C.	Villa romana y necrópolis	–
Presa romana de Álamo	Alcoutim, Alcoutim		Ingeniería civil	1992
Menhir del Lavajo	Alcoutim, Cortes Pereira	IV-III milenio a.C.	Monumento megalítico	–
Antas do Curral da Castalhana	Alcoutim, Martim Longo	Neolítico/Calcolítico	Monumento funerario	–
Poblado calcolítico de Cerro del Castillo (Santa Justa)	Alcoutim, Martim Longo	III-II milenio a.C.	Poblado fortificado	1990
Mausoleo Romano de Punta del Moral	Ayamonte, Punta del Moral			
Conjunto Arqueológico de Papaúvas	Aljaraque	Neolítico		–
Ruinas de Estói de Milreu	Faro, Estói	S. II-IV	Villa romana	1910
Cabezo de San Pedro	Huelva	S. VII a.C.	Villa romana	1992
Ciudad hispanomusulmana de Saltés	Huelva	S. X	Conjunto urbano	1992
Necrópolis de La Joya	Huelva	S. VII a.C.	Conjunto funerario tartésico	–
Zona Arqueológica de Huelva	Huelva	S. VIII a.C. - XX	Conjunto tartésico-actualidad	1999
Conjunto arqueológico romano de la Praia da Luz	Lagos, Luz		Villa romana	1992
Conjunto arqueológico del Monte Molião	Lagos, São Sebastião			1992
Ruinas romanas do Cerro da Vila	Loulé, Quarteira	S. I-XIII	Villa romana (visigoda y árabe)	1977
Conjunto arqueológico romano da Quinta da Abicada	Portimão, Mexilhoeira Grande	S. I-II d.C.	Villa romana	1940
Monumentos megalíticos de Alcalar	Portimão, Mexilhoeira Grande	Calcolítico (III-II milenio a.C.)	Monumentos megalíticos	1910
Pedra Moirinha	Portimão, Portimão	IV-III milenio a.C.	Monumento megalítico	1970
Menhir dos Gregórios	Silves, S. Bartolomeu de Messines	IV-III milenio a.C.	Monumento megalítico	1986
Conjunto arqueológico de Vila Fria	Silves, Silves			1997
Poblado de la Edad del Hierro en Cerro da Rocha	Silves, Silves	S. V-II a.C.	Poblado fortificado	1987
Puente romano de Silves	Silves, Silves	S. IV, XIII	Ingeniería civil	1978
Conjunto arqueológico romano de A Luz	Tavira, Luz		Villa romana	1992
Puente antiguo sobre el río Guíalo	Tavira, Santa María	S. III-IV, XIII-XIV, XVI-XVII	Ingeniería civil	1986
Ruinas Lusitano-romanas da Boca do Rio	Vila do Bispo, Budens		Villa romana	1991
Menhir de Aspradantes	Vila do Bispo, Raposeira	IV- III Milenio a. C.	Monumento megalítico	1992
Menhires da Pedra Escorregadia	Vila do Bispo, Vila do Bispo	IV- III Milenio a. C.	Monumento megalítico	1993

(1) Sólo se presentan lugares protegidos, como muestra del importante patrimonio existente.
(2) Concelho y freguesia para el caso portugués.
Fuente: Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais y Dirección General de Bellas Artes. Varios (1995).
Elaboración J. Felicidades y F. J. García, 2000.

Tabla 2. Edificios protegidos y de interés en el arco suratlántico onubense-algarví

NOMBRE	LOCALIZACIÓN	CRONOLOGÍA	TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA	ENCLAVE	INTERVENCIÓN	PROTECCIÓN
Hospital, Capilla y Hospedería de la Misericordia	Albufeira, Albufeira	S. XV-XIX	Religiosa tardo-gótica, manuelina y barroca	Urbano	Ninguna	1993
Castillo de Paderne	Albufeira, Paderne	S. XII-XIV	Militar	Rural	Restaurado	1971
Castillo Viejo de Alcoutim. Castro de Santa Bárbana	Alcoutim, Alcoutim	S. VIII-X	Militar	Rural	Ninguna	1997
Fortaleza de Alcoutim	Alcoutim, Alcoutim	S. XIII-XVII	Militar	Urbano	Restaurado	1993
Iglesia de Martim Longo	Alcoutim, Martim Longo	S. XV-XVIII	Religiosa gótico-manuelino-mudéjar	Urbano	Restaurado	1967
Iglesia Parroquial	Aljaraque	S. XVII, XVIII	Religiosa	Urbano		
Cine minero	Aljaraque, Corrales	S. XIX	Civil	Urbano		
Castillo de Aljezur	Aljezur, Aljezur	S. X	Militar	Rural	Restaurado	1977
Antiguo Hospital de la Sangre	Almonte	S. XVIII	Civil	Urbano		
Ayuntamiento	Almonte	S. XVIII	Cilvil, barroco	Urbano		
Capilla Antiguo Cementerio	Almonte	S. XVIII	Religiosa, barroco			
Casa C/ Asunción, 10	Almonte	S. XIX	Civil, estilo andaluz	Urbano		
Iglesia Parroquial	Almonte	S. XVIII	Religiosa, barroco	Urbano		
Palacio de Doñana	Almonte	S. XVIII	Civil, barroco	Rural		
Palacio del Acebrón	Almonte	S. XX	Civil, eclesticismo	Rural		
Santuario de Ntra. Sra. del Rocío y alrededores	Almonte	S. XX	Religioso, popular andaluz	Rural		1973
Torre de la Carbonera	Almonte	S. XVII	Militar	Rural		1993
Torre de San Jacinto	Almonte	S. XVII	Militar	Rural		1993
Torre de Zalabar	Almonte	S. XVII	Militar	Rural		1993
Torre del Asperillo	Almonte	S. XVII	Militar	Rural		1993
Torre del Loro	Almonte	S. XVII	Militar	Rural	Ninguna	1993
Torre de la Higuera	Almonte, Matalascañas	S. XVII	Militar	Rural	Ruinas	1993
Capilla de San Antonio	Ayamonte	S. XVIII	Religioso, barroco	Urbano		
Casa Grande	Ayamonte	S. XVIII	Civil	Urbano		
Convento de Santa Clara	Ayamonte	S. XVII	Religioso, gótico-barroco	Urbano		
Iglesia de la Merced	Ayamonte	S. XVII	Religioso, barroco	Urbano		
Iglesia de S. Sebastián	Ayamonte	S. XVI	Religioso, mudéjar-gótico	Urbano		
Iglesia de San Francisco	Ayamonte	S. XV	Religioso, mudéjar	Urbano		1931
Iglesia del Divino Salvador	Ayamonte	S. XV	Religioso, mudéjar	Urbano		
Iglesia Nuestra Señora de las Angustias	Ayamonte	S. XVII	Religioso, mudéjar-barroco	Urbano		

Tabla 2 (continuación). Edificios protegidos y de interés en el arco suratlántico onubense-algarví

NOMBRE	LOCALIZACIÓN	CRONOLOGÍA	TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA	ENCLAVE	INTERVENCIÓN	PROTECCIÓN
Palacio de los Marqueses de Ayamonte	Ayamonte	S. XVIII	Civil, barroco	Urbano		
Torre de Isla Canela	Ayamonte	S. XVII	Militar	Rural		1993
Ayuntamiento	Bollullos Par del Condado	S. XVIII	Civil, mudéjar-barroco	Urbano		1976
Casa C/ Cervantes, 9	Bollullos Par del Condado	S. XX	Civil, eclecticismo	Urbano		
Casa C/ Diezmo, 8	Bollullos Par del Condado	S. XIX	Civil, regionalismo andaluz	Urbano		
Iglesia de Santiago Apóstol	Bollullos Par del Condado	S. XVIII	Religioso, barroco	Urbano		
Ruinas Convento de San Juan de Morañina	Bollullos Par del Condado	S. XVI	Religioso	Rural	Ninguna	
Ayuntamiento	Cartaya	S. XVIII	Civil	Urbano		
Castillo	Cartaya		Militar	Urbano	Restaurado	1993
Convento Mercedario	Cartaya	S. XV-XVIII	Religioso	Urbano		
Iglesia de San Pedro	Cartaya		Religioso, barroco	Urbano		
Castillo de Castro Marim	Castro Marim, Castro Marim	S. XVI-XVIII	Militar	Urbano	Restaurado	1910
Fuerte de San Sebastián	Castro Marim, Castro Marim		Militar		Ninguna	En estudio
Palacio de Estói	Faro, Estói	S. XVIII-XX	Civil	Urbano	Restaurado	1977
Ruinas de Estói-de Milreu	Faro, Estói	S. II-IV	Civil	Rural	Ninguna	1910
Antigua Sede del Archivo Distrital de Faro	Faro, São Pedro	S. XIX	Civil	Urbano	Ninguna	1918
Casa das Figuras	Faro, São Pedro	S. XVIII	Civil barroca	Urbano	Restaurado	1978
Horta de Ourives	Faro, São Pedrò	S. XVIII	Civil barroca	Urbano	Ninguna	1980
Iglesia do Carmo	Faro, São Pedro	S. XVIII	Religiosa barroca	Urbano	Restaurado	1978
Muro del Convento de Santo António	Faro, São Pedro	S. XVII	Civil	Urbano	Ninguna	Inexistente
Antiguo cementerio judío	Faro, Sé		Civil	Urbano	Ninguna	1978
Arco de la Villa	Faro, Sé	S. XIX	Commemorativa	Urbano	Restaurado	1910
Casa del poeta Cándido Guerreiro	Faro, Sé		Civil	Urbano	Ninguna	1988
Catedral de Santa María	Faro, Sé	S. XIII-XVIII	Religiosa	Urbano	Restaurado	1955
Convento de Nuestra Señora de la Asunción	Faro, Sé	S. XVI	Religiosa	Urbano	Restaurado	1948
Edificio en la Plaza de Ferreira de Almeida	Faro, Sé		Civil	Urbano	Ninguna	1977
Fortaleza de Faro	Faro, Sé	S. XIII-XVII	Militar	Urbano	Restaurado	1993
Muralla seiscentista de Faro	Faro, Sé	S. XVII	Militar	Urbano	Restaurado	1997
Noria, tanque y portal de la Quinta Bivar Cúmano en el río Seco	Faro, Sé	S. XIX	Agrícola	Rural	Ninguna	1993
Quinta das Lágrimas	Faro, Sé	S. XIX	Civil	Urbano	Ninguna	En vías

Tabla 2 (continuación). Edificios protegidos y de interés en el arco suratlántico onubense-algarví

NOMBRE	LOCALIZACIÓN	CRONOLOGÍA	TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA	ENCLAVE	INTERVENCIÓN	PROTECCIÓN
Silo del Convento de S. Francisco	Faro, Sé	S. XVIII	Civil	Urbano	Ninguna	1977
Teatro Lethes. Colegio Santiago El Mayor	Faro, Sé	S. XVII-XX	Religiosa-civil	Urbano	Restaurado	1993
Cortijo Garruchena	Hinojos	S. XIX-XX	Civil, estilo andaluz	Rural	En restauración	
Iglesia Parroquial de Santiago El Mayor	Hinojos	S. XIII-XVIII	Religioso, gótico-barroco	Urbano		
Palacio del Rey	Hinojos	S. XVII	Civil, barroco	Rural		
Torre del Malandar	Hinojos	S. XVII	Militar	Rural		1993
Antiguo Convento Mercedario	Huelva	S. XVII-XVIII	Religioso, renacentista transición barroco	Urbano	Restaurado	1970
Antiguo Mercado de Abastos	Huelva	S. XIX	Civil	Urbano	Ninguna	Inexistente
Barriada Reina Victoria	Huelva	S. XIX	Civil	Urbano	En restauración	1973
Cabezo de San Pedro	Huelva	S. VIII a.C.	Conjunto arqueológico tartésico	Urbano	Ninguna	1992
Cine Rábida	Huelva	S. XX	Civil	Urbano	Ninguna	Inexistente
Colegio de Arquitectos de Huelva	Huelva		Civil	Urbano	Restaurado	Inexistente
Conjunto de Lugares Colombinos/Isla de Saltés	Huelva	S. X-XX		Rural	Ninguna	1967
Convento RR.MM. Agustinas	Huelva	S. XVI	Religioso	Urbano	Restaurado	1993
Ermita de la Soledad	Huelva	S. XVII	Religioso	Urbano	Restaurado	1977
Gran Teatro	Huelva	1923	Civil	Urbano	Restaurado	Inexistente
Hotel Colón	Huelva	S. XIX	Civil, colonial	Urbano	Restaurado	
I.B. La Rábida	Huelva	S. XIX	Civil, regionalismo andaluz	Urbano	Restaurado	Inexistente
Iglesia Catedral de la Merced	Huelva	S. XVII-XVIII	Religioso, barroco	Urbano	Restaurado	1970
Iglesia de la Milagrosa	Huelva	S. XX	Religioso, neogótico	Urbano	Restaurado	En vías
Iglesia Mayor de San Pedro	Huelva	S. XIV-XV	Religioso, gótico-mudéjar, barroco	Urbano	Restaurado	
Iglesia P. Ntra. Sra. de la Concepción	Huelva	S. XVI-XVII	Religioso, gótico mudéjar, barroco	Urbano	Problemas	1994
Monumento a Colón	Huelva	S. XX	Civil, monumento conmemorativo	Rural	Ninguna	Inexistente
Muelle del Tinto	Huelva	S. XIX	Civil	Rural	Restaurado	
Museo de Bellas Artes de Huelva	Huelva	S. XX	Museo	Urbano		1962
Palacio del Conde-Duque	Huelva					
Palacio Mora Claros	Huelva	S. XIX	Civil	Urbano	Restaurado	
Santuario de La Cinta	Huelva	S. XV	Religioso, gótico-mudéjar	Urbano	Restaurado	1993
Sede del Comercial	Huelva	S. XX	Civil, neomudéjar	Urbano	Restaurado	
Casa Particular C/ San Justo	Isla Cristina			Urbano		

Tabla 2 (continuación). Edificios protegidos y de interés en el arco suratlántico onubense-algarví

NOMBRE	LOCALIZACIÓN	CRONOLOGÍA	TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA	ENCLAVE	INTERVENCIÓN	PROTECCIÓN
Iglesia de Nuestra Señora de Los Dolores	Isla Cristina		Religiosa	Urbano		
Molinos mareales	Isla Cristina			Rural		
Patio de San Francisco o Corrala	Isla Cristina	S. XX		Urbano		
Ayuntamiento de La Redondela	Isla Cristina, La Redondela	S. XV-XVII	Civil, mudéjar y barroco	Urbano	Restaurado	
Finca el Palomar de Huerta Noble	Isla Cristina, La Redondela	S. XVIII	Civil, barroco			
Iglesia de los Doce Apóstoles	Isla Cristina, La Redondela	S. XVI-XVIII	Religioso, mudéjar-neoclásico	Urbano		
Convento de San Francisco o del Praxel	Lagoa, Estômbar	S. XVII-XVIII	Religiosa barroca	Rural	Ninguna	1989
Iglesia Matriz de Estômbar-Santiago	Lagoa, Estômbar	S. XVI-XVIII	Religiosa barroca	Urbano	Restaurado	1984
Castillo de São João de Arade	Lagoa, Ferragudo	S. XVII	Militar	Rural	Ninguna	1974
Fuerte y capilla de Nuestra Señora da Rocha	Lagoa, Porches	S. XIII?, XVII-XVIII	Militar y religiosa	Rural	Restaurado	1963
Capilla de la Iglesia de la Luz	Lagos, Luz	S. XVI, XVIII	Religiosa, gótica	Urbano	Restaurado	1944
Castillo de la Señora de la Luz	Lagos, Luz	S. XVII	Militar, barroca	Urbano	Ninguna	1977
Fuerte de Meia Praia	Lagos, Odiáxere	S. XVII-XVIII	Militar	Rural	Restaurado	1973
Iglesia Matriz de Odiáxere	, Lagos, Odiáxere	S. XVI-XVIII	Religiosa, gótica, barroca	Urbano	Restaurado	1996
Baluarte da Alcaria-das Freiras	Lagos, Santa Maria	S. XVI	Militar renacentista	Urbano	Restaurado	1924
Baluarte de la Porta dos Quartos	Lagos, Santa Maria	S. XVI	Militar	Urbano	Restaurado	1924
Baluarte de Santa Maria-da Porta da Vila	Lagos, Santa Maria	S. XVI	Militar renacentista	Urbano	Restaurado	1924
Centro Histórico de Lagos	Lagos, Santa Maria	Desde 2000 a.C.	Ciudad	Urbano	Restaurado	Inexistente
Faro da Punta da Piedade	Lagos, Santa Maria	S. XX	Civil	Rural	Restaurado	Inexistente
Baluarte de São Francisco o do Jogo da Bola	Lagos, São Sebastião	S. XVI	Militar	Urbano	Ninguna	1924
Convento de São Francisco y de Nostra Senhora do Loreto	Lagos, São Sebastião	S. XVI, XVIII, XX	Religiosa	Urbano	Restaurado	Inexistente
Edificio dos Paços do Concelho	Lagos, São Sebastião	S. XVIII	Civil, pombalina	Urbano	Restaurado	Inexistente
Ermita de São João Baptista	Lagos, São Sebastião	S. XII, XIX	Religiosa	Urbano	Restaurado	En vías
Ermita de São Pedro do Pulgão y N. Senhora Dos Aflitos	Lagos, São Sebastião	S. XV	Religiosa	Rural	Restaurado	Inexistente
Iglesia de São Sebastião y Nostra Senhora da Conceição	Lagos, São Sebastião	S. XV-XVIII	Religiosa manierista, barroca	Urbano	Restaurado	1924
Muro de Fonte Coberta	Lagos, São Sebastião		Agrícola	Rural	Ninguna	1992
Muro del Convento de São Francisco y Nostra Senhora do Loreto	Lagos, São Sebastião	S. XVI	Civil	Urbano	Restaurado	Inexistente
Armazém Regimental	Lagos, Santa Maria	S. XVII	Militar	Urbano	Restaurado	En vías
Edificio Armazém do Espingardeiro o Selaria	Lagos, Santa Maria	S. XVII	Militar	Urbano	Ninguna	En vías
Edif. da Portagem/Quartel dos Remadores da Alfândega/Casa da Dizima/Vedoria	Lagos, Santa Maria	S. XVII	Civil	Urbano	Ninguna	En vías

Tabla 2 (continuación). Edificios protegidos y de interés en el arco suratlántico onubense-algarví

NOMBRE	LOCALIZACIÓN	CRONOLOGÍA	TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA	ENCLAVE	INTERVENCIÓN	PROTECCIÓN
Forte da Bandeira o de Nostra Senhora da Penha de França	Lagos, Santa Maria	S. XVII, XX	Militar y religiosa	Rural	Restaurado	En vías
Iglesia de Nostra Senhora do Carmo	Lagos, Santa Maria	S. XVI, XVIII	Religiosa manierista, barroca	Urbano	Ninguna	1985
Iglesia de Santo António	Lagos, Santa Maria	S. XVIII	Religiosa, barroca	Urbano	Restaurado	1924
Iglesia de Santa Maria da Misericórdia	Lagos, Santa Maria	S. XV, XIX	Religiosa	Urbano	Restaurado	Inexistente
Mercado de esclavos/Vedoria/Alfândega	Lagos, Santa Maria	S. XV, XVII	Civil, renacentista	Urbano	Restaurado	En vías
Ruinas del antiguo convento da Trindade	Lagos, Santa Maria	S. XVI-XVII, XIX	Religiosa	Urbano	Restaurado	En estudio
Murallas y torreones de Lagos	Lagos, Santa Maria y São Sebastião	S. XII, XIV, XVI-XVII, XIX	Militar	Urbano	Restaurado	1924
Edificio C/ Oria Castañeda, 26	Lepe		Civil	Urbano		En vías
Iglesia de Santo Domingo de Guzmán	Lepe	S. XV-XVIII	Religiosa, gótico-mudéjar	Urbano		1985
Torre del Catalán	Lepe	S. XVI	Militar	Rural		1993
Iglesia de São Lorenço de Almancil	Loulé, Almancil	S. XVII-XVIII	Religiosa barroca	Urbano	Restaurado	1946
Ruinas romanas do Cerro da Vila	Loulé, Quarteira		Villa romana	Rural	Ninguna	1977
Castillo de Loulé	Loulé, São Clemente	S. XIII, XV	Militar	Urbano	Restaurado	1924
Iglesia Matriz de Loulé/S. Clemente	Loulé, São Clemente	S. XIII, XVI-XVII	Religiosa gótica, manuelino	Urbano	Restaurado	1924
Puerta y crucero de la Iglesia de la Misericordia	Loulé, São Clemente	S. XVI	Religiosa manuelina	Urbano	Restaurado	1924
Restos de la Iglesia de Graça	Loulé, São Clemente	S. XIV	Religiosa gótica	Urbano	Ninguna	1924
Capilla de Nostra Senhora da Conceição	Loulé, São Clemente	S. XVII-XVIII	Religiosa, barroca	Urbano	Restaurado	1953
Muro del Convento de Santo António	Loulé, São Sebastiao	S. XVII	Civil	Urbano	Ninguna	Inexistente
Ayuntamiento	Moguer	S. XVIII	Civil, barroco	Urbano		1967
Capilla del Corpus Christi	Moguer	S. XVI	Religioso			
Capilla de San Sebastián	Moguer	S. XVIII	Religioso			
Casa C/ Burgos y Mazo, 5	Moguer	S. XIX	Civil, neoclásico	Urbano		
Casa C/ Juan Ramón Jiménez, 9	Moguer	S. XVIII	Civil, barroco	Urbano		
Casa C/ Almirante Hernández Pinzón	Moguer	S. XIX	Civil, estilo andaluz	Urbano		
Casa Museo Zenobia-Juan Ramón	Moguer		Museo	Urbano		En vías
Casa Pl/ Montemayor, 9	Moguer	S. XIX	Civil, estilo andaluz	Urbano		
Castillo	Moguer	S. XIV	Militar			1993
Conjunto de Lugares Colombinos/Casco de Moguer	Moguer					1967
Convento de San Francisco	Moguer	S. XV	Religiosa, manierista-mudéjar	Urbano		
Convento de Santa Clara	Moguer	S. XIV-XV	Religiosa, gótico-mudéjar	Urbano	Restaurado	1931

Tabla 2 (continuación). Edificios protegidos y de interés en el arco suratlántico onubense-algarví

NOMBRE	LOCALIZACIÓN	CRONOLOGÍA	TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA	ENCLAVE	INTERVENCIÓN	PROTECCIÓN
Ermita de Nuestra Señora de Montemayor	Moguer	S. XVI	Religioso	Rural		
Hospital del Corpus Christi	Moguer	S. XVI	Civil, mudéjar-renacentista	Urbano		
Iglesia de Santa María de la Granada	Moguer	S. XVIII	Religiosa, barroco	Urbano	Restaurado	1967
Convento de Nostra Senhora do Desterro	Monchique, Monchique	S. XVII	Religiosa barroca	Rural	Ninguna	1981
Iglesia Matriz de Monchique	Monchique, Monchique		Religiosa	Urbano	Ninguna	1997
Iglesia Matriz de Pechão	Olhão, Pechão	S. XVIII	Religiosa barroca	Urbano	Ninguna	1984
Puente Viejo de Quelfes	Olhão, Quelfes		Civil	Rural	Ninguna	1990
Casa de los Pinzón	Palos de la Frontera	S. XVI	Civil			1931
Castillo	Palos de la Frontera		Militar	Urbano	Ruinas	
Conjunto de Lugares Colombinos/Casco de Palos Frontera	Palos de la Frontera					1967
Entorno de la Fontanilla	Palos de la Frontera	S. XIV	Civil, mudéjar		Restaurado	1856
Hacienda Buenavista	Palos de la Frontera	S. XX		Rural		
Iglesia de San Jorge	Palos de la Frontera	S. XIV	Religioso, gótico-mudéjar	Urbano		1945
Monasterio de Santa María de La Rábida	Palos de la Frontera	S. XV	Religioso, gótico-mudéjar	Rural	Restaurado	
Obelisco Conmemorativo	Palos de la Frontera	S. XIX	Civil	Rural	En restauración	
Torre Almenara	Palos de la Frontera	S. XVI	Militar			1993
Torre Arenillas	Palos de la Frontera	S. XVI	Militar	Rural	Restaurado	1993
Torre del Río de Oro	Palos de la Frontera		Militar	Rural		1993
Mezquita anexa a la sacristía de la Iglesia Matriz	Portimão, Alvor		Religiosa musulmana	Urbano	Restaurado	1978
Mezquita de São João	Portimão, Alvor		Religiosa musulmana	Urbano	Restaurado	1978
Mezquita de São Pedro	Portimão, Alvor		Religiosa musulmana	Urbano	Restaurado	1978
Pórticos de la Iglesia Matriz de Alvor	Portimão, Alvor	S. XVI	Religiosa manuelina	Urbano	Restaurado	1977
Ruinas del antiguo Castillo/Fuerte de Alvor	Portimão, Alvor	S. XIV	Militar gótica	Urbano	Ninguna	1984
Conjunto arqueológico romano da Quinta da Abicada	Portimão, Mexilhoeira Grande		Villa romana	Rural	Ninguna	1940
Capilla de São José	Portimão, Portimão	S. XVII-XVIII	Religiosa barroca	Urbano	Ninguna	1977
Colegio de los Jesuítas	Portimão, Portimão	S. XVII	Religiosa barroca	Urbano	Ninguna	1974
Convento de São Francisco y N. Senhora da Esperança	Portimão, Portimão	S. XVI	Religiosa, manuelina, manierista	Urbano	Restaurado	1993
Fuerte de Santa Catarina	Portimão, Portimão	S. XVI, XVIII	Militar barroca	Urbano	Restaurado	1977
Iglesia Matriz de Portimão	Portimão, Portimão	S. XV, XVII-XVIII	Religiosa gótica, manierista, barroca	Urbano	Ninguna	1977
Murallas de Portimão	Portimão, Portimão	S. XV-XVI	Militar	Urbano	Ninguna	1993

Tabla 2 (continuación). Edificios protegidos y de interés en el arco suratlántico onubense-algarví

NOMBRE	LOCALIZACIÓN	CRONOLOGÍA	TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA	ENCLAVE	INTERVENCIÓN	PROTECCIÓN
Casa inglesa C/ Alcatraz	Punta Umbría	S. XIX	Civil	Urbano		
Iglesia de Nuestra Señora del Carmen	Punta Umbría	S. XX	Religiosa	Urbano		
Torre Almenara Umbría	Punta Umbría	S. XVII	Militar	Urbano	Restaurado	1993
Iglesia del Rosario	San Silvestre de Guzmán	S. XVII	Religiosa	Urbano		
Molinos harineros	San Silvestre de Guzmán	S. XVII	Civil	Rural	Restaurado	
Molinos de viento	San Silvestre de Guzmán	S. XVIII	Civil	Rural		
Pousada de São Brás de Alportel	São Brás de Alportel, São Brás de Alportel	S. XX	Civil	Rural	Ninguna	Inexistente
Castillo de San Marcos	Sanlúcar de Guadiana	S. XVI	Militar, renacentista	Rural		
Iglesia de San Blas	Sanlúcar de Guadiana	S. XVII	Religioso, barroco	Urbano		
Iglesia Nuestra Señora de las Flores	Sanlúcar de Guadiana	S. XVII	Religioso, mudéjar	Urbano		
Molinos de viento	Sanlúcar de Guadiana	S. XVIII	Civil, popular	Rural		
Castillo de Alcantarilha	Silves, Alcantarilha	S. XIII, XVII	Militar	Urbano	Ninguna	1977
Iglesia Parroquial de Alcantarilha	Silves, Alcantarilha	S. XVI, XVIII	Religiosa	Urbano	Restaurado	1970
Ermita de Nostra Senhora do Pilar	Silves, Algoz	S. XVIII	Religiosa barroca	Rural	Ninguna	1993
Fortaleza de Armação de Pera	Silves, Armação de Pêra	S. XVI-XVII	Militar barroca	Urbano	Restaurado	1978
Iglesia de São Francisco	Silves, Pêra	S. XVII-XVIII	Religiosa barroca	Urbano	Restaurado	1990
Iglesia de São Bartolomeu de Messines	Silves, São Bartolomeu de Messines	S. XVI, XVIII	Religiosa manuelina y barroca	Urbano	Restaurado	1955
Casa con chimenea algarví en R/ do Castelo, 22	Silves, São Marcos da Serra	S. XVII	Civil	Urbano		1993
Castillo de Silves	Silves, Silves	S. VIII-IX, XII-XIII	Militar musulmana	Urbano	Restaurado	1910
Catedral de Silves	Silves, Silves	S. XIV-XVI, XVIII	Religiosa gótica, manuelina	Urbano	Restaurado	1922
Cruz de Portugal	Silves, Silves	S. XVI	Monumento religioso	Urbano	Restaurado	1910
Ermita de Nostra Senhora dos Mártires	Silves, Silves	S. XII, XV, XVI, XVIII	Religiosa manuelina, barroca	Urbano	Restaurado	1961
Ermita de São Pedro	Silves, Silves	S. XIII, XVII-XVIII	Religiosa gótica	Rural	Ninguna	1993
Iglesia da Misericórdia	Silves, Silves	S. XVI	Religiosa manuelina, manierista	Urbano	Restaurado	1961
Murallas y puertas musulmanas	Silves, Silves	S. VIII-XI, XIII-XV	Militar	Urbano	Restaurado	1980
Muro del Convento de Nostra Senhora do Paraíso	Silves, Silves	S. XVI	Civil	Urbano	Ninguna	Inexistente
Teatro Mascarenhas Gregório	Silves, Silves	S. XX	Civil	Urbano	Ninguna	1984
Fuerte da Conceição	Tavira, Conçeição	S. XVII	Militar	Rural	Ninguna	1960
Edificio R/ Nova da Avenida, 13	Tavira, Santa Maria	S. XIX-XX	Civil	Urbano	Ninguna	1993
Convento das Bernardas	Tavira, Santiago	S. XVI-XVII	Religiosa manuelina	Urbano	Ninguna	En vías

Tabla 2 (continuación). Edificios protegidos y de interés en el arco suratlántico onubense-algarví

NOMBRE	LOCALIZACIÓN	CRONOLOGÍA	TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA	ENCLAVE	INTERVENCIÓN	PROTECCIÓN
Ermita de Nostra Senhora das Angústias	Tavira, Santiago	S. XVIII	Religiosa barroca	Urbano	Ninguna	1977
Ermita de São Sebastião	Tavira, Santiago	S. XVIII	Religiosa barroca	Urbano	Ninguna	1977
Iglesia da Misericórdia	Tavira, Santiago	S. XVI-XVIII	Religiosa renacentista, manierista	Urbano	Restaurado	1940
Murallas del Castillo de Tavira	Tavira, Santiago	S. XIII	Militar	Urbano	Restaurado	1939
Muro del Convento de Santo António da Esperança	Tavira, Santiago	S. XVII	Civil	Urbano	Ninguna	Inexistente
Iglesia de Santa Ana	Tavira, Santa Maria	S. XVII	Religiosa barroca	Urbano	Restaurado	1977
Iglesia de Santa Maria do Castelo	Tavira, Santa Maria	S. XIII, XVIII	Religiosa gótica, barroca	Urbano	Restaurado	1910
Fuerte do Rato	Tavira, Santa María	S. XVI	Militar	Rural	Restaurado	1983
Puente antiguo sobre el río Gilão	Tavira, Santa María	S. III-IV, XIII-XIV, XVI-XVII	Civil, romana, medieval, moderna	Urbano	Restaurado	1986
Conjunto pombaliano de Vila Real Santo António	Vila Real S. António, Vila Real de S. António	S. XVIII	Conjunto urbano	Urbano	Restaurado	1978
Conjunto histórico de Cacela Velha	Vila Real de S. António, Vila Nova de Cacela	S. XIII, XVI, XVIII	Conjunto urbano	Urbano	Restaurado	1987
Fuerte da Boca do Rio	Vila do Bispo, Budens	S. XVII	Militar	Rural	Ninguna	1974
Fuerte de Burgau	Vila do Bispo, Budens	S. XVII	Militar	Urbano	Ninguna	1977
Ermita de Nostra Senhora de Guadalupe	Vila do Bispo, Raposeira	S. XIII	Religiosa gótica	Rural	Restaurado	1924
Fortaleza de Belixe	Vila do Bispo, Sagres	S. XVI-XVII	Militar	Rural	Restaurado	1957
Fortaleza de Sagres	Vila do Bispo, Sagres	S. XVI-XX	Militar	Rural	Restaurado	1910
Fortaleza do Cabo de São Vicente	Vila do Bispo, Sagres	S. XIII-XIV, XVI-XVII, XIX	Militar, religiosa	Rural	Restaurado	1961
Muro del Convento de S. Vicente do Cabo	Vila do Bispo, Sagres	S. XVI	Civil	Rural	Restaurado	1961
Iglesia Matriz do Vila do Bispo	Vila do Bispo, Vila do Bispo	S. XVII-XVIII	Religiosa barroca	Urbano	Restaurado	1958
Iglesia de San Sebastián	Villablanca	S. XVI-XVII	Religioso, mudéjar y barroco	Urbano		
Ayuntamiento	Villablanca	S. XVIII	Civil	Urbano		
Molinos de viento	Villablanca	S. XVIII	Civil	Rural		
Ermita de Nuestra Señora de la Blanca	Villablanca	S. XVI-XVII	Religioso, gótico y barroco	Rural		

Fuente: Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais y Dirección General de Bellas Artes. Varios (1995).
Elaboración J. Felicidades y F. J. García, 2000.

Tabla 3. La artesanía en el arco suratlántico onubense-algarví

Municipio / Concelho	Artesanía típica	
Albufeira	Carros de madera	
Castro Marim	Cestería de caña	
	Tejidos	Encaje de bolillo
Alcoutim	Muñecos de trapo	Tejidos de lana
	Cestería de caña , palma y mimbre	Madera
	Alfarería	
Faro	Azulejería y cerámica	
	Cobre	
	Trenzados de palma	
Aljaraque	Cestería de caña y junco	
	Cerámica	
	Guarnicionería y marroquinería	
Hinojos	Cestería de palma	Cerámica
	Talabartería	Bordados (Mantones de Manila)
Aljezur	Cestería de caña y mimbre	Madera
	Latón y cobre	Cerámica
Huelva	Cerámica	Imaginería
	Carpintería y marquetería	Cestería de mimbre
	Bordados	Cordelería
Almonte	Guarnicionería, talabartería y zapatería de piel	
	Carpintería	Metal
	Bordados (mantones de Manila)	
Isla Cristina	Astillero tradicional	Carpintería de ribera
	Cestería de caña	Maquetas de barcos
	Malla para redes	
Ayamonte	Metal	Cestería de caña
	Imaginería	Carpintería de ribera
	Marquetería y maquetas de barcos	
Lagoa	Alfarería	Palma
	Carros en miniatura	
Bollullos Par del Condado	Bordados	Metal
	Tonelería	Alfarería (Belenes) y cerámica
	Esparto, palma y caña	Carruajes típicos
Lagos	Trabajos de latón y cobre	Cerámica
	Redes de cáñamo	
Cartaya	Cerámica	Talla de madera y carpintería de ribera
	Cestería de caña	Flauta y tamboril
	Astilleros	

Tabla 3. La artesanía en el arco suratlántico onubense-algarví

Municipio / Concelho	Artesanía típica	
Lepe	Madera y maquetas de barcos	Metal
	Talabartería y guarnicionería	Bordado
	Malla para redes	Jaulas para pájaros
Loulé	Muñecos de trapo	Cestería de caña, palma y esparto
	Telares	Madera
	Vidrio	Trabajos en cobre, hierro
San Silvestre de Guzmán	Bordados	Talabartería y guarnicionería
Moguer	Guarnicionería y talabartería	Cerámica
	Tonelería	Bordados
Sanlúcar de Guadiana	Cestería de caña y mimbre	Zahones
Monchique	Muñecos de trapo	Madera
	Cestería de mimbre	Tejidos de lino
	«Cadeiras de tosura»	
Silves	Trabajos en cobre	Esparto
	Azulejería y cerámica (miniaturas)	Croché y malla
	Encaje de bolillos	Planchas de corcho
Olhão	Tejidos y «cloques»	Azulejería
	Madera	Talabartería
	Hierro forjado	
Tavira	Trabajos en cobre	Alfarería
	Palma	Madera
Portimão	Trabajos en cobre	Mimbre, palma y esparto
	Tejidos y bordados	Alfarería
	Porcelana	Vidrio
Vila do Bispo	Astilleros de barcos	Croché
Palos de la Frontera	Cerámica	
Vila Real de Santo António	Riendas de tiro	Bordado
	Encaje de bolillos	Astilleros
Punta Umbría	Maquetas de barcos	Metal
	Astilleros	Cestería de caña
Villablanca	Cerámica	Marroquinería
	Cestería de caña, palma y junco	
São Brás de Alportel	Cestería de caña y palma	

Fuente: R.T.A.; Márquez (1995-1997 y 1997-1999); www.3aerede.
Elaboración F. J. García, 2000.

Tabla 4. Gastronomía típica del arco suratlántico onubense-algarví

Municipio	Platos típicos	
Albufeira	Caldeirada de pescado	Cataplana
Loulé	Sardinas asadas	Sopa de pan con coquinas
	Arroz con pulpo	Queso de cabra
	Aguardiente de madroño	Gachas de maíz
Alcoutim	Carne de cerdo	Queso de cabra
Moguer	Pimientos en curtico	Pastelería
	Vino de naranja y vermú	Dulce de membrillo
	Fresón	
Aljaraque	Tortas de Pascua	Hornazos
	Asado de ternera y cordero	Monchique
	Arroz con judías y castañas	Judías con carne
	Asado de cerdo	Jamón y embutidos de cerdo
	Púdim de miel	Aguardiente de madroño
Aljezur	Carne de cerdo con almejas	
Olhão	Pescado grillado	Choco con habas
	Judías con arroz y castañas	Bolas de higo, naranjas y almendras
	Cataplana	
Almonte	Cocido almonteño	Sopa marismeña
	Roscos de vino	Vino
	Caldereta de cordero	
Portimão	Sardina asada	Sopa de acelga
	Batata	Sopa de pan con tomate
	Caldeirada de pescado	Habas con pescado frito
Ayamonte	Raya al pimentón	Salazones y conservas
	Atún encebollado y mechado	Coquinas al ajillo
Palos de la Frontera	Caballas con tomate	Hornazo
	Fresón de Palos	
Bollullos Par del Condado	Perrengo	Arrope
	Tortas «resobá»	Vino
	«Poleás»	
Punta Umbría	Coquinas al ajillo	Caballas asadas
	Pargo al horno	Guisos de pescado
	Fideos con caballa	

Tabla 4. Gastronomía típica del arco suratlántico onubense-algarví

Municipio	Platos típicos	
Cartaya	Habas enzapatadas	Huevos a la cotufa
	Gambas rebozadas	Torta de Pascua
Sao Brás de Alportel	Carne de cerdo	Gachas de maíz
	Higos rellenos de almendras	
Castro Marim	Arroz	Queso
	Dulces de miel	
San Silvestre de Guzmán	Cacholá	
Faro	Sopa de pescado	Arroz de languerón
Sanlúcar de Guadiana	Empanadillas de cidra	Queso fresco
	Rosas	Pestiños
	Habas enzapatás	
Hinojos	Salmorejo	Caza guisada, asada
	Cordero asado y en caldereta	Rositas
	Vino	Tostones
Silves	Pescado grillado	Calderada a la tia Chica
	Carne de cerdo	Morgados de Silves
	Dulces de naranja	Aguardiente de madroño
Huelva	Chocos con habas	Habas enzapatadas
Tavira	Gachas de maíz	Folhados de Tavira
	Vino licoroso	
Isla Cristina	Atún mechado	Salazones y conservas
	«Coca»	Arroz marinero
	Longuerones en salsa	Sultanas de coco
Vila do Bispo	Percebes	Caldeiradas de pescado
Lagoa	Vinos afrutados y licorosos	
Vila Real de Santo António	Atún asado	Ensalada de atún
Lagos	Sopas de languerón y pez	Açorda de mejillón y coquina
	Cataplana	Bolas de miel y Dom Rodigros
	Morgados de higo y almendra	Vino blanco, tinto y moscatel
Villablanca	Estofado de conejo	Cordero
	Guiso de perdiz	«Cacholás»
Lepe	Pimentada	Arroz con almejas
	Fresón	

Fuente: R.T.A.; Márquez (1995-1997 y 1997-1999); www.3aerede. Elaboración F. J. García, 2009.

Tabla 5. El ciclo festivo y religioso en el arco suratlántico onubense-algarví. Principales ferias y romerías

	Mes											
Municipio	1 (1)	2 (2)	3	4	5	6 (3)	7	8	9	10	11	12
Almonte					Romería del Rocío (Lunes de Pentecostés)			Rocío Chico				
Ayamonte		Carnaval	Semana Santa									
Cartaya							Fiestas del Carmen (El Rompido)					
Huelva			Semana Santa					Fiestas Colombinas				
Isla Cristina		Carnaval										
Lagos							Feira/Concurso de Arte Doce					
Lepe					Romería de La Bella							
Loulé	Festa da Chouriça (Querença)	Carnaval		Festa dos Forales (Querença)	Festa da Mae Soberana							
Moguer			Semana Santa		Romería de Montemayor							
Tavira		Carnaval										
Vila Real de Santo António		Carnaval										

(1) En este mes se produce por todo el Algarve el «Festivais de Charolas». Se trata de una tradición portuguesa, en que grupos de músicos y cantantes recorren las calles de villas y aldeas por las noches, entre Año Nuevo y el día de Reyes, cantando las «janeiras» (villancicos).
(2) En este el mes del Carnaval, aquí sólo citamos los más destacados.
(3) Celebración en este mes de Fiestas Patronales a ambos lados de la frontera, con advocaciones como San Antonio, San Juan o San Pedro.
Fuente: Servelo y Soledades (1992); Varios (1995); Márquez (1995-1997 y 1997-1999); www.3aerede.pt.
Elaboración E. J. García, 2000.

Tabla 6. Principales eventos culturales del arco suratlántico onubense-algarví

	Mes											
Municipio	1 (1)	2 (2)	3	4	5	6 (3)	7	8	9	10	11	12
Albufeira			Encuentro de Coros									
Almonte								Festival de Danza	Festival de Flamenco			
Ayamonte						Muestra de Corales		Festival Internacional de Música Clásica				
Bollullos Par del Condado									Jornadas del Vino			
Cartaya										Feria Agrícola e Industrial		
Faro							Concentración Internacional de Motos					
Huelva									Feria de la Tapa		Festival de Cine Iberoamericano	
Isla Cristina										Festival Coral del Atlántico		
Lagoa								FATACIL				
Lepe									Agrocosta			
Loulé			Fiesta del Vino (Querença)				Festival Internacional de Jazz					

Tabla 6 (continuación). Principales eventos culturales del arco suratlántico onubense-algarví

	Mes											
Municipio	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Moguer							Festival de Cante Jondo					
Monchique			Feria de los Embutidos Tradicionales									
Olhão								Festival do Marisco				
Palos de la Frontera							Conciertos de Música					
Punta Umbría								Feria de la Coquina				
Silves			Festival de Teatro de São Bartolomeu de Messines				Festival da Cerveja					
Vila Real de Santo António								Festival do Atum				
Villablanca								Festival Internacional de Danza				

Fuente: Varios (1995); Márquez (1995-1997 y 1997-1999); www.3aerede.pt.
Elaboración F. J. García, 2000.

6

Las infraestructuras territoriales

1. CARRETERAS
   - 1.1 Descripción de la red de carreteras en el litoral de Huelva
   - 1.2 Descripción de la red de carreteras en el Algarve
   - 1.3 La accesibilidad y niveles de tráfico por carretera
2. EL FERROCARRIL
3. LOS PUERTOS
   - 3.1 Funciones comerciales
   - 3.2 Los puertos pesqueros y náutico-deportivos
4. EL TRASNPORTE AÉREO
   - 4.1 Las infraestructuras actuales
   - 4.2 Un aeropuerto en Huelva, ¿una infraestructura necesaria?
5. OTRAS INFRAESTRUCTURAS
   - 5.1 Abastecimiento, saneamiento de aguas y residuos sólidos
   - 5.2 Telecomunicaciones
6. PROYECTOS INFRAESTRUCTURALES
   - 6.1 Marco institucional
   - 6.2 Proyectos y estrangulamientos fronterizos
   - 6.3 El PDIA y su concreción en la provincia de Huelva
   - 6.4 La planificación de las infraestructuras en el Algarve
7. CONCLUSIONES
8. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

La cantidad y calidad de las infraestructuras es de gran importancia para las actividades económicas, la competitividad del producto turístico y para el desarrollo regional en general (Plan DIA, 1993; 90).

En este sentido, el objetivo de este capítulo es analizar las vías de comunicación, la accesibilidad, los medios de transportes, la utilización del ciclo del agua y otras infraestructuras existentes en el amplio espacio onubense-algarví.

Por otra parte, todavía sigue existiendo una ruptura fronteriza, con sólo dos conexiones: Ayamonte, al sur, y Rosal de la Frontera, en el extremo septentrional. Superar el aislamiento de estos pueblos a través de la ruptura de la barrera fronteriza debe convertirse en una de las primeras prioridades.

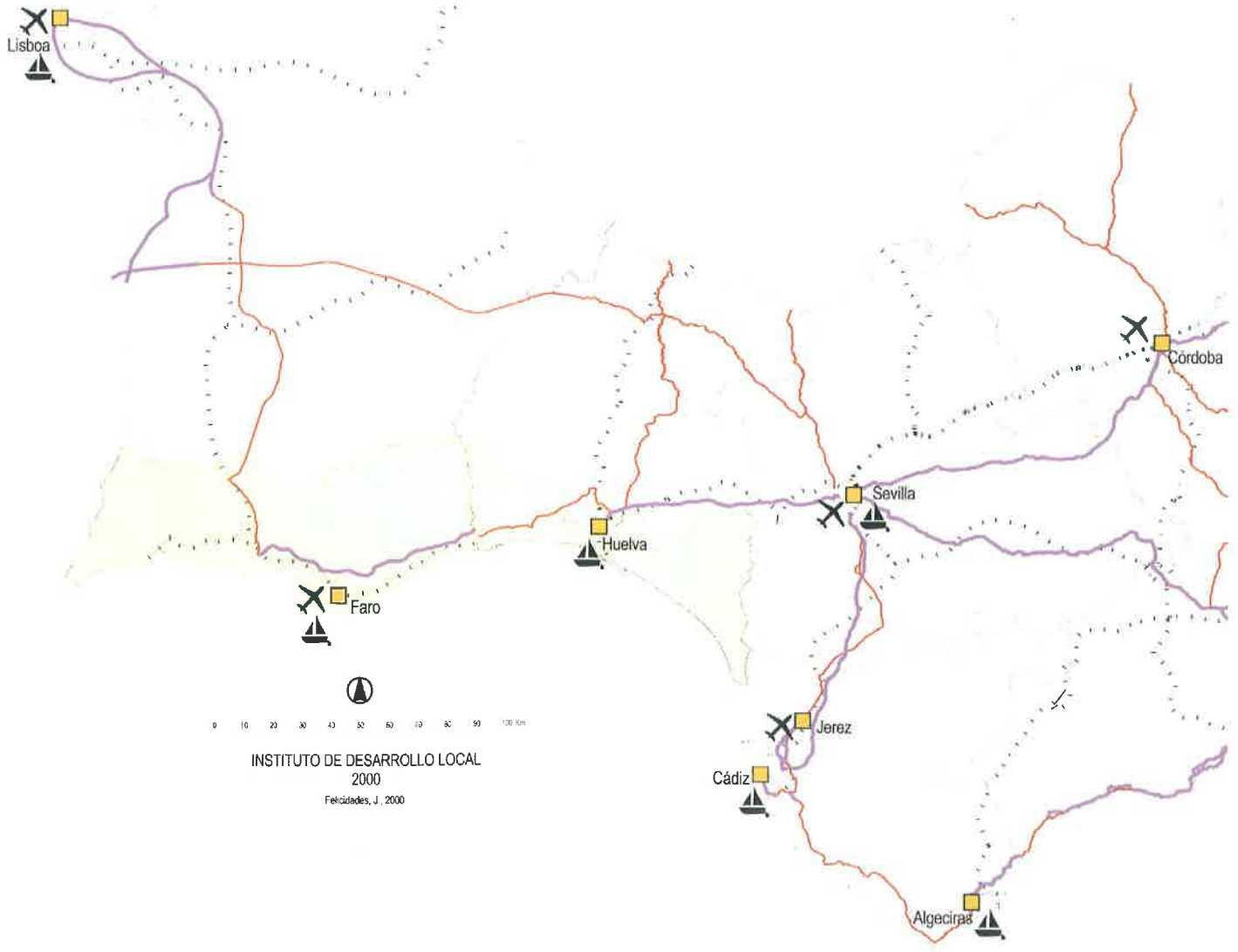
1. CARRETERAS

Las comunicaciones por carretera entre el Algarve y el litoral de Huelva se fundamentan principalmente en dos vías de alta capacidad que van de Sevilla a Huelva (A-49) y de Castro Marim a Albufeira (IP-1), interconectadas a través del Puente Internacional sobre el Guadiana. A lo largo de este corredor sólo queda por desdoblarse el tramo correspondiente entre Ayamonte y Huelva, la antigua N-431, aunque su inauguración es inminente. Asimismo, también está en fase de desdoblarse otro tramo de la IP-1 entre Albufeira y Lagos. De este corredor horizontal y en paralelo a la costa parte un conjunto de carreteras de diferente jerarquía que permite la comunicación a todos los núcleos urbanos del ámbito de estudio.

Algo más al interior, y a pesar de las mejoras habidas, los núcleos del Andévalo onubense y de la Serra y Berrocal algarvíes siguen presentando carencias en materia de carreteras (baja densidad, mal estado del firme, trazados inadecuados, etc.) que dificultan seriamente la articulación interna con otros municipios de sus comarcas y de la Costa.

Vista del nuevo puente sobre el Guadiana, inaugurado en 1991. Ayamonte

ÁMBITO DE ESTUDIO
ENCUADRE REGIONAL E INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES



RED DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

LEYENDA

Superficies edificadas e infraestructuras básicas
- Tejido urbano continuo
- Tejido urbano discontinuo
- Áreas industriales
- Infraestructuras portuarias
- Aeropuertos
- Equipamiento deportivo y recreativo
- Zonas verdes urbanas

Red de carreteras del sector onubense
- Autovía RIGE
- Autovía intercomarcal
- Carretera RIGE
- Carretera red básica
- Carretera red intercomarcal
- Carretera red secundaria

Red de carreteras del sector algarví
- Itinerario Principal
- Itinerario Complementario
- Estrada Nacional
- Estrada Regional
- Estrada Municipal

- Ferrocarril
- Límites municipales

0 10 20 30 40 50 Km

INSTITUTO DE DESARROLLO LOCAL
2000

Fuente: Land Cover, 1995
Elaboración: Felicidades, J., 2000

1.1. Descripción de la red de carreteras en el litoral de Huelva

En cuanto a su **jerarquía**, las carreteras andaluzas se integran en dos amplias categorías: la **Red Principal**, dividida en Red de Carreteras del Estado (RCE), la Red Básica de la Junta de Andalucía y la Red Intercomarcal, también en potestad de la J.A.; y la **Red Secundaria**, compuesta, a su vez, por las redes comarcales y locales, y que son mayormente de competencia de las Diputaciones Provinciales u otros organismos (Confederaciones Hidrográficas, instituciones agrarias, etc.).

En lo que se refiere al **ámbito litoral onubense** y con influencia directa en el turismo costero, éstas son las arterias de la **Red de Interés General del Estado:**

Al sur, en sentido horizontal, se halla la **N-431 (E-1)**, cuyo desdoble se prevé para noviembre de 2001, que territorialmente cubre todo el litoral occidental onubense, enlazando, a su vez, con la N-435, que se dirige al norte de la provincia, y con la Autovía A-49 o del V Centenario entre Huelva-Sevilla, y desde donde irradian una serie de carreteras de menor rango que se dirigen hacia el litoral oriental onubense. El **Puente Internacional sobre el Guadiana**, espera desde su inauguración en 1991 la unión de la red de autovías, formando un corredor de alta capacidad entre Sevilla y el Algarve.

La **A-49**, una autopista libre de peaje, desde su finalización a principios de los noventa ha provocado un aumento sustancial de la accesibilidad del litoral onubense. Conecta Huelva con Sevilla y, por tanto, con el resto de la red de Alta Capacidad: N-IV, hacia Córdoba y Madrid, y la A-92, hacia Málaga, Granada y el Levante.

De Sur a Norte de la provincia destaca como principal arteria la **N-435**, que tras su renovación hace unos años vertebra en buena medida este corredor, enlazándolo Badajoz.

La **N-442**, de apenas 16 km., que enlaza la capital onubense con su Puerto Exterior y se encamina hacia Mazagón.

En segundo lugar jerárquico se encuentra la **Red Principal de la Junta de Andalucía** que, a su vez, se subdivide entre **Red Básica** e **Intercomarcal**. En cuanto a la primera y con relación a Huelva destaca:

La A-484, que arranca de la A-49 a la altura de la localidad de Bonares, atraviesa Almonte y se prolonga hacia Hinojos, Pilas y Aznalcázar. Dado su magnífico estado se convierte en una ruta alternativa del tráfico entre Sevilla-El Rocío-Matalascañas, sin necesidad de pasar por la Autovía A-49.

La A-493, que partiendo de Rosal de la Frontera y pasando por Cabezas Rubias, Calañas, Valverde del Camino, finaliza en La Palma del Condado, aunque se prolonga hacia Almonte y Matalascañas por la intercomarcal A-483.

La **Red intercomarcal** de la Junta de Andalucía también ha sido renovada en los últimos años. Destacan para el ámbito meridional de la provincia de Huelva los siguientes tramos:

La antigua N-431 en su tramo de Huelva a Sevilla se ha convertido en la intercomarcal A-472 bajo potestad de la J.A. Se trata de un corredor horizontal para los pueblos de la campiña onubense, alternativo a la cercana A-49.

La A-495, que une Huelva-Gibraleón-San Bartolomé de la Torre-Tharsis-Cabezas Rubias-Rosal de la Frontera, donde enlaza con la N-433 y la frontera portuguesa.

La A-499, que parte de la N-431 hasta Puebla de Guzmán, atravesando Villablanca, San Silvestre y Villanueva de los Castillejos y que canaliza las cada vez mayores relaciones funcionales entre el Andévalo Suroccidental y la Costa de Huelva. Su estado es aún muy deficiente.

La A-492, que se inicia en la N-431, a medio camino entre Cartaya y Gibraleón, y llega a Huelva capital, pasando por los núcleos de Aljaraque y Bellavista; por lo que se convierte en otra ruta alternativa para el tráfico de la Costa hacia la capital onubense.

La A-497, entre Huelva y Punta Umbría, la mitad de la misma desdoblada y con un intenso tráfico.

La A-494, entre San Juan del Puerto-Moguer-Palos-Mazagón por la que se dirige el tráfico industrial y turístico del Andévalo minero hacia Mazagón y Matalascañas.

La A-494, estrictamente litoral, arrancando de la localidad costera de Mazagón y se encamina hacia Matalascañas.

La A-483, entre Bollullos Par del Condado y Matalascañas, con un congestionado tráfico la mayor parte del año. En los últimos años ha habido obras en las circunvalaciones de Bollullos y Almonte y se espera desdoblar en breve el tramo entre ambas.

En tercer lugar se halla, la **Red Secundaria**, a su vez divididas entre comarcales y locales y cuya potestad corresponde mayormente a la Diputación. Su estado y niveles de tráficos no siempre están en relación con su orden jerárquico. Así, algunas de estas carreteras, especialmente las que dan acceso directo a los núcleos turísticos, presentan unos niveles de tráfico muy elevados. Entre estas carreteras secundarias pero con notables tráficos destacan:

La H-412, entre la N–431 e Isla Cristina.

La HV-4116, entre Lepe y La Antilla.

La HV-7005 y la H-7006, entre La Antilla e Isla Cristina.

La HV-4111 y HV-4112, entre Cartaya-El Rompido-El Portil y que enlaza con la A-490 que se dirige a Punta Umbría.

La H-133, que conecta la N-431 a la altura del Puente Internacional con la localidad de Ayamonte.

Caracterización de la red viaria de los núcleos turísticos costeros de la provincia de Huelva (1)

Vía	Recorrido	Titular	Jerarquía	Longitud (Km)	Estado firme	Señalización	Velocidad media	IMD (1996)	% vehículos pesados
A-497	Huelva-Punta Umbría	J	IC	24,0	B	Completa/Buena	100	13.772	9
A-492	Aljaraque-N-431	J	IC	11,0	B	Completa/Buena	60	6.489	11
HV-4111	Cartaya-El Rompido	D	S	8,2	B	Completa/Buena	60	3.168	7
HV-4112	El Rompido-El Portil	D	S	8,0	R-B	Completa/Buena	60	2.500	-
HV-4116	Lepe-La Antilla	D	S	5,5	B	Completa/Buena	60	10.992	2
HV-4121	N-431-La Redondela	D	S	4,5	R-M	Incompleta/Mal	50	2.195	8
H-412	N-431-I. Cristina	J	S	4,5	R	Incompleta/Mal	50	4.405	11
HV-4117	La Antilla-El Terrón	D	S	4,2	B	Completa/Buena	50	-	-
HV-7007	La Redondela-HV 7006	D	S	2,0	B	Incompleta/Mal	50	-	-
HV-7006 y HV-7005	Isla Cristina-La Antilla	D	S	8,5	R	Completa/Buena	50	7.733	6
HV-4126	Lepe-El Terrón	D	S	4,0	B	Incompleta/Mal	60	-	-
H-9021	Ayamonte-Isla Canela	O	S	5,0	R-M	Incompleta/Mal	50	-	-
H-133	Circunvalación Ayamonte	J	S	1,7	B	Completa/Buena	60	-	-
A-483	Bollullos-Almonte	J	IC	8,0	B	Completa Buena	80	5.168	10
A-483	Almonte- El Rocío	J	IC	13,5	B	Completa/Buena	60	7.900	1
A-483	Rocío-Matalascañas	J	IC	15,5	B	Completa/Buena	80	3.956	8
A-494	Matalascañas-Mazagón	J	IC	28,5	B	Completa Buena	80	2.153	2
A-494	San Juan-Moguer	J	IC	5,0	R-M	Completa/Buena	50	7.287	8
A-494	Moguer-Palos	J	IC	6,0	R	Completa/Buena	50	6.162	15
A-494	Palos-Mazagón	J	IC	12,0	R	Incompleta /Mal	50	3.990	10

(1) Sólo se han incluido las carreteras cuya competencia es de la Junta de Andalucía y de Diputación Provincial y que comunican directamente los núcleos turísticos costeros.
E: Estado: J: Junta de Andalucía; D: Diputación; O: Otros, IC: Intercomarcal; S: Secundaria; B: Buena; R: Regular; M: Malo; C: Completo; I: Incompleto.
Fuente: Santos Pavón, 1999; COPT, 1996. Elaboración de J. M. Jurado, 2000.

RED DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS
SECTOR ONUBENSE

LEYENDA

Superficies edificadas e infraestructuras básicas
- Tejido urbano continuo
- Tejido urbano discontinuo
- Areas industriales
- Infraestructuras portuarias
- Aeropuertos
- Equipamiento deportivo y recreativo
- Zonas verdes urbanas

Red de carreteras del sector algarví
- Itinerario Principal
- Itinerario Complementario
- Estrada Nacional
- Estrada Regional
- Estrada Municipal

Red de carreteras del sector onubense
- Autovía RIGE
- Autovía intercomarcal
- Carretera RIGE
- Carretera red básica
- Carretera red intercomarcal
- Carretera red secundaria

Ferrocarril

Límites municipales

Fuente: Land Cover, 1995
Elaboración: J.F.G., 2000

0 5 10 15 20 25 Kms

INSTITUTO DE DESARROLLO LOCAL
2000

Indicadores del sistema viario de la provincia de Huelva

TIPO DE RED	P. Huelva	Andalucía	España
SEGÚN SU TITULARIDAD			
Red de Carreteras del Estado	402	3.178	23.397
Red de carreteras de Andalucía (Subtotal)	1.970	23.578	-
Junta de Andalucía	761	10.635	-
Diputaciones	945	10.859	72.444
Otros Organismos	264	2.084	66.954
SEGÚN SU FUNCIONALIDAD			
Red de gran capacidad (Subtotal)	96	1.762	
Autopistas y autovías	66	1.450	
Doble calzada	30	312	
Red convencional (Subtotal)	2.276	24.994	
INDICADORES DE DENSIDAD			
Longitud total/Población (Km/1.000 hbts.)	5,22	3,70	4,12
Longitud total/Superficie (Km/Km^2)	0,24	0,31	0,32
Carreteras de Alta Capacidad/Superficie	0,01	0,02	0,02
Carreteras de Alta Capacidad/Población	0,21	0,24	0,23

Fuente: I.E.A., 1999

1.2. Descripción de la red de carreteras en el Algarve

Portugal presenta una clasificación de la red viaria diferente a la de Andalucía. De esta manera, en el primer lugar jerárquico se halla la Red Nacional que se divide en la denominada Red Nacional Fundamental, constituida por itinerarios principales (IP), que aseguran la unión entre los principales centros urbanos y los puertos y fronteras, y la Red Complementaria, constituida por itinerarios complementarios (IC) y otras carreteras nacionales (EN). El resto de la red está formado por carreteras regionales (ER) y/o municipales (EM).

En lo que se refiere a la **Red Principal**, destacan:

La **Autovía IP-1**, una parte de la misma también conocida como Autovía Infante de Sagres, y que comprende desde el Puente Internacional hasta la localidad de Guia (Albufeira). Desde su construcción ha supuesto una descongestión del tráfico de la antigua N-125, más cercana al borde costero.

Por el contrario, el tramo de la IP-1 que toma dirección vertical, desde Albufeira hacia Lisboa, no se halla desdoblado (Autopista) por completo. No obstante, desde la capital lisboeta hasta Grândola, en dirección sur (unos 70 kilómetros en total), sí se hallan desdoblados y con respecto al resto de esta vía (unos 200 Km) se están haciendo obras de reacondicionamiento, previas a su final desdoble.

Dentro de la **red complementaria (IC y EN) del sur portugués,** sobresalen:

La IC-4 (antigua N-120) entre Lagos y Lisboa, pasando por Aljezur y Sines, y que presenta un buen estado.

La IC-27 (antigua N-122) que discurre casi en paralelo al río Guadiana entre Castro Marim-Alcoutim-Mértola y Beja donde enlaza con la IP-8. Discurre por un relieve abrupto y su estado es mejorable.

La EN-270 que enlaza Faro con São Brás de Alportel, Almodóvar, y que a la altura de Ferreira do Alentejo conecta con la IP-8 entre Beja y Setúbal.

La EN-260 entre Portimão, Silves y Monchique, en fase de reacondicionamiento.

La EN-125 entre Vila Real de Santo António-Tavira-Olhão-Faro-Albuferia-Lagos, que recorre horizontalmente el área costera de mayor concentración de actividades urbanas y turísticas.

Entre las **carreteras regionales y municipales** destacan:

La ER-124 entre Alcoutim-Silves-Portimão, recientemente acondicionada.

La EN-220 entre Tavira-São Brás de Alportel-Loulé, y que recorre el área interior del Barrocal central.

1.3. La accesibilidad y niveles de tráfico por carretera.

La **accesibilidad** se convierte en un factor muy importante en la estructura socioeconómica de cualquier espacio y, más en la actualidad donde el factor tiempo puede jugar positiva o negativamente en la localización y desarrollo de múltiples actividades humanas.

En nuestro ámbito de estudio esta variable puede ser estudiada en relación con las conexiones exteriores o en cuanto a sus comunicaciones internas. Con respecto a la primera, el análisis se debe centrar en las relaciones que mantiene este territorio con las grandes urbes más cercanas y sus corredores y redes de alta capacidad, y que permitan una conexión fácil con el resto de Andalucía, España o Portugal.

1.3.1. La accesibilidad exterior

Deteniéndonos en estas **conexiones exteriores,** la situación de la accesibilidad por carretera es todavía deficiente, aunque se ha mejorado mucho la situación con respecto a años atrás.

Como **deficiencias** aún por resolver destacan:

- La ausencia de una vía de acceso de alta capacidad en la Costa Occidental de Huelva, ya que la N-431, de vía convencional, se convierte en un cuello de botella entre dos vías de

RED DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS
SECTOR ALGARVÍ

LEYENDA

Superficies edificadas e infraestructuras básicas
- Tejido urbano continuo
- Tejido urbano discontinuo
- Áreas industriales
- Infraestructuras portuarias
- Aeropuertos
- Equipamiento deportivo y recreativo
- Zonas verdes urbanas

Red de carreteras del sector onubense
- Autovía RIGE
- Autovía intercomarcal
- Carretera RIGE
- Carretera red básica
- Carretera red intercomarcal
- Carretera red secundaria

Red de carreteras del sector algarví
- Itinerario Principal
- Itinerario Complementario
- Estrada Nacional
- Estrada Regional
- Estrada Municipal

- Ferrocarril
- Límites municipales

INSTITUTO DE DESARROLLO LOCAL
2000

Fuente: Land Cover, 1995
Elaboración: Felicidades, J. 2000

Puente sobre el Guadiana. Ayamonte

alta capacidad: la IP-1 portuguesa y la A-49 entre Huelva y Sevilla. No obstante, su desdoble es inminente.

- La discontinuidad en el desdoble de la IP-1 desde la Albufeira hacia Lisboa que impide que el Algarve se integre en la remozada red de Autopistas portuguesa muy desarrollada en su mitad norte.

- La falta de una conexión directa entre el litoral de Huelva y gaditano. La construcción de la misma no quiere decir que se realice por el borde litoral del Parque Nacional de Doñana, sino por su vertiente septentrional a través de las localidades de Hinojos y Villamanrique y posterior túnel bajo el Guadalquivir para enlazar con Lebrija. Ello supondría una mejora sensible de la accesibilidad entre las zonas litorales de ambas provincias, pues hasta el momento su tráfico se ha de realizar atravesando Sevilla.

Como **acontecimientos positivos** en la mejora de las comunicaciones en los últimos años, se encuentran:

- La construcción del **Puente Internacional sobre el Guadiana** que está permitiendo desde 1991 que el tráfico rodado por carretera interfronterizo entre el Sur de Portugal y Andalucía haya aumentado enormemente, con las consiguientes repercusiones en el plano socioeconómico. Asimismo, ha permitido utilizar infraestructuras a un lado y otro de la frontera entre las que destacan el Aeropuerto de Faro, para ciudadanos y turistas radicados en la provincia de Huelva, y el puerto de Huelva, para los portugueses.

- La supresión de barreras aduaneras en los pasos interfronterizos hispano-lusos, con lo que se gana accesibilidad.

- La construcción de la A-49 que permite el acceso rápido desde Huelva a Sevilla y, por ende, al resto de la red andaluza de alta capacidad (N-IV y A-92).

- La construcción de la IP-1 (Autovía Infante de Sagres) entre Albufeira y la frontera con España.

- La mejora sustancial de la N-435 que, sin desdoblarse, ha intensificado enormemente las relaciones funcionales de la capital onubense y su entorno litoral con la Sierra, Cuenca Minera y las provincias de Badajoz y Cáceres, de donde proceden muchos turistas que recalan en las costas onubenses.

Y en estos momentos **se hallan en ejecución** una serie de **obras** cuya finalización posibilitará un corredor de alta capacidad a lo largo del arco suratlántico, entre Cádiz-Sevilla-Huelva-Algarve, y que continuará hacia Lisboa:

- Construcción de la autovía Huelva-Ayamonte, cuyo tráfico justificaba desde hace años dichas obras. El tramo arranca de la A-49 a la altura de San Juan del Puerto, prosigue por el norte de la actual N-431 y finaliza en el Puente Internacional del Guadiana.

- Desdoble del tramo de la Autovía Infante de Sagres (IP-1) entre Guia (Albufeira) y Lagos y que permitirá descongestionar el tráfico de la franja costera más dinámica del Algarve.

- Mejoras, aunque sin desdoblarse, del tramo de la IP-1 entre Albufeira y Grândola (a 70 Km de Lisboa).

El estudio de la **accesibilidad exterior** se ha planteado en **un nivel intermedio**, es decir, desde todas las localidades costeras de nuestro ámbito de estudio en referencia a los tres centros urbanos más próximos: dos de rango regional, **Huelva** y **Faro**; y otro de rango nacional, **Sevilla**, poseedor de infraestructuras y equipamientos de mayor nivel.

De la lectura de los siguientes cuadros, y aunque en los mismos no se presente una evolución retrospectiva, cabe destacar las siguientes consideraciones:

- La mejora de la accesibilidad a ambos lados de la frontera, con respecto a años atrás. Hay que pensar que la travesía fronteriza por el Guadiana, entre Vila Real de Santo António y Ayamonte, se hacía hasta hace unos años mediante transbordadores que generaban lentas colas y, a veces, incapacidad de atender un intenso tráfico de turismos. Además, por otra parte, el tráfico comercial de camiones estaba excluido, teniendo que buscar la conexión de Rosal de la Frontera como la más cercana posibilidad. El cambio de situación con la apertura del Puente provoca, por ejemplo, que entre Ayamonte y Faro disten en tiempos poco más de 30 minutos, cuando antes a la inexistencia del Puente se unía la congestionada N-125 portuguesa que atravesaba numerosas localidades, provocando un tiempo real para un turismo de más de 2 horas. De igual manera, en estas nuevas circunstancias, entre Huelva y Faro (100 Km) sólo hay ahora 1 h. 15', a pesar que todavía transcurra buena parte del tráfico por la convencional y congestionada N-431.

El acercamiento en tiempos de los pueblos de la Costa occidental de Huelva a Faro y a su **aeropuerto**, en detrimento de las relaciones que se establecen con respecto al de Sevilla.

- Por el contrario, la capital andaluza sigue ofreciendo mejores tiempos que Faro, a lo que se une su mayor peso funcional, en lo que se refiere al ámbito oriental de la Costa de Huelva que se encuentra de Sevilla a aproximadamente 1 hora. En la práctica, la capital onubense se halla en estos momentos en un punto intermedio en cuanto a isócronas entre Faro y Sevilla.

- Las condiciones actuales del tráfico y de los tiempos de recorrido modificarán sustancialmente, en el sentido positivo, cuando se inauguren las obras de desdobles en marcha (prolongación de la A-49 en Huelva y la Autovía Infante de Sagres en el Barlovento algarví). Estas obras afectarán más positivamente, con respecto a la situación actual, al Algarve y a la Costa occidental de Huelva. De esta manera, los centros urbanos y localidades turísticas entre el río Guadiana y el río Odiel se acercarán en tiempos tanto a Faro (a unos 45 minutos en términos medios) como a Sevilla (aproximadamente 1 hora). Y de igual manera, la zona litoral central del Algarve, la más dinámica y populosa, estará a poco más de 2 horas tanto de Lisboa como de Sevilla.

Distancias óptimas, reales e índices de rodeo por carretera. Circulación de turismos (1)

NÚCLEOS	HUELVA			SEVILLA			FARO		
	Tiempo óptimo-real (2)	Distancia real (3) (Km.)	% Rodeo (4)	Tiempo óptimo-real	Distancia real (Km.)	% Rodeo	Tiempo óptimo-real	Distancia real (Km.)	% Rodeo
LITORAL DE Huelva									
Aljaraque	9'	10	70,0	1h.08'	101	92,0	1h.06'	91	90,1
Almonte	38'	51	74,5	43'	59	81,3	1h.47'	150	82,6
Ayamonte	43'	53	77,3	1h.38'	144	87,5	35'	52	92,3
Bollullos Par del Condado	31'	46	78,5	36'	55	89,0	1h.40'	144	86,1
Cartaya	22'	25	72,0	1h.17'	117	88,0	54'	76	94,7
Hinojos	42'	63	79,3	30'	45	66,6	1h.51'	162	83,9
Huelva	-	-	-	1h.10'	99	85,8	1h.15'	100	88,0
Isla Cristina	41'	49	69,3	1h.36'	140	84,2	39'	58	93,1
Lepe	28'	33	69,7	1h.23'	124	85,4	48'	69	97,1
Moguer	19'	21	42,8	57'	88	85,2	1h.28'	122	79,5
Palos de la Fra.	11'	12	50,0	1h.05'	97	81,4	1h.26'	112	83,0
Punta Umbría	16'	21	42,8	1h.16'	113	71,6	1h.15'	100	84,0
S. Silvestre de G.	50'	57	66,6	1h.40'	142	83,0	53'	73	94,5
Sanlúcar de G.	1h.02'	67	77,6	1h.48'	148	87,1	1h.09'	90	66,6
Villablanca	42'	47	74,4	1h.37'	138	86,9	45'	64	89,0
Valores medios P. De Huelva	32'	39	72,5	1h.13'	107	84,1	1h.10'	96	87,0
LITORAL DEL ALGARVE									
Albufeira	1h.30'	128	91,4	2h.25'	220	89,1	34'	28	82,8
Alcoutim	1h.06'	84	63,0	2h.02'	177	75,1	57'	79	75,9
Aljezur	2h.14'	188	86,7	3h.10'	281	87,5	1h.11'	97	84,5
Castro Marim	43'	53	83,0	1h.39'	146	88,3	33'	49	93,8
Faro	1h.15'	100	90,0	2h.10'	193	90,1	-	-	-
Lagoa	1h.28'	142	92,9	2h.34'	234	93,5	35'	51	96,0
Lagos	1h.57'	166	92,7	2h.52'	259	92,6	54'	76	88,1
Loulé	1h.15'	101	93,0	2h.11'	194	93,2	12'	15	93,3
Monchique	2h.01'	170	83,5	2h.57'	262	87,0	58'	79	81,0
Olhão	1h.09'	94	85,1	2h.05'	187	88,7	6'	7	92,8
Portimão	1h.45'	149	94,6	2h.40'	242	94,2	41'	59	94,9
São Brás de Alportel	1h.07'	90	91,1	2h.03'	183	93,4	13'	17	94,1
Silves	1h.41'	143	90,9	2h.37'	236	91,9	37'	52	94,2
Tavira	57'	75	85,3	1h.52'	168	88,1	21'	27	92,5
Vila do Bispo	2h.11	184	95,1	3h.07'	277	94,2	1h.07'	94	93,6
Vila Real Santo António	45'	56	76,7	1h.40'	149	85,2	34'	49	93,8
Valores medios Litoral Algarve	1h.27'	120	88,7	2h.22'	213	89,9	38'	51	90,7
VALORES MEDIOS TOTAL	**1 h.01'**	**82**	**85,3**	**1h.49'**	**161**	**88,3**	**54'**	**74**	**87,8**

(1) Se ha considerado sólo la circulación de turismos y no el tráfico comercial, cuyos tiempos óptimos y reales son sensiblemente mayores.
(2) Tiempo óptimo-real: 100 Km/h para autovías, 80 Km/h en carreteras nacionales, 70 Km/h para comarcales, y 60 Km/h para carreteras locales. Se ha considerado tomar estas velocidades (aproximadamente un tercio inferior a los tiempos óptimos) por cuanto en el tráfico existen siempre incidencias que reducen los tiempos, motivado por el estado de la carretera, travesías urbanas, congestiones, etc.
(3) Distancia real: Medida en kilómetros. Se ha tomado la distancia más usual para el transporte que coincide con la distancia más corta por carretera entre dos nodos.
(4) Índice de rodeo: Relación entre distancia óptima en línea recta sobre el mapa y la distancia real más usual. La lectura del índice de rodeo es inversamente proporcional al porcentaje resultante.
Fuente: Visual Map. 3.0. Elaboración J.M. Jurado, 2000.

Tiempos óptimos por carretera tras la finalización de las grandes obras de conexión exterior (1)

NÚCLEOS	HUELVA			SEVILLA			FARO		
	Tiempo óptimo-real hipótesis (2)	Tiempo óptimo-real actual	Ganancia (minutos)	Tiempo óptimo-real hipótesis	Tiempo óptimo-real actual	Ganancia (minutos)	Tiempo óptimo-real hipótesis	Tiempo óptimo-real actual	Ganancia (minutos)
LITORAL DE HUELVA (3)									
Almonte	37'	38'	1'	43'	43'	0'	1h.35'	1h.47	12'
Ayamonte	34'	43'	9'	1h.25'	1h.38'	13'	34'	35'	1'
Huelva	-	-	-	1h.10'	1h.10'	0'	1h.05'	1h.15'	10'
Isla Cristina	34'	41'	7'	1h.23'	1h.36'	13'	36'	39'	3'
Lepe	23'	33'	10'	1h.13'	1h.23'	10'	42'	48'	6'
Punta Umbría	16'	16'	0'	1h.15'	1h.16'	1'	1h.10'	1h.15'	5'
Sanlúcar de G.	55'	1h.02'	7'	1h.36'	1h.45'	9'	1h.05'	1h.09'	4'
LITORAL DEL ALGARVE (3)									
Albufeira	1h.20'	1h.30'	10'	2h.10'	2h.25'	15'	34'	34'	0'
Alcoutim	1h.00'	1h.06'	6'	1h.52'	2h.02'	13'	56'	57'	1'
Castro Marim	34'	43'	9'	1h.26'	1h.39'	13'	31'	33'	2'
Faro	1h.05'	1h.15'	10'	2h.00'	2h.10'	10'	-	-	-
Lagos	1h.40'	1h.57'	17'	2h.33'	2h.52'	19'	45'	54'	9'
Loulé	1h.05'	1h.15'	10'	2h.01'	2h.11'	10'	12'	12'	0'
Portimão	1h.32'	1h.45'	13'	2h.25'	2h.40'	15'	34'	41'	7'
Vila do Bispo	1h.54'	2h.11'	17'	2h.47'	3h.07'	20'	58'	1h.07'	9'

(1) Se han establecido como hipótesis los desdoblamientos de la N-431, el tramo de la Autovía Infante de Sagres, entre Albufeira y Lagos, y el tramo de la IP-1 entre Albufeira y Grândola en las cercanías de Lisboa.
(2) Tiempo óptimo-real hipótesis: 100 Km/h para autovías; 80 Km/h en carreteras nacionales; 70 Km/h para comarcales; y 60 Km/h para carreteras locales.
(3) Referencias de algunas localidades del Algarve y Costa de Huelva.
Fuente: Visual Map, 3.0. Elaboración J.M. Jurado, 2000.

1.3.2. La accesibilidad interior

Igualmente, la accesibilidad interior de nuestro ámbito de estudio, si bien ha mejorado, presenta todavía serias deficiencias, como consecuencia del intenso tráfico y de la existencia de numerosos núcleos urbanos de carácter turístico o rural. De esta manera se puede tardar tanto o más en atravesar la costa occidental de Huelva entre Ayamonte y Punta Umbría (unos 50 Km) que de Huelva a Sevilla (99 Km) por la A-49; o desde Tavira y Faro por la N-125 (27 Km) que entre el puesto fronterizo y Faro (49 Km) por la Autovía IP-1.

Al ser el territorio estudiado una franja territorial alargada y estrecha, la red viaria principal es básicamente de tipo horizontal. Ello repercute en una elevada accesibilidad interna y bajo índice de rodeo para todos aquellos núcleos situados en la **franja costera**, a lo largo o muy próximos a la A-49, N-431, IP-1 y EN-125, estando unido este corredor a ambos lados de la frontera por el Puente Internacional del Guadiana. Sólo aquellos núcleos situados algo más apartados de este eje, en la Serra, el Berrocal o el Andévalo (Monchique, Alcoutim, Sanlúcar de Guadiana o San Silvestre de Guzmán), presentan un rodeo mayor; gravándose

el problema por la existencia de una red viaria en peor estado por lo que su índice de accesibilidad (indicador de trazado y velocidad) es también menor.

Los **problemas del tráfico** afectan especialmente a los núcleos turísticos costeros que se convierten en los nodos terminales. De esta manera, son muy comunes en todos ellos los atascos, la insuficiencia de aparcamientos, las travesías urbanas lentas y peligrosas y la cogestión de las vías urbanas incapaces de asumir la excesiva afluencia de vehículos. Además, estos problemas se acrecientan en época estival o durante las horas habituales de regreso los fines de semana. Prueba de ello son las travesías de Cartaya y Lepe, la de Bollullos Par del Condado, la de Punta Umbría (a pesar del desdoble de una parte de la vía), la de Carvoeiro en Lagoa, la de Albufeira, etc.

Aunque estos problemas son similares para todo el ámbito onubense-algarví es necesario hacer una serie de consideraciones particulares.

En lo que se refiere a la infraestructura viaria en el **litoral onubense** y que sirve mayormente de conexión interior, los **principales problemas** están motivados por:

- La ya mencionada carretera N-431, Huelva-Ayamonte, con serios problemas de congestión por soportar tráfico urbano-residencial, turismo y transporte de mercancías, en especial los productos agrícolas. Además, se ha de pasar por las circunvalaciones de las poblaciones de Lepe y Cartaya que, de hecho, funcionan como vías intraurbanas. Sin duda, la prolongación de la A-49 ayudaría enormemente a la descongestión de esta importante arteria y las numerosas carreteras locales que en ella encuentran su salida.

- Saturación de tráficos, especialmente en verano y fines de semana, en los tramos: Cruce de la Bota-Punta Umbría; Almonte-Matalascañas; y entrada del Puente sobre el Odiel en Huelva.

- La existencia de un conjunto de condicionantes geográficos que se han convertido en serios obstáculos en el desarrollo de las comunicaciones terrestres y que aún no están resueltos (ríos Guadiana, Piedras y Carreras). Ello supone una interrupción de una supuesta carretera litoral entre Isla Canela y Punta Umbría, conllevando un importante rodeo entre los centros turísticos. Sirva como ejemplo el extraordinario rodeo entre Isla Canela e Isla Cristina, de 24 Km, o entre El Terrón y El Rompido, de 18 Km, cuando son localidades visibles a un lado y otro de los estuarios fluviales.

- La red de carreteras secundarias en el litoral es insuficiente para acoger con agilidad el intenso tráfico de turismos y vehículos pesados, lo que produce frecuentes atascos, molestias y una caída de los índices de accesibilidad.

- Mala señalización y acondicionamiento de la malla de carreteras secundarias del Abalario y Parque Natural de Doñana.

Como acontecimientos más positivos en la comunicación interior de las carreteras **del litoral onubense** cabe destacar:

- La construcción del nuevo Puente sobre el Odiel, con doble calzada y que continúa con el desdoble de la A-497 entre Huelva y el Cruce de la Bota (12,5 Km); faltando unos escasos tres kilómetros por desdoblarse hasta la localidad de Punta Umbría.

- El desdoble de las variantes de circunvalación Norte y Este de la capital onubense, lo que ha conllevado a una mayor agilización del tráfico.

- El recientemente inaugurado desdoble de la A-483 en su tramo Bollullos-Almonte y la construcción, aún no finalizada, de la circunvalación de Bollullos Par del Condado que, entre ambas, resuelven parcialmente los problemas de tráfico hacia El Rocío, Doñana y Matalascañas.

- La construcción, con nuevo trazado en buena parte de la misma, de la A-484 entre Niebla-Bonares-Almonte e Hinojos y que se espera continuar, bordeando el Parque Natural de Doñana y atravesando el Guadalquivir, hacia Lebrija-Cádiz.

En el **Algarve,** a pesar de las mejoras aplicadas en las infraestructuras por carretera, persisten similares problemas de saturación de tráficos:

- Congestionamientos y puntos negros de la EN-125 entre Albufeira y Lagos y entre Olhão y Faro; en los accesos locales a las playas de Quarteira, Albufeira y Carvoeiro; en la red viaria urbana de algunos asentamientos turísticos; o en las cercanías del aeropuerto de Faro.

- Deficiente estado de conservación de algunas carreteras secundarias, principalmente de las zonas interiores del Algarve, lindantes con el Alentejo.

1.3.3. Los niveles de tráfico

Otra variable importante susceptible de análisis, y que influye sobre la accesibilidad, es el **nivel de tráfico de las carreteras**. Tanto para la provincia de Huelva como para el Algarve, los máximos niveles de tráfico se concentran en el borde litoral, de mayor dinamismo económico y de mayor urbanización.

Para el caso del **litoral onubense** los niveles máximos de **Intensidad Media Diario (IMD)** de tráfico se concentran en el área urbana de la capital onubense, con tráficos superiores a los 20.000 vehículos/día. Por encima de los 15.000 vehículos se hallan el corredor de la A-49, entre Huelva y Sevilla, y los tramos de la N-431, Huelva-Gibraleón y Cartaya-Lepe. Con flujo superior a los 10.000 vehículos nos encontramos con dos carreteras que comunican dos importantes núcleos turísticos: Punta Umbría y La Antilla. Entre 5 y 10.000 vehículos circulan por otras vías litorales: Huelva-Mazagón; Bollullos-Almonte-Matalascañas; San Juan del Puerto-Moguer-Palos de la Frontera-Mazagón; El Rompido-Punta Umbría; Isla Cristina-La Antilla; N-431-Isla Cristina.

Por tanto, son cifras más que notables. De esta manera, algunas de las carreteras mencionadas de jerarquía local o comarcal tienen más tráfico medio que la N-435 o la N-433. Además, sus registros se elevan enormemente en época estival, generando problemas de saturación del tráfico.

Estos niveles de tráfico se han elevado extraordinariamente en los últimos años como consecuencia de los mayores índices de motorización y de la apertura del **Puente Internacional del Guadiana** que ha provocado que las principales arterias onubenses se conviertan también en lugar de paso en los desplazamientos personales y de mercancías entre el Bajo Alentejo-Algarve con el resto de Andalucía y el Levante.

Con respecto al **Algarve**, los niveles máximos de tráfico (y de problemas) se registran en las áreas más próximas a la costa: en las confluencias de los principales núcleos (Faro, Portimão, Albufeira, Vila Real de Santo António) y en las travesías de Olhão-Faro-Loulé y Albufeira-Portimão-Lagos, donde es muy común que se superen la IMD de 10.000 vehículos/día. Los problemas de congestión en estos corredores persisten a pesar de la construcción de la Autovía IP-1 entre Albufeira y la frontera.

2. EL FERROCARRIL

No existe conexión ferroviaria entre Huelva y el Algarve. Cuando se inauguró en 1991 el importante **Puente del Guadiana,** sólo se contempló para el transporte por carretera y no para el ferrocarril. Ello ha impedido que las redes ferroviarias hispano-lusas se unan en el espacio más suroccidental. No obstante, el error de no proyectarse dicho puente para el tendido ferroviario vino dado, quizás, por el hecho de que unos años antes, en 1987, se cerrase definitivamente el tráfico de viajeros y comercial de la línea Ayamonte-Gibraleón, de unos 50 kilómetros, y que permitía la conexión de la comarca de la Costa con la capital onubense y el resto de la red ferroviaria española. Desde dicho año, comenzó un proceso de abandono y desmantelamiento de su carril, hasta convertirse, formalmente, en la actualidad, en una "vía verde".

Así, es necesario ascender latitudinalmente hasta Elvas y Badajoz para encontrarnos un primer punto de enlace ferroviario entre las líneas portuguesas y españolas y que, a su vez, conecten con el resto de las redes de estos dos países. Por tanto, la **conectividad ferroviaria** entre el Algarve-Bajo Alentejo con la provincia de Huelva y el Sur de Badajoz es sencillamente inexistente.

Frente a este panorama, y para el caso de nuestra área objeto de estudio, el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (1997-2007) de la Junta de Andalucía aspira a la realización de un nuevo Puente sobre el Guadiana, pensado esta vez para el ferrocarril, y un nuevo tendido desde Ayamonte a Gibraleón, aunque no por su antiguo trazado. Proyectos ambos que en la actualidad se hallan en fase de estudio, por lo que no pueden ser contemplado.

La **red ferroviaria actual** en la provincia de Huelva se circunscribe ya a sólo dos ramales en servicio, en forma de "L": el que con vía y tracción única electrificada enlaza la capital con Sevilla y el que une Huelva con Zafra.

En referencia a su **funcionalidad**, el PDIA (1997-2007) distingue una "*Red Ferroviaria de Interés Regional" (RIR),* que comprende los itinerarios que comunican entre sí los centros urbanos regionales de primer nivel, y una serie de "*Líneas secundarias"*, de incierto futuro. En este sentido, la línea Huelva-Sevilla responde al primer tipo y la de Zafra-Huelva, al segundo.

Con respecto a la **línea Huelva-Sevilla**, de vía única y electrificada, posibilita el tráfico de Huelva hacia el corredor de la depresión del Guadalquivir. Asimismo se halla con graves problemas en cuanto a su transporte regional, sufriendo la competencia de empresas de transporte público por carretera que aprovechan la mayor accesibilidad de la **Autovía del V Centenario**. Acortar su trayecto, suprimiendo el famoso **rodeo** de 25 kilómetros entre Carrión de los Céspedes y Sanlúcar la Mayor sería una primera y buena medida para poner ambos servicios de transporte, la carretera y el ferrocarril, en igualdad.

En cuanto a la **línea Zafra-Huelva**, no electrificada, su futuro no está asegurado; inmersa en graves problemas estructurales que impiden una mayor viabilidad económica y social, por lo que es objeto de continuas especulaciones de cierre. Se encuentra en un preocupante estado de abandono, que origina bajas velocidades y numerosas irregularidades. No obstante, soporta todavía un notable tráfico de mercancías y es esencial para la comunicación de un sector de la provincia de Huelva que se encuentra alejado de la N-435. Con 185 Km de longitud, se constituye en eje complementario de comunicación y articulación territorial entre las comarcas del Andévalo y la Sierra de Huelva con la capital-puerto marítimo y zonas agrícolas y turísticas de La Costa, a lo que se suman las relaciones que se establecen entre Huelva y Extremadura.

En cuanto a la **oferta de transporte de viajeros por ferrocarril**, es necesario partir de la capital onubense desde la cual existe la posibilidad de tres conexiones diarias con Madrid, a las que se suman tres conexiones regionales con Sevilla y dos diarias hacia la Sierra de Huelva con destinos finales en Fregenal de la Sierra y Zafra. Buena parte del tráfico es de tipo ordinario, a pesar de los atractivos turísticos que tiene especialmente la línea Zafra-Huelva.

En el **Algarve** existe una línea ferroviaria que conecta Lagos con Vila Real de Santo António y pasa por las localidades más importantes del Algarve: Portimão y Faro. Desde la misma, desde las cercanías de Tunes (Silves), parte un ramal septentrional que, tras desdoblarse después, permite la conexión hacia el oeste con Lisboa y hacia el este con Beja y Évora -los dos principales núcleos del Alentejo-.

Este ferrocarril de vía única se halla también en pésimas condiciones, con carril de madera, a lo que se une la poca funcionalidad de las estaciones y la antigüedad del material circulante. Se prevé electrificarla y con ello aumentar su velocidad media.

La duplicación, electrificación y automatización de la línea Algarve-Lisboa es una demanda largamente reivindicada por los sectores económicos del Algarve, habiendo estado recogi-

da en el *Programa Operativo do Algarve (PROAL, 1994-99)*. No obstante, las inversiones fueron modestas por lo que de nuevo las líneas de intervención aparecen en el actual Marco (2000-2006).

El tráfico es igualmente de tipo regional, siendo muy marginal su función turística.

3. LOS PUERTOS

"Tradicionalmente, el puerto fue un lugar de tráfico de mercancías, pasajeros, de pesca y avituallamiento que creó importantes sinergias económicas en los sectores agrícolas, industriales y de servicios. El paso del tiempo ha fortalecido sus atractivos añadiéndole funciones de ocio, de tipo náutico deportivas y comerciales, hasta tal punto que se puede afirmar que los puertos constituyen piezas claves de logística económica" (Márquez, J. A., 2000).

3.1. Funciones comerciales

La casi totalidad de los puertos del Litoral Suratlántico se han construido aprovechando los estuarios fluviales de los ríos. Ello ha conllevado graves problemas para un perfecto funcionamiento, derivados de la potente dinámica sedimentaria litoral que ciega sus desembocaduras. Son los casos de los puertos de Huelva, Punta Umbría, Isla Cristina, Faro, Olhão, Tavira o Portimão.

Cada puerto ofrece una serie de **funciones** relacionadas con el proceso histórico de conformación de su entorno económico. En general, los puertos secundarios tienen funciones pesqueras y náutico deportivas, mientras que los principales concentran todas o casi todas las funciones, hecho que transciende a sus ámbitos locales para insertarse en estrategias regionales, nacionales y mundiales (Márquez, J. A., 2000).

Puerto deportivo de Portimão

En el Algarve y provincia de Huelva sólo tres puertos tienen un **carácter comercial** definido: el de **Huelva, Faro y Portimão**; aunque también poseen una función pesquera. En el caso de los puertos de Vila Real de Santo António y Ayamonte, su función comercial es prácticamente testimonial, reducida al trasvase de personas de un lado a otro de la frontera. El resto de los puertos sólo son de tipo pesquero y/o deportivo.

El **Puerto de Huelva** posee funciones complejas ya que sirve para un importante entramado de industrias químicas del Polo Industrial de Huelva y por cuanto es el principal punto de salida de la producción minera y química de la provincia. Asimismo, se convierte en una importante entrada de productos energéticos para la refinería y la planta de regasificación.

Las últimas estadísticas de 1998 ofrecen un tráfico total de 14,5 millones de toneladas, lo que le convierte en el segundo dentro de Andalucía y el séptimo en el conjunto del Sistema Portuario de España. Es un puerto muy especializado en la descarga de graneles líquidos, que vienen a suponer un 61% del total, aunque sin ninguna representación en cuanto al transporte de contenedores. Para otro tipo de mercancías presenta como puertos lindantes competidores los de: Sevilla, Bahía de Cádiz y Algeciras.

En cuanto al tráfico, su área de influencia o **hinterland teórico** se abre a toda su provincia y a buena parte de la de Badajoz. Además, las sustanciales mejoras en la comunicaciones fronterizas hace que el puerto de Huelva haya ganado accesibilidad con lo que cabe fortalecer las relaciones con el Algarve.

Hoy, Huelva aparece como un puerto netamente importador, con una escasa incidencia sobre el territorio onubense, pero con **amplias posibilidades futuras**. Con el desarrollo del Polo Industrial, especializado en la química básica y en las materias primas energéticas, su *foreland* se amplía a casi todo el mundo y, como es lógico, con mayor intensidad, por los ámbitos donde existen materias energéticas como petróleo y gas natural, o materias primas para la fabricación de abonos, cobre y madera con aptitudes de celulosa (Márquez, J. A. 1998, 1999, 2000)

Su función turística es marginal (20.000 pasajeros en 1998), limitada

al trasvase de viajeros entre Punta Umbría y Huelva en época estival y a ocasionales cruceros que recalan en su puerto.

El **Algarve** no cuenta con un puerto de aguas profundas que permita insertar a esta región en las grandes rutas marítimas. A ello se une la inexistencia de un centro urbano potente, económica y demográficamente potente, de dimensión nacional, que centralice y potencie determinadas funciones económicas y de servicios. Por ello sus puertos, en cuanto al tráfico comercial son catalogados como secundarios, con volúmenes de mercancías muy bajos.

A gran distancia de las cifras que maneja el puerto de Huelva, se halla el **Puerto de Faro** cuyo hinterland se reduce al mercado del Algarve. Las estadísticas de 1997 ofrecen un transporte de sólo unas 250.000 Tm. Presenta graves problemas de navegabilidad, por lo que es difícil que en él recalen embarcaciones de gran calado.

También están catalogados como puertos comerciales el de **Vila Real de Santo António**, aunque su función comercial se limita al transporte fluvial de pasajeros, cada vez más escaso, entre esta localidad y Ayamonte; y el de **Arade (Portimão)**, con una actividad también muy modesta (15.000 Tm.).

Dada la escasa función comercial de los puertos del Algarve, escasamente pueden competir con otros puertos portugueses del entorno más inmediato. Entre estos tenemos al de **Sines**, el primero entre los portugueses en cuanto a tonelaje total (18,9 millones de Tm), pero muy especializado en productos energéticos y minerales (97% del total); el de **Setúbal** (4º lugar en el escalafón portugués) con 5,1 millones de toneladas. Finalmente, el puerto de **Lisboa** es el tercero en cuanto al total de mercancías, con 12,7 millones de toneladas, aunque es el primero con respecto a carga general. Muy bien comunicado por vía terrestre, bajo su esfera de influencia (*hinterland*) se halla el conjunto de Portugal.

3.2. Los puertos pesqueros y náutico-deportivos

Tradicionalmente, buena parte de la función de los puertos onubense-algarvíes se fundamentaba en la pesca. Hoy, en su mayoría compaginan esta función con la de tipo náutico-deportiva y en sus inmediaciones proliferan establecimientos de hostelería de clara vocación turística.

En lo que se refiere al **litoral onubense**, el puerto de Huelva se distancia del resto por el tonelaje y valor de la pesca desembarcada y en especial de la pesca congelada. Le sigue en importancia Punta Umbría que en el ejercicio de 1998 obtuvo un tonelaje algo superior al de Isla Cristina. En los últimos años, el puerto de Ayamonte ha aumentado notablemente su cuota pesquera, acercándose a los niveles de su vecina Isla Cristina. Y en cuanto al puerto de El Terrón y El Rompido la comercialización pesquera casi ha desaparecido.

En el **Algarve** son muy numerosos los enclaves portuarios, los cuales en ocasiones no tienen una clara funcionalidad, al compaginarse las funciones pesqueras y deportivas al

Marina de Lagos

mismo tiempo. Son 36 puertos marítimos y 9 fluviales los existentes; aunque los que tienen cierta entidad pesquera se reducen a una media docena. Asimismo, existen a lo largo de la costa 31 lonjas o puestos de venta de pesca. No obstante, son cinco las principales *Lonjas*, de las que dependen el resto de los *Postos de primeira venda*. Éstas son: Olhão, Portimão, Tavira, Vila Real de Santo António y Lagos.

En los últimos años han proliferado los **puertos náuticos-deportivos** (esta temática está más desarrollada en el capítulo 7 sobre "Los equipamientos turísticos"), en consonancia con el desarrollo turístico litoral. De ahí que las políticas turísticas y de infraestructuras tanto en el Algarve como en Andalucía incidan en la construcción y promoción de los mismos.

La competencia sobre esta materia en el caso del **litoral onubense** es de la Junta de Andalucía, a través de la *Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA)*, creada en 1993. Desde entonces se han sucedido notables inversiones en crear y construir puertos deportivos a lo largo del litoral onubense, muy especialmente aprovechando las desembocaduras de los ríos, a excepción del Puerto Deportivo de Mazagón.

La presencia de estos puertos náuticos deportivos ha sido en el **Algarve** si cabe mayor. Destacan dos marinas: Vilamoura y Lagos; y varios pequeños puertos de *recreio*: Lagoa, Portimão, Faro, Olhão, Albufeira.

Características de los Puertos deportivos de la provincia de Huelva

Puertos	Funciones principales	Tipo de Gestión	Sup. Tierra (MTS')	Capacidad de atraque	Tipo de instalación náutica
Ayamonte	Comercial-pesquero-deportivo	Directa	113.048	174	Dársena y fondeadero
Isla Cristina	Comercial pesquero-deportivo	Directa	105.063	203	Dársenas, pantalanes, atraques
El Terrón	Pesquero	Directa	52.551		fondeadero
El Rompido	Deportivo	Indirecta	10.178		fondeadero
Punta Umbría	Pesquero-deportivo	Directa	25.101	35	fondeadero
Sanlúcar de G.	Deportivo	Directa	2.343		fondeadero
Mazagón	Deportivo	Directa	245.478	497	Dársena, pantalanes
C.M. Huelva	Deportivo	Privada			Fondeadero

Fuente: EPPA (1999): Memoria de Gestión, 1998. Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

4. EL TRANSPORTE AÉREO

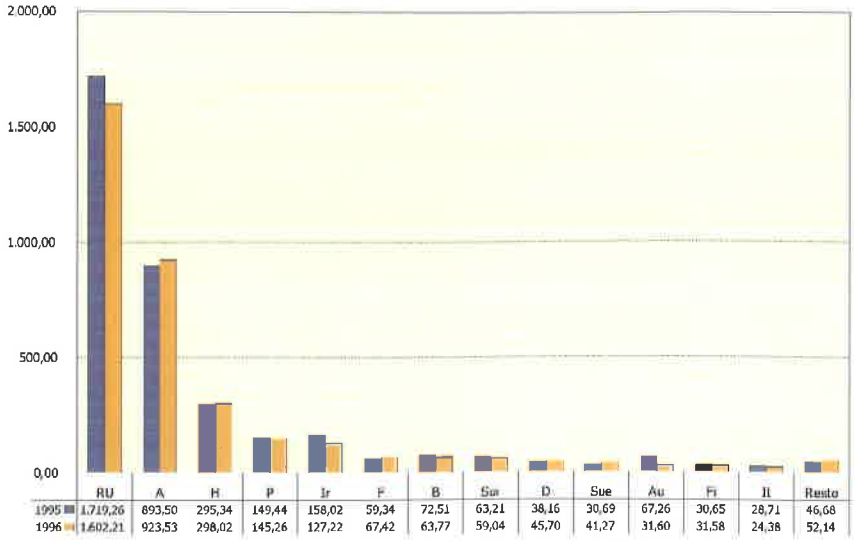
Para salvar las deficiencias de perificidad, los aeropuertos se convierten en infraestructuras fundamentales. En los casos de Andalucía o el Algarve, sus aeropuertos ponen en contacto la demanda turística centroeuropea con los recursos naturales y los equipamientos de ocio que desde aquí se ofertan (Márquez, J. A.,2000).

4.1. Las infraestructuras actuales

Buena parte de los turistas extranjeros que llegan a la costa algarví lo hacen usando como medio de transporte el avión, salvando en pocas horas la distancia que los separa de su núcleo de procedencia. Nuestra área de estudio cuenta con un aeropuerto, el de Faro, cuya construcción (1971) explica en buena medida el nivel de desarrollo turístico alcanzado por el Algarve. Por el contrario, el litoral onubense carece de esta infraestructura, aunque para su servicio gravita hacia los **aeropuertos de Sevilla y Faro**, ambos con conexiones y vuelos internacionales.

En el caso de **Sevilla**, con motivo de la Exposición de 1992 (Expo'92) el aeropuerto sufrió una sustancial remodelación. Además, su accesibilidad a las zonas litorales onubenses ha mejorado notablemente como consecuencia del desdoble final de la A-49 y las nuevas rondas de circunvalación de la capital hispalense (SE-30), lo que ha reducido el tiempo de acceso por carretera. A pesar de ello, el aeropuerto hispalense movió durante 1998 aproximadamente 1,6 millones de pasajeros que, a diferencia de Málaga (7,7 millones) muy especializado en los vuelos chárter, se concentraron en vuelos regulares nacionales (75% del total). Tras pasar aquel acontecimiento del 92, en la actualidad cumple un papel de aeropuerto nacional, con escasos vuelos internacionales y poco volcado hacia los irregulares o chárter.

Pasajeros comerciales/locales del Aeropuerto de Faro
(miles de pasajeros, 1995 y 1996)



Fuente: Aeropuerto de Faro. Tomado de C.C.R.-Alg., 1997; 21. Elaboración F. J. García, 2000.

Por el contrario y de forma similar a lo que sucede con Málaga, el **aeropuerto de Faro** está orientado casi en exclusivo al transporte de turistas extranjeros, habiéndose convertido en un elemento articulador de capital interés para nuestra zona, considerándosele de los primeros en Europa en vuelos internacionales de tipo chárter. De esta manera, buena parte de los turistas que pernoctan en el Algarve llegan por vía aérea. Las estadísticas de pasajeros de 1996 indican un tráfico de 3,5 millones de pasajeros, aunque se prevé elevar su capacidad, tras los proyectos de ampliación puestos en marcha, a 6 millones de pasajeros.

Igualmente, las infraestructuras viales de su entorno han mejorado. Así, la apertura del Puente Internacional del Guadiana (1991) y la Autovía IP-1 desde el mismo Puente hasta Albufeira, han permitido que la accesibilidad de Huelva con el sur de Portugal haya cambiado radicalmente, en sentido positivo. En consecuencia, este aeropuerto, que hasta hace unos años apenas era utilizado desde o hacia el litoral de Huelva, es hoy una alternativa para este espacio.

Precisamente, si se analizan las **isócronas**, o distancias medidas en tiempo, el aeropuerto de Faro presenta mayores ventajas que el de Sevilla con respecto al litoral occidental onubense. Así pues, se estima que la tardanza en un turismo desde Faro a dicho litoral es de aproximadamente una hora. Por tanto, media hora menos que frente al de Sevilla. No ocurre lo mismo para el litoral oriental, incluida la capital onubense, que siguen utilizando más, por cercanía geográfica y tiempos, el aeropuerto hispalense.

No obstante, el tiempo de tardanza real es mayor por cuanto el uso del transporte aéreo implica, en la mayoría de los casos, un uso de otro tipo de transporte, generalmente, taxi o autobús, y en doble sentido. Esta espera en el intercambio modal supone incrementar los tiempos reales en más de una hora.

Por último, hay que considerar también que en el Algarve, existen **tres aeródromos**; dos de carácter público: Lagos y Portimão, y uno privado: Vila Nova de Cacela (Vila Real de Santo António). De ellos, especialmente el de **Portimão**, con un mejor acondicionamiento que los restantes, puede captar tráficos de aeronaves pequeñas, ayudando con ello al descongestionamiento del aeropuerto de Faro.

4.2. Un aeropuerto en Huelva, ¿una infraestructura necesaria?

Desde hace años se constata en determinados grupos sociales y políticos la posibilidad de construir un **aeropuerto en Huelva** que cubra en mayor medida sus necesidades de transporte. Esta idea o propuesta no es nueva, teniendo unos antecedentes técnicos.

Ya en 1987 se calibró esta posibilidad a través de un estudio o *Plan Director del Aeropuerto de Huelva* (INITEC y COPT, 1987). En este documento se justificaba el proyecto, se definían el tipo de actuación técnica prevista, las inversiones y costes de implantación, su ubicación ideal en el municipio de Moguer, cercano al Nuevo Puerto y un somero análisis del impacto ambiental.

Igualmente, en el Plan de Desarrollo Integral del Turismo en Andalucía (Plan DIA, 1993) se aconsejaba la conveniencia de crear un aeropuerto en Huelva.

Asimismo, en 1997, otro Foro de expertos cuyas conclusiones aparecen en el estudio *"Factores limitantes actual o potencialmente al turismo andaluz, con especial énfasis en el litoral"*, financiado también por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, aborda de nuevo en sus propuestas de intervención el tema de un aeropuerto en Huelva. Coinciden en la Resolución inmediata de un servicio aeroportuario cómodo para el acceso sobre todo internacional a esta provincia. Barajaban tres posibilidades para facilitar el tráfico aéreo al litoral de Huelva:

1) Convenio con el Aeropuerto de Faro para su utilización turística desde Huelva.
2) Solución a través del aeropuerto de Jerez y unión por el interior de Cádiz.
3) Construcción de un aeropuerto en la provincia.

Así pues, tanto el Plan de 1987 como los citados Estudios de 1993 y 1997, entre otros, **justifican la instalación de un aeropuerto en el litoral onubense**. Sin embargo, desde entonces no han existido perspectivas para que su construcción sea una realidad. De esta manera, en los recientes *Planes de Infraestructuras* (1997-2007), tanto de ámbito estatal como de la Junta de Andalucía, no se contempla ninguna intervención en tal sentido.

La cercanía geográfica de dos importantes aeropuertos y la mejora sustancial de las carreteras de Alta Capacidad (A-49, futuro desdoble de la N-431, Puente Internacional, Autovía Infante de Sagres) y, por ende, de su accesibilidad (entre 45' y 1h. 30' desde cualquier punto del litoral onubense hasta Faro o Sevilla) parecen, de nuevo, frenar lo suficiente la construcción de un aeropuerto en el área periurbana de Huelva.

Sin embargo, estos condicionantes no invalidan que ciudades intermedias como Huelva demanden infraestructuras aeroportuarias, dado que su acelerado crecimiento turístico y agrícola no siempre tiene respuesta en los aeropuertos de Sevilla o Faro (Márquez, 2000).

Por otra parte, aunque la demanda social en un principio era tenue, ésta ha ido creciendo. Así, en el nuevo periodo electoral del año 2000, algunas fuerzas políticas y empresariales onubenses (FOE, 1997, III Congreso Provincial de Empresarios) se han pronunciado claramente en favor de la construcción del mismo.

Estas consideraciones, a un lado de los matices políticos, tienen también una base socioeconómica. La economía onubense está sufriendo una transformación sustancial en los últimos años. En la actualidad existen dos sectores emergentes de alto interés: la **nueva agricultura** y el **turismo**, ambos en la franja litoral, pero con grandes posibilidades de sinergias productivas y territoriales fuera de su ámbito, pues están orientadas a satisfacer demandas exteriores de mercados alejados cientos o miles de kilómetros.

De esta forma, la nueva agricultura onubense ha alcanzado un puesto puntero dentro de la actividad agraria nacional e internacional (sólo la producción de fresas representó en 1997 un valor de 40.000 millones de pesetas).

Igualmente, el espacio turístico onubense, todavía despegando, ofrece variedad suficiente durante todo el año para todo tipo de ocio y, aunque el turismo de playa sigue ofreciendo las mejores expectativas, existe la posibilidad de tomarlo como pivote para articular el turismo rural y ambiental del interior.

Hay que tener en cuenta que un aeropuerto, instalado en sus inmediaciones, quizás no sea tan determinante para destinos turísticos consolidados, pero sí para zonas turísticas *ex novo*, como es el caso del litoral onubense. De esta manera, promociones como Isla Canela e Islantilla tienen puestos sus objetivos en un turismo de calidad, desestacionalizado y asociado a un turismo extranjero, aunque el turismo nacional sigue siendo el predominante. En los últimos años hemos asistido a un crecimiento extraordinario de la actividad turística en Huelva: 369.000 turistas alojados en hoteles, 1,3 millones de pernoctaciones y más de 11.000 plazas hoteleras, la mayoría de las cuales se concentran en el litoral de la Costa de la Luz.

Pero además de estos datos, la conveniencia de un aeropuerto se acrecienta teniendo en cuenta algunas circunstancias que rodean al mercado turístico y al transporte aéreo:

- El aumento del sistema de reserva directa del paquete de viaje a través de las compañías aéreas. Éstas acudirán a los destinos turísticos donde haya aeropuertos.
- Por la potenciación del uso del avión por parte de los turistas dada la liberalización del transporte aéreo.
- La ampliación de la oferta de vuelos chárter y el abaratamiento de los mismos.
- La congestión de los tráficos en algunos aeropuertos.
- Las innovaciones tecnológicas aplicadas a la gestión aeroportuaria y a las aeronaves.
- La ganancia en autonomía, seguridad y capacidad de transporte.

Con estos antecedentes, se considera que **la inexistencia de transporte aéreo** está suponiendo un lastre para la economía provincial, pues sus productos de primor y su turismo deben soportar unos costes adicionales en transportes y en tiempo que le restan competitividad (Márquez, J. A., 1999). La instalación de un aeropuerto en Huelva, «vendido y promocionado» por las agencias de viajes y turoperadores, puede convertirse en un revulsivo principalmente para su turismo y, en menor medida, para su agricultura, más cuando las características climáticas y ambientales de la provincia para su emplazamiento lo permiten. Un aeropuerto, por sí, promocionaría el nombre de Huelva y, además, atraería inversiones y generaría empleo de forma directa e inducida.

Asimismo, se hace preciso definir **qué tipo de aeropuerto le conviene a Huelva**, para rentabilizar al máximo sus servicios. Si un aeropuerto convencional de grandes dimensiones que pueda estar insuficientemente explotado, como son los casos de Granada o Córdoba, u otro pequeño pero operativo, que atienda la demanda de vuelos chárter y el tráfico comercial de productos agrícolas extratempranos o de productos pesqueros, frescos y de alta cotización, aunque para ello son necesarias obras complementarias de acondicionamiento.

Una actitud realista aconseja la instalación más simple y que, en todo caso, puede quedar como una primera fase de una instalación más ambiciosa. En principio, con las estimaciones actuales sería conveniente un aeropuerto integrado en la **red de tercer nivel**. En este sentido, existen experiencias en otros países y regiones como Portugal, Argentina o Chile, donde estos servicios aéreos cubren nichos de mercado abandonados por los servicios aéreos convencionales (Márquez, J. A., 2000). Además, en España también existen experiencias de este tipo de aeropuertos, ya una realidad, en León o Talavera de la Reina. Asimismo, también se baraja la posibilidad de construir pequeños aeropuertos en Castellón y en Huesca.

En suma, con el tercer nivel, y para el caso de Huelva, se puede orientar el tráfico hacia tres sectores: regional de pasajeros, de carga nacional e internacional y de turismo, preferentemente internacional. Se realizarían transportes con aeronaves pequeñas de carga y de unos 40-50 pasajeros y un radio de acción corto y medio destinado a unir las capitales de provincia andaluzas y Madrid, y con la posibilidad de recibir de forma aleatoria aeronaves de capacidad media que en vuelos chárter acerquen el turismo internacional a los espacios onubenses.

Las características técnicas de este hipotético aeropuerto deben dirigirse hacia un bajo coste de implantación y mantenimiento, con una pista aproximadamente de 1.000 m de longitud, trabajadores polivalentes y bajos costes de gestión.

En **conclusión**, la creación de un aeropuerto en Huelva es justificable desde un punto de vista social y económico. Al margen de la rentabilidad que pudiese prestar el servicio en un principio (en este sentido, pocos servicios aeroportuarios son rentables), puede ser viable para el desenclave de un territorio, la provincia de Huelva, de por sí periférico y marginal, pero con producciones agrícolas y turísticas volcadas hacia el exterior y con tendencia creciente. Cabe tomar como ejemplo la trascendencia que ha supuesto la construcción de un aeropuerto en la otra provincia extrema de Andalucía, **Almería.** Hoy, su aeropuerto es una infraestructura esencial e indiscutible en la economía de lo que era también hace unos años una provincia periférica y marginal, y que se ha reflejado especialmente en el impulso turístico dado a esta provincia.

Por ahora, la Administración central, competente en esta materia, ha prestado poca atención a las comunicaciones aéreas de tercer nivel, que en el caso del desarrollo local son infraestructuras muy interesantes, con una clara función social, al crear sinergias productivas que pueden hacer emerger potenciales velados.

En cualquier caso, independientemente de cuestiones técnicas y de costes económicos, las reivindicaciones sociales, pero, sobre todo, la voluntad y presión política que surja en el contexto onubense y andaluz, va a ser determinante en la puesta en marcha o no de esta infraestructura.

5. OTRAS INFRAESTRUCTURAS

Las infraestructuras de abastecimiento, saneamiento, residuos sólidos y telecomunicaciones son elementos importantes en la preservación de las calidades ambientales y un factor decisivo en las actividades económicas, entre ellas el turismo, muy sensible a la problemática y calidad de las mismas.

5.1. Abastecimiento, saneamiento de aguas y residuos sólidos

En general se ha asistido en los últimos años a una mejora sustancial de las infraestructuras de **abastecimiento de agua** tanto en la Costa de Huelva como en el Algarve, aunque subsisten algunos problemas, como consecuencia de la elevada demanda en los meses estivales.

En lo que se refiere al **litoral de Huelva**, los recursos hídricos varían entre su sector occidental, donde son abundantes, y su sector oriental, donde son claramente insuficientes.

En la **Costa Occidental** el abastecimiento urbano de agua procede ya casi en su totalidad de la regulación del sistema Chanzas-Piedras-Piedras (unos 300 Hm3/año); extensible su uso cada vez para los riegos agrícolas. Con ello ha descendido sustancialmente el uso urbano y agrícola de las prospecciones del acuífero nº 25 (Guadiana-Odiel) (unos 60 Hm3/año). Por tanto, estos recursos, en años normales de pluviometría, cubren con creces una demanda de agua en aumento como consecuencia del desarrollo agrícola y urbano-turístico. En los últimos años se ha procedido a la construcción de las Estaciones de Tratamiento de Aguas Potables (**ETAP**) en Lepe (con capacidad para 160.000 habitantes), que permite el abastecimiento desde La Antilla a Isla Canela y desde Cartaya a Ayamonte; en Aljaraque (para 150.000 habitantes), que incluye el abastecimiento de esta localidad más los de Punta Umbría, El Rompido y El Portil; la ETAP de Huelva y la extensión de una red de conducciones para todos los núcleos principales y secundarios de la comarca; y por último, en el área andevaleña del Bajo Guadiana, tenemos la ETAP de San Silvestre de Guzmán, con una capacidad para 4.000 personas y que suministra agua a Villablanca. Estas actuaciones han logrado que el abastecimiento en este sector occidental esté prácticamente solucionado.

En el **sector oriental** los recursos son menores. Hasta ahora buena parte de sus suministros urbanos y agrícolas se hacía mediante prospecciones del acuífero nº 26. Ello ha generado, ante el excesivo consumo, que se halle sobreexplotado, a lo que se une un proceso de deterioro cualitativo de sus aguas, con la consiguiente repercusión en el plano económico y medioambiental (Parque Nacional de Doñana). Para cubrir estos déficits, se han hecho obras para conducir aguas del sistema Chanzas-Piedras al área de Palos-Moguer y Mazagón, construyéndose dos ETAP, en Moguer y Palos de la Frontera.

Los problemas se acrecientan en las localidades de El Rocío y Matalascañas, cuyo abastecimiento se basa todavía en el acuífero, tras tratarse el agua con sendas ETAP. Para contrarrestar este problema se halla en marcha la reconversión del abastecimiento actual captando las aguas superficiales del recién construido embalse del Corumbel, del que ya parcialmente toman sus aguas las localidades de Bollullos Par del Condado y Almonte, aunque siguen haciéndolo también de los sondeos subterráneos.

En general, estos recursos de agua se elevarán más cuando se construyan las presas del Andévalo (600 Hm3), el Corumjoso y Alcolea. Dichas obras de represa y otras de canalización y trasvase conformarán el llamado Anillo Hídrico, claramente reivindicado por la sociedad onubense.

En el **Algarve**, el abastecimiento de agua constituye uno de los principales estrangulamientos, afectando especialmente al turismo por la elevada demanda de agua. Por ello, en los últimos años se han realizado importantes obras para corregir los déficits. El abastecimiento se ha dividido en dos sistemas de distribución de agua: el de Sotavento, fundamentado en los embalses de Beliche y Odeleite, y que afecta a los concejos desde Loulé al Guadiana, y el de Barlovento (embalses de Odelouca y Funcho), entre Albuferia y la Costa Vicentina. Estas obras de represas y las consiguientes de conducción han permitido regularizar el abastecimiento a la mayor parte de los concejos de la región. No obstante, dada la dispersión de núcleos en las zonas rurales todavía son numerosos aquellos, generalmente con menos de 200 habitantes, que no tienen un suministro regular, abasteciéndose de pozos hechos sobre un acuífero sensiblemente sobreexplotado. La finalización de la presa de Alqueva augura un mayor potencial de agua que beneficiará, además del Alentejo, a la región del Algarve.

El **saneamiento de las aguas** da un giro sustancial a partir de la Directiva comunitaria 91/271 por la cual todos los municipios con una carga contaminante superior a 150.00 habitantes han de depurar totalmente los vertidos antes del año 2000, y aquellos otros con una población inferior lo han de hacer antes de 2005.

En este sentido, se han iniciado por todo el litoral algarví y onubense numerosas obras para la construcción de Estaciones Depuradoras de Aguas Residuales **(EDAR)**, redes de colectores, emisarios submarinos y modificación del alcantarillado urbano. Aun sin haberse resuelto todos los problemas, ha sido mucho el esfuerzo realizado, dado que la situación en cuanto a este servicio, previa a dicha Directiva, era tremendamente insuficiente y deficiente.

En el **litoral onubense** las acciones de abastecimiento y saneamiento integral son gestionadas de forma supramunicipal. En el sector occidental, la empresa pública GIAHSA organiza esta labor, de forma similar al abastecimiento, en dos subsistemas: el del Carreras-Piedras, desde Ayamonte a La Antilla, y que se articula en torno a las EDAR de Ayamonte, Isla Cristina y La Antilla (con servicio para 250.000 habitantes); y el subsistema de Punta Umbría-Aljaraque-El Rompido, y que se compone de las EDAR de Punta Umbría, Aljaraque y El Rompido (110.000 habitantes).

En la zona de la capital y algunos núcleos del área periurbana se gestionan los servicios de agua a través de dos subsistemas: el de Huelva y San Juan del Puerto, por un lado, y el subsistema del Tinto, que engloba a Moguer, Palos y Mazagón. Para la totalidad de este área las aguas proceden del Chanzas, se cuenta con las EDAR de Huelva, Palos de la Fra., Moguer y Mazagón.

Finalmente, el déficit en materia de saneamiento es mayor en el sector más oriental – Entorno más próximo de Doñana- donde la Mancomunidad "Aguas del Condado" gestiona los servicios de agua. Esta área cuenta aún con un insuficiente sistema de depuración, aunque cuentan con dos EDAR, en Almonte y Matalascañas.

En suma, a pesar de los avances quedan todavía problemas puntuales a solventar: deficiencias en las redes de alcantarillado, ausencia de tratamiento de depuración en algunos pequeños núcleos (Isla Canela, Pozo del Camino, El Rocío, etc.) y mal funcionamiento de algunas depuradoras, especialmente en verano.

Igualmente, ha sido muy importante en términos medioambientales la puesta en marcha desde hace unos años del "*Plan de corrección de vertidos industriales de Huelva*" que afecta a aquellas empresas ubicadas en el Polo Industrial de Huelva. Con este Plan se está consiguiendo aminorar los efectos contaminantes, si bien estos parajes no están libres de ocasionales episodios de contaminación.

En el **Algarve** igualmente se ha hecho en los últimos años un gran esfuerzo financiero para mejorar el tratamiento de las aguas residuales y renovar las redes de alcantarillado más antiguas y degradadas, dentro del Programa "*Definição de Estratégias para o Saneamiento Básico da Região do Algarve*". No obstante, el alto número de núcleos de población dispersos, tanto en el litoral como en las zonas rurales serranas, provoca que todavía existan deficiencias como muestra la existencia aún de numerosas fosas sépticas. Entre las principales ETAR destacan la de Tavira, Faro, Olhão y Quinta do Lago

En cuanto al **tratamiento de residuos sólidos urbanos**, hasta hace poco se caracterizaba por la presencia de vertederos incontrolados y de carácter municipal.

Esta situación, en el caso de la **costa de Huelva**, se ha modificado sustancialmente a partir de 1985 cuando se diseña un *Plan Director de Residuos Sólidos Urbanos*, aunque no entra en funcionamiento hasta 1995. En el sector meridional, cuenta con una Planta de Compostaje y Reciclaje ubicado en el municipio de Villarrasa, cubriendo las necesidades de 28 municipios y para un máximo de 350.000 habitantes, todos ellos costeros o litorales, y una capacidad de tratamiento de 120.000 Tm/año. A su vez, existe una serie de estaciones intermedias o Plantas de Transferencias situadas en Isla Cristina, Huelva, Manzanilla y Almonte, donde se centralizan los residuos del entorno más inmediato para después enviarlos a la Planta de Villarrasa.

No obstante, como principales problemas aún por resolver destacan: la insuficiencia mostrada por el Vertedero de Villarrasa, el sellado definitivo de todos los vertederos incontrolados heredados a esta nueva situación, la aparición de vertederos espontáneos de plásticos y la insuficiencia de los servicios de separación y recuperación de plásticos agrícolas, de desechos reconvertibles (papel, cartón, vidrio) o peligrosos (pilas y aceites).

En el **Algarve**, los residuos sólidos urbanos siguen siendo una asignatura pendiente para la mayoría de sus concejos. No obstante se hallan en marcha planes (*Plano Director da Solução de Tratamiento e Valorização dos Resíduos Sólidos do Algarve*) para los residuos sólidos, proponiéndose estaciones de transferencia, vertederos controlados, recogida selectiva de basuras y reciclaje de las mismas.

5.2. Telecomunicaciones

Las **nuevas tecnologías** (telefonía móvil, informatización de la gestión, Internet, vídeo interactivo, telemática) tienen una cita obligada con las actividades turísticas, introduciéndose con rapidez en los distintos servicios que rodean al turismo: centrales de reserva, medios de transporte, agencias de viaje, alojamientos, restaurantes, servicios deportivos, etc. Este nuevo engranaje económico se basa en la información tanto para los clientes como para los operadores turísticos. La introducción masiva de estos nuevos elementos tecnológicos permite agilidad, flexibilidad, mejora de los servicios y minimización de costes.

Estas ventajas no han pasado desapercibidas para el sector turístico, como para otras actividades económicas y sociales, por lo que en pocos años se está generalizando su uso, si bien España y Portugal mantienen un cierto retraso con respecto a otros países europeos.

Con el objetivo de corregir estos desfases, la Unión Europea ha financiado con fondos FEDER y FSE proyectos para la modernización tecnológica, entre otras actividades, del turismo (Junta, 1993). Asimismo, arbitra Iniciativas Comunitarias propias especialmente destinadas a la adaptación de las economías de las Regiones Objetivos nº 1 (entre las que se incluyen Andalucía y el Algarve) a las nuevas tecnologías de las telecomunicaciones. De esta manera entre 1987-1991 funcionó la Iniciativa STAR, financiado por los Fondos FEDER. Estas Iniciativas (STAR y TELEMÁTICA) permitieron la introducción de las Redes Digitales de Servicios Integrados (RDSI).

En la actualidad, las infraestructuras de telecomunicaciones en el Algarve y a Costa de Huelva están en una fase de rápida y constante modernización, estando en curso la digitalización de la red básica de telecomunicaciones para la introducción de servicios avanzados de telecomunicaciones (PRTA, 1992).

Sin duda, estas nuevas tecnologías de la información podrían sortear la actual perificidad del litoral onubense-algarví. Apoyándose en buenas infraestructuras aeroportuarias, las telecomunicaciones pueden ampliar la estacionalidad y el tiempo medio de estancia, permitiendo al turista compaginar el ocio y el teletrabajo.

Pero no todo es realizar la infraestructura del cableado sino que igualmente es importante mejorar la concienciación empresarial y la formación de los trabajadores a **las Nuevas Tecnologías de la Infocomunicación** (NTIC).

6. PROYECTOS INFRAESTRUCTURALES

6.1. Marco institucional

Tras la entrada de España y Portugal en la Comunidad Económica Europea (1986) y los nuevos procesos de integración europea (Política Regional, Mercado Único Europeo y Unión Económica y Monetaria), las infraestructuras viarias y portuarias han sufrido un **fuerte impulso** en Andalucía y en el Algarve. No en vano, en esta materia, estas regiones partían de un notable retraso histórico en comparación con otras áreas europeas.

Los objetivos de la Unión Europea de mejorar las condiciones infraestructuras y estrechar las ligazones transfronterizas se hallan recogidos en *el* **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA***)*, formulado en 1990 y ampliado en 1998. En concreto, en su estrategia IE-3, y para el marco espacial que nos interesa, se insta al desarrollo de la cooperación y la integración de Andalucía con el resto de Portugal. Para ello se prevé extender la red de alta capacidad y la red ferroviaria entre Huelva y el Algarve, y reforzar la conexión entre el Bajo Alentejo y los ámbitos del Andévalo y Sierra de Aracena, mejorando su red viaria.

Igualmente, **Portugal**, inmersa en similares problemáticas y encuadrada en un mismo marco de Política Regional, presenta una planificación de carácter general y otra más específica. En concreto, para la **región del Algarve** se han aprobado distintos documentos de directrices generales para su ordenación del territorio y políticas concretas en materia de infraestructuras.

En cuanto a la planificación territorial general destaca **el Plano Regional de Ordenamiento do Territorio do Algarve (PROTAL)** de 1990, que sentarán las bases para la formulación, con posterioridad, del *Enquadramiento estratégico para a Região do Algarve* (1994-1999), el *Programa Operacional do Algarve* (1994-1999) y, por último, *la Estratégia de Desenvolvimiento para a Região do Algarve* (2000-2006) que contiene las líneas estratégicas para el que va a ser el nuevo Programa Operacional del Algarve, dentro del también nuevo Marco de Apoyo Comunitario de la Unión Europea.

6.2. Proyectos y estrangulamientos fronterizos

A pesar de las mejoras habidas en las infraestructuras viarias, entre los principales **estrangulamientos** o discontinuidades territoriales existentes entre Andalucía y el Algarve y que afecta, entre otras cosas, al turismo, resalta todavía el **hecho fronterizo**. Así, por ahora, la frontera luso-onubense sólo es flanqueada en cuanto al transporte por carretera por dos puntos: Ayamonte, al sur, y Rosal de la Frontera, al norte; por lo que se encuentra una extensa franja, correspondiente principalmente a la comarca del Andévalo, Noreste del Algarve y Bajo Alentejo, aún sin comunicaciones directas, lo que dificulta enormemente la accesibilidad. A ello se unen las serias carencias que todavía muestran sus carreteras secundarias (baja densidad, mal estado del firme, trazados inadecuados, etc.).

Por otra parte, en cuanto al tráfico ferroviario no existe en la actualidad una conexión directa entre Huelva y el Algarve, ni siquiera un acercamiento, al haberse desmantelado años atrás la línea Gibraleón-Ayamonte y al no haberse contemplado un futuro tendido ferroviario en la construcción del nuevo Puente sobre el Guadiana.

Superar el aislamiento de estos pueblos, situados algo más al interior, a través de la ruptura de la barrera fronteriza se convierte en una de las primeras prioridades de los referidos planes infraestructurales y de ordenación del territorio. Ello redundaría en una mejor accesibilidad para múltiples actividades económicas y sociales. De esta manera se reforzarían las relaciones funcionales en sentido inclinado: SO-NE, entre el litoral del Algarve-Sierra de Huelva, o en dirección NO-SE, entre el Puerto de Huelva y el Bajo Alentejo, lo que serviría para descongestionar los actuales tráficos horizontales.

En este sentido, se encuentra en proyecto desde hace varios años, aunque su finalización parece eternizarse, permeabilizar de nuevo la frontera. Entre estos proyectos destacan la construcción de un puente sobre el Guadiana entre **Sanlúcar de Guadiana** y **Alcoutim**, cuyos 200 metros de río sólo son superados en la actualidad por pequeñas barcas. De igual modo, otros proyectos interfronterizos, de ejecución aún más tardía, aunque de menor coste, son la apertura de otros dos pasos fronterizos para el tráfico rodado: un primero, aprovechando el dique del embalse del Chanza entre El Granado y Pomarão, y un segundo entre las localidades de Paymogo y Corte do Pinto. En suma, la realización de estos proyectos significaría la mejora de la accesibilidad entre el NE del Algarve y SE del Bajo Alentejo con el Andévalo y la costa onubense.

Con respecto al tráfico ferroviario, también se halla en estudio la posibilidad de reimplantar la línea Gibraleón-Ayamonte, con un nuevo tendido y puente sobre el Guadiana, conectándola con la red ferroviaria del sur de Portugal. No obstante, este empeño, en el caso de realizarse, tardará igualmente muchos años.

6.3. El PDIA y su concreción en la provincia de Huelva

El **Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (PDIA)**, cuya formulación se acordó por Decreto 16/1997 de 28 de enero, se convierte en un instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras y servicios de transporte, energéticas e hidráulicas y que tienen una trascendental influencia en todas las actividades socioeconómicas. Un documento en el que se plantea superar las debilidades y retos infraestructurales y en el que se propone un modelo consensuado para la eficiencia

de esta región en el nuevo milenio (Márquez, J., 2000 y COPT, 1998). Con un horizonte temporal entre 1997-2007, se encuentra inserto a escala nacional en el **Plan Director de Infraestructuras (PDI)** (rebautizado ahora como *Plan de Infraestructuras 2000-2007*), sigue las Directrices básicas de la Política Regional Comunitaria, de la que aprovecha sus recursos financieros, y tiene muy en cuenta el modelo territorial y las estrategias generales de desarrollo para áreas litorales *del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)* de 1998, así como los presupuestos y directrices del *Plan Económico de Andalucía (PEA)*, de periodicidad variable.

El PDI tiene una aplicación en las Redes de Interés General del Estado (RIGE) y, el segundo, el PDIA, sobre el resto de las infraestructuras de transportes y comunicaciones bajo la competencia de la Junta de Andalucía. No obstante, en este segundo documento se recogen las propuestas del primero.

Tras un obligado diagnóstico de la situación de las infraestructuras andaluzas, los **objetivos** perseguidos por el PDIA son:

- Completar las redes y sistemas de infraestructuras para dar unidad al territorio y a la estructura productiva.
- Mejorar la calidad de servicio de las infraestructuras apoyando la localización de las actividades económicas.
- Favorecer la integración medioambiental de las infraestructuras en favor de la gestión sostenible de los recursos.

Se actúa sobre **cuatro pilares:**

- Infraestructuras.
- Servicios de transporte.
- Acciones relativas al agua.
- Las ciudades como motor económico.

Lógicamente, del **PDIA** interesa en este estudio los objetivos, estrategias y acciones que se refieren a distintas infraestructuras para el caso de la **provincia de Huelva** y su interconexión con el resto de Andalucía, Extremadura y Sur de Portugal. De esta manera, entre las **estrategias generales** propuestas, y que afectan por territorio y temática, se hallan:

En materia de **carreteras**:

- La construcción de la Autovía N-431 de Huelva a Ayamonte, ya en proceso de realización.
- La construcción de un nuevo puente sobre el Guadiana entre Alcoutim y Sanlúcar de Guadiana.
- Mejoras de los accesos de las rondas norte y este de la capital onubense (prácticamente ya una realidad).
- Mejora de la carretera A-494 entre Mazagón y el cruce con la A-49.
- Desdoblamiento de la N-442 entre el Puente del Tinto y Mazagón.

De lo expuesto en el PDIA, que recoge las líneas estratégicas del PDI y que se materializa en un segundo *Plan Estratégico Ferroviario de Andalucía (1997-2007)*, es necesario resaltar las siguientes intervenciones en **materia ferroviaria**, y que afectan positivamente a *la Red de Interés Regional:*

- Mejora del enlace de Huelva con la línea de Alta Velocidad.
- Estudio de la viabilidad de la conexión ferroviaria Huelva-Faro.
- Por el contrario, poco se dice con respecto a las líneas secundarias, como es el caso de la línea Zafra-Huelva, cuando sus problemas de estructura vial se resolverían con unas inversiones insignificantes. Sólo se mencionan de forma genérica, actuaciones de mantenimiento y conservación ordinaria.

En cuanto a **puertos**:

- Diferentes obras de acondicionamiento del Puerto Autónomo de Huelva.
- Mejoras de los puertos náutico-deportivos existentes y obras de remodelación de los puertos pesqueros y comerciales autonómicos adaptando parte de sus recintos para marina deportiva.
- Planes de Ordenación de Usos de los puertos autonómicos para mejorar la integración Puerto-Ciudad.

Con respecto a **otras infraestructuras**:

- Creación de una Central de Transportes de Mercancías (CTM).
- Programas de Reutilización de las Aguas Residuales para usos agrícolas.
- Mejoras en las redes de saneamiento y abastecimiento, especialmente en el sector oriental del litoral onubense.

Resulta significativo, que no se recoja en el PDIA ninguna propuesta acerca de la construcción de un **aeropuerto en Huelva.**

6.4. La planificación de las infraestructuras en el Algarve

En el marco del Algarve el principal documento de referencia para la ordenación del territorio es el **Plano Regional de Ordenamiento do Territorio do Algarve (PROTAL)** de 1990

que establece las líneas orientativas y una normativa específica de ocupación, usos y transformación del suelo. Cualquier otra planificación, programas y proyectos deben ser compatibles con el régimen de ocupación y utilización definido en el PROTAL. A su vez, en 1994 se editó y aprobó otro importante documento, el *Encuadramiento Estratégico para la região do Algarve* (1994-1999), que sirvió de base para la formulación del *Plan de Desarrollo Regional –PDR (1994-99)-* y el *Programa Operacional do Algarve- PROA (1994-99)*, que sustituía a otro anterior de 1990-1993 y al *PDR do Algarve* de 1986-89.

Entre estos dos documentos de igual periodo, 1994-99, existen una casi total coincidencia en cuanto a objetivos, estrategias y acciones. Además, en lo que se refiere a las comunicaciones interfronterizas, algunas medidas se hallan también recogidas en los Planes andaluces y español, prueba de que son similares las problemáticas territoriales y de que son alentados estos proyectos infraestructurales desde las Política Comunes de la Unión Europea.

En el documento **Encuadramiento Estratégico para a região do Algarve (1994-1999),** después de presentarse los desafíos y de hacerse un buen y escueto diagnóstico del territorio algarví, se presentaron como principales **objetivos y estrategias** para el desarrollo socioeconómico:

- Fortalecer la economía de la región y reforzar su competitividad en el contexto europeo.
- Mejorar la calidad de vida de las poblaciones.
- Preservar los equilibrios naturales, defender el medio ambiente y revalorizar su potencial económico.
- Reducir las asimetrías intrarregionales en cuanto al desarrollo.

Asimismo, los principales **ejes de intervención** sobre los que posteriormente giraron 3 programas, 12 subprogramas y numerosas acciones concretas se refirieron a:

- Recualificar el turismo.
- Diversificar el **turismo** y fomentar el nacimiento de servicios turísticos avanzados.
- Desarrollar una base industrial de productos de elevado valor añadido.
- Promover el desarrollo de servicios avanzados.
- Reforzar la competitividad de los centros urbanos del Algarve en el marco de la red urbana portuguesa e ibérica.
- Movilizar el potencial endógeno.
- Mayor cualificación de los recursos humanos.
- Revalorización del Medio Ambiente y promoción de la calidad de vida de las poblaciones.
- Modernización de las infraestructuras internas y de cara al exterior.

En esta última materia de **articulación territorial** (Programa Tercero) la mayoría de las intervenciones, algunas de las mismas ya una realidad, estuvieron encaminadas a:

- Reforzar la accesibilidad extrarregional: construcción como autovía del tramo de la IP-1 entre Grândola y Albufeira; mejoras de la IC-4 entre Sines-Aljezur y Lagos, la IC-27 entre Beja-Mértola-Alcoutim y Castro Marim, la EN-270 entre Faro-São Brás de Alportel y Almodóvar; vía doble y electrificación de la vía férrea Lisboa-Algarve; travesía ferroviaria del Guadiana; ampliación y mejora del aeropuerto de Faro; ampliación y modernización de las infraestructuras portuarias de la región, especialmente de los puertos de Faro, Vila Real de Santo António y Portimão; mejora de las interrelaciones entre el tráfico aeroportuario con el ferroviario y el transporte público por carretera, y entre estos dos últimos.

- Mejora de la accesibilidad intrarregional: Continuación de la Autovía Infante de Sagres entre Albufeira y Lagos; mejora de los accesos de los principales centros urbanos con la Autovía IP-1; accesos por carretera al aeropuerto de Faro; mejora de la accesibilidad de los centros urbanos de la región; reacondicionamiento de la carretera EN-270 entre Tavira-São Brás-Loulé y Boliqueime; rehabilitación de los ejes transversales de la Serra EN-267 y EN-124, entre Alcoutim y Silves; construcción de la vía supramunicipal Olhão-Estói-Santa Bárbara de Nexe-Loulé; mejora de la red secundaria de la Sierra; acondicionamiento de la red municipal que en sentido vertical une la franja del Barrocal con el Litoral; electrificación y duplicación de la línea férrea del Algarve en sentido horizontal; corrección del trazado, localización de estaciones y apeaderos de esta línea; acceso ferroviario al aeropuerto de Faro; construcción de estaciones para el tráfico público por carretera.

Los objetivos y estrategias del estudio *Enquadramiento Estratégico...* se recogieron casi en su totalidad en el **PROA** (1994-1999), donde esta vez se sintetizaron las medidas y acciones y se programó su financiación de acorde con los FEDER, contemplado para la Región Objetivo nº 1 del Algarve en el Marco de Apoyo Comunitario (1994-99), y que vino a ser de 76 millones de Ecus, sobre una inversión total de 101,9 millones, de la cual, la mitad de la misma se destinó a infraestructuras.

A estas planificaciones generales del territorio se añaden otras más específicas. A nivel regional, una muestra de la **planificación sectorial** que surge a partir de la planificación general y con la cofinanciación europea, anteriormente señalada, es: la *Rede Regional de Conservação da Natureza, Plano Regional de Turismo do Algarve, Definição de Estratégias para o Saneamiento Básico do Algarve, Plano Director da Solução de Tratamiento e Valorização dos Resíduos Sólidos do Algarve, Plano Energético da Região do Algarve*, etc. Por último, en materia de red viaria y a nivel nacional, destaca el **Plano Rodoviário Nacional 2000**, que sustituye al 1985.

Red viaria del Algarve

	Extensión red viaria			Km/Km²		
	PRN85	PRN2000	Propuesta Regional*	PRN85	PRN2000	Propuesta Regional*
Red Nacional	360	441	453	0,072	0,088	0,091
Red Regional	-	257	435	-	0,051	0,087
Red Municipal	660	363	178	0,132	0,073	0,036
TOTAL	**1.020**	**1.061**	**1.066**	**0,204**	**0,213**	**0,214**

*Propuesta de la Dirección Regional de Planeamiento y Desarrollo del CCR Algarve.
Fuente: CCR (1997): "Plano Rodoviário Nacional 2000. Sua aplicação no Algarve", en 9º Congreso do Algarve, Vilamoura.

De igual manera que para el proceso de planificación anterior, en marzo de 1999 aparece otro importante documento, **Estratégia de Desenvolvimiento para região do Algarve, 2000-2006,** que será la antesala de un nuevo *Programa Operacional* o PRO del Algarve, de igual contexto temporal, dentro del III Marco de Apoyo Comunitario de la Unión Europea.

Las infraestructuras básicas siguen siendo una de las prioridades y más teniendo en cuenta que muchas de las obras o pretensiones del anterior Programa no han finalizado su ejecución. Dentro de las mismas, entre sus principales ejes y medidas estratégicas, destacan:

- La conclusión y consolidación de las infraestructuras hídricas, saneamiento básico y residuos sólidos.
- La mejora de la accesibilidad del eje Lisboa-Faro-Sevilla. Finalización de la Autopista entre Grândola y Albufeira.
- El fortalecimiento de las relaciones entre el Litoral y La Serra.
- Mejoras del Aeropuerto de Faro.
- Mejora de la red ferroviaria algarví y contribución para la conexión ferroviaria Faro-Lisboa.
- Consolidación de las marinas y puertos de recreo.
- Apuesta por las telecomunicaciones y las energías renovables.
- Fomento de la intermodalidad de los sistemas de transportes.
- Construcción de circunvalaciones en los principales núcleos urbanos.

7. CONCLUSIONES

Indudablemente, la entrada de España y Portugal en el marco de la **Comunidad Europea** ha sido fundamental en materia de infraestructuras. Antes de este acontecimiento eran muchos los déficits infraestructurales que presentaban Andalucía, Algarve, Extremadura y Alentejo, –todas ellas declaradas regiones Objetivo nº 1–. Sin haberse resuelto aún del todo, sí que con la cofinanciación de los Fondos comunitarios la situación actual es francamente mejor a la de hace unas décadas.

Aprovechando los Fondos Estructurales y de Cohesión estos dos países han hecho grandes esfuerzos por modernizar la red viaria, consiguiendo labrar una Red de Alta Capacidad que ha estrechado en tiempos la Península Ibérica. Inversiones que también han atendido, aunque en menor medida, a las infraestructuras férreas, portuarias, aeroportuarias, telemáticas y medioambientales.

Precisamente, uno de los objetivos de la Política Regional europea sigue siendo mejorar la **integración transfronteriza**: ya no se pueden mantener situaciones de ruptura fronteriza y, para ello, se intenta estrechar los lazos económicos y sociales entre las poblaciones. Sirvan como ejemplos de esta nueva cooperación transnacional el libre tránsito de mercancías, personas y servicios entre países de la Unión, la inminente entrada en vigor de la Moneda Única, la planificación y ordenación conjunta del territorio europeo desde organismos internacionales, o la construcción de los Puentes Internacionales sobre los ríos Guadiana y Miño. Todo ello está suponiendo un cambio radical y progresivo de los tráficos y transacciones tradicionales.

Por otra parte, la modificación del transporte modal en favor de la carretera, el uso generalizado del automóvil, los problemas de congestión y seguridad del tráfico, los cambiantes procesos económicos y de ocupación del territorio y las nuevas necesidades de la ciudadanía exigen de la Administración, en cualquiera de sus escalas, nuevas prestaciones en la red de infraestructuras, a lo que se une el ineludible mantenimiento y conservación de la misma por el paso del tiempo.

La **provincia de Huelva** y el **Algarve** no han permanecido ajenos a la mejora de las infraestructuras viarias por **carretera** habida en el conjunto de sus respectivos Estados. En sentido positivo y como principales hitos, han de mencionarse: el desdoble de la A-49, la construcción del Puente Internacional sobre el Guadiana, la Autovía Infante de Sagres, o los futuros desdobles de los tramos Albufeira-Lagos, Albufeira-Grândola y Huelva-Ayamonte (cuyos trabajos se estiman finalizarán en el año 2001). Obras que están permitiendo una mayor accesibilidad entre las redes principales lusas y españolas, de las cuales se benefician lógicamente los núcleos turísticos del Algarve y la Costa de Huelva. No obstante, sigue presentando como principales deficiencias: la escasa permeabilidad en las comunicaciones interfronteriza, la incomunicación directa Huelva-Cádiz, la debilidad de la red secundaria, los problemas de congestión en los viales que dan acceso a los núcleos turísticos y la deficiente señalización.

Con respecto al **ferrocarril**, la atención inversora ha sido menor y es de esperar que se mejore las actuales condiciones de la estructura vial tanto del Algarve como de Huelva, así como su interconexión a través del Guadiana. Asimismo, cabe fomentar la función turística de los actuales tráficos regionales.

En mejor situación se halla la red de **puertos**, aunque presenten puntualmente problemas de navegabilidad. Puertos que progresivamente complementan su función pesquera con la de tipo náutico-deportiva.

En referencia a la **infraestructura aeroportuaria** se ve necesitada de una mejora del aeropuerto de Faro, una mayor integración del mismo con otros tipos de transporte, un mayor protagonismo del aeródromo de Portimão; y sobre todo, **la construcción de un aeropuerto de tercer nivel en las inmediaciones de la capital onubense.**

Con respecto a **otras infraestructuras** que influyen sobre la economía y el medio ambiente (saneamiento, residuos sólidos, etc.) se ha avanzado mucho en los últimos años ante la premura que imponen las directivas de la Unión Europea, pero es necesario que se completen el ciclo integral del agua y la recogida y reciclaje de residuos sólidos, subsanándose todas las deficiencias e insuficiencias actuales.

Por último, una infraestructura que cada vez más hay que tener en cuenta son las **telecomunicaciones**. Es preciso que se complete la digitalización de la red, que las nuevas urbanizaciones y hoteles cuenten con la posibilidad de conectarse a ella y que se fomenten cursos formativos para la gestión informatizada de servicios, especialmente turísticos. El desarrollo de las mismas es una manera de aminorar los efectos negativos de la perificidad geográfica de este ámbito litoral.

8. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA (1999): *Puerto de Huelva. Memoria 1998.* Puertos del Estado.

C.C.I.N.H. (1975 a 1997): *Memorias anuales*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva.

CANO GARCÍA, G. (1985): «Aeropuertos y transporte aéreo en Andalucía», *en Revista de Estudios Andaluces*, nº 4, pp. 199-228.

CANO GARCÍA, G. (1988): "El transporte aéreo en Andalucía", en *Geografía de Andalucía*. Tomo VI, Ed. Tartessos, Sevilla, pp. 229-261.

CCR-Alg. (1991): *Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROTAL)*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

CCR-Alg. (1994): *Enquadramiento estratégico da região do Algarve, 1994-1999*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

CCR-Alg. (1994): *Plano de Desenvolvimiento Regional do Algarve*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

CCR-Alg. (1994): *Programa Operacional do Algarve (PROAL), 1994/99*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

CCR-Alg. (1995): *Principais indicadores estatísticos*. Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

CCR-Alg. (1997): *Algarve. Desafio para o futuro*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

CCR-Alg. (1997): "Plano Rodoviário Nacional 2000. Sua aplicação no Algarve", en *IX Congreso do Algarve*, Vilamoura.

CCR-Alg. (1997): *Algarve. Desafio para o futuro*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

CCR-Alg. (1997): *Fichas concelhias*. Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

CCR-Alg. (1998): *Diagnóstico da Região Algarve*. Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

CCR-Alg. (1999): *Estrategia de Desenvolvimiento para a Região do Algarve: 2000-2006*. Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

C.E.H. (1997): *Plan Económico. Andalucía Horizonte 2000*, Consejería de Economía y Hacienda, Junta de Andalucía, Sevilla.

C.M.A. (1997): *Inventario de vertidos líquidos al litoral de Andalucía,* Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla.

C.M.A. (1997): *Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Doñana,* Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla.

C.O.P.T. (1987): *Plan Director del Aeropuerto de Huelva.* INITEC, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.

C.O.P.T. (1987*): Plan General de Carreteras de Andalucía (1987-1994),* Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.

C.O.P.T. (1990): *Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía,* Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.

C.O.P.T. (1992*): Puertos pesqueros y deportivos en Andalucía,* Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.

C.O.P.T. (1994): *Andalucía. La obra pública de los 90,* Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.

C.O.P.T. (1995*): Articulación territorial y transfronteriza Algarve-Alentejo-Andalucía,* Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.

C.O.P.T. (1996*): Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*. 2 volúmenes, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla, Inédito

C.O.P.T. (1997*): Reconocimiento territorial y definición de objetivos y criterios de planificación de la comarca del litoral occidental onubense*, Consejería de Obras Públicas y Trans-

portes, Junta de Andalucía, Sevilla. Inédito.

C.O.P.T. (1998*): Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Bases y Estrategias,* Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.

C.O.P.T. (1998*): Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (1997-2007),* Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.

VV. AA. (1995): *Atlas Hidrogeológico de la provincia de Huelva*, Diputación Provincial de Huelva, Huelva.

D.G.T. (1992): *Actualización de los Planes Territoriales de Turismo Río Guadiana-Río Guadalquivir,* Dirección General de Turismo, Junta de Andalucía, Sevilla, Inédito.

D.G.T. (1993): *Plan de Desarrollo Integral del Turismo en Andalucía. Plan DÍA,* Dirección General de Turismo, Junta de Andalucía, Sevilla.

E.P.P.A. (1999): *Memoria de Gestión 1998,* Empresa Pública de Puertos de Andalucía, Junta de Andalucía, Sevilla.

EPYPSA (1986*): Avance de Ordenación Litoral. Ayamonte, Isla Cristina, Lepe, Punta Umbría e Isla Saltés*, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla, Inédito.

ESECA (1989): *Impacto socioeconómico del Puente Internacional sobre el Guadiana*, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Málaga, Inédito.

GARCÍA DEL HOYO, J.J. (Dir.) (1999): *Estimación de los efectos económicos derivados de la actividad del Puerto de Huelva*, Autoridad Portuaria de Huelva.

I.E.A. (Varios años): *Anuario Estadístico de Andalucía.* Instituto de Estadística de Andalucía, Sevilla.

I.E.A. (1998): *Sistema de Información Municipal de Andalucía.* Instituto de Estadística de Andalucía, Junta de Andalucía, Sevilla, Soporte informático.

IDL (1997): *La apuesta por el desarrollo local*, Instituto de Desarrollo Local y Federación Onubense de Empresarios, Caja Rural Provincial de Huelva, San Juan del Puerto.

JURADO ALMONTE, J.M. (1992): «La comarca de la Costa Occidental de Huelva: caracterización y posibilidades de desarrollo», en *Huelva en su Historia*, nº 4, pp. 171-247.

JURADO ALMONTE, J.M. (1994): «La crisis permanente del sistema ferroviario en Huelva», en *Huelva en su Historia,* nº 5, Huelva, pp. 287-326.

JURADO ALMONTE, J. M. (2000): «Logística del transporte de la roca comercial», en *Posibilidades de tráficos portuarios e implantación de zonas logísticas para rocas ornamentales en el puerto de Huelva.* Dictamen del Instituto de Desarrollo Local para Gestión de Servicios Portuarios y La Autoridad Portuaria de Huelva. 60 pp.

JURADO, J. M. y PEREJIL, A. (1997*): Historia y actualidad del ferrocarril Zafra-Huelva.* Asociación de Amigos del Ferrocarril «Cuenca Minera de Río Tinto», San Juan del Puerto.

JURADO ALMONTE, J. M. (2000): "Carreteras y ferrocarriles en Andalucía", en CANO, G. (Dir.): *Conocer Andalucía*, Tomo V, Ed. Tartessos, Sevilla (en prensa).

LABORATORIO DE PLANIFICACIÓN TURÍSTICA (1986): *Plan Turístico del Litoral Río Guadiana-Punta Umbría (Huelva)*, Dirección General de Ordenación y Promoción del Turismo, Junta de Andalucía, Sevilla, Inédito.

LÓPEZ LARA, E. (1988): «El transporte por carretera en Andalucía», en *Geografía de Andalucía*, Tomo VI, Ed. Tartessos; Sevilla. pp. 81-145.

LÓPEZ PÉREZ, F. (1988): «El transporte ferroviario andaluz», en *Geografía de Andalucía*. Tomo VI, Ed. Tartessos, Sevilla, pp. 147-200.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A. (1992): «El transporte aéreo en la provincia de Huelva. Un sector estratégico para el desarrollo provincial», en *Huelva en su Historia*, nº 4, Huelva, pp. 105-118.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (1995): "El eje dinámico del litoral onubense-algarbí", en *La articulación de la raya hispano-portuguesa*, Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora. pp. 143-152.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (1997): "Los territorios fronterizos y los ámbitos de relación, Las relaciones en el sector andaluz", *en Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 25, Madrid, pp. 51-65.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (1999): «Sobre el transporte aéreo como estrategia para el desarrollo provincial e impulso de la agricultura y el turismo", en diario *Huelva Información*, 24-2-1999.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (2000): «El espacio económico del Puerto de Huelva», en *Posibilidades de tráficos portuarios e implantación de zonas logísticas para rocas ornamentales en el puerto de Huelva,* Dictamen del Instituto de Desarrollo Local para Gestión de Servicios Portuarios y La Autoridad Portuaria de Huelva.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (2000): "El sistema portuario y el transporte aéreo andaluz", en CANO, G. (Dir.): *Conocer Andalucía*, Tomo V, Ed. Tartessos, Sevilla (en prensa).

M.O.P.T. (1993*): Plan Director de Infraestructuras (1993-2007)*, Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid.

PROINTEC (1997*): Los factores limitantes, actual o potencialmente al turismo andaluz, con especial énfasis en el litoral,* Secretaría General de Turismo, Turismo Andaluz, SA. y Prointec-Planta, S.A., Madrid, Inédito.

PUERTOS DEL ESTADO (1998): *Anuario Estadístico, 1997.* Puertos del Estado, Madrid.

REYES, M. (1997*): El Litoral onubense. Unidades ambientales y recursos para la educación ambiental,* Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla.

SANTOS PAVÓN, E. L. (1999): *La actividad turística de la Costa Occidental de Huelva,* Diputación Provincial de Huelva, Huelva.

7

Equipamientos turísticos

1. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS Y CONCEPTUALIZACIÓN
2. EQUIPAMIENTO DE ALOJAMIENTO
   - 2.1 El alojamiento oficial
   - 2.2 El alojamiento extraoficial
3. EQUIPAMIENTOS TURÍSTICOS COMPLEMENTARIOS
   - 3.1 Puertos deportivos
   - 3.2 Campos de golf
   - 3.3 Centros recreativos
4. CONCLUSIONES
5. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

1. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS Y CONCEPTUALIZACIÓN

La actividad turística necesita obligatoriamente de los equipamientos para su sustento, de forma que su análisis resulta fundamental para establecer la radiografía del sector en una región. Esta importancia se acrecienta al ser **el primer elemento definidor de la oferta turística**, así como el principal objeto de inversión financiera para el desarrollo del sector. El lugar de privilegio que ocupa el análisis de los equipamientos turísticos en la mayoría de los estudios de carácter turístico no es sorprendente, puesto que sin alojamiento no se puede decir que exista la actividad turística. Así, la Organización Mundial de Turismo considera que esta actividad consiste en la visita que se hace a un lugar durante un período de tiempo superior a 24 horas por cualquier razón que no se derive de la profesión. La diferencia con las actividades recreativas residiría en el espacio de tiempo, puesto que éstas, al realizarse en un período inferior al día, no conllevan pernoctación, y, por tanto, no necesitan de infraestructura de alojamiento.

En cuanto a **la delimitación de lo que se entiende por equipamientos turísticos,** estos comprenden todas aquellos creados con la finalidad principal de promover esta actividad, o bien, que influyen notablemente sobre ella. El presente capítulo comienza con el análisis de la **capacidad de alojamiento** hotelera y extrahotelera, entendida ésta como la que se oferta al mercado bajo la fórmula de un establecimiento turístico que cuenta con el reconocimiento oficial de algún organismo público competente. También la **oferta extraoficial o paralela** es objeto de atención en un apartado, por la importancia que alcanza en la zona y las notables consecuencias que tiene sobre su economía y la ordenación de los espacios, en especial el litoral. Este fenómeno es difícil de evaluar, por la inexistencia de estudios y estadísticas recientes y fiables, lo que obliga a recurrir a fuentes indirectas de información, como son los Censos de Viviendas. No obstante, resultaba imprescindible incluir algún tipo de análisis sobre este tipo de oferta, puesto que atrae un número mayor de turistas que el alojamiento oficial, sobre todo en la costa onubense, donde el fenómeno alcanza una posición de predominio absoluto.

La infraestructura de **restauración** es otro de los pilares que conforman la estructura de la oferta de equipamiento turístico, aunque su existencia, al contrario de lo que ocurre con la oferta de alojamiento, no depende exclusivamente del fenómeno turístico, pero sí se encuentra íntimamente unido a él. Este apartado comprende restaurantes, cafeterías, bares y empresas de comida rápida.

Un tercer nivel de equipamientos se refiere a **campos de golf y puertos deportivos**, que en este trabajo se han englobado dentro de la oferta complementaria, aunque cada vez más pasan a tener la consideración de infraestructura básica. La importancia de su análisis viene dada por su creciente protagonismo en la atracción de flujos de turistas, predominantemente de los segmentos medio y alto, jugando un papel crucial en la mejora del producto turístico final.

En el mismo sentido cabe referirse a lo que podemos denominar **centros recreativos**, que engloban diferentes equipamientos de carácter eminentemente lúdico como son parques acuáticos y temáticos, zoológicos, etc., que juegan un papel de importancia en la atracción de un turismo que cada vez demanda en mayor medida actividades complementarias al tradicional turismo de sol y playa.

Por último se analizan servicios e infraestructuras propios del sector turístico, como son las oficinas de información turísticas y las agencias de viaje, aunque estas últimas se especializan en la salida, y no en la recepción de flujos de turistas.

Desde una perspectiva **estructural**, pueden clasificarse y definirse el tipo de equipamientos existentes en el ámbito de estudio, conociendo su tamaño, tipología y la distribución de los diferentes elementos que lo componen, lo que, además, permite su comparación con otros ámbitos territoriales. Asimismo, este factor se convierte en imprescindible para comprender el grado de adecuación a la demanda existente. Desde el análisis **territorial** es posible descubrir las principales diferencias y similitudes que existen sobre el territorio de estudio, en referencia al ámbito onubense-algarví, pero también, las peculiaridades que a nivel interno existen en Huelva y el Algarve. Este tipo de análisis resulta fundamental para la comprensión de diversos fenómenos que afectan a la Ordenación del Territorio o la Planificación Espacial. El tercer enfoque es de carácter **económico**, puesto que las equipamientos turísticos tienen multitud de repercusiones sobre diversos aspectos de la economía, siendo posible citar algunas de las más obvias, como su fuerte incidencia sobre el Valor Añadido Bruto de las zonas que albergan la actividad turística, o el efecto de arrastre sobre otros

Muelle de las Carabelas. La Rábida

Vista de La Antilla desde el borde oriental de Islantilla

sectores, como la construcción, o la fuerte influencia que puede llegar a tener sobre los niveles de empleo. Finalmente, el **alcance temporal** permite analizar la evolución del sector, así como establecer las tendencias y proyecciones futuras.

Un último aspecto metodológico a resaltar se refiere a las **fuentes utilizadas**. Para la elaboración de este estudio se ha recurrido sobre todo a guías sobre alojamientos hoteleros, campings y otros equipamientos, lo que ha permitido actualizar los datos estadísticos a 31/12/98, y llegar a un nivel de desagregación por tipo de establecimiento y a nivel territorial que las estadísticas sobre el sector no permiten. Es preciso decir que este tipo de guía es más común y completo en la parte portuguesa que en la española. Por el contrario, y en referencia a la información puramente estadística, es más completo el repertorio de la Comunidad Autónoma Andaluza, aunque con un nivel de desagregación territorial inferior al del Algarve.

2. EQUIPAMIENTO DE ALOJAMIENTO

2.1. El alojamiento oficial

Hay que entender como alojamiento oficial aquel que se ofrece bajo el reconocimiento de los organismos competentes en materia de turismo. De esta manera, las cifras y estadísticas que se ofrecen aquí se refieren sólo a los locales que cuentan con este reconocimiento oficial, sin contemplarse los establecimientos extraoficiales, de poca relevancia por otro lado, y la oferta paralela, que será objeto de otro apartado. Los datos que se ofrecen corresponden a las diversas estadísticas sobre turismo existentes en el Algarve y la Costa de Huelva, las cuales han sido completadas y actualizadas parcialmente con la Guías de Alojamiento Hotelero (Junta y DGT), la Encuesta de Infraestructura Hotelera (INE) y el Boletín de Indicadores Turísticos (Consejería de Turismo), además de datos obtenidos del Patronato de Turismo de Huelva y de las empresas turísticas.

Un primer acercamiento a las cifras sobre alojamiento **ofrece una situación muy diferente entre las zonas española y portuguesa**, sin que, además, se puedan asimilar los comportamientos que en materia de equipamientos turísticos se observan en las zonas del litoral y las de interior de ambos países.

El **Algarve** cuenta con un sector turístico muy potente, dotado de infraestructura de alojamiento, dirigido principalmente al mercado internacional. Por el contrario, el turismo en los municipios del **litoral onubense** ha tenido un desarrollo más tardío, especializándose casi exclusivamente en el mercado de segunda residencia, destinado a los mercados locales o subregionales, lo que históricamente ha provocado un infradesarrollo de la oferta hotelera.

En cuanto al tipo de actividad que se produce, todo el ámbito de estudio se caracteriza por la mayoritaria presencia del turismo de sol y playa, aunque en los últimos años han surgido con fuerza nuevas actividades al amparo del esfuerzo inversor que se ha hecho en puertos deportivos, campos de golf y parques de ocio. En ambos casos **existe una marcada estacionalidad de las visitas turísticas** –menor en el Algarve, por su mayor y completa oferta–, lo que ha marcado el desarrollo histórico de las infraestructuras de alojamiento, puesto que existe una presencia abrumadora de éstas en las zonas más cercanas al litoral.

La costa suratlántica onubense-algarví presenta **una oferta de alojamiento que alcanza las 147.994 plazas**, de las cuales casi el 75% corresponden a la parte portuguesa. Un análisis global de las cifras es indicativo del **fuerte desequilibrio existente a uno y otro lado de la frontera**, que alcanza enormes proporciones si descartamos las plazas de campings, que en Huelva suponen casi el 63% de su oferta total de alojamiento, con lo que la oferta total algarvía superaría en una proporción de 6 a 1 a la española.

Aparte de ser mayor, la **oferta de alojamiento del Algarve se presenta más equilibrada y cualificada que la del litoral onubense**, presentando una distribución mucho mejor segmentada en lo que se refiere a tipos y categorías de establecimientos. La explicación hay que buscarla en el mayor nivel de desarrollo que el sector turístico ha alcanzado en el Algarve. También cabe mencionar la diferente orientación que desde el principio se le ha dado a esta actividad en el país luso, centrado sobre todo en la búsqueda de mercados internacionales. Para hacernos una idea de la dimensión de la oferta de alojamiento del

Algarve, baste con decir que **acapara en torno al 40% de la infraestructura de alojamiento de Portugal**; un país netamente turístico, o que su oferta casi iguala la de las provincias de Málaga y Almería de forma conjunta, los dos mayores destinos de Andalucía.

Pero hay que analizar con prudencia la enorme diferencia existente en materia de infraestructuras de alojamiento entre Huelva y el Algarve, **ya que el sector turístico ha tenido un desarrollo y orientación muy diferente en ambas.** En el Algarve se ha caracterizado por la atracción de turismo internacional, sobre todo europeo, caracterizado por estancias cortas, lo que ha repercutido en la progresiva aparición de una potente infraestructura de alojamiento. En la zona litoral de Huelva, este modelo ha pasado históricamente a un segundo plano, y casi podríamos decir que es inexistente, frente a la aparición de un turismo de corte residencial basado, sobre todo, en la creciente oferta de viviendas secundarias o de temporada que son ocupadas por personas provenientes de la región.

Aparte de responder a modelos turísticos muy diferentes, es necesario hacer mención a la fuerte dependencia que del sector presenta la economía del Algarve, lo que ha llevado a sobredimensionar aún más la oferta de equipamientos.

El análisis del equipamiento de alojamiento depara un primer dato que llama poderosamente la atención: el enorme peso que presentan las **plazas en campings** –50.133–, que representan el 33,83% de la capacidad total existente. En el **litoral onubense esta cifra se dispara, llegando hasta el 63% de la oferta total.**

Distribución de la oferta de alojamiento por tipos de establecimiento

Tipo de establecimiento	Número de plazas			Porcentaje sobre el total			Ratio Algarve/ Huelva
	Huelva	Algarve	Total	Huelva	Algarve	Total	
Hoteles	7.616	21.131	28.747	20,55	19,05	19,42	2,77
Pensiones	1.952	4.881	6.833	5,27	4,40	4,62	2,50
Hotel Apartamento	1.761	18.802	20.563	4,75	16,95	13,89	10,67
Apartamentos turísticos	2.253	39.465	41.718	6,08	35,57	28,19	17,52
Campings	23.477	26.656	50.133	63,35	24,03	33,88	1,14
TOTAL	37.059	110.935	147.994	100,00	100,00	100,00	2,99

Fuente: SIMA (1998), Regiao do Turismo do Algarve (1999), Patronato Provincial de Turismo (1999) y elaboración propia.

En segundo lugar, destaca la oferta de **apartamentos turísticos y hoteles-apartamento**, con 41.718 y 20.563 plazas, que representan respectivamente el 28,19% y 13,89% de la oferta global de alojamiento de la zona, aunque debida casi exclusivamente a la importancia que este tipo de alojamientos alcanza en el Algarve, ya que en la zona española tiene escasa relevancia. Es en este tipo de establecimientos donde se detectan los mayores desequilibrios entre Huelva y el Algarve, puesto que la primera cuenta tan solo con 2.259 plazas en el primer tipo de establecimientos y 1.761 en el segundo. Como reflejo del poco éxito alcanzado por éstos en la costa onubense, cabe citar que los hoteles-apartamentos se concentran en una sola localidad, Matalascañas, contando además con cierta antigüedad. Por lo que respecta a los apartamentos turísticos, la escasa oferta existente sólo se ha visto superada en los últimos años por la creación de algunos establecimientos en el sector occidental de la costa.

En cuanto a las **plazas hoteleras**, alcanzan un 19,42% de la oferta global, con algo más de peso relativo en los concelhos algarvíes que en los municipios onubenses, aunque en números globales, la oferta portuguesa triplica a la española. Hasta hace pocos años, la oferta en Huelva se reducía prácticamente a la capital, Matalascañas y, en menor medida, Punta Umbría. Durante los últimos años ha aumentado considerablemente el número de plazas, sobre todo debido al impulso de los nuevos centros turísticos de Isla Canela e Islantilla. Además existen varios proyectos de dotación de nuevos establecimientos hoteleros en el sector occidental, que vendrán a superar el retraso que en esta materia sufre la costa onubense. Algunos de estos proyectos –en su mayoría en el segmento alto de la gama–, están en una fase, como el hotel de cinco estrellas que está a punto de concluirse en Islantilla, o el pequeño hotel de lujo en Nuevo Portil, aunque otros no han pasado de su mero anuncio en los medios de comunicación.

Finalmente, es en las **pensiones** donde la oferta de una y otra región se encuentra más igualada. Corresponde a una oferta de segmento bajo, y que, sobre todo en el caso portugués, tiene una escasa incidencia dentro del mercado turístico.

También resulta bastante útil para la caracterización de la oferta de equipamientos analizar la **categoría de los establecimientos**, ya que ofrece una visión pormenorizada del tipo de producto turístico que se oferta, y su adaptación a las necesidades actuales del mercado. En este sentido, cabe destacar que la oferta de alojamiento del Algarve está mucho más desarrollada y diversificada que la onubense, que se ha concentrado en un segmento medio-bajo, ofreciendo sobre todo alojamiento de barato –campings–. Ello arroja luz sobre una de las principales diferencias que caracterizan la oferta de ambas zonas. En el **Algarve**, la oferta se encuentra fuertemente sobredimensionada, **aunque el crecimiento se ha realizado de forma más equilibrada que en la zona española**, existiendo además una proporción mucho mayor de plazas dentro del segmento medio-alto. Esta diferencia se muestra de forma ostensible al centrarse en lo que ocurre dentro de la oferta hotelera.

En este segmento, y dentro de la máxima categoría existente, la de 5 estrellas, la oferta se concentra exclusivamente en el Algarve. Sorprende la inexistencia de establecimientos de esta categoría en el litoral onubense, que empieza su oferta en los establecimientos de 4 estrellas.

Clasificación de establecimientos y plazas en función de la categoría del establecimiento

Tipo de establecimiento	Categoría	Nº establecimientos		Nº plazas	
		Huelva	Algarve	Huelva	Algarve
Hotel (1)	5	0	11	0	3.920
Hotel	4	6	27	1.778	8.560
Hotel	3	13	26	3.909	4.404
Hotel	2	22	13	1.311	1.278
Hotel	1	9	0	335	0
Pensión	11	-	7	-	276
Pensión	21	11	46	307	1.059
Pensión	31	47	50	974	723
Otros establecimientos hoteleros	S.C.	-	23	-	690
Hotel Apartamento	4	0	21	0	10.480
Hotel Apartamento	2	0	3	0	1.292
Aldea Turística	5	0	2	0	632
Aldea Turística	4	0	9	0	3.772
Aldea Turística	3	0	18	0	9.216
Apartamentos Turísticos	4	0	6	0	1.328
Apartamentos Turísticos	3	1	130	255	33.512
Apartamentos Turísticos	2	10	1	1.714	164
Apartamentos Turísticos	1	3	-	390	-
Campings	11	3	10	9.096	17.037
Campings	20	7	10	8.106	6.889
Campings	S.C.	0	4	0	2.470

(1) Se incluyen en esta categoría las Pousadas, debido a su alta calidad como establecimientos hoteleros.
Fuente: SIMA (1998), Regiao do Turismo do Algarve (1999), Patronato Provincial de Turismo (1999) y elaboración propia.

El **Algarve concentra el 46% de los establecimientos y el 57,9% de las plazas dentro del segmento alto**, lo que denota la tendencia (reforzada en los últimos años) del sector en esta región, orientada hacia la captación de un turismo con un alto valor añadido. El **litoral onubense**, al contrario, **presenta una escasa oferta** de 6 establecimientos y 1.778 plazas dentro de este segmento, 17,1% del total, aunque la tendencia es al crecimiento, puesto que la mayoría de los proyectos de nuevos establecimientos hoteleros pertenece a este segmento, con lo que aumentará notablemente la oferta de plazas, aunque circunscritas al sector occidental. Este hecho puede suponer cierto cambio, aunque es pronto para evaluar la repercusión sobre el sector.

En cuanto a los **hoteles-apartamentos**, también destaca la casi inexistencia en el litoral onubense, con 3 establecimientos de 3 estrellas en Matalascañas, que acapara las 1.761 plazas de esta categoría. La oferta del Algarve es mucho mayor y completa, con más de 19.000 plazas en este apartado, de las cuales más de la mitad es de 4 estrellas.

La **tendencia hacia una oferta de alojamiento del segmento bajo** se intensifica dentro de la oferta extrahotelera, compuesta por apartamentos, villas turísticas y campamentos turísticos. Es en este sector de la oferta, donde mejor se refleja la debilidad del sector turístico en el litoral onubense, puesto que apenas existen equipamientos dentro de los segmentos medio y alto, circunscribiendose la oferta casi en exclusiva a la plazas de campings existentes.

Una vez más, en el lado portugués se encuentra una oferta mucho mayor, más diversificada y mejor segmentada, concentrandose más de la mitad de las plazas dentro del segmento medio, y presentando un insuficiente pero significativo 7,6% dentro del segmento alto.

Número de plazas en función del segmento de la oferta

Tipo de Alojamiento	Segmentación de la oferta	Número de plazas		Porcentaje de plazas en cada segmento	
		Huelva	Algarve	Huelva	Algarve
OFERTA HOTELERA	ALTO	1.778	22.960	17,1	57,9
	MEDIO	5.670	11.404	54,7	28,7
	BAJO	2.927	5.318	28,2	13,4
OFERTA EXTRA-HOTELERA	ALTO	0	5.732	0	7,6
	MEDIO	255	42.728	1,3	57,0
	BAJO	19.306	26.560	98,7	35,4

Posición que se debe a la proliferación de aldeas y apartamentos turísticos durante los últimos años, constituyéndose en una seria alternativa al alojamiento en establecimientos hoteleros. En el litoral onubense, la **excesiva oferta de alojamiento paralela e ilegal**, consistente en viviendas que se ofertan por particulares como alojamientos fuera de todo control oficial, ejerce, sin lugar a dudas, una influencia claramente negativa sobre la existencia de este tipo de alojamientos, al estar sometidos a una fuerte y desleal competencia. Este problema también se produce en el Algarve, aunque su influencia es menor debido al posicionamiento que tiene la región vecina en los mercados turísticos internacionales, que le permite recibir un gran número de turistas europeos, que se decantan con mayor frecuencia por el alojamiento oficial, centrándose esta oferta extraoficial en el turismo nacional.

Desde **una perspectiva territorial**, destaca la alta concentración espacial de la infraestructura hotelera en determinados municipios o concelhos. En el caso del Algarve, los concelhos que ocupan la parte central de la región, Albufeira (10.370), Portimão (12.406), Lagoa (8.388) y Loulé (6.665) concentran el 80% de la oferta de camas hoteleras de la región en un radio que con epicentro en el aeropuerto de Faro, se extiende 50 Km hacia el

Fachada del Casino de Montegordo

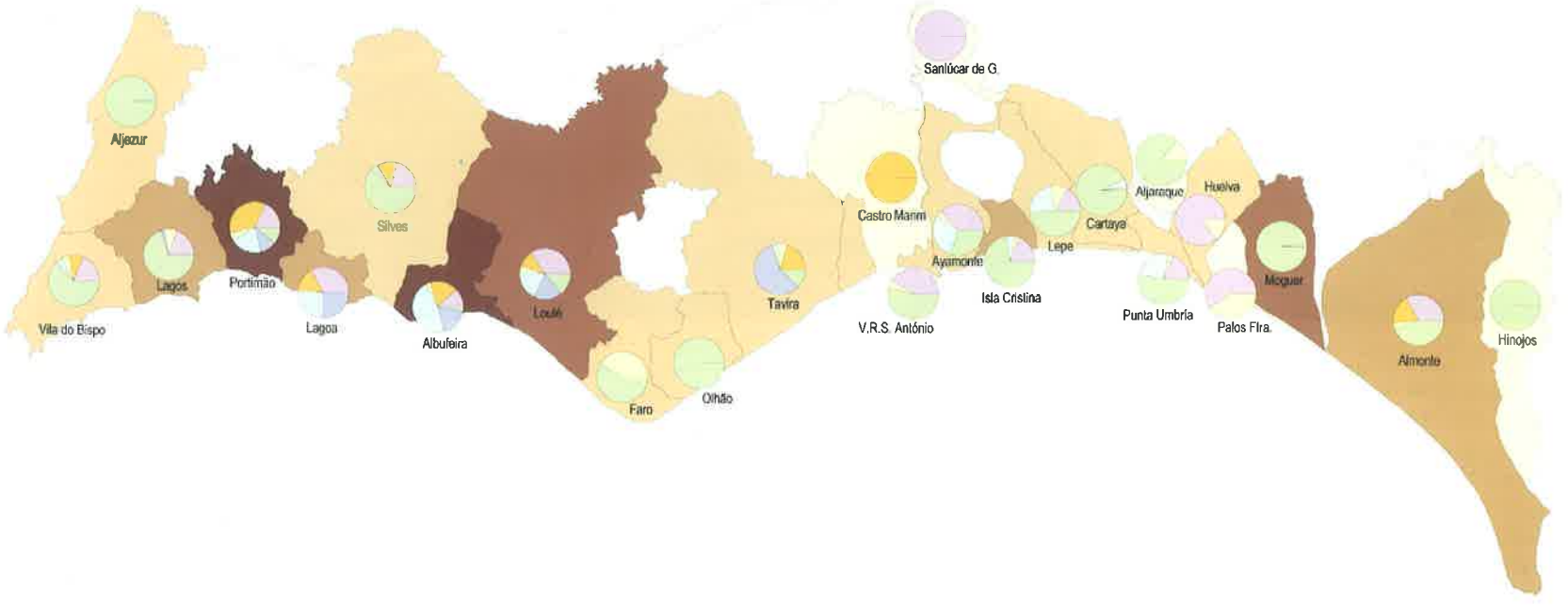
oeste. Hacia el este del aeropuerto la concentración de plazas es mucho menor, puesto que los concelhos de Faro, Olhão, São Brás, Tavira y Vila Real no llegan a sumar conjuntamente las 4.000 plazas hoteleras. Por lo que respecta al litoral onubense, tan sólo un municipio, Almonte, destaca por su equipamiento hotelero, con 5.186 plazas. Huelva, Ayamonte e Isla Cristina superan ligeramente las 1.000 plazas, siendo destacable el escaso equipamiento hotelero de la capital, tanto en función de su número de habitantes y funcionalidad urbana, como de su escaso aprovechamiento turístico pese a estar ubicada dentro de la zona litoral.

Características similares presenta **el alojamiento extrahotelero**, que se concentra predominantemente en el referido sector central del Algarve. Si en este tipo de equipamientos la concentración se presenta en menor grado se debe exclusivamente a las plazas de campings, que cuentan con una distribución geográfica más dispersa. En el caso del litoral onubense destaca la alta concentración de plazas en Moguer (9.900), que se debe a la existencia de varios campings de grandes dimensiones. Una situación similar encontramos en Cartaya, Punta Umbría o Isla Cristina, donde predominan las plazas de camping sobre las de apartamentos.

Además de la concentración que presenta la distribución municipal, hay que destacar **el alto grado de localización geográfica de los equipamientos hoteleros sobre la franja más cercana al litoral**. En efecto, el predominio del producto de sol y playa ha provocado que la mayoría de establecimientos, al igual que las urbanizaciones, se hayan situado sobre la línea de costa, o en una estrecha franja de anchura inferior a los tres kilómetros desde el mar. Los riesgos de saturación de esta franja son evidentes, e irreversiblemente se han perdido zonas costeras de gran valor paisajístico. La declaración durante los últimos años de espacios naturales, así como la aparición de la Ley de Costas, para el caso de España, ha conseguido conservar gran parte de esta línea costera. Sin embargo, y sobre todo en el litoral onubense, siguen predominando los crecimientos longitudinales a lo largo de la franja costera. Pero más que una legislación restrictiva, lo que más está ayudando durante los últimos años a provocar una relocalización hacia el interior de muchas urbanizaciones, es el éxito de algunos nuevos tipos de turismo, como el de golf, que no necesitan de la presencia del mar en sus cercanías para asegurarse el éxito, sino de equipamientos y servicios suficientes para el desarrollo de esta actividad.

En cuanto a la **evolución temporal**, y en referencia a la última década, el litoral onubense ha pasado de 19.000 plazas en 1990 a 37.058 en 1998, lo que supone un incremento anual de aproximadamente el 8%. El Algarve, sin contar las plazas de campings, ha pasado de 75.930 plazas en 1992 a 83.889 en 1998, lo que supone un 1,66% anual. Estas cifras nos indican claramente que mientras que el litoral onubense se encuentra en una situación de despegue turístico, con altos crecimientos interanuales de la capacidad de alojamiento, el Algarve se mantiene como destino consolidado, ralentizando el ritmo de crecimiento de la oferta con respecto a la década anterior, y centrando este crecimiento hacia una oferta muy cualificada en los segmentos altos de hoteles y apartahoteles.

DISTRIBUCIÓN DEL ALOJAMIENTO OFICIAL



LEYENDA

Nº plazas de alojamiento
- 1 - 1.000
- 1.000 - 5.000
- 5.000 - 10.000
- 10.000 - 20.000
- > 20.000

Tipos de alojamiento
% sobre el total
- Hotel
- Hotel-apartamento
- Pensión
- Apartamento turístico
- Aldea turística
- Camping

0 10 20 30 40 50 Km

INSTITUTO DE DESARROLLO LOCAL
2000

Fuente: INE (Portugal), 1997; Região de Turismo do Algarve, 1999;
IEA, 1998; Patronato de Turismo de Huelva, 1999.
Elaboración: Feliciades, J., 2000

Distribución de la capacidad de alojamiento en el Arco Surtlántico a nivel municipal o de concelho

MUNICIPIO	Establecimientos (1996)	Plazas hoteleras (1996)	Plazas de apartahoteles	Plazas en pensiones	Total plazas hoteleras (2+3+4)	Plazas en apartamentos turísticos	Plazas en aldeas turísticas	Plazas en campings	Total plazas extrahoteleras (6+7+8)	Viviendas secundarias y desocupadas 1991 (1)	Calculo plazas paralelas	Total alojamientos (5+9+11)
Albufeira	115	3.821	5.539	1.010	10.370	14.591	5.599	980	21.170	7.120	24.920	56.460
Alcoutim	0	0	0	0	0	0	0	0	0	754	2.639	2.639
Aljezur	4	52	0	0	52	0	0	4.800	4.800	1.167	4.084	8.936
Castro Marim	0	0	358	0	358	0	0	0	0	1.527	5.344	5.702
Faro	24	0	0	686	686	0	0	1.000	1.000	3.237	11.329	12.925
Lagoa	25	2.076	914	132	8.388	1.563	1.599	0	3.162	4.981	17.433	28.983
Lagos	36	1.601	0	640	3.272	0	188	5.740	5.928	4.126	14.441	23.641
Loulé	63	5.398	1.671	627	6.665	3.003	2.791	2.350	8.144	13.105	45.867	60.676
Monchique	5	0	0	0	0	0	0	0	0	347	1.214	1.214
Olhão	1	0	0	0	0	0	0	2.566	2.566	2.104	7.364	9.930
Portimão	63	3.837	7.621	948	12.406	4.178	2.087	2.390	8.655	6.283	21.990	43.051
Sao Bras	0	0	0	0	0	0	0	0	0	448	1.568	1.568
Silves	13	841	520	96	1.457	78	0	2.400	2.478	4.921	17.223	21.158
Tavira	16	0	782	281	1.063	121	2.222	440	2.783	2.120	7.420	11.266
Vila do Bispo	15	474	216	135	825	106	0	1.600	1.706	1.254	4.389	6.920
V. R. Sto. António	16	1.789	0	216	2.005	0	0	2.390	2.390	3.376	11.816	16.211
TOTAL ALGARVE	**403**	**21.131**	**18.802**	**4.881**	**44.814**	**24.979**	**14.486**	**26.656**	**66.121**	**56.870**	**199.045**	**309.980**
Aljaraque	1	0	0	59	59	0	0	378	378	812	2.842	3.279
Almonte	25	3.085	1.761	340	5.186	0	0	4.072	4.072	11.728	41.048	50.306
Ayamonte	14	950	0	93	1.043	747	0	753	1.500	2.304	8.064	10.607
Bollullos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	573	2.006	2.006
Cartaya	6	26	0	24	50	84	0	1.680	1.764	2.875	10.063	11.877
Hinojos	0	0	0	0	0	0	0	450	450	189	662	1.112
Huelva	17	1.113	0	182	1.295	0	0	0	0	7.817	27.360	28.655
Isla Cristina	14	988	0	58	1.146	248	0	3.747	3.995	2.854	9.989	15.130
Lepe	18	288	0	187	475	409	0	859	1.263	5.354	18.739	20.477
Moguer	12	127	0	159	386	0	0	9.900	9.900	3.472	12.152	22.438
Palos	9	126	0	89	215	0	0	0	0	1.353	4.736	4.951
Punta Umbría	15	571	0	90	661	771	0	1.646	2.417	8.969	31.392	34.470
Sanlúcar de Guadiana	1	49	0	0	49	0	0	0	0	117	410	459
S. Silvestre de Guzmán	0	0	0	0	0	0	0	0	0	98	343	343
Villablanca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	204	714	714
TOTAL HUELVA	**155**	**7.616**	**1.761**	**1.952**	**11.329**	**2.253**	**0**	**23.477**	**25.739**	**48.709**	**170.509**	**206.824**

(1) x 3'5. Elaboración S. Senra, 2000

2.2. El alojamiento extraoficial

El alojamiento extraoficial o paralelo es difícil definirlo metodológicamente, siendo su característica fundamental la ausencia de regulación. De este modo, la Subdirección General de Turismo la considera como la oferta para uso turístico no censada en los registros de los organismos turísticos (SGT, 1989). Descartando la oferta en establecimientos hoteleros no legalizados, cuya presencia en el ámbito de estudio no tiene relevancia, el estudio de este fenómeno se circunscribe al alojamiento que se produce en viviendas particulares que son utilizadas para fines residenciales. En muchos casos, el fenómeno se limita a la utilización como vivienda de vacaciones por sus propietarios, pero una gran parte de este parque de viviendas va a engrosar un importante mercado de alquiler que escapa a todo control oficial.

La principal dificultad para el análisis de este tipo de equipamientos reside en la **inexistencia de estadísticas y estudios** que permitan dar una imagen real de la dimensión del problema. Para evaluar el verdadero alcance de este tipo de alojamiento es preciso recurrir a fuentes de carácter indirecto, como son los Censos de Viviendas, puesto que la mayor parte del alojamiento extraoficial consiste en viviendas secundarias que son ocupadas temporalmente por sus propietarios u ofertadas en alquiler fuera del mercado turístico convencional. La metodología más frecuentemente empleada para determinar las viviendas turísticas potenciales consiste en sumar las viviendas secundarias y desocupadas existentes, multiplicando el resultado por la ratio de 3'5 –la más aceptada y utilizada–, con lo que se obtiene el número de plazas potenciales existentes. El último de estos Censos realizado en los dos países corresponde al año 1991, no existiendo cifras oficiales con posterioridad, aunque por la dinámica del sector de la construcción en los últimos años, es posible pensar que la magnitud del fenómeno ha aumentado notablemente. A pesar de la falta de actualización, las cifras correspondientes al año 1991 pueden aportar una imagen relativamente fiel de las dimensiones que adquiere el alojamiento paralelo en la costa onubense-algarví.

Siguiendo la metodología propuesta, el **litoral onubense** contaría con 48.709 viviendas de este tipo en 1991. Santos Pavón (1999) estima en aproximadamente un 35% el crecimiento de este tipo de viviendas para la costa onubense, estimándose en más de 60.000 las existentes en 1997, habida cuenta del intenso dinamismo inmobiliario de esta zona durante la década de los noventa. Ello se traduce en 170.000 plazas para el primero de los años y en 210.000 para el segundo. En el **Algarve** el fenómeno adquiere proporciones aún mayores, contando en 1991 con 56.870 viviendas de este tipo, lo que se traduce en unas 200.000 plazas de alojamiento, estimándose en aproximadamente unas 270.000 para 1997, (aplicando el mismo porcentaje que para el caso onubense).

La importancia de este fenómeno es tal que, como señala Santos Pavón (1999), nos encontramos ante lo que se denomina como "modelo inmobiliario turístico", de consecuencias muy concretas (*vd.* Diagnóstico). Este modelo de ocupación turística sería claramente definitorio del turismo en el litoral onubense y, aunque en menor medida, también es susceptible de aplicación en algunas zonas del litoral algarví.

3. EQUIPAMIENTOS TURÍSTICOS COMPLEMENTARIOS

3.1. Puertos deportivos

Los puertos deportivos son una de las infraestructuras que durante los últimos años han adquirido un mayor protagonismo dentro del sector, puesto que tienen un enorme peso calificador sobre los destinos turísticos. Actúan como **factores de reconversión de centros urbano-turísticos degradados** y son fundamentales en el **refuerzo del diseño de los nuevos asentamientos**. El arco suratlántico onubense-algarví ha sido tradicionalmente deficitario en este tipo de infraestructuras, pero en los últimos años el desarrollo de operaciones turísticas de gran escala en el Algarve, cuyo caso más paradigmático es el de Vilamoura, y el esfuerzo inversor que la Junta de Andalucía ha realizado en la costa onubense tras obtener este tipo de competencias del Estado, han llevado a recuperar en parte el gran retraso existente en esta materia con respecto a la zona mediterránea.

Puerto de Alboteira

OFERTA PARALELA DE ALOJAMIENTO

LEYENDA

Nº de plazas en oferta paralela

- 1 - 5.000
- 5.000 - 10.000
- 10.000 - 20.000
- 20.000 - 40.000
- > 40.000

Relación oferta paralela-oferta oficial
% sobre el total de plazas

- Plazas paralelas
- Plazas oficiales

0 10 20 30 40 50 Km

INSTITUTO DE DESARROLLO LOCAL
2000

Fuente: INE (Portugal), 1997; Região de Turismo do Algarve, 1999;
IEA, 1998; Patronato de Turismo de Huelva, 1999.
Elaboración: Felicidades, J., 2000

El litoral onubense cuenta con una red de 6 puertos dedicados o que contemplan entre sus funciones el aspecto deportivo. Se trata de pequeños puertos en referencia al número de atraques, que dan respuesta sobre todo a la demanda local. Además, se caracterizan por ser de generaciones diferentes, lo que implica una oferta diversificada. Para comprender la situación actual hay que remontarse al estudio realizado por la empresa INITEC en 1985, en el que se deducía una situación deficitaria de este tipo de infraestructuras en el litoral occidental y se elaboraba una serie de propuestas concretas. Un posterior estudio de la Secretaría General de Turismo abordaba las principales actuaciones a acometer en materia de puertos deportivos en el litoral onubense, partiendo asimismo de una situación que se consideraba claramente deficitaria (M.T.T.T., 1986). Las previsiones que en materia de infraestructruras náutico-deportivas preveían estos planes, se fueron convirtiendo en realidad durante los años siguientes, con un alto grado de cumplimiento en lo referido a la localización de las instalaciones, y superando las previsiones en referencia al número de amarres.

Durante los años noventa, con las competencias ya en manos de la Empresa Pública de Puertos de Andalucia (EPPA), se lleva a cabo el plan de dotación de estas infraestructuras, que durante el periodo comprendido entre 1993 y 1996 supuso una inversión global de 1.301 millones de pesetas, aproximadamente un 15% de la inversión total en la materia de la Comunidad Autónoma (Santos Pavón, 1999). La tendencia que ha predominado en la Costa de Huelva es aprovechar las infraestructuras portuarias existentes y adaptarlas para usos deportivos. Una excepción a la regla ha sido el **Puerto Deportivo de Mazagón** construido *ex novo* con la finalidad principal de recualificar el casco urbano, y que en la actualidad es la instalación náutica de mayores dimensiones y mejor dotada de servicios del litoral onubense, siendo la única que permite el atraque de embarcaciones de más de 15 metros de eslora en su dársena.

En un futuro próximo parece que se pretende el aumento de las infraestruras náutico-deportivas. Así, el proyecto original de Isla Canela prevé la construcción de dos puertos deportivos en el estero de Canela con capacidad para 215 amarres de embarcaciones fueraborda, y otro con capacidad para 600 amarres en Punta del Moral –este último, está a punto de ser concluido, pero sus dimensiones son mucho menores de las previstas inicialmente–. También el proyecto Puente Esuri (Ayamonte), de capital anglo-libanés, pretende la construcción en el río Guadiana de un embarcadero.

Por lo que se refiere al **Algarve**, la situación inicial de partida era también claramente deficitaria en instalaciones náutico-deportivas tal y como planteaba el PROT (1990). Desde la elaboración de este plan, la política en la materia ha ido encaminada al cumplimiento de las propuestas que hacía para dotar a varias localidades de puertos o marinas, suponiendo un importante esfuerzo inversor a lo largo de toda la década de los noventa. El grado de cumplimiento de este plan ha sido bastante alto, puesto que se ha completado prácticamente la construcción de las dos marinas y los cinco puertos de recreo que estaban previstos inicialmente.

Puertos deportivos en el Arco Suratlántico onubense-algarví

Nombre del puerto	Superficie de agua abrigada	Puestos de amarre	Tipo de instalaciones náutico-deportivas
Isla Cristina	862.333	203	Dársena, pantalanes flotantes, atraques con fingers
El Rompido (Cartaya)	51.810	s.d.	Fondeadero
Punta Umbría	195.000	35	Fondeadero
Sanlúcar de Guadiana	5.797		Fondeadero
Mazagón (Palos Fra)	130.224	497	Dársena y fondeadero
Ayamonte	342.273	174	Dársena
Club Marítimo de Huelva		500	Fondeadero
V. R. de Sto. António		100	Dársena
Vilamoura		1.000	Dársena y fondeadero
Lagos		460	Dársena
Faro		1.501	Dársena

Fuente: EPPA (1999), PROTA (1994). Elaboración S. senra, 2000.

Las dos grandes instalaciones naútico-deportivas algarvís, en orden a su importancia turística y magnitud, son las marinas de **Vilamoura y Lagos**. Destaca especialmente la primera, que constituye la instalación de mayores dimensiones de toda la zona, y que ha dado lugar a la aparición de un complejo turístico de gran calidad, con un perfecto entramado entre instalaciones naúticas, de golf e infraestrcturas hoteleras y residenciales, que sitúan a la urbanización en el punto más alto de la oferta del Algarve, junto con los nuevos desarrollos de Almançil, Vale do Lobo y Quinta do Lago. El puerto deportivo cuenta con capacidad para más de 1.000 atraques, creándose en su zona terrestre un área comercial y de servicios que mantiene una actividad bastante importante.

La **marina de Lagos**, con capacidad para 460 atraques, aunque no ha tenido los mismos efectos de arrastre que el de Vilamoura sobre el turismo de segmento alto, ha mostrado también efectos beneficiosos tanto en la calificación turística como urbana de la localidad. Su gestión se produce mediante la fórmula de concesión que recae en empresas privadas –Lusotur y Marlagos–, a diferencia de lo que ocurre en el litoral onubense, donde la gestión recae directamente sobre la Empresa Pública de Puertos de Andalucía. Estas dos grandes instalaciones se completan con otras de menor tamaño, como son los puertos de recreo de Faro, Olhão, Vila Real y Tavira. Aunque estas instalaciones tienen un menor reflejo sobre el turismo de estas localidades, sí tienen una gran importancia en la recualificación de los centros urbanos.

En fase de construcción se encuentra la marina de **Portimão**, que permitirá el atraque de entre 650 y 750 barcos y la urbanización de terrenos aledaños. Existen nuevos proyectos de construcción de grandes marinas, como la de Albufeira, que con una inversión de más

de 25.000 millones de escudos, estaba previsto que comenzara su construcción a lo largo del año 1999. Este proyecto trata de mejorar la cualificación turística de Albufeira, y va unido a la construcción de tres hoteles y diversas zonas de apartamentos, en una actuación que cubre un total de 60 Ha de terreno.

3.2. Campos de golf

El turismo de golf se está convirtiendo durante los últimos años en uno de los productos-estrella del turismo mundial. Su efecto cualificador sobre los destinos turísticos es indudable, ya que el tipo de cliente de este tipo de productos pertenece al segmento medio-alto, con un gasto diario superior a la media. Pero la consecuencia más importante que tiene sobre los centros de destino es su **efecto desestacionalizador**, ya que es una actividad que se puede desarrollar a lo largo de todo el año. La temporada de golf se extiende de octubre a mayo, lo que coincide con la temporada baja turística en general. Debido a sus condiciones climáticas y geográficas, el arco suratlántico ofrece unas condiciones idóneas para el desarrollo de este tipo de turismo, ya que ofrece unas temperaturas muy suaves durante el invierno, cuando la presencia de nieve impide la práctica del golf en los países del norte de Europa. Del mismo modo, la relativa cercanía de la región a países como Alemania, Reino Unido, Suecia, etc., la sitúan en condiciones de competitividad muy favorables para la captación de mercados turísticos.

Una vez más encontramos diferentes niveles de equipamientos en Huelva y el Algarve en lo que respecta a esta materia. La región portuguesa cuenta con 19 campos de golf frente a los 5 ubicados en el litoral onubense, siendo 4 de estos últimos de reciente construcción, a partir de la década de los noventa. La apuesta portuguesa por este tipo de actividad fue anterior en el tiempo, ya que en 1990 contaba con 8 campos en funcionamiento. Hoy día el **Algarve constituye un destino consolidado** en referencia al turismo de golf, contando, además, con una fuerte consideración entre los practicantes de este deporte por la alta calidad de sus instalaciones, casi todas ellas de última generación.

Los efectos de las infraestructuras dedicadas al golf han reportado enormes beneficios para el turismo del Algarve, suponiendo un incremento notable de las visitas e ingresos. Durante 1999 se realizaron más de 850.000 vueltas en los campos de golf del Algarve, calculándose los ingresos económicos derivados de esta actividad en unos **60.000 millones de escudos**, aproximadamente un 12% de los que la región obtuvo por ingresos turísticos. Este éxito no se debe sólo a la indudable calidad de muchos de sus campos de golf, sino también a la buena comercialización realizada a través de los turoperadores internacionales especializados (Portugal Travels News, 2000). La importancia de este tipo de actividad se reafirma por la existencia de un organismo público encargado de la gestión y la promoción, **Golf Consul**, que ha logrado importantes avances en la comercialización asociada de los diferentes campos de golf.

La ubicación de estos campos se encuentra ligada al desarrollo de las urbanizaciones turísticas de mayor nivel del Algarve. En el conjunto destaca el concelho de Loulé, con diez campos de golf que se reparten entre las localidades de Almançil y Vilamoura, por lo que no deja de ser una coincidencia que los lugares donde se ha concentrado el mayor equipamiento para la práctica del golf sean también los que concentren la oferta hotelera de segmentos más altos. Ello prueba, además, que los campos de golf han supuesto para la región portuguesa un elemento fundamental para la atracción de turistas con alto poder adquisitivo, y, por lo tanto, un equipamiento que en la actualidad se convierte en fundamental para la generación de actividades turísticas de alto valor añadido para la zona.

El **litoral onubense** ha comenzado a dotarse de campos de golf de forma mucha más tardía, puesto que al comenzar la década de los noventa sólo contaba con la instalación del Club de Golf Bellavista, en funcionamiento desde 1976. Sin embargo, los centros turísticos de nueva generación, Islantilla e Isla Canela, han apostado por los campos de golf como elemento cualificador de la oferta turística, construyéndose en la primera de estas urbanizaciones un campo durante 1991 y en la segunda en 1993. Estas instalaciones se verán pronto incrementadas por los nuevos de Nuevo Portil y Matalascañas, a los que se suman diversos proyectos como Punta Umbría o Puente Esuri, que reducirán el evidente retraso que en materia de golf sufre la provincia, que aún queda muy lejos de los 19 campos existente en el Algarve y Cádiz, o los 39 de la Costa del Sol (FAG, 2000).

Aún es pronto para evaluar los resultados que tendrán estas instalaciones sobre el turismo del litoral onubense, pero los primeros indicios muestran efectos claramente positivos en el

Campo de golf en Lagos

sector y, sobre todo, están comenzando a causar efectos desestacionalizadores del turismo en la zona. En 1995 se produjeron unas 25.000 vueltas, con unos ingresos –incluyendo el alojamiento– estimados en torno a los 500 millones de pesetas, cifra que puede parecer poco relevante en comparación con la obtenida en la vecina región del Algarve, pero que muestra la clara tendencia al alza de este tipo de actividad. Los nuevos campos han sabido aprovecharse de la experiencia del Algarve, y se comercializan de forma conjunta con los de esta región, a través del "pasaporte del golf", que permite la posibilidad de jugar en diferentes campos, lo que supone un importante atractivo para los practicantes de este deporte (Santos Pavón, 1999).

Campos de golf en el arco suratlántico

Nombre	Concelho/ Municipio	Localidad	N.º hoyos	Par	Handicap	Longitud
San Lorenzo	Loulé	Almancil	18	72(73)	28-36	6.238
Pinheiros altos	Loulé	Almancil	18	72(73)	28-36	5.766
Quinta do Lago	Loulé	Almancil	18	72(74)	CHP	6.488
Ria Formosa	Loulé	Almancil	18	72(74)	CHP	6.205
Vale do Lobo (Royal)	Loulé	Almancil	18	-	CHP	?
Vale do Lobo (Ocean)	Loulé	Almancil	18	-	CHP	?
Old Course	Loulé	Vilamoura	18	73(72)	CHP	6.254
Vilamoura Pinhal	Loulé	Vilamoura	18	72(71)	CHP	6.300
Vilamoura Laguna	Loulé	Vilamoura	27	72(71)	-	2.935/2.953/3.180
Vila Sol	Loulé	Vilamoura	18	72(72)	27/35	6.189
Sheraton Pine Cliffs	Albufeira	Albufeira	9	66(67)	36/36	2.274
Salgados	Albufeira	Albufeira	18	72(72)	KCE/HC	6.080
Carvoeiro Pinta	Lagoa	Carvoeiro	18	71(72)	27/35	6.152
Carvoeiro Gramacho	Lagoa	Carvoeiro	18	72(71)	36/36	5.982
Vale do Milho	Lagoa	Carvoeiro	9	54(54)	KCE	926
Alto Golf	Portimao	Alvor	18	72(73)	CHC	6.125
Penina	Portimao	Portimao	18	72(73)	28/32	6.343
Palmares	Lagos	Lagos	18	71(72)	CHC	5.961
Parque da Floresta	Vila do Bispo	Vila do Bispo	18	72(72)	-	5.875
Bellavista	Aljaraque	Aljaraque	18	69(70)	-	5.688
Isla Antilla	Lepe-Isla Cristina	Isla Antilla	27	72(73)	-	5.956/6.084/6.142
Isla Canela	Ayamonte	Isla Canela	18	72(73)	-	6.248
Nuevo Portil	Cartaya	El Portil	18	72(73)	-	-
Dunas Doñana	Almonte	Matalascañas	18	72(73)	-	-

Fuente: Federación Andaluza de Golf (2000) y Algarve Golf & Resort (1999)
Elaboración S. Serra, 2000

Parque botánico José Celestino Mutis. La Rábida

La tipología de los campos de golf es muy diferente, aunque parece que los tipos Golf-Resort y Golf-Urbanización se van a imponer a los campos de socios privados o públicos, al menos cuando su presencia se debe fundamentalmente a una operación de carácter turístico. El tipo mixto entre el golf hotelero y de urbanización es el que más predomina en la zona, teniendo una fuerte repercusión sobre los niveles de inversión y empleo. Se calcula en aproximadamente 800 millones de pesetas la cantidad necesaria para la construcción de un campo de golf de 18 hoyos, cifra que se puede llegar a multiplicar por 40 si tenemos en cuenta la dotación de servicios complementarios y la promoción inmobiliaria. En cuanto a los efectos sobre el empleo, para el caso de Islantilla se estima la repercusión en unos 50 directos y casi 600 indirectos, aunque la mayoría de estos últimos son en el sector de la construcción inmobiliaria (Santos Pavón,1999).

3.3. Centros recreativos

Los centros de atracciones han sido capaces de convertirse durante los últimos años en productos turísticos por sí mismos, de manera que constituyen polos con un enorme poder de atracción turística. Baste recordar los casos de Port Aventura o Isla Mágica en España, o a nivel internacional Disneylandia, Disneyworld o Eurodisney, capaces por sí solos de convertirse en destinos turísticos de primer orden. En el caso del arco suartlantico este tipo de equipamientos no ha alcanzado la misma importancia, pero juega un papel complementario de la oferta cada vez más importante. Este tipo de oferta se centra mayoritariamente en

parques acuáticos, de los que existen varios en el Algarve, y que tienen como visitantes mayoritarios a turistas de origen nacional. Por lo que respecta al litoral onubense, la primera de estas instalaciones se abrió hace pocos años al público, Divertimundo (Cartaya), teniendo una númerosa afluencia de público.

Este tipo de instalaciones no deja de tener un carácter complementario, aunque en algunos casos –como el zoo marino cercano a Albufeira–, han obtenido una gran acogida de público y constituyen un atractivo turístico por sí solos, capaz de atraer turismo desde el sector occidental de Andalucía.

Por otro lado, todo el arco suratlántico presenta buenas condiciones, clima, existencia de diversos atractivos turísticos, etc., para el establecimiento de algún parque temático de grandes dimensiones, similar a los que se citaban al principio y que, sin duda, tendría importantes efectos desestacionalizadores de la actividad turística.

Parque acuático en el Algarve

4. CONCLUSIONES

Los principales problemas que se observan en materia de equipamientos para el Algarve son:

1) El exceso de oferta de plazas de alojamiento, con especial incidencia de la oferta paralela.

2) La concentración de la oferta en cuatro municipios.

3) La dependencia del sector turístico y del sector de la promoción inmobiliaria, lo que reduce el margen de maniobra para afrontar los problemas del sector.

4) La gran atomización empresarial y la pequeña dimensión de las empresas.

5) La estacionalidad del turismo, que provoca la inactividad de la infraestructura de alojamiento una buena parte del año.

Debido a la importancia económica que el sector tiene para la región en los últimos años, todos estos problemas se han visto reflejados **en una constante preocupación por la planificación turística**, como se demuestra en los planes estratégicos más importantes elaborados desde la región portuguesa. En todos ellos se encuentran diversos diagnósticos y propuestas sobre los problemas de los equipamientos turísticos. Sin duda, este esfuerzo planificador en materia de equipamientos turísticos ha estado influido por el autorreconocimiento de los errores cometidos en los primeros lustros de desarrollo turístico. Durante estos años, y al igual que en otros muchos destinos turísticos, predominó un aumento rápido, anárquico y poco cualificado de la oferta de alojamiento, así como una despreocupación casi total por los equipamientos y servicios complementarios. Ello provocó la existencia de indudables problemas que afectaban tanto a la propia calidad de la oferta turística, como a la ordenación del territorio o el medio ambiente.

Por su importancia regional, nacional y europea hemos de citar el ***Enquadramiento Estratégico da Região do Algarve, 1994-99***, que marca las directrices de la política de desarrollo económico para este período, y que centra gran parte de sus objetivos en los equipamientos turísticos, especialmente para el turismo cualificado, planteando para ello las siguientes actuaciones:

1) ***Asegurar la calidad de la oferta***, realizando para ello un control del alojamiento paralelo y la reclasificación periódica y rigurosa de los establecimientos tratando que cumplan niveles mínimos de cualidad. Se condiciona el apoyo financiero del SIFIT/FT a los proyectos que tengan una calidad manifiesta y que promuevan una verdadera diversificación de la oferta, restringiendo además la oferta en el segmento medio-inferior.

2) ***Promover la creación de servicios turísticos avanzados***, mediante la construcción de infraestructuras y equipamientos de apoyo a los deportes y actividades de recreo náu-

ticas. En este sentido, se plantea el cumplimiento del PROT para crear una red de marinas y puertos de recreo.

El ***Plano Regional de Turismo do Algarve, PRTA*** (1994) incide especialmente en las consecuencias negativas que el turismo ha tenido para la Ordenación del Territorio en la región, estimando que la valoración de esta actividad pasa forzosamente por una correcta ordenación de índole espacial. Además, señala que existe una excesiva concentración de la oferta turística en el producto sol y playa, lo que implica una fuerte presión en una estrecha franja del territorio, ya que el 77% de las pernoctaciones se producen en tres municipios: Albufeira, Loulé y Portimão.

Otra de las grandes novedades que aporta este plan, en referencia a la oferta de equipamientos, es la debilidad que detecta en la estructura empresarial, puesto que un 47,5% de las empresas tiene entre 1 y 19 trabajadores, y sólo un 14,8% superan el número de 50. Por otro lado, sólo el 7% de los establecimientos de alojamiento están integrados en cadenas, lo que impide que muchos se beneficien de las sinergías que producen la integración en una red comercial más amplia y activa.

En **referencia al litoral onubense, los principales problemas** detectados son:

1) **Excesivo peso de la promoción inmobiliaria** y de la segunda residencia como elemento configurador de la oferta turística de la zona, con predominio casi absoluto de la oferta de alojamiento paralela.
2) **Estacionalidad muy acusada** de la actividad turística, lo que provoca que durante la mayor parte del año los equipamientos permanezcan ociosos y sin ningún tipo de aprovechamineto económico.
3) **Escasa oferta hotelera**, y sobre todo la casi inexistencia de oferta extrahotelera, si se excluyen los campings.
4) **Poca calidad**, en general, **de la oferta de alojamiento** de la zona, aunque la tendencia en el futuro parece ir encaminada a ofertar mayor número de plazas dentro de los segmentos más altos de la oferta (cuatro y cinco estrellas).
5) **Debilidad de la oferta complementaria**, atracciones, campos de golf, etc., que juegan cada vez más un importante papel en los mercados turísticos. En el caso de los puertos deportivos aunque la oferta ha mejorado ostensiblemente en los últimos años, se echa en falta algún puerto capaz de atraer barcos de mayor porte y convertirse en centro turístico internacional. No hay que olvidar que la zona es paso obligado entre el Mediterráneo y el Atlántico para miles de embarcaciones de recreo.

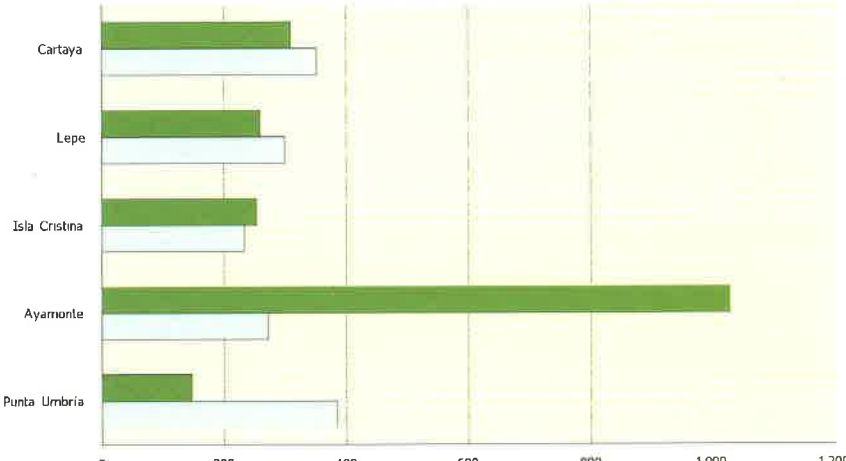
Sin lugar a duda, el gran problema que afecta a las infraestructuras en la costa onubense viene dado por el absoluto predominio del modelo inmobiliario-residencial en el desarrollo turístico, lo que se traduce en una problemática compleja y difícil de resolver que se resumiría del siguiente modo (Santos Pavón, 1999):

1) Existencia de un problema de **desregulación jurídica**, puesto que el ordenamiento de los establecimientos turísticos no alcanza a este tipo de alojamiento, lo que situaría a los primeros en una clara situación de desventaja frente a una competencia que habría que calificar como desleal. A esta concepción, es necesario añadir que **en la provincia de Huelva el aumento de la oferta de alojamiento se realiza desde una mera concepción de planeamiento urbanístico municipal**, lo que sin duda ha primado la fuerte ocupación por parte de viviendas de segunda residencia frente a la creación de equipamientos netamente turísticos. La ausencia de un plan de ordenación de rango superior al estrictamente municipal provoca la indefinición del sector turístico litoral a nivel provincial, contemplado éste desde una perspectiva global.
2) La oferta inmobiliario-residencial se caracteriza por la **opacidad fiscal**, puesto que este tipo de alojamientos no tributa al igual que lo hacen los alojamientos turísticos oficiales, ya que la mayor parte de las veces el alquiler se hace sin mediar contrato escrito. Ello supone una importante merma para las haciendas estatales y municipales, al privarles de una importante fuente de ingresos a través del IVA, IRPF, Impuesto de Sociedades, Licencias fiscales, de apertura y otras tasas municipales. La quiebra no es sólo para la Hacienda Pública, sino para la oferta reglada, que sí tiene que tributar, por lo que se refuerza la competencia desleal.

Desde una **perspectiva sectorial**, hay que considerar la escasa productividad de los modelos residenciales turísticos (Borja y Bosch, 1995), caracterizados por el predominio de una lógica de actuación consistente en la construcción y venta posterior de inmuebles, sin tener en consideración el sector turístico desde una perspectiva global e integral. Las deficiencias en el aparato comercial y de servicios, la concentración de la inversión y el empleo en la primera fase de construcción, reduciéndose drásticamente en fases posteriores, o la agudización del problema de la estacionalidad, son los problemas que caracterizan a este tipo de oferta. Sobre la incidencia socioeconómica de este tipo de ocupación turística hay dos tipos de posturas enfrentadas: Una corriente (Menor, 1996), considera que los efectos económicos sobre las poblaciones locales son notables, como consecuencia de la fidelidad de los turistas al destino y a la creación de un sistema comercial y de servicios para satisfacer las necesidades creadas por las deficiencias del modelo. Otros autores (Borja y Bosch, 1995), por contra, opinan que el modelo no genera una actividad productiva y comercial significativa en el área de implantación, y solo tiene efectos sobre el empleo en la fase de construcción. Con respecto al área de estudio, puede adoptarse una postura ecléctica, que también es necesario matizar respecto al Algarve y Huelva. La proliferación de viviendas residenciales ha tenido efectos sobre los equipamientos comerciales, productivos y de servicios en el litoral onubense y algarví, pero el alcance de éstos ha sido muy limitado debido a la fuerte estacionalidad de la actividad turística de la zona.

Por último, y desde una **vertiente espacial**, el modelo inmobiliario turístico tiene fuertes repercusiones sobre el territorio. Éstas se basan en la creciente cantidad de suelo que se

Suelo urbano y urbanizable en la Costa Occidental onubense (Has)



	Cartaya	Lepe	Isla Cristina	Ayamonte	Punta Umbría
Urbanizable ■	310	260	253	1.028	147
Urbano □	352	300	234	273	385

Fuente: Junta de Andalucía, 1996. Elaboración S. Senra, 2000.

necesita consumir para mantener su sistema productivo (Marchena y Vera, 1995), lo que produce tensiones con otros usos del suelo y una fuerte presiones sobre el suelo no urbanizable. Un ejemplo claro se da en la costa occidental de Huelva, donde prácticamente en todos los municipios se prevé urbanizar una extensión similar o mayor a la ya existente. El suelo urbano de los cinco municipios suma la cantidad de 1.444 Has y el suelo urbanizable/urbanizado en sus respectivos planes urbanísticos de 1998, con el caso extremo de Ayamonte, en que el suelo urbanizable prácticamente cuadruplica al urbanizado.

El problema de las infraestructuras y equipamientos turísticos de la provincia de Huelva no ha sido objeto de atención del planeamiento estratégico, como ha ocurrido en el Algarve, quizás por el menor peso que sobre el conjunto de la economía presenta el turismo en la provincia de Huelva. No obstante, existen algunos estudios interesantes que hacen mención al problema de las infraestructuras. Se puede destacar el estudio de G.D.T. (1995), resaltando las siguientes conclusiones –emanadas del propio sector empresarial–:

- Necesidad de propiciar cauces efectivos de participación empresarial en el diseño y promoción de la estrategia de promoción turística provincial, excesivamente sometida a los criterios emanados unilateralmente de las administraciones públicas sectoriales.
- Existencia de una importante oferta de alojamiento no reglada que, además de constituir una clara práctica de competencia desleal, redunda en un menoscabo de la calidad global del producto turístico provincial.
- Ausencia de una oferta complementaria sólida y atractiva, que constituye un grave problema para paliar los efectos de la marcada estacionalidad.

5. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

A.H.E.T.A (1999): Turistic Algarve Guide, Associação dos Hotéis e Emprendimentos Turísticos do Algarve, Lisboa, 159 pp.

AHETA (1997): Turistic Algarve Guide, Associação dos Hotéis e Emprendimentos Turísticos do Algarve, Lisboa, 159 pp.

AMAL (2000): Plano estratégico do desemvolvimento da região do Agarve (2000-2006), Associação de Municípios do Algarve

BORJA, L. y BOSCH, R. (1995): Presente y futuro del sector inmobiliario turístico en España. En Mercado Inmobilirio y Desarrollo Turístico, 451. Congreso de la Asociación Internacional de Expertos Científicos de Tursimo (AIEST), Editions ASIEST.

C.C.R.-Alg. (1994): Plano Regional de Turismo do Algarve (P.R.T.A), Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

CCR-Alg. (1994): Enquadramiento estratégico da região do Algarve, 1994-1999, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

FEDERACIÓN ANDALUZA DE GOLF (2000): «Guía de Campos de Golf y Calendario Oficial de Competiciones 2000».

FOURNEAU, F. (1983): La Provincia de Huelva y los problemas del desarrollo regional. Diputación Provincial de Huelva.

G.D.T. (1995): Informe Turístico sobre la Provincia de Huelva.

INFORME DE LOS EXPERTOS SOBRE DOÑANA (1992): 12. El Sector Turístico. Vol. I. Diagnóstico. Sevilla.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1992): Actualización de los planes turísticos territoriales. Dirección General de Turismo.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1996): Empresa Pública de Puertos de Andalucía. Memoria de Gestión 1995-98. Consejería de Obras Públicas y Transportes.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1996): Estudio de reconocimiento territorial de la comarca litoral de Huelva. Consejería de Obras Públicas y Transportes.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1998): Boletín de Indicadores Turísticos de Andalucía. Varios números. Consejería de Turismo y Deporte.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1998): Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1998): Plan Director de Infraestructuras. Consejería de Obras Públicas y Transportes.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1998): Sistema de Información Municipal de Andalucía. Instituto Andaluz de Estadística. Sevilla. Soporte Informático.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1999): Empresa Pública de Puertos de Andalucía. Memoria de Gestión 1998. Consejería de Obras Públicas y Transportes.

EPTISA (1986): Plan de Instalaciones Náuticas de Recreo. En el tramo de costa comprendido entre Ayamonte y Tarifa. Secretaría General de Turismo.

MONTOYA FONT, F. J. (1995): «Legislación en la Gestión del Litoral». Revista Ingeniería del Agua, vol 2.

PORTUGAL TRAVELS NEWS (2000): Nº 99, Enero/Febrero.

PRATS, F (1998): «Turismo y Medio Ambiente en España: La sostenibilidad como referencia». I Jornada Sobre Desarrollo Local y Turismo. Huelva.

ROCA ROCA, E. y otros (1998): La regulación jurídica del turismo. Universidad de Almería.

SAIZ MÚGICA, I. (1995): Turismo, medio ambiente y ordenación del territorio en los espacios litorales. I Congreso de la Asociación Española de Expertos Científicos en Turismo. Instituto de Estudios Turísticos. Madrid.

SANTOS PAVÓN, E. L.: La Actividad Turística en la Costa Occidental de Huelva. Patronato de Turismo de la Diputación Provincial de Huelva. 1999.

SENRA GONZÁLEZ, S. (1996): «Cartaya». En Los Pueblos de Huelva. Editorial Mediterráneo. Madrid.

SENRA GONZÁLEZ, S. (1996): «Punta Umbría». En Los Pueblos de Huelva. Editorial Mediterráneo. Madrid.

SENRA GONZÁLEZ, S. (1998): «Sol y playa en Huelva. El turismo en Punta Umbría». En Artes, Costumbre y Riquezas de la Provincia de Huelva. Editorial Mediterráneo. Madrid.

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y PROSPECTIVA TURÍSTICA (1989): Evaluación y consecuencias de la oferta extralegal en la industria turística española.

8

La demanda turística

1. CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA
   - 1.1 Interés del turista
   - 1.2 Canal de la demanda
   - 1.3 Permanencia y estacionalidad
   - 1.4 Gastos
2. ORIGEN DE LOS TURISTAS
   - 2.1 El turismo nacional
   - 2.2 El turismo internacional
3. FIDELIDAD DEL TURISMO
   - 3.1 Fidelidad según procedencia
   - 3.2 Valoración del producto ofertado
4. PERFIL DEL TURISTA
5. CONCLUSIONES
6. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

La actividad turística no sólo va a depender de la **oferta** que se presenta al turista, sino también de la **competencia** (diversidad de oferta) que pueda existir entre diferentes destinos internacionales.

Principales destinos competidores de turismo de sol-y-playa

Área	País	O.T.	F.	O.C.	P.	R.
Azores	Portugal	D	B	ME	ME	B
Canarias	España	D	ME	ME	ME	B
Cerdeña	Italia	ND	ME	B	B	ME
Chipre	Chipre	ND	ME	ME	B	MA
Córcega	Francia	ND	A	MB	B	MA
Costa Adriática	Croacia-Yugoslavia	ND	ME	ME	ME	MA
Costa Azul	Francia-Italia	D	MB	A	MA	MB
Costa Blanca	España	D	B	ME	ME	MB
Costa Brava	España	D	B	A	A	MB
Costa del Azahar	España	D	MB	A	ME	MB
Costa del Sol	España	D	B	ME	A	B
Costa Dorada	España	D	B	ME	A	MB
Costa Israelí	Israel	ND	ME	ME	ME	A
Costa Tirrena	Italia	D	ME	ME	B	A
Ibiza	España	D	MB	ME	A	MB
Islas del Egeo	Grecia	D	B	ME	A	B
Madeira	Portugal	D	B	ME	ME	B
Mallorca	España	D	B	ME	ME	MB
Malta	Malta	ND	B	ME	A	B
Menorca	España	D	B	ME	A	MB
Sicilia	Italia	ND	A	B	B	A
Túnez	Tunicia	D	B	ME	B	B

O.T.: origen del turismo, diversificado (D) o no diversificado (ND); F: Fragilidad del mercado; O.C.: Oferta complementaria; P: Precios; R: Riesgos.
Valoración: MB: Muy bajo; B: Bajo; ME: Medio; A: Alto; Málaga: Muy alto.
Elaboración F. J. García, 2000.

Las características del propio mercado turístico onubense-algarví, centrado en el turismo nacional e internacional básicamente comunitario hace que la competencia se centre en los destinos turísticos mediterráneos que incorporan como principal reclamo el factor sol-y-playa, quedando excluidos destinos como Egipto o Turquía, donde se priman los factores culturales.

Sin embargo, a la hora de abordar un estudio de demanda desde el origen es preciso hacer frente a una doble problemática:

- Es realizado desde el mercado de destino, en muchos casos desconectado de la realidad del mercado de origen.
- El resultado será parcial, al tenerse en cuenta sólo los demandantes que han aceptado el producto.

De esta manera, si no existen visitantes australianos o neozelandeses en el arco onubense-algarví no se estudia cuáles son los factores más demandados entre ellos, ni tampoco por qué no acuden a este mercado. Por esta razón, las campañas publicitarias de un producto turístico concreto se centran en los surcos de mercado preexistentes, con contadas excepciones. Ello ha sido una de las causas de la **excesiva especialización** en un producto turístico y en los turistas de una procedencia, lo que hace que el mercado sea muy dependiente.

La **fragilidad de los mercados turísticos** también complica el estudio de la demanda. Así, por ejemplo, si se realizase un estudio de la demanda entre los años 1997 y 1999 aparecería un descenso considerable del número de turistas japoneses llegados a Europa, debido a la crisis asiática. De la misma forma, determinados hechos pueden causar la retracción de un mercado, como le ha ocurrido al Mediterráneo –incluida nuestra área de estudio– durante la Guerra del Golfo (1991), la Desintegración de Yugoslavia –a lo largo de toda la década de los noventa–... o a los países musulmanes –Magreb y Próximo Oriente– debido a los movimientos islamistas, que han favorecido a los mercados más estables de Europa. Estos condicionantes han preocupado notablemente a las administraciones públicas y a las empresas relacionadas con el sector, pues con un análisis detallado de los mismos se puede prever el funcionamiento del mercado; y como resultado de los estudios realizados se realizarán **campañas de mercadotecnia** para captar al turista deseado, aunque rara vez se siguen tácticas de búsquedas de nuevos mercados (Águas y Pinheiro, 1997).

Por otra parte, la dificultad para realizar un análisis de demanda turística en el espacio onubense-algarví se complica, dado que se trata de un espacio no homogéneo –como se ha ido poniendo de manifiesto en el presente estudio–, y que las fuentes emanadas de las distintas administraciones son de difícil comparación. En este punto, son mucho más completos los datos existentes para el caso algarví, al contarse para la costa onubense con cifras dentro del total provincial o dentro del contexto andaluz.

Asimismo, hay que tener en cuenta que "De acuerdo con la Organización Mundial del Turismo, se considera turista a todo visitante que permanezca un período mínimo de 24 horas fuera de su residencia habitual o pernocte en otro lugar, en el propio país o en el extranjero, por otros motivos que no el ejercicio de una actividad remunerada regular en el destino visitado", y si la estancia es inferior a este tiempo se considera "excursionista" (Águas, 1998; 7). Este hecho, como el propio de acceder a todo el universo, complica grandemente la realización de trabajos de campo en este sentido.

La costa onubense-algarví basó su desarrollo turístico desde la década de los sesenta en el recurso sol y playa. Sin embargo, las características de las nuevas sociedades terciarizadas

del primer mundo –demandantes de destinos turísticos–, hacen surgir un **nuevo perfil del turista**, que busca la tranquilidad y una forma de ocupar su ocio. Desde esta perspectiva, es muy importante resaltar la demanda de actividades deportivas –vela, surf, golf–, en las que se está produciendo un gran avance de la oferta (Águas, P. y Pinheiro, C., 1997), en el turismo rural y medioambiental y en el interesante turismo cultural, que aparecen como oferta complementaria.

1. CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA

De las características de la demanda turística va a depender la afluencia turística en una determinada área y en un momento concreto, así como el aprovechamiento de servicios, la necesidad de oferta complementaria, etc.

Pues bien, esta demanda va a estar condicionada por cinco cuestiones que se plantea el turista antes de realizar un viaje:

El turista se pregunta en primer lugar ¿qué busca? Puede plantearse si es ocio –buscando la oferta complementaria– o descanso –exigiendo tranquilidad–, con tendencia al turismo de sol y playa, deportivo, rural (de interior) o cultural...Teniendo en cuenta sus recursos económicos, calcula cuánto le costará el viaje y cuánto tendrá que desembolsar durante su estancia, para adquirir servicios complementarios, decidiéndose en unos casos por la calidad –cuando sus recursos sean altos– y en otros por la cantidad –elige el destino en el que pueda adquirir el máximo por el mínimo coste, con independencia de la calidad–. Resueltas las dos primeras cuestiones, se decide a escoger las zonas que le ofrecen el producto deseado.

Una vez escogido el destino se pregunta ¿cómo llegar hasta él? Puede recurrir a la organización del viaje por una empresa –agencia o turoperador–, cabe decidirse por un paquete y dentro de él elegir un medio de transporte y un tipo de alojamiento, o decidirse a organizar el viaje por su cuenta, generalmente aprovechando experiencias anteriores. Para escoger las fechas del viaje optará por las vacaciones o días de descanso, constituyendo el turismo su forma de ocupar el tiempo de ocio.

Sin embargo, el esquema anterior se rompe en el turismo residencial en vivienda propia o alquilada, dado que es siempre fiel a un mismo destino, que puede llegar a heredarse de unas generaciones a otras.

1.1. Interés del turista

Los reclamos turísticos de un área concreta son los que van a determinar la afluencia de turistas a la misma. Así, tanto para el caso algarvío como para el onubense, el factor sol-y-playa es el principal motivo de arribada, sin que ello suponga la ausencia de demanda de oferta complementaria. Además, el turista puede considerar el Algarve como un buen destino para jugar al golf, o tranquilo para el disfrute familiar el litoral onubense. Pero también tendrá un papel importante la relación precio/calidad –¿cuánto cuesta?–, que no siempre está por debajo del enriquecimiento personal –ocio, aprendizaje...–.

¿QUÉ COMPRA EL VISITANTE? (1)

Producto	Actividad principal	Actividades complementarias	Estancia	Alojamiento
Ocio y descanso	Descanso	- Pasear por la localidad - Visitas culturales - Excursiones - Comer en restaurantes	2 semanas	Hotel 4 y 5* y otros hoteles
Sol y playa	Sol y playa	- Pasear por la localidad - Comer en restaurantes - Tomar copas	2 semanas	Hotel 4 y 3* Alojamiento alquilado
Circuitos	Cultural	- Pasear por la localidad - Comer en restaurantes - Ir de copas y tapas	2 o más semanas	Hotel 3 y 4*
Golf	Golf	- Comer en restaurantes - Tomar copas - Practicar otros deportes	1-2 semanas	Hotel 4 y 5* Alojamiento alquilado
Deportes acuáticos	Deportes acuáticos	- Practicar deportes vela, surf, moto acuática... - Comer en restaurantes - Pasear por la localidad	2 semanas	Hotel 3* Otros establecimientos. Alojamiento alquilado
Congresos	Asistencia a Congresos	- Pasear por la localidad - Comer en restaurantes - Tomar copas y tapas	2-3 días	Hotel 5 y 4*
Incentivos	Incentivo	- Pasear por la localidad - Excursiones - Comer en restaurantes - Tomar copas	1 semana	Hotel 5 y 4*
Rural	Recorrido por la naturaleza	- Visitas culturales - Ir de copas - Comer en restaurantes	1-2 semanas	Hotel 3* y otros Camping

(1) Este cuadro fue realizado por la Junta de Andalucía para el caso andaluz, pero puede ser aplicado a toda actividad turística –siempre en desplazamientos de corta/mediana duración–.
Fuente: Plan DIA, 1994; 234. Reelaboración F. J. García, 2000.

1.2. Canal de la demanda

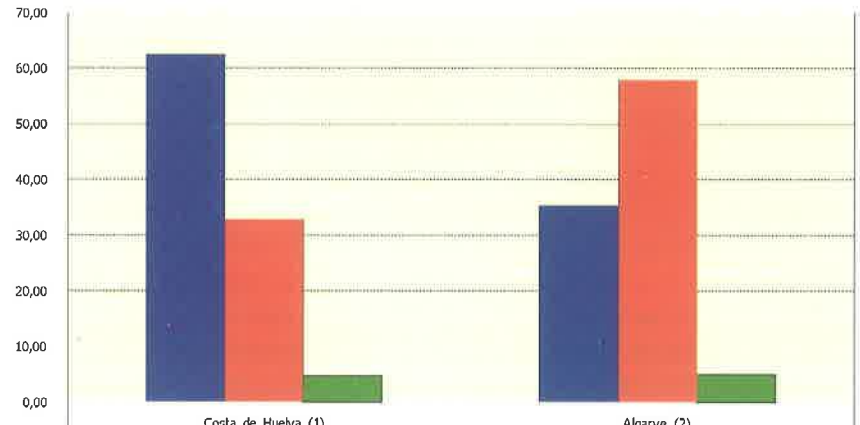
La demanda, ya sea por el aprovechamiento del ocio o a las actividades laborales, se verá canalizada, respondiendo a ello la organización del viaje, el transporte utilizado y el alojamiento contratado.

1.2.1. Organización del viaje

Para decidir el viaje que se va a realizar se puede atender a las ofertas de las agencias de viajes o, por el contrario, decidir el destino para posteriormente buscar la forma de viajar.

El empleo de la mediación de empresas de viaje dependerá del destino y del propio perfil del turista, también del tiempo de estancia... Para el caso algarví se produce una importancia relativa de contratación a través de agencias, contratando el viaje y el alojamiento con empresas del sector. Sin embargo, en el caso onubense se da una desconfianza de las agencias hacia los hoteles, ocupados con una marcada estacionalidad y con un parque no demasiado nuevo, lo que empuja a la contratación directa, puesto que, salvo excepciones muy puntuales, el litoral onubense no forma parte de un paquete turístico (*vd.* cap. 9), viéndose con ello la oferta alegal muy incrementada –con difíciles cálculos de oferta y afluencia turística, como se vio en el capítulo 7–. La distribución entre viajes contratados con agencias, a través de clubes, asociaciones o empresas y de forma particular es casi constante a lo largo del año, prevaleciendo la última, aunque más atenuada, en el primer trimestre (Junta, 1999; 37).

Organización del viaje en la Costa de Huelva y el Algarve (%)



	Costa de Huelva (1)	Algarve (2)
Particular	62,47	35,30
Agencias	32,87	58,00
Otros (3)	4,66	5,00

(1) Se toman como referencia los datos andaluces, extrapolables al caso onubense, pero con mayor peso de la organización particular. Para 1998.
(2) Datos de agosto de 1995, teniendo en cuenta sólo los turistas llegados por el Aeropuerto de Faro.
(3) Organizados a través de clubes, asociaciones, empresas...
Fuente: Junta, 1999; Águas y Pinheiro, 1997. Elaboración F. J. García, 2000.

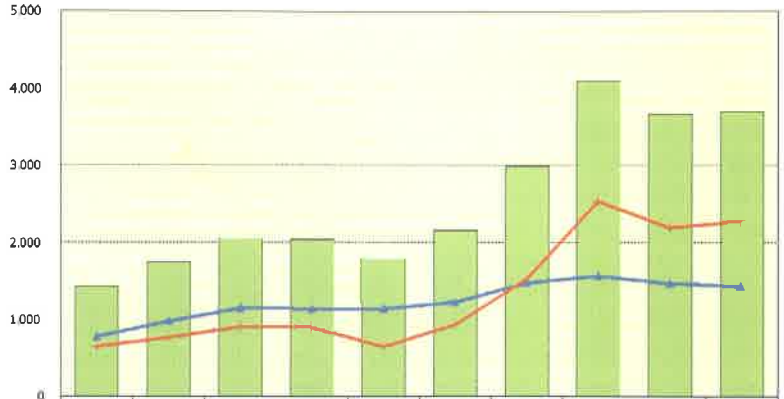
Entre los turistas que llegan al **Algarve** predomina la contratación de **paquetes turísticos**. El 52% del total contrata viaje y alojamiento, el 27% sólo el viaje y 16% viaje, alojamiento y alimentación y sólo 5% alojamiento (P.R.T.A., 1994), dependiendo todo ello de si se trata del primer viaje o no y del presupuesto con el que se cuente para el mismo.

A medio camino entre la organización particular del viaje y la de la agencia está la contratación de hoteles o apartahoteles con talonarios o bonos –Bancohotel, Meliá, Halcón...– que garantizan a buen precio –de 30 a 90 euros/día– una habitación, con un período abierto de un año para utilizar un talonario de cinco o más bonos, en diversos países –ofertas desde un solo país hasta toda Europa.–

1.2.2. Transporte

Los viajes contratados a través de agencias con destino en el Algarve suelen ser por **vía aérea** –lo que facilita el estudio de la demanda turística–, pues no se puede olvidar que el **Aeropuerto Internacional de Faro** registra una importante actividad de vuelos chárters, fletados por agencias y/o turoperadores con ida y vuelta cerradas. Un caso diferente sería el del turismo español en esta área, que accedería fundamentalmente con el vehículo propio a través de los diferentes pasos fronterizos –Puente Internacional sobre el Guadiana–. No son de importancia para el turismo llegado a tierras algarvías otros transportes públicos o privados.

Vías de entrada de extranjeros en el Algarve
(1985-1994) (miles de personas)



	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Total	1.427	1.741	2.050	2.034	1.782	2.152	2.989	4.096	3.661	3.703
V. R. Sto Antonio	651	768	904	902	648	934	1.520	2.534	2.195	2.274
Aeropuerto	775	972	1.145	1.131	1.133	1.217	1.468	1.561	1.465	1.428

Fuente: C.C.R.-Alg., 1997; 18. Elaboración F. J. García, 2000.

Para el caso onubense, el viaje se realiza fundamentalmente por **carretera** y en vehículo propio o transporte público. Sólo para estancias breves –y de alto nivel por su elevado precio– se produce el viaje en tren de alta velocidad –AVE, TALGO– o avión. El primero se realiza vía Sevilla, con desplazamiento posterior en transporte público por carretera –taxi, autobuses regulares– o con vehículos de alquiler, con menor frecuencia, respondiendo al mismo modelo los vuelos –nacionales fundamentalmente– en viajes organizados por cuenta propia. Sin embargo, en el caso de los viajes organizados, el acceso aéreo, básicamente extranjero, suele producirse a través de los aeropuertos de Málaga o Madrid –Sevilla carece de vuelos chárters–, con desplazamiento posterior en autobús, incorporándose en los últimos tiempos el aeropuerto de Faro como punto de llegada para la oferta de calidad de Islantilla e Isla Canela.

En el turismo centroeuropeo, especialmente francés y alemán, también es importante el transporte propio, siendo un caso singular el de la autocaravana, que dota de alojamiento y permite libertad de movimientos. En este sentido, la Costa de Huelva carece de servicios, pero no así la algarvía, que cuenta con establecimientos de alquiler de vehículos de este tipo.

Playas y urbanizaciones en Matalascañas

1.2.3. Alojamiento

La variable turística alojamiento resulta muy importante. Dependiendo del tipo –legal o reglada, alegal o no reglada– se dará un mayor o menor gasto, pero también será más fácil o más difícil su análisis.

La diversidad de tipos de alojamientos se establece según el equilibrio entre oferta y demanda. El **alojamiento clasificado** –hoteles, apartahoteles, aldeamientos, salvando el camping– capta un mayor porcentaje de primeras visitas, y genera los gastos per cápita/día más elevados. La **vivienda propia o alquilada** genera los mayores gastos globales, dado que es utilizada por grupos mayores con estancias más largas que, con frecuencia, se encuentran fidelizados y dispuestos a repetir el viaje. El turismo residencial es de menor coste, y también crea menos empleo, siendo uno de sus efectos los problemas de urbanizaciones enteras deshabitadas diez meses al año, al tiempo que el no clasificado –oferta no legal– atrae al turismo más barato, siendo los ingresos menores.

Desde los años sesenta, pero fundamentalmente a lo largo de los setenta, se dio una importante difusión del **campismo**, por lo que proliferaron a lo largo de la costa los campings, que concentraban esta actividad –ilegal en las playas–, prestando servicios comunes –saneamiento, cocinas, bares...–. Pero desde 1980 se denota una disminución de esta actividad en toda Europa, incluida la costa onubense-algarví. Se dará un descenso generalizado, pero también de los nativos –sobre todo portugueses–, un rejuvenecimiento de los turistas –entre dieciocho y veinticinco años– y un crecimiento en el conjunto de los extranjeros. Para el caso algarví se ha registrado desde 1980 hasta la década de 1990 un descenso del 4'1% de la actividad de nacionales, al tiempo que ha aumentado el 1'5% la de extranjeros –incremento del 7'4% de españoles, 3'7% de británicos y 3'5% de belgas–.

En la **costa onubense** la oferta turística está claramente polarizada en oferta regular (minoritaria) y oferta alegal o de viviendas de temporada (mayoritaria). Existen pocos datos sobre la afluencia a casas de temporada, prevaleciendo los propietarios de segundas residencias, pero "esta afluencia, la más característica del área, no debe considerarse estrictamente turística, ya que se caracteriza porque apenas demanda servicios turísticos, ni siquiera, en este caso, alojamiento en alquiler" (Clave, 1992; 94). La costa onubense se ofrece como un lugar de vacaciones familiares, por lo que el alojamiento más frecuente es la segunda vivienda, ya sea ésta en propiedad, cedida por familiares y amigos o alquilada, que predomina en todos los munici-

pios, lo que también supone hábitos de segunda residencia por la inversión realizada: poco gasto, acceso escaso a servicios y oferta complementaria. Es este el alojamiento que predomina, con excepción hecha en las nuevas urbanizaciones –Islantilla e Isla Canela–, donde se da una diversificación –sumada a la segunda vivienda– en hoteles de lujo y apartahoteles. La oferta alegal es estimada en Andalucía en el 75% (Plan DIA, 1994; 323), siendo posible para el caso onubense que aumenten esas cifras, pero es de difícil cuantificación y control.

El **modelo algarvío** es totalmente diferente. Se da una especialización en la oferta por zonas, predominando en algunas las segundas residencias en aldeamientos o urbanizaciones y en otras hoteles/apartahoteles. La elección de uno u otro dependerá del propio perfil del turista, pero también de la procedencia. Así, el Reino Unido es "un mercado maduro y fiel que prefiere como alojamiento la casa-apartamento alquilada que encuentra disponible en los canales de distribución", mientras el alemán se presenta como "un mercado en crecimiento, aunque no fiel, que recurre menos a la reserva de alojamientos directa, privilegiando el hotel como tipo de alojamiento" (Águas y Pinheiro, 1997; 29).

Desde hace décadas en el Algarve, y de forma más reciente en la costa onubense, aparece una demanda de mayor calidad en los alojamientos y servicios turísticos debido a la práctica del golf y otros deportes, asociándose a ello la oferta complementaria –medio ambiente, cultura...–. También se hace necesario estudiar cómo se recurre a la reserva de alojamiento. El caso de los campings es claro, dándose la ocupación directa. Sin embargo, varía en el caso de la oferta legal y alegal. En el caso de la primera se produce generalmente con reserva previa desde el punto de origen, a través de agencias, mientras los alquileres en las áreas de lujo –Vilamoura, Islantilla...– pueden realizarse a través de agencias en origen, inmobiliarias en destino e, incluso, Internet; sin embargo, cuando el viaje se repite se recurre a la reserva directa. La contratación en áreas turísticas residenciales tradicionales –Punta Umbría, Mazagón, La Antilla– difiere del conjunto, ya que se realiza de forma directa con el propietario, con el que se contacta a través de anuncios en prensa o carteles en el inmueble, realizando el pago por adelantado.

1.3. Permanencia y estacionalidad

Todo planeamiento turístico debe plantearse que su oferta rompa la estacionalidad del turismo y que los turistas permanezcan el máximo tiempo posible, demandando el máximo de equipamientos y servicios posibles, lo que supone un incremento de los ingresos.

1.3.1. Permanencia

El perfil del turista va a determinar su permanencia en un ámbito concreto. La oferta debe, en este sentido, diversificarse para atraer el máximo tiempo posible y que la permanencia se prolongue. Ésta sólo puede conocerse a través del estudio de la oferta legal, ya que resulta incuantificable la ilegal. Para el caso del turismo residencial puede estimarse una

Puerto de Ayamonte

ocupación media por vivienda de sesenta días al año –ya sea por los propietarios o por los arrendatarios en ciclos de un mes–.

Al tratar la permanencia turística es necesario distinguir entre **pernoctaciones** –criterio utilizado para Huelva– y **estancia** –criterio utilizado para el Algarve–. La primera se estima directamente por la ocupación de habitaciones, dando como resultado "las noches" en que los distintos establecimientos están llenos. La segunda se mide en "días" y hace referencia a la estancia en el destino turístico, estimándose el tiempo a través de encuestas directas y estimaciones de flujos aeroportuarios o de tráfico rodado. Comparando ambas, tenemos que el dato de las pernoctaciones es más exacto, pero también más restringido, al referirse sólo a establecimientos hoteleros, mientras la estancia es un término más amplio y referido a turismo diverso, a la vez que de más difícil cuantificación. Si se comparan ambas hay que tener en cuenta que las medias desvirtúan el resultado final, pues las estancias suelen incluir el día de salida, en el que no hay pernoctación, y a que al incluir diversos tipos de alojamiento, también se incluyen las estancias de temporada, por lo que la media varía

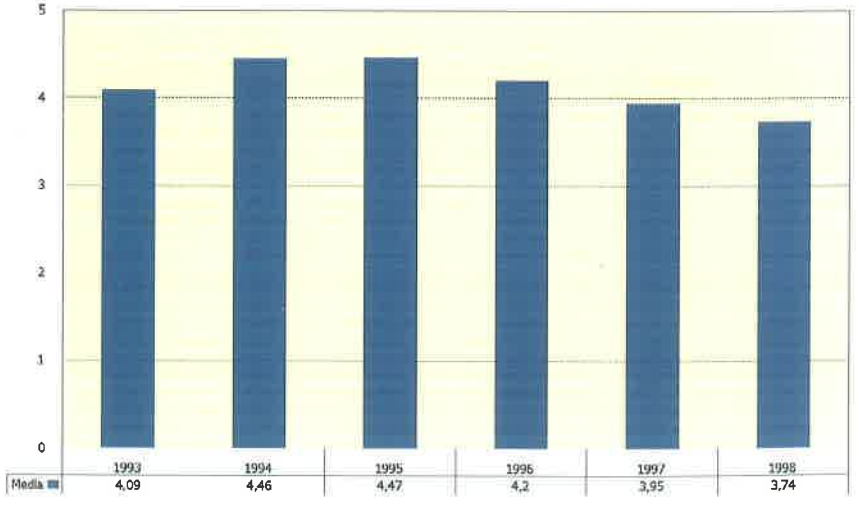
sustancialmente; sin embargo, cuenta a su favor con que señala llegada y salida y no noches de permanencia, condicionadas por los viajes a los alrededores...

En la **Costa de Huelva** la duración de la estancia media en el período 1986-1990 es menor a la media nacional, tanto en hoteles como en camping y entre españoles y extranjeros. La estacionalidad marcada y la poca permanencia condicionan un sector hotelero muy débil, que carece de capital para acceder a una demanda fuerte –mercado turístico– con mayor nivel de gastos.

La media de ocupación hotelera resulta variable, situándose generalmente entre 3,5 y 4,5 días. Ello se debe al modelo de turismo residencial y el poco desarrollo de la hotelería, así como la oferta de la costa onubense dentro de un paquete más amplio, especialmente en el caso del turismo extranjero. A la vez, existe también mucho turismo hotelero de fin de semana, puentes y Semana Santa, lo que también contribuye a la estacionalidad (*vd. infra*).

Permanencia en establecimientos hoteleros de la provincia de Huelva

(pernoctaciones por persona, de 1993 a 1998)



Fuente: SAETA, 1999; 65. Elaboración F. J. García, 2000.

El **Algarve** es el más importante de los destinos turísticos portugueses, con el 46% de las pernoctaciones en 1992. La media de estancias en 1996 fue de casi ocho días –siete noches–.

Distribución media de las estancias por países en el Algarve (1996)

Origen	Estancias medias (días)
Reino Unido	9,7
Alemania	9,8
Holanda	10,8
España	3,8
Francia	5,6
Bélgica	9,0
Italia	4,7
Irlanda	10,7
Portugal	5,1
Media/Total	**7,8**

Fuente: A.H.E.T.A., 1997; 48. Elaboración F. J. García, 2000.

Estas permanencias van a cambiar según el origen del turista. Por una parte se encuentra el turismo de la Europa mediterránea –español, italiano, francés y portugués–, con una estancia entre 3,8 y 5,6 días, lo que puede identificarse con viaje de fin de semana, puentes o cortos períodos vacacionales, estando también vinculado al perfil de un turista joven y

Permanencia de turistas en establecimientos hoteleros de la provincia de Huelva

(interanual agosto de 1998 a julio de 1999)

Fuente: SAETA, 1999; 65. Elaboración F. J. García, 2000.

de bajo poder adquisitivo. Sin embargo, el turismo centroeuropeo permanece mucho más tiempo, entre los 9 días de los belgas y los 10,7 y 10,8 de irlandeses y holandeses, respectivamente. Se corresponde este turismo con un turismo más cualificado, que pide más calidad, y que concentra sus viajes en los períodos vacacionales –no necesariamente coincidentes con el verano, *cfr. infra*– y algunos fines de semana al año.

Pernoctaciones en hoteles en el Algarve (enero-agosto) de 1995 y 1996. Variación interanual

	1995	1996	Variación (%)
TOTAL	**9.346.076**	**8.898.095**	**-4,8**
Nacional	**1.433.515**	**1.661.342**	**15,9**
Extranjeros	**7.912.561**	**7.236.753**	**-8,5**
Reino Unido	3.005.355	2.726.401	-9,3
Alemania	2.286.961	2.203.841	-3,6
Holanda	757.750	712.943	-5,9
Irlanda	394.867	281.375	-28,7
España	198.016	177.679	-10,3
Bélgica	190.118	178.006	-6,4
Austria	212.700	74.925	-64,8
Francia	121.826	128.023	5,1
Canadá	118.076	101.525	-14,0
Italia	111.037	103.774	-6,5
Otros	515.855	548.261	6,3

Fuente: INE, DGT. Tomado de C.C.R. Alg., 1997; 20

1.3.2. Estacionalidad

El turismo de sol y playa se ve condicionado por una marcada estacionalidad, muy vinculada al mercado emisor.

La demanda mayor en el **Algarve** se concentra en marzo, julio y agosto y la más escasa en los meses de febrero y diciembre, aunque el modelo cambia en los turistas extranjeros que concentran las estancias más largas en marzo, abril, junio y julio, mientras los portugueses lo hacen en verano. El turismo centroeuropeo, especialmente inglés e irlandés, aprovecha el "mes" de Semana Santa para viajar. Por otra parte, la importante demanda europea permite ampliar la temporada, ya que, a diferencia de lo que ocurre en la Europa mediterránea, los períodos vacacionales se distribuyen más durante todo el año, siendo muy interesante el caso de las vacaciones en invierno –abundantes por razones climáticas en el norte del continente–.

En la **costa onubense** la estacionalidad es mucho más marcada. La actividad turística se concentra en el verano, con una fuerte ocupación durante los meses de julio y agosto y caída en invierno. Los núcleos turísticos tradicionales se corresponden con el turismo residencial, por lo que sólo están plenamente ocupados sesenta días al año, en vacaciones y, algo menos, durante la Semana Santa. Sólo Matalascañas supone una excepción, ya que presenta oferta hotelera y aprovecha la cercanía a El Rocío y el Parque Nacional de Doñana durante el año para alargar la temporada. La nueva oferta aparece más diversificada –en equipamientos y oferta complementaria– para captar nuevos mercados en los nuevos núcleos (Islantilla e Isla Canela), a la vez que se produce un cambio de patrón de habitación en otros núcleos (Punta Umbría, El Portil, Mazagón), con población permanente procedente de la desurbanización de Huelva.

1.4. Gastos

La actividad turística no es importante sólo por el gasto que se realiza en el alojamiento –buena parte de cuya ganancia se queda en los intermediarios–, sino también por el desembolso que realizan los turistas cada día, haciendo uso de servicios y oferta complementaria.

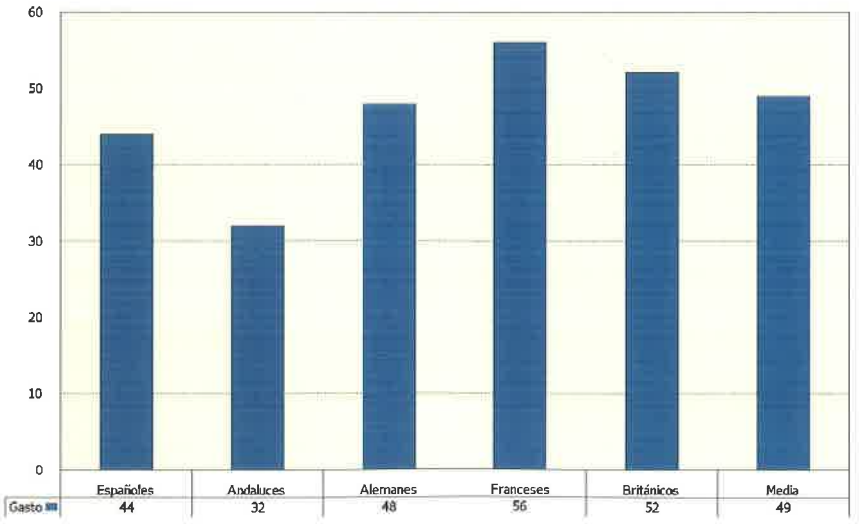
El desembolso realizado por el turista no está vinculado sólo con el origen o la renta per cápita media en origen, sino también con la contratación del viaje –si se incluye o no comida, excursiones..., que son más caras en destino que en origen–, los gastos en alojamiento, y también depende mucho de la formación del turista, ya que los más formados son los que más gastan, al ser también los que "más aprecian" lo que compran o la inversión que realizan –características que también coinciden con el perfil de turista más fiel al destino–.

La **búsqueda de bajos precios** supone el control del mercado por los turoperadores (*vd.* cap. 9), dando paso a un turismo masificado, "con pocas posibilidades de variación en los programas de vacaciones" (Clave, 1992; 101). Estos precios reducidos también han atraído a la demanda nacional, nada organizada y tendente a la oferta alegal –fuera de los circuitos oficiales–.

La subida del nivel de vida en destino, especialmente desde el ingreso en la C.E.E. de España y Portugal en 1986, ha causado un desequilibrio en el sector turístico. De un lado se da la circunstancia del incremento de los precios y, de otro, el desequilibrio precio/calidad que se que aumenta. Pero también la libre circulación de personas comunitarias –

y la existencia del Mercado Único– ha favorecido el turismo, así como la mejora de la renta ha permitido a la población nativa acceder a la oferta y demandar una particular. Por otra parte, la existencia de una moneda única (Euro) y un cambio fijo, ha beneficiado al gasto, no

Gasto medio diario del turista en Andalucía en 1998 (euros/día)

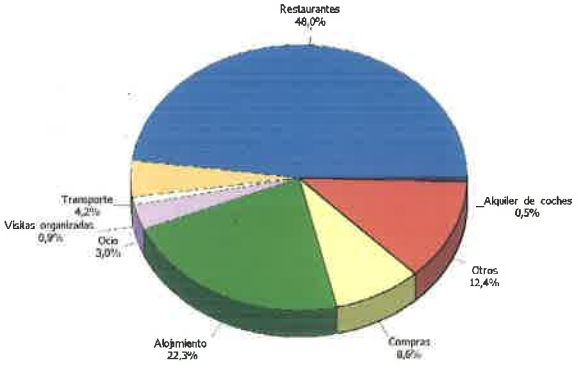


Fuente: E.C.T.A. e I.E.A.; tomado de Junta, 1999; 45. Elaboración F. J. García, 2000.

perdiéndose con el cambio y las fracciones.

En la **Costa de Huelva** –tomando los datos por extensión de Andalucía, algo a la baja– el gasto medio diario es de 49 euros. Sin embargo, se da una diferencia según el origen del turismo. El gasto de los españoles (44 euros) se sitúa casi el 10% por debajo de la media (49 euros), siendo la andaluza (32 euros) el 65% de la media. Si se tiene en cuenta que el turismo residencial –el que predomina en este espacio– reduce sus gastos, los españoles y, en especial, los andaluces son el contingente más notable y los extranjeros suponen un contingente escaso en el total –20%– y dentro de él los que más acuden son los alemanes –que tampoco alcanzan la media–, se da un gasto reducido en comparación con otras áreas, a pesar de que el perfil turístico (*cfr. infra*) condicione la propia actividad. Por otra parte, el turista español que viene a Huelva gasta más que el extranjero en alojamiento y visitas organizadas, pero menos en transporte, en restaurantes, en compras y ocio.

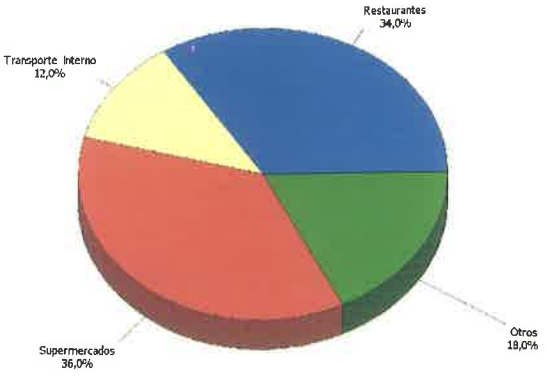
Reparto del gasto de los turistas en Andalucía (1998)



Fuente: E.C.T.A. IEA; tomado de Junta, 1999; 36. Elaboración F. J. García, 2000.

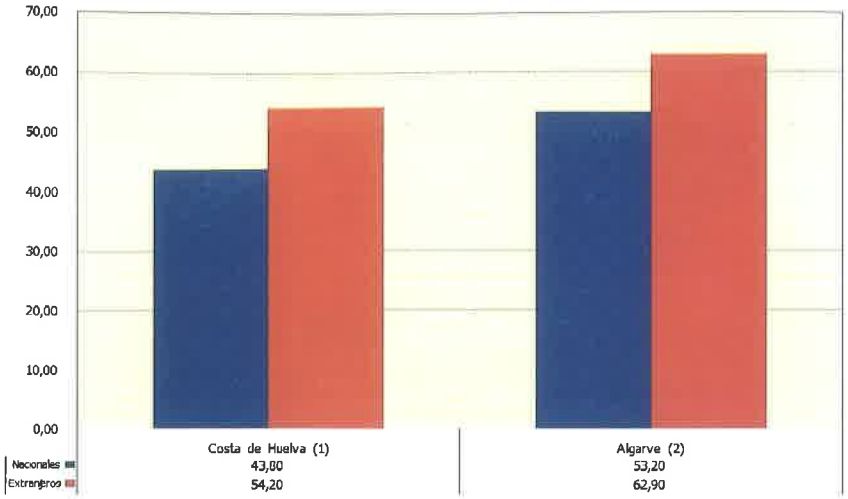
El gasto medio del turista portugués en el **Algarve** es de 53,22 euros, respondiendo a un turismo más cualificado que el nacional en Huelva, y el de los extranjeros es de 62,9, también sustancialmente superior al que se produce en Huelva. El reparto de este gasto será del 36% en alimentación, el 34 en restaurantes y el 12% en transporte interno, insignificante en el caso del turismo onubense.

Reparto del gasto de los turistas en el Algarve (1995)



Fuente: Águas y Pinheiro, 1997. Elaboración F. J. García, 2000.

Comparativa del gasto diario de los turistas por procedencia (euros)



(1) 1998. (2) 1995.
Fuente: Águas y Pinheiro, 1997; Junta, 1999. Elaboración F. J. García, 2000.

En un análisis comparativo del Algarve y la Costa de Huelva, tenemos que en el gasto medio por turista y día en el primero es mucho mayor, tanto de nacionales como de extranjeros, siendo en el segundo muy inferior –en torno a 9 euros menos al día–. A la hora de analizar los beneficios para el sector es preciso tener en cuenta que en el litoral onubense el turismo nacional es mucho más importante que el internacional, al contrario de lo que ocurre en el algarvío, por lo que la diferencia en el cómputo total es aún mayor.

2. ORIGEN DE LOS TURISTAS

Al analizar la demanda es fundamental diferenciar entre la interior –procedente de España y Portugal– y la exterior –comunitaria y extracomunitaria–, aunque ninguno de los dos grupos es homogéneo en su comportamiento.

El flujo de turistas va a depender esencialmente de la prosperidad del país de origen y de las modas turísticas, incluso de la concurrencia en el mercado turístico internacional de nuevos destinos, capaces de ofrecer mejores precios y modernas instalaciones.

Como se ha venido insistiendo a lo largo de todo el estudio, existen dos modelos turísticos, siendo el origen de los turistas una de las diferencias más marcadas. Así, mientras el turismo de la Costa de Huelva es básicamente nacional, el que invade las playas algarvíes es fundamentalmente extranjero. A efectos de comparación es más interesante agrupar por procedencias a los turistas.

2.1. El turismo nacional

El turismo nacional, tanto en la costa algarví como en la onubense, va a caracterizarse por una serie de rasgos:

- Marcada estacionalidad
- Predominio del turismo residencial
- Bajo nivel adquisitivo y de gasto

La estacionalidad hace que la actividad turística se concentre en los meses de verano y Semana Santa, y en el caso español los "puentes", que alargan los fines de semana y en número mínimo de dos al año. A un tiempo, los turistas nacionales demandan fundamentalmente viviendas, ya sea como segunda residencia en propiedad o en alquiler. Este modelo está en relación con el bajo nivel de gasto –el coste de la vivienda es mayor, pero también se adaptan los modelos de vida habituales– y el bajo o medio poder adquisitivo está en relación con lo que los precios de las áreas turísticas resultan más altos para los nacionales que para los extranjeros.

El predominio en la demanda turística en la **Costa de Huelva** es claramente de origen nacional. En realidad, el 41% del turismo que se destina a Andalucía procede de la propia Comunidad (Plan DIA, 1994), y Huelva se encuentra muy por encima de la media andaluza, llegando el turismo regional a engrosar por encima del 60% del total y, en algunos puntos rondando el 80% –Punta Umbría–. Esta afluencia de turistas nacionales se produce mayoritariamente desde Huelva y Sevilla, pero también desde Extremadura y Madrid. Este turismo es de carácter residencial, estando en relación con la segunda vivienda en los núcleos de Punta Umbría (Huelva), La Antilla (Lepe, Sevilla, Madrid, Extremadura y Huelva), Mazagón (Moguer, Palos, El Condado, Huelva), Matalascañas (más del 80% procedente de Sevilla, Almonte), lo que motiva la ocupación del parque inmobiliario por encima del 80% sólo sesenta días al año. A distancia de los centros emisores anteriores se sitúan Castilla-León y País Vasco. Desde los centros subregionales –a menos de 200 Km de la Costa– se producen desplazamientos en períodos vacacionales breves –Semana Santa, puentes diversos– y, con frecuencia, un desplazamiento de las familias todo el verano a la playa, con desplazamientos diarios de ida y vuelta hasta el lugar de trabajo, lo que supone congestión de las vías de comunicación, con embotellamientos notables a la hora de la salida para el trabajo y del retorno, tanto en los centros turísticos como en los de destino –caso de los accesos a Huelva–.

La afluencia es tan masiva que, durante el verano, La Antilla pasa de unos cientos de habitantes a más de 40.000, o Matalascañas y Punta Umbría rondan los 100.000. A un tiempo,

se produce el **agostamiento** de las ciudades de origen, que pierden buena parte de su población. Ello lleva a una marcada estacionalidad del turismo que provoca deficiencias por sobrepasar la capacidad de carga turística, a la vez que los beneficios del turismo son escasos.

Principales procedencias del turismo onubense

Origen	Destino
Huelva capital	Punta Umbría, Mazagón, La Antilla, El Portil
Sevilla	Matalascañas, La Antilla
Madrid	La Antilla, Islantilla, Isla Canela
Extremadura	La Antilla, Islantilla
El Condado	Mazagón, Matalascañas

Elaboración F. J. García, 2000.

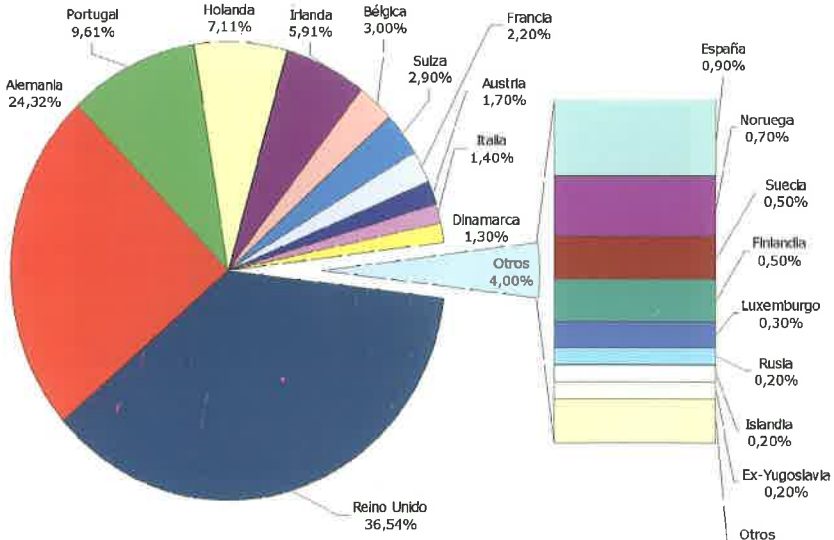
En el caso algarví el modelo difiere del onubense. Buena parte del turismo estival son portugueses emigrados que retornan a su tierra por vacaciones –fundamentalmente fuera de la Costa, en el Barrocal y la Serra–, y por otra parte existe un turismo altamente cualificado, procedente de las regiones ricas del norte portugués, con un turismo demandante de calidad y con buen nivel adquisitivo, pues "este litoral urbanizado no atrae de manera significativa a las regiones interiores del Sur" (Daveau, 1998; 105). En lo que sí coincide con el turismo español en Huelva, es en su concentración en Semana Santa y el mes de agosto.

2.2. El turismo internacional

Para el análisis del turismo internacional nos encontramos en el caso de **Huelva** con el problema de las fuentes, ya que la única posible es cuantificar los turistas extranjeros que se alojan en establecimientos reglados. Si bien es cierto que son mayoritarios los turistas extranjeros que se alojan en este tipo de establecimientos, no se cuenta con una fuente básica, como es para el Algarve la cuantificación de las llegadas al Aeropuerto Internacional de Faro –principal fuente de acceso– y los accesos desde el Puente Internacional del Guadiana (*cfr. supra*).

La apertura del puente internacional sobre el Guadiana permite la accesibilidad de turistas extranjeros desde Faro. Así, Islantilla constituye un centro de atracción de turismo español, pero también centro y norte europeo, con ocupación hotelera del 100% en temporada alta (del Valle, 2000), siendo parecido el caso de Isla Canela.

Origen del turismo internacional llegado por vía aérea al Algarve (%, verano de 1995)



Fuente: Águas y Pinheiro, 1997. Elaboración F. J. García, 2000.

Los turistas alemanes, que rondan el 40% del total del turismo extranjero en la Costa de Huelva, han sido tradicionalmente canalizados por turoperadores al núcleo de Matalascañas (Clave, 1992; 91), pero en la actualidad también se está dando un trasvase de un turismo de este origen y mayor calidad hacia Islantilla e Isla Canela. Otras procedencias de turistas extranjeros son el portugués (10%) y el británico (10%), el francés (5%) y el belga y holandés (5%). El turismo francés es muy importante en el conjunto de camping, mientras el inglés se concentra en la Costa Occidental –Islantilla, Isla Canela–, procedente del Algarve, y Matalascañas. En el sector oriental, se incorporan el turismo alemán, francés y holandés durante todo el año, vinculado a las visitas al Parque Nacional de Doñana.

En la **costa algarví** el turismo internacional es el más importante, y también el más estudiado. "Hoy, el aeropuerto de Faro permite que el Algarve establezca ligazones directas con los países que alimentan su industria turística" (Daveau, 1998; 105), pero muchos países no tienen línea directa con éste, llegando vía Lisboa (Águas, P. y Pinheiro, C., 1997).

El turismo fundamental para el Algarve, desde los inicios de su desarrollo turístico, es el **británico**, que **domina el mercado con sus costumbres y es un turismo muy fidelizado**. Éste está seguido del turismo alemán, no tan importante en número, y que invierte menos en sus vacaciones y no necesariamente regresa. Otros mercados importantes en el total

Albufeira. Calles del centro y hotel

son el holandés y el español –este en realidad se compone básicamente de "excursionistas", que rara vez se alojan en establecimientos hoteleros, regresando al punto de origen por la tarde, a pesar de registrarse el 54% de las entradas (INE, 1998)–.

La importancia del turismo internacional en cada uno de estos espacios queda demostrada por la publicidad que se lleva a cabo. Las campañas de promoción en el exterior llevadas a cabo por la Região de Turismo do Algarve en los circuitos internacionales, también se invierte una gran cantidad de dinero y esfuerzos para traducir folletos del portugués al inglés, español y alemán.

3. FIDELIDAD DEL TURISMO

Para un estudio de la demanda resulta fundamental conocer la fidelidad del turista a un destino concreto, analizando los factores que proceden a la fidelización: servicios y equipamientos, oferta complementaria, amabilidad...

3.1. Fidelidad según procedencia

No todos los mercados de origen son iguales de fieles al destino. En el caso del **Algarve**, es muy importante el contingente británico, que se caracteriza por el mayor conocimiento del destino y un importante grado de fidelidad –repiten su visita con una frecuencia de entre uno y tres años–. Mientras tanto, los alemanes que acuden a tierras algarvías forman parte de un contingente con menor conocimiento del destino, buscando servicios concretos –golf, sol-y-playa...– y con un grado mucho menor de fidelidad.

En los casos de Albufeira y Portimão se dan características muy similares entre sí y diferentes del resto del espacio algarvío. Por una parte, se da una menor dependencia del Reino Unido, el mercado más fiel, lo que supone una mayor captación de primeras visitas y de jóvenes en grupos de menor dimensión, con estancias muy cortas y menores gastos totales pero con mayor tendencia al alojamiento clasificado. Loulé, seguido de Lagos, presenta un mayor grado de fidelidad, además de ser líder en casa propia, vinculándose a ello el turismo británico.

En el caso de la **costa onubense**, el modelo varía sustancialmente. Al tratarse de turismo familiar y residencial la fidelidad es casi total. Las segundas viviendas son lugar de vacaciones a lo largo de todo el verano, especialmente en las playas más cercanas a los centros emisores: Matalascañas de Sevilla, Mazagón y Punta Umbría de Huelva, dándose una migración diaria hasta el centro de trabajo. Pero también se da una fidelización de aquellos que acuden de alquiler, que pueden cambiar de vivienda cada verano, aunque son fieles al destino, pasando en la mayoría de los casos a adquirir su propia vivienda. Fuera del período vacacional la ocupación máxima no excede del 25% (Santos Pavón, 1999). Las segundas

residencias son ocupadas totalmente sesenta días al año, incluyendo vacaciones veraniegas, Semana Santa y algunos fines de semana aislados (Clave, 1992; 94).

Sin embargo, esto es lo que ocurre con la oferta no reglada, mientras varía en el caso de la oferta reglada. Ésta, que ronda el 25% del total (*cfr. supra*), no consigue un importante grado de fidelización del turista, dado que no se da una oferta complementaria importante y no existen servicios y equipamientos adecuados. En este sentido, se produce una diferenciación fundamental en el caso de los nuevos proyectos turísticos de Islantilla e Isla Canela, donde los equipamientos y la oferta de lujo y de golf están consiguiendo la fidelización del turista, especialmente el alemán.

Además de por la procedencia, resulta fundamental estudiar la fidelidad del turismo por edad y estrato socioprofesional. El turismo más fiel –también el que más invierte– es el más formado, que regresa en un breve plazo de tiempo al mismo destino.

3.2. Valoración del producto ofertado

La valoración del producto ofertado será básica para la fidelización del turista y el incremento de la demanda a través de una adecuación a esta de la oferta.

A pesar de las diferencias entre el modelo turístico algarví y el onubense, los aspectos más valorados por el turista son los mismos: clima (sol) y playa –mejor conservadas en el caso onubense, ya que aún existen playas vírgenes–, ambos conceptos condicionan más del 30% del turismo. Sin embargo, otros factores de atracción varían, ya que en el Algarve un reclamo muy importante es el golf, que aún está impulsándose en Huelva. También se valorarán la hospitalidad, la cultura o los espacios naturales, sin que los últimos se hayan constituido aún en verdaderos impulsores *per se* de la actividad turística.

Si bien la valoración de estos factores es positiva, también es cierto que el turista encuentra factores negativos, como el tráfico en las carreteras costeras, el mal estado de las vías secundarias o la masificación de las playas, que juega en contra de un turismo de calidad. De igual forma, en los núcleos turísticos tradicionales –y en algunos nuevos, como Isla Canela– la urbanización a ultranza ha jugado en contra de los nuevos valores del turista, que prefiere espacios en equilibrio con la naturaleza, que sufrió daños –especialmente en el Algarve– durante las primeras fases del desarrollo turístico. En el caso onubense es muy llamativa la falta de formación en el sector turístico.

Un paso adelante es la mejora de los establecimientos hoteleros, aunque la oferta no siempre es de la mejor calidad. Por otra parte, la **diversidad de destinos** ofrecidos en todo el mundo en el sector sol y playa, exige mayor calidad para su competitividad, sin olvidar que las ofertas en países de menor nivel adquisitivo ha hecho que para el mercado europeo el Algarve o la Costa de Huelva hayan dejado de ser competitivas en la relación calidad/precio, en otro tiempo mucho mayor. En otro sentido, la información, fundamental para el turismo, no es muy valorada en el caso onubense, donde no existen demasiados puntos de información turística, ni se produce una gran difusión en distintos idiomas.

Torre La Higuera. Matalascañas

También es un problema para la costa onubense el desconocimiento en los mercados internacionales, donde el Algarve es ya un destino clásico.

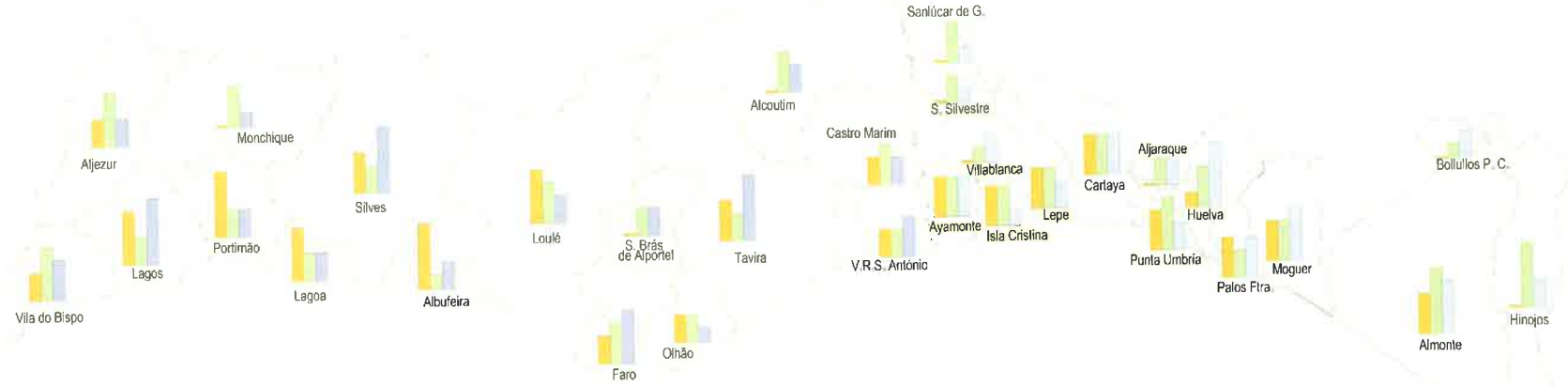
Lo que más valora el turista actual, a un lado sol y playa, es la **diversidad de la oferta**, los equipamientos y servicios, siendo éstos en los que debe insistir el sector turístico onubense-algarví.

Estos factores sirven para fidelizar al 40% de los **viajeros sin destino fijo** en el Algarve, descendiendo algo en el caso onubense, a excepción siempre de Islantilla e Isla Canela.

4. PERFIL DEL TURISTA

El perfil del turista es sustancialmente diferente para el caso algarví y el onubense, así como para la oferta reglada y la no reglada.

RECURSOS DE INTERÉS TURÍSTICO



LEYENDA*

- Sol y playa
- Medio ambiente
- Cultura

(*) Valoración de 1 a 5, donde:
1= Muy bajo
2= Bajo
3= Medio
4= Alto
5= Muy alto
Teniéndose en cuenta equipamientos turísticos, espacios naturales protegidos y recursos culturales.

0 10 20 30 40 60 Km

INSTITUTO DE DESARROLLO LOCAL
2000

Felicidades, J., 2000

Perfil-tipo del turista en el litoral onubense-algarví

Característica	Costa de Huelva	Algarve
Procedencia	Entorno, España, extranjero	Extranjero, Portugal, entorno
Edad	Adultos, jóvenes, ancianos	Ancianos, adultos, jóvenes
Organización del viaje	Privada	Agencias de viajes
Objetivo 1	Sol y playa	Sol y playa
Objetivo 2	Paisaje y medioambiente	Deporte
Objetivo 3	Cultura, artesanía	Artesanía, cultura
Objetivo 4	Deporte	Medioambiente
Alojamiento	Casa propia, arrendada, hotel	Hotel, casa propia y arrendada
Fidelidad al destino	Muy alta	Alta
Integración en el destino	Perfectamente integrados	Media baja

Elaboración J. A. Márquez, 2000

Con respecto a la **procedencia**, la afluencia a la costa onubense se produce desde el entorno –Huelva, pueblos del interior de la costa, Condado, Sevilla–, otros puntos de España –Madrid, Extremadura– y en cuantía reducida extranjero –alemán principalmente–; por el contrario, en el caso algarvío predomina el turista extranjero –sobre todo británico y alemán–, seguido por el procedente del norte de Portugal y, en menor medida, del entorno –incluido los españoles–.

En cuanto a la **edad**, el grupo más importante en el caso onubense es el de las parejas adultas que acuden con sus hijos, siendo también los grupos los que predominan en el Algarve, pero de una edad más avanzada –que ronda los cuarenta años–, con importancia de grupos etarios más maduros –a partir de cincuenta y cinco años y ancianos, con un 12'4% en 1993– (P.R.T.A., 1994), que también predominan en el turismo fuera de temporada en Huelva –alemanes en Matalascañas–. Las áreas de acampada son receptoras de jóvenes –más en la costa onubense–, que prefieren también acudir a la oferta reglada.

El turista en la costa onubense suele organizar su **viaje** de forma privada (75%), mientras en el Algarve predomina el contratado a través de agencias y/o turoperadores (58%), y sólo el 20% de los extranjeros organizan su viaje por cuenta propia, aunque entre los nacionales es del 95%, con dependencia extrema de los operadores turísticos.

El **fin principal** del turista llegado a la costa onubense-algarví es disfrutar de sus horas de sol, sus buenas temperaturas y sus excepcionales playas. También paisaje y medioambiente –espacios protegidos– son buenos reclamos turísticos, especialmente en Huelva, donde la urbanización no ha registrado efectos tan graves, no siendo uno de los principales criterios a la hora de elegir el Algarve como destino, donde predomina el golf. El resto de los factores son complementarios a la oferta, no teniendo aún por sí mismo entidad suficiente para atraer turismo.

El **alojamiento** preferido por el turista es en Huelva la vivienda propia o arrendada y, a distancia, la oferta reglada, a diferencia de la preferencia por la oferta reglada –en hoteles, apartamentos o villas turísticas– del Algarve. Ello marca el turismo residencial en la primera, caracterizado por ser muy fiel, mientras la fidelización en el Algarve es relativa, siendo las primeras visitas en oferta reglada, y después alquilando viviendas. Son diferentes las fidelidades, pues el turista británico de mayor edad y formación es el que más regresa.

A diferencia de la Costa de Huelva, donde predomina el turismo nacional totalmente integrado, en el caso algarví los turistas no concurren a las áreas donde vive la población nativa, sino a las zonas especialmente construidas para ellos.

Es necesario insistir en la cualificación del turismo y su fidelización para incrementar el beneficio. Sin embargo, es preciso tener en cuenta un cambio de los criterios para el turista, que ha cambiado sus preferencias, pasando del aprovechamiento de recursos –sol y playa– al disfrute del medio ambiente, de la ocupación de las vacaciones con el descanso al aprovechamiento del ocio y tiempo libre, lo que se ve fomentado por el consumismo actual.

5. CONCLUSIONES

En los últimos años la demanda turística se ha diversificado. El reclamo sol y playa ya no es una garantía para los lugares de destino. Junto a esos dos factores aparecen otros nuevos: medio ambiente, deporte, cultura... son atractivos para el turista, que complementa su estancia en la playa con esas **nuevas actividades**. Pero, además, se produce una nueva tendencia, demandando el turista –internacional y nacional– "calidad" y fórmulas más personalizadas (Clave, 1992; 100).

Desde esta perspectiva, es necesario tener en cuenta que lo fundamental es la **calidad de vida**, siendo necesario educar a la población "anfitriona" y a "la invitada" para el buen uso del tiempo y del espacio (Gaspar, 1995). A un tiempo, el nuevo turismo puede y debe contribuir al desarrollo de las áreas de interior, cada vez más demandadas en la industrializada Europa.

Para el aumento de la demanda ha de fortalecerse la oferta, pero, de forma sustancial, mejorarse la mercadotecnia, encaminada a la captación del nuevo turista y buscar nuevos surcos de mercado allí donde tradicionalmente no los ha habido. Es necesario conseguir no sólo que venga el turista, sino que vuelva, y convierta la costa onubense-algarví en su lugar habitual de vacaciones.

6. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

Águas, P. (1998): "Análise dos Clientes do Produto Faro: O destino turístico cidade", en *Dos Algarves*, Revista de la Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo do Universidade da Algarve, nº 3, pp. 7-16.

Águas, P. y Pinheiro, C. (1997): "Estudo do Perfil do Turista do Algarve: Via aérea-época alta 1995", en *Dos Algarves*, Revista de la Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo do Universidade da Algarve, nº 2, pp. 25-30.

Águas, P. y Veiga, C. (1997): "Tendencias do Turismo no Algarve. Análise do passado, uma projecção para o futuro", en *Comunicações IX Congresso do Algarve, 1997, Vilamoura*, pp. 985-993.

A.H.E.T.A. (1997): *Turistic Algarve Guide*, Associação dos Hotéis e Emprendimentos Turísticos do Algarve, Lisboa, 159 pp.

A.H.E.T.A. (1999): *Turistic Algarve Guide*, Associação dos Hotéis e Emprendimentos Turísticos do Algarve, Lisboa, 159 pp.

C.C.R.-Alg. (1996): *Algarve. Desafio para o Futuro*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

C.C.R.-Alg. (1994): *Plano Regional de Turismo do Algarve (P.R.T.A)*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

C.C.R.-Alg. (1997): *Evolução da Cojuntura no Algarve*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

C.C.R.-Alg. (1997): *Evolução Demográfica da Região do Algarve*, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, Faro.

C.E.A. (1999): *Algarve. Estudio de mercado. Sector turístico,* Confederación de Empresarios Andaluces, Sevilla, 69 pp.

Clave (1992): «Actualización de los planes territoriales de turismo Río Guadiana/Río Guadalquivir», Dirección General de Turismo, Sevilla.

Daveau, S. (1998): *Portugal geográfico*, Edições João Sá da Costa, Lisboa (1ª edición, 1995).

Garrido, J. (1997): "Turismo rural no Algarve. A problemática da comercialização", en *Comunicações IX Congresso do Algarve, 1997, Vilamoura*, pp. 945-949.

Gaspar, G. (1995): "O novo ordenamento do território. Geografia e valores", en *Scripta Vetera, Edición Electrónica de Trabajos Publicados*, Universidad de Barcelona, 8 pp. http://www.ub.es/geocrit/coimbra.htm.

I.C.E.P. (2000): "Operadores turísticos", en Revista Virtual *Newsletter. Turismo: Mercados Emisores*, nº 1, Año IV, Investimentos, Comércio e Turismo de Portugal, 4 pp.

I.N.E. (1998): *Anuario Estatístico, 1997. Região Algarve*, Direcção Regional do Algarve do Instituto Nacional de Estatísticas, Évora.

Junta de Andalucía (199-): *Definición y evaluación de estándares de equipamiento en las playas andaluzas, modelos de aprovechamiento y plan de actuación. Síntesis*, Consejería de Turismo y Deporte, 42 pp.

Junta de Andalucía (1994): *Plan de Desarrollo Integral del Turismo en Andalucía (Plan DIA)*, Consejería de economía y Hacienda, Sevilla, 317 pp.

Junta de Andalucía (1999): *Balance del año turístico en Andalucía, 1998*, Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Málaga, 105 pp.

M.E.H. y Junta de Andalucía (1997): *Los factores limitantes, actual o potencialmente, al turismo andaluz, con especial énfasis en el litoral. Ayamonte-Ría de Huelva*, D. G. de Turismo y Turismo Andaluz, S. A.

M.E.H. y Junta de Andalucía (1997): *Los factores limitantes, actual o potencialmente, al turismo andaluz, con especial énfasis en el litoral. Palos de la Frontera desembocadura del Guadalquivir*, D. G. de Turismo y Turismo Andaluz, S. A.

M.I. (1996): *Estudio de la valoración de la capacidad de carga turística en la Costa Occidental de Huelva*, Vol. I, Mancomunidad de Islantilla y Fundación Centro de Estudios Marinos.

Neto, M. M. y Amâncio, L. (1997): "Algumas estratégias indentitárias dos algarvios face ao impacte do turismo. Uma abordagem psicossociológica", en *Dos Algarves*, Revista de la Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo do Universidade do Algarve, nº 3, pp. 31-38.

R.T.A. (1998): *Plano do Marketing Operacional para o Turismo do Algarve*, Região de Turismo do Algarve, Faro, 162 pp.

SAETA (1999): *Boletín de indicadores turísticos de Andalucía*, nº 13, septiembre de 1999, Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Málaga, 205 pp.

SAETA (1999): *Boletín de indicadores turísticos de Andalucía*, nº 14, diciembre de 1999, Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Málaga, 205 pp.

Santos Pavón, E. L. (1999): *La actividad turística en la Costa Occidental de Huelva*, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 140 pp.

Valle, D. del (2000): *Revista Pleamar. Islantilla*, nº 1, 26 pp.

Viegas, M. y Águas, P. (1997): "Segmentação de Mercado do Produto Turistico Algarve, uma abordagem pelos beneficios do produto", en *Comunicações IX Congresso do Algarve, 1997, Vilamoura*, pp. 995-1.003.

9

Agentes del desarrollo turístico en el litoral onubense-algarví

1. EL TURISMO COMO ENCUENTRO SOCIAL
2. SOBRE CÓMO CONOCER A LOS AGENTES TURÍSTICOS
3. REGIÓN, PROVINCIA Y FUNCIONES NORMATIVAS E INDICATIVAS
4. LA PROMOCIÓN DE LAS CORPORACIONES MUNICIPALES
5. EL TURISMO COMO FUENTE DE NEGOCIO EMPRESARIAL
6. EXPLOTANDO LA CALIDAD TOTAL
7. ALGUNOS TESTIMONIOS DEL IMPULSO TURÍSTICO
8. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

El arco del Suroeste Peninsular, entendido como la costa onubense-algarví, tiene condicionantes naturales y humanos de alto valor estratégico para el desarrollo turístico. Entre los naturales destacan, sin lugar a dudas, las extensas, blancas y arenosas playas y la suavidad climática que le dona temperaturas medias de unos 18ºC y una atmósfera clara y diáfana la mayor parte del año, cuya luminosidad es la más alta de la Península Ibérica. Ello explica, la denominación del litoral onubense –y gaditano– como Costa de la Luz. Pero además, el desarrollo turístico cuenta con un rico entorno de campos y sierras, con soberbios espacios naturales que constituyen un rico territorio de apoyo, todavía por explotar.

1. EL TURISMO COMO ENCUENTRO SOCIAL

El hacer turístico puede verse como el arte que posibilita **el encuentro** y el diálogo entre diversas sensibilidades y/o culturas de espacios que acogen y de las personas que los visitan. En cada encuentro turístico se dan dos polos humanos, el constituido por los **sujetos turistas** y el formado por los **sujetos anfitriones**.

En este sentido, la principal preocupación de una **política de turismo** debe centrarse en el encuentro humano y los principales agentes y actores que en él interactúan. De esta manera, debe desarrollarse una seria preocupación en relación con la tonalidad, la fortaleza y la singularidad cultural y el perfil humano que se debe ofrecer a quién se recibe.

La tarea de los agentes turísticos es compleja y se comprende desde un esfuerzo mancomunado e interdisciplinario, que impulsa la vida social, económica y cultural sobre la región turística porque, con frecuencia, **el medio natural es un factor de desarrollo que «viene dado»** ya que, casi siempre, una experiencia turística insatisfactoria y frustrante se debe a condiciones negativas del encuentro.

Desde esta perspectiva y con estos antecedentes, la valoración y el desarrollo turístico pueden ser observados como:

1- Un servicio y sector a regular.

2- Una actividad y sector a promocionar

3- Un nicho de mercado y sector de actuación empresarial

De esta forma, el impulso de la actividad turística pasa necesariamente por **actores públicos y privados** que actúan a distintas escalas territoriales y se insertan en los modelos económicos, sociales y culturales que operan en el litoral onubense-algarví, sobre una demanda que existe.

Una actividad que trasciende y de la cual derivan tantas consecuencias económicas y territoriales no puede dejarse abierta a soluciones informales. La concepción del turismo como un servicio y **sector a regular**, compete a las administraciones nacionales, regionales o provinciales, con interés en que se desarrolle una actividad que genera empleo.

El turismo como actividad y **sector a promocionar** interesa especialmente a las administraciones locales porque están implicadas directamente en los usos y aprovechamientos del territorio que gestionan y porque genera riqueza para sus habitantes.

Calles comerciales. Albufeira

Finalmente, y de forma lógica, el **turismo como nicho de mercado dinámico,** de destacado alcance económico, presenta gran interés para la actuación empresarial que sólo bajo prácticas emprendedoras e **imaginativas tienen posibilidades de éxito.**

Niveles de prioridad de los agentes del desarrollo en las concepciones turísticas

Prioridad/Función	Normativa Servicio	Promoción Actividad	Actuación Empresa
Primera	Administración Nacional, Regional y provincial	Corporaciones Locales	Empresarios
Segunda	Corporaciones Locales	Empresarios	Corporaciones Locales
Tercera	Empresarios	Administración Nacional, Regional y provincial	Administración Nacional, Regional y provincial

Elaboración J. A. Márquez, 2000.

2. SOBRE CÓMO CONOCER A LOS AGENTES TURÍSTICOS

Desde hace unas décadas el litoral onubense-algarví presenta una notable dinámica turística, articulada en torno a la playa. Ello ha originado grandes transformaciones sociales y territoriales de un litoral que es finito y está tensionado por otras actividades como la agricultura y la industria... (Marchena y Márquez, 1987), que compiten por los usos del suelo. Aunque el modelo de desarrollo turístico basado en el recurso playa aún tiene un camino que recorrer, en los foros internacionales se ha dado la voz de alarma sobre su próximo agotamiento, de tal forma que el litoral onubense-algarví debe enfrentar el reto de ofertar **un producto turístico más rico.**

El nuevo turismo seguirá teniendo como punto central el disfrute de la playa, pero debe integrarse en una forma más compleja de **ocio activo**, con posibilidades de desarrollo que articule amplios espacios alejados del litoral. Para responder a este desafío, es necesario contar con la visión que sobre el turismo poseen sus agentes de desarrollo, entre los que se encuentran especialmente implicados **el sector empresarial y la administración**.

En este contexto, el **Instituto de Desarrollo Local**, creyó muy oportuno establecer una **entrevista abierta** con responsables de empresas y administraciones para recabar la visión que sobre el desarrollo turístico tienen las mismas, ya que aparecen escasamente estudiados los agentes reales del desarrollo turístico. Si bien vienen siendo habituales las encuestas en relación al turista, los análisis referidos a los actores que actúan como **anfitriones** son casi inexistentes. Efectivamente, en distintos trabajos sobre actividades turísticas aparecen encuestas sobre las preferencias de los turistas. Es más, algunos estudios se desarrollan, a nuestro entender de forma sesgada, sobre encuestas pasadas al sujeto como turista (Prointec, 1997). Sobre la base del conocimiento de la zona y los trabajos desarrollados en una amplia literatura (Márquez, J. A., 1995; 1997; 1998), (I.D.L., 1998-2000), (Prointec, 1997), (Ceal-Foe, 1999), (Cem, 1996)... es posible trazar los perfiles tipos de los sujetos turistas que llegan al Algarve y al litoral onubense.

Perfil-tipo del turista en el litoral onubense

Característica	Costa de Huelva	Algarve
Procedencia	Entorno (60%), España, extranjero	Extranjero, Portugal, entorno
Edad	Adultos, jóvenes, ancianos	Ancianos, adultos, jóvenes
Organización del viaje	Particular (62%)	Agencias de viajes (58%)
Transporte	Carretera	Carretera y aeropuerto
Permanencia en Hoteles	3, 7 noches	6, 1 noches
Gasto medio turista nacional	43,8 euros/día	53,2 euros/día
Gasto medio turista extranjero	54,2 euros/día	62,9 euros/día
Objetivo 1	Sol y playa	Sol y playa
Objetivo 2	Paisaje y medioambiente	Deporte
Objetivo 3	Cultura, artesanía	Artesanía, cultura
Objetivo 4	Deporte	Medioambiente
Alojamiento	Casa propia, arrendada, hotel	Hotel, apart. turístico, casa propia y arrendada
Estacionalidad	Muy concentrada	Concentrada
Fidelidad al destino	Muy alta (Turismo familiar)	Alta
Turismo interanacional	10% de las pernoctaciones totales	82,5% de las pernoctaciones
Integración en el destino	Perfectamente integrados	Media-Baja

Elaboración J. A. Márquez y García Delgado, J., 2000.

Dado el **objetivo de este trabajo y los recursos disponibles**, se ha creído oportuno que para abordar y ofrecer un análisis turístico novedoso es necesario conocer en profundidad los agentes más destacados del desarrollo turístico. Para ello, se realizó una serie de entrevistas abiertas con agentes anfitriones del desarrollo turístico.

Empresas y organizaciones entrevistadas que desarrollan su actividad en la región onubense-algarví

Provincia de Huelva	Sector	Región del Algarve	Sector
Federac. Onubense de Empresarios	Organización	Fabrica do Inglés	Parque de animaciones
Diputación Área Turismo	Administración	Hotel Dom Bernardo	Hostelería
Institución Ferial	Promoción	Quinta de S. Faustino	Turismo Rural
Riu, Isla Canela	Hostelería	Neptuno	Hostelería
Viztor Turística S.L.	Trenes turísticos	Colina Village	Aldeamiento
Camping Giralda	Camping	Pedras d'el Rei	Aldeamiento
Cyclotour	Circuitos en bici	Krazy World	Parque de animaciones
Pro-Moguer	Coord. Turismo	Termas de Monchique	Hostelería

La entrevista realizada, aunque abierta, se orientó hacia un diagnóstico que descubriera fortalezas y debilidades del sector turístico en el litoral onubense-algarví, identificando factores y obstáculos al desarrollo.

Además, en caso de no ser abordado, se interrogó, según las empresas sobre:

- **Calidad** de las infraestructuras económicas: carretera, tren, avión e incidencia en el turismo
- Calidad de las infraestructuras residenciales: hostales, hoteles, apartamentos...
- Calidad de las infraestructuras sociales: hospitales, centros culturales...
- **Razones** para visitar la región
- Alimentación y cocina
- Paisajes naturales
- Cultura y folklore
- Deporte
- Playa y ocio
- **Tipo de turista**
- El que llega, ¿gastos?
- El que desearía que llegase, idóneo para la región y su empresa
- **Actividades** de turismo con más futuro
- Ecoturismo
- Turismo aventura
- Agroturismo
- Playa
- Cultural
- **Capitalización** del turismo
- Empresas ya consolidadas
- Nuevas empresas
- Otros sectores emergentes (agricultura)
- **Otras cuestiones a destacar**

3. REGIÓN, PROVINCIA Y FUNCIONES NORMATIVAS E INDICATIVAS

La división del trabajo determina que todas las personas constituyentes de una sociedad se encuentren unos con otros en relación de servicio y de dependencia. Pero, además, desde esta perspectiva el turismo contituye un particular servicio social cuya proyección exitosa coopera en «**la tarea de renovación cultural** y en la incorporación de la propia cultura a espacios culturales de mayor universalidad» (Guzmán, 1997; 81).

En las escalas internacional, nacional, regional o provincial existe una idea general de que el turismo como servicio es una seña de identidad de sociedades avanzadas y de su **calidad** depende la proyección hacia el futuro. Así, no es de extrañar que, además del parámetro de calidad se valore el **medio ambiente** como paradigma de las sociedades desarrolladas y se implementen Planes de Calidad Turística en hoteles, apartamentos turísticos... En Fitur, la Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y PYMES... está asentando las bases para crear en breve el **Instituto Español de Calidad Turística,** de forma que garantice al visitante la calidad de los servicios que consume en los establecimientos que posean certificación. En realidad, de la calidad del turismo que se ofrezca depende, a su vez, un conjunto de consecuencias, entre las cuales destaca el incremento de mayores espacios de trabajo para los habitantes de dicho medio y el incremento de la riqueza regional (Guzmán, 1997; 85).

En 1963, desde el Ministerio de Turismo y desde la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, se redactó el **Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva**, a partir del cual se pretendía urbanizar el litoral, con previsiones dentro de la óptica de crecimientos masivos como los que se daban en la Costa del Sol. Desde la figura de **Centros de Interés Turístico Nacional** se llega a proponer la ocupación de 5.000 hectáreas y la creación de más de 340.000 plazas de alojamiento... como consecuencia de una concepción economicistas/desarrollistas y una lógica de hormigón donde apenas se tenían en cuenta criterios urbanísticos o medioambientales (Senra, 1998). El incumplimiento de estos presupuestos, por el emplazamiento periférico de la provincia, la falta de recursos económicos... permitieron preservar gran parte del litoral de la provincia de Huelva del impacto de una construcción masiva.

En Andalucía, las más serias preocupaciones sobre el turismo como actividad emergente y de gran incidencia sobre la economía y el territorio, que necesitaban una orientación y regulación se plasmó en el llamado **Plan DIA** (Junta, 1994) o Plan de Desarrollo Integral del Turismo en Andalucía. En éste se asume el turismo como una industria prestadora de servicios, con objetivos y estrategias basados en la oferta y la demanda.

En la Comisión Permanente del Pacto Andaluz por el Turismo se propone abordar con preferencia:

1. Un nuevo Plan de Desarrollo Turístico que sirva para sentar las bases del turismo
2. Analizar e impulsar la adaptación del marco normativo del turismo en Andalucía

Los retos a que debe dar respuesta la administración pasan por garantizar la calidad de los productos turísticos y la promoción de los mismos (Junta, 1998; 17), poniendo en marcha programas de:

- Modernización para la Mejora de la Competitividad Hotelera, apoyando financieramente la adaptación a las nuevas exigencias de la demanda .
- Definir un modelo de gestión y aprovechamiento en el que se incluyan estándares de equipamientos en función de la tipología existente y la actuación coordinadora con otras administraciones (Junta, 1998; 17).
- Ofrecer al turista información homogénea y fácilmente descifrable.
- Promover planes de Excelencia: Orientados a destinos maduros y/o emergentes, cofinanciados por las administraciones estatal, autonómica y local.

La **Ley sobre el Turismo Andaluz** pretende generar un marco normativo, y para ello debe apoyarse en trabajos recientes como **"La definición y evaluación de estándares de equipamiento en las playas andaluzas, modelos de aprovechamiento y plan de actuación"** (Junta, 1998). Aunque aún queda mucho por hacer, especialmente en las zonas interiores, existen diversos esfuerzos escasamente articulados que pretenden abordar la actividad turística; así, en la Diputación de la Provincia de Huelva, se intenta llevar a cabo un **"Plan estratégico integral para el turismo"** de la provincia, todavía en fase de contratación, mientras que la Fundación Doñana 21 ha elaborado un documento inicial para el debate titulado **"Turismo, territorio y desarrollo sostenible en el entorno de Doñana.** 50 ideas, una propuesta y un decálogo para diseñar un escenario turístico territorial estratégico".

En la **región del Algarve**, con una actividad turística más desarrollada y con una visión más centralista, la Comisión de Coordinación Regional, dispone de diversos planes normativos y/o indicativos que abordan de forma integral la región.

El **Plano Regional de Turismo do Algarve,** más conocido como PRTA (CCR-Alg., 1994), trata de forma amplia el turismo y su problemática en el Algarve, analizando:

- El significado económico del turismo
- La ocupación del territorio por la actividad turística
- Infraestructuras y servicios colectivos
- Recursos turísticos básicos
- Mercado turístico
- Productos turísticos
- Promoción y comercialización
- Competitividad y tendencias del mercado
- Objetivos del PRTA
- Dominios estratégicos

"A través del PRTA, se pretende asegurar:

i) Una correcta coordinación de la ejecución de acciones en lugares que, por su elevada demanda turística, actúen como indicadores de la mejora de imagen del Algarve, a corto y medio plazo.

ii) La implementación de medidas que, por su carácter orientador permitan dinamizar a largo plazo, una nueva filosofía de la actividad turística, a través del cambio de mentalidades." (CCR-Alg., 1995; 12).

Como debilidades se detectaron:

1. Progresivo aumento de la oferta hotelera con consecuencias negativas sobre la ordenación del territorio, con una concentración excesiva del turismo de sol y playa, lo que implica una fuerte presión sobre una estrecha franja del territorio.
2. Gran estacionalidad que provoca sobreocupación de infraestructuras y equipamientos durante los meses de verano. Es una situación desequilibrada que no permite a las empresas ni al sector público rentabilizar las inversiones.
3. Fuerte dependencia del mercado británico.
4. Dominio de la distribución de la oferta por los grandes operadores internacionales que presionan para obtener menores precios.

Como propuestas en el PRTA se hicieron, en seis dominios estratégicos:

- Implementación y acompañamiento del PRTA
- Encuadramiento de la oferta turística
- Cualificación y diversificación de la oferta de equipamientos y servicios
- Cualificación y diversificación de la oferta de productos
- Mejora de la presentación institucional
- Promoción turística

En definitiva, a partir del PRTA queda claro que el turismo no se confina a los alojamientos, restauración y similares, sino que engloba variables exógenas y pasa por un correcto ordenamiento del territorio.

En el **Programa Operacional do Algarve** 1994-99 se hace especial hincapié en las infraestructuras como ejes de apoyo al desarrollo de la región, al mismo tiempo que se proponen "acções de dinamização económica/Valoração do potencial endógeno", como el turismo. Mientras tanto, el **Plano Marketing operacional para o turismo do Algarve,** constituye una de las últimas aportaciones de la administración al impulso turístico. Elaborado por Roland Berger & Partner, International Management Consultants, después de presentar un análisis y diagnóstico abordó (1998-99) diferentes debilidades del turismo algarví para proponer una estrategia global y soluciones, con acciones y frentes de ataques en proyectos transversales concretos.

Por último, en el "**Plano de actividades e orçamento**" de 1999 (CCR-Alg., 1999) y en la "**Estratégia de desenvolvimiento para a região do Algrave 2000-2006**" (CCR-Alg., 1999; I) se abren nuevas posibilidades al dotar de nuevas competencias a la región, lo cual le permitirá en un futuro próximo **cualificar, animar y financiar** algunos sectores estratégicos del desarrollo turístico.

4. LA PROMOCIÓN DE LAS CORPORACIONES LOCALES

A la par de la emergencia de las actividades turísticas, ha venido surgiendo la conciencia en las corporaciones locales del importante papel que supone el turismo como yacimiento de empleo y actividad local.

El turismo como actividad interesa especialmente a las administraciones locales porque están implicadas directamente en los usos y aprovechamientos del territorio que gestionan y porque genera riqueza para sus habitantes. En este sentido, la mayoría de los municipios de la región del Algarve y de la provincia de Huelva han optado por ofrecer un **servicio de información** y en no pocos casos tener una **concejalía** con competencias específicas en materia de turismo. Así, además del servicio a la sociedad, promoción e impulso turístico, las corporaciones locales ofrecen algunos puestos de trabajo. En Fitur, la Federación de Municipios y Provincias presentó un número especial donde se recogía la idea de un proyecto de **municipio verde**, sistemas de gestión medioambiental y Plan de Calidad en Destinos Turísticos.

El objetivo fundamental de la actividad turística en las corporaciones locales es ofrecer una **imagen lo más atractiva del término municipal** para el turista, con objeto de fortalecer el tejido empresarial que basa su actividad en el turismo. Para ello invierte en manifestaciones sociales «no lucrativas» como festejos, entre los que destacan las ferias festivo-comerciales, romerías y Semana Santa, en la elaboración de itinerarios medioambientales, excursionismo, etc. En el arco litoral, el espacio mejor dotado desde el punto de vista cultural es el onubense, donde por diversos factores históricos y por el peso de la población autóctona, el poblamiento concentrado, etc., las señas de identidad de muchos municipios han pervivido y con el turismo se afianzan.

El criterio de impulsar zonas con «ventajas comparativas», orientó las estrategias turísticas primitivas, y, muy pronto, se vislumbró como riqueza el «valor agregado», apuntalado por el uso de nuevas tecnologías que permiten, por ejemplo, mantener **páginas web** en varios municipios.

Quizás, el reto más importante de las administraciones locales esté en formar sus recursos humanos para adecuarlos a las exigencias de calidad del turismo actual, pero para ello deben aunar voluntades y contar con los empresarios y sus asociaciones y con otras administraciones en la tarea común del turismo. De lo contrario, como ocurre con frecuencia, se derrochan iniciativas y se atomizan esfuerzos.

5. EL TURISMO COMO FUENTE DE NEGOCIO EMPRESARIAL

El turismo constituye una actividad compleja que puede aprovechar potencialidades folklóricas, mítico-religiosas, paisajísticas, culinarias, balnearias... y se enfrenta cada día con la tarea de **abrir nuevos espacios turísticos** de acuerdo con las necesidades planteadas, llegando a presentar múltiples posibilidades de negocio para empresas emprendedoras. El destacado alcance social y económico del turismo debe ser incorporado como una actividad empresarial bajo prácticas actualizadas e imaginativas.

La elevada cantidad de turistas existente está permitiendo una verdadera segmentación y especialización de empresas, especialmente de **los touroperadores**, principal motor del turismo, porque el destino de miles de personas está en sus manos. La importancia estratégica de los touroperadores no escapa a agencias, hoteleros y otras empresas que tratan de crear sinergias turística con la alianza de empresas. En este sentido, las PYMES, si se avalan con calidad, pueden ocupar diferentes nichos del mercado turístico que siempre supondrán unión de esfuerzos empresariales y no compartimentación. Recientemente existe una emergencia de turoperadores dedicados al golf, medio ambiente, actividad religiosa... y una demanda creciente del espacio onubense-algarví, hecho que puede incidir de forma positiva en el desarrollo.

El análisis de los fondos del Patronato de Turismo de Huelva sobre touroperadores, ha permitido conocer en profundidad las principales sedes de los mismos en Europa y los principales productos y destinos. De todo ello, se ofrece a continuación un cuadro de síntesis. De él es preciso destacar:

- El predominio absoluto de Italia y Alemania con 542 y 495 touroperadores, respectivamente, es decir, el 33% y 30% de los contabilizados. Sin embargo, estos países presentan diferencias en cuanto a la concentración empresarial que se realiza en el caso de Italia en Milán y Roma, mientras que en Alemania aparece más difusa en las ciudades de Berlín, Múnich, Düsseldorf, Colonia, Frankfurt y Stuttgar.
- La notable importancia de Holanda con 157, Francia con 104, República Checa con 121 y Suiza con 110 touroperadores, con un lugar destacado de las ciudades de Amsterdam, París, Praga, Zúrich y Ginebra.
- La discreta representación de los touroperadores en Austria, Dinamarca, Finlandia y Suecia, donde destacan las ciudades de Viena, Copenhague, Helsinki y Estocolmo.
- La aparición con fuerza de productos turísticos novedosos como el senderismo, cicloturismo, turismo para mujeres, aventuras, peregrinaciones y turismo religioso, fines de semana, salud y belleza, vela, golf, cruceros, idiomas, tenis...

Los principales touroperadores de Europa que trabajan con España como destino

País	Número de TT.OO.	Principales sedes	Principales productos	Principales destinos	Observaciones
Alemania	495	Berlín (7,68%), Múnich, (7,27%) Düsseldorf (5,25%), Colonia (4,04%), Frankfurt (3,84%), Hamburgo (3,03%), Stuttgart (2,83%), Leipzig (1,62%), Hannover (1,62%), Bonn (1,21%)	Incentivos (27,88%), Ctos. culturales (22,83%), Sol y playa (22,63%), Ciudades (20,40%), Senderismo (17,17%), Congresos (16,97%), Ctos. Naturaleza (14,34%), Cicloturismo (11,31%), Aventuras (10,91%), Jóvenes (9,09%), Tercera edad (9,09%), Golf (6,67%), Idiomas (5,66%)	S.E. (31,31%), Andalucía, (31,51%, de ellos 26,26% están especificados como Andalucía Interior), Barcelona (25,45%), Madrid (22,02%), C. catalana (22,02%), C. Sol (18,99%), Canarias (18,79%), Interior (15,96%), D.E.C. (14,34%), C. Valencia y Murcia (13,33%), C. Luz (12,12%)	14 TT.OO. actúan también como AA.VV. Cuenta con el único TO. europeo que organiza viajes exclusivamente para mujeres (Frauen Unterwegs e. V.)
Austria	47	Viena (61,70%), Linz (6,38%), Salzburgo (6,38%), Klagenfurt (6,38%),	Sol y playa (55,32%), Incentivos (38,30%), Naturaleza (8,51%)	D.E.C. (100%)	
Dinamarca	38	Copenhague (36,84%), Copenhague V. (18,42%), Arhus (7,89%)	Congresos (63,16%), Sol y playa (34,21%), Golf (15,79%), Ciudades (15,79%), Incentivos (13,16%)	D.E.C. (100%)	
Finlandia	11	Helsinki (100%)	S.E. (90,90%), Aventuras (9,09%), Senderismo (9,09%)	C. Sol (54,54%), Canarias (45,45%), Barcelona (36,36%), Mallorca (36,36%), S.E. (36,36%), C. Blanca (18,18%)	Hay dos TT.OO. que venden sus productos
Francia	104	París (45,19%), Mulhouse (3,85%), Levallois Cedex Perret (1,92%), Lyon (1,92%), Marsella (1,92%), Saint Germain en Laye (1,92%)	Sol y playa (38,46%),Ctos. (27,89%), Programas en general (17,31%), Golf (16,35%), Senderismo (13,46%), Aventuras (13,46%), Ciudades (6,73%), Estancias (6,73%), Paradores (2,88%), Fines de semana (2,88%), Peregrinaciones (1,92%)	Andalucía (32,69%), España en general (23,08%), C. Brava (20,19%), C. Sol (19,23%), Canarias (17,31%), Baleares (16,35%), Madrid (12,5%), C. Dorada (10,58%), Mallorca (10,58%), Barcelona (9,61%), Aragón (7,69%), Cataluña (6,73%), C. Blanca (6,73%), Sevilla (5,77%), C. Luz (3,85%)	exclusivamente a Comités de Empresa
Holanda	157	Amsterdam (16,56%), Rotterdam (6,37%), La Haya (5,73%), S.E. (5,09%), Leiden (4,46%), Utrecht (4,46%), Nijmegen (3,18%), Hoofddorp (3,18%), Rijsvijk (2,55%)	T.R. (22,29%), Senderismo (14,01%), Aventuras (12,10%), Camping (10,19%), Jóvenes (9,55%), Cicloturismo (8,92%), Idiomas (7,64%), Pasar el invierno (7,01%), Golf (6,37%), T.N. (6,37%), Salud/Belleza (6,37%), Vela (5,73%), Ctos. culturales (5,09%), Deporte (5,09%)	Madrid (14,01%), Andalucía (12,74%), Barcelona (12,74%), C. Brava (10,83%), Málaga (10,83%), Canarias (10,19%), C. Dorada (8,92%), Pirineos (8,28%), C. Blanca (7,64%), S.E. (7,64%), Baleares (7,01%), Salamanca (7,01%), Mallorca (6,37%), Cantabria (6,37%), Lloret de Mar (6,37%), C. Sol (5,73%), Granada (5,73%), Santiago de Compostela (5,09%), Asturias (4,46%), Sevilla (4,46%), Cataluña (3,82%), Tenerife (3,82%), C. Luz (1,91%)	

Italia	542	Milán (30,63%), Roma (23,43%), Turín (3,69%), Génova (3,14%), Florencia (3,84%), Rimini (2,03%), Bolonia (1,84%), Nápoles (1,48%), Palermo (1,48%), Verona (1,29%)	Incentivos (69,56%), Sol y playa (26,75%), T.R. (24,17%), Ctos. (23,98%), Congresos (13,09%), Jóvenes (6,83%), Turismo religioso (6,83%), Autobús (6,09%), Tercera edad (3,32%), Cruceros (2,58%), Golf (2,40%), Idiomas (2,21%)	S.E. (70,29%), Madrid (33,21%), Andalucía (32,10%), Barcelona (21,96%), Cataluña (17,90%), Baleares (16,42%), Canarias (13,84%), Comunidad Valenciana (4,80%), Sevilla (4,43%), Zaragoza (4,06%), Toledo (2,95%), Santiago de Compostela (2,95%), Granada (2,21%)	
República Checa	121	Praga (42,97%), Brno (8,26%), Plzen (4,96%), Pisek (2,48%), Ostrava (2,48%)	Programas en General (100%)	C. Brava (49,59%), Marèsme (43,80%), C. Azahar (20,66%), C. Dorada (15,70%), Baleares (14,88%), S.E. (8,26%), C. Sol (7,44%), Canarias (5,78%), C. Blanca (5,78%), C. Valenciana (4,96%), Baracelona (3,31%), Madrid (3,31%), Pirineos (2,48%)	
Suecia	18	Estocolmo (100%), Malmö (11,11%), Zúrich	Programas en General (50%), Ctos. culturales (50%)	S.E. (100%)	
Suiza	110	(21,82%), Ginebra (11,82%), Basilea (3,64%), Lausanne (3,64%), St. Gallen (2,73%)	Sol y playa (41,82%), Ctos. (21,82%), Autobús (17,27%), Programas en general (10,91%), Golf (10,91%), Ciudades (8,18%), Salud/Belleza (7,27%), Ctos. culturales (4,54%), Cicloturismo (4,54%), S.E. (4,54%), Tenis (3,64%), Alquiler de apartamentos y fincas (3.64%), Aventuras (3,64%), Turismo religioso (2,73%), Senderismo (2,73%)	C. Brava (26,36%), Andalucía (23,64%), Mallorca (21,82%), Canarias (20,91%), Madrid (20,91%), Baleares (19,09%), C. Dorada (14,55%), C. Sol (12,73%), C. Blanca (12,73%), Barcelona (12,73%), S.E. (10%), Castilla León (8,18%), Cataluña (8,18%), Camino de Santiago (6,36%), Galicia (5,45%)	Hay un T.O. especializado en zonas nudistas, otro en vacaciones con perros y un tercero en minusválidos.
TOTAL	**1.643**				

Notas: Aventura: incluye actividades como rafting, kayak, escalada, parapente, montar a caballo, etc. *AA.VV.: Agencias de Viajes, T.N.: Turismo de Nieve; T.R.: Turismo Rural. Incluye alquiler de bungalows, casas rurales, fincas, TO.: Tour Operador; D.E.C.: Desconocemos si incluye a España en su Catálogo; Deporte: incluye viajes para ver partidos de fútbol; S.E.: Sin Especificar; FIN.: Finlandia (sólo incluye los principales mayoristas).
Fuente: Patronato Provincial de Turismo, 2000. Elaboración Mercedes Gordo y Juan A. Márquez, 2000.

Al contrario de lo que pudiera parecer, **las Agencias de Viajes** no se presentan tan numerosas como los touroperadores, porque, a menudo, trabajan bajo el paraguas de éstos e incluso forman parte o se confunden con la misma empresa. Con más de 100 Agencias de Viajes, nuevamente, destaca Alemania, aunque también presentan un buen número de agencias Francia e Inglaterra. A más distancia, pero con más de 45 agencias están Suecia y Austria. La compleja red de relaciones y múltiples situaciones entre agencias, actividades turísticas y Turoperadores impide hablar de «comportamientos generales», pero sí es posible ubicar nuevamente la mayor parte de la demanda turística en las ciudades de Berlín, Múnich, Stuttgart, París, Londres, Amsterdam, Praga, Estocolmo, Ginebra y Zúrich. La única novedad destacable con respecto a las principales sedes de las Agencias de Viajes con respecto a los touroperadores es la presencia de Reino Unido y, por supuesto, la ciudad de Londres, como espacio muy destacado de actividad turística, cubriendo de sobra el vacío de touroperadores, detectado en el análisis de los mismos.

Las principales Agencias de Viajes de Europa

País	Número de AA. VV.	Principales sedes	Principales productos	Principales destinos	Observaciones
Alemania	149	Berlín (30%), Múnich, (20%) Stuttgart (4%), Augsburgo (2%), Desden (2%), Leipzig (2%), Nüremberg (2%)	Incentivos (68%), Congresos (24%), Senderismo (17%), Viajes de empresa (13%), Cicloturismo (14%), Aventuras (8%), Naturaleza (6%)	D.E.C. (100%)	18 AA.VV. actúan también como T.O.
Austria	47	Viena (28%), Linz, Graz (19%), Klagenfurt (6%), Salzburgo (4%)	Sol y playa (61%), Incentivos (49%)	D.E.C. (100%)	
Dinamarca	78	Copenhague K. (27%), Copenhague V. (13%), Frederiksburg C. (8%), Arthus C.(6%), Lingby (4%), Ahus (3%), Valby (3%)	Sol y playa (38%), Congresos (31%), Incentivos (27%), Ciudades (22%), Ctos. culturales (14%)	D.E.C. (100%)	
Finlandia	23	Helsinki (83%), Espoo (4%), Hyvankää (4%), Hämeelinna (4%), Kouvala (4%)	S.E. (100%)	S.E. (100%)	1 AA.VV. actúa también como T.O.
Francia	131	París (59%), Boulogne (6%), Boulogne Billancourt (5%), Levallois Perret (5%), Courbevoie (3%), Issy les Moulineaux Cedex (3%)	Incentivos (100%), seminarios (100%) y congresos (100%)	D.E.C. (100%)	
Holanda	1	Amsterdam (100%)	Senderismo (100%)	S.E. (100%)	
Reino Unido	117	Londres (22%), Bucks (3%), Chester (2%), Oxford (2%), Leicester (2%), Herts (2%)	Programas en General (46%), Congresos (33%), Incentivos (33%), T.R. (21%)	S.E. (55%),C. Luz (45%)	
Portugal	38	Lisboa (79%), Oporto (18%), Linda a Velha (3%)	Congresos (100%), Incentivos (100%)	S.E. (100%)	
República Checa	16	Praga (44%), Liberec (6%), Kolín (6%), Prerov (6%)	Programas en General (100%)	S.E. (62%), C. Brava (19%), Madrid (12%), Barcelona (12%), Marèsme (6%), Baleares (6%), C. Valencia (6%)	
Suecia	53	Estocolmo (58%), Göteborg (9%), Malmö (8%)	Programas en General (72%), T.R. (19%), Ctos. culturales (13%)	S.E. (100%)	S.E. (100%)
Suiza	67	Ginebra (17%), Zúrich (16%), Lugano (7%), Basilea (6%), Berna (4%), Biel (4%)	Incentivos (100%), Congresos (63%)	D.E.C. (61%), S.E. (39%)	D.E.C. (61%) S.E. (39%)

Notas: Aventura: incluye actividades como rafting, kayak, escalada, parapente, montar a caballo, etc. *AA.VV.: Agencias de Viajes; T.N.: Turismo de Nieve; T.R.: Turismo Rural, incluye alquiler de bungalows, casas rurales, fincas; TO.: Tour Operador; D.E.C.: Desconocemos si incluye a España en su Catálogo; Deporte: incluye viajes para ver partidos de fútbol; S.E.: Sin Especificar; FIN.: Finlandia (sólo incluye los principales mayoristas)
Fuente: Patronato Provincial de Turismo, 2000. Elaboración Mercedes Gordo y Juan A. Márquez. 2000.

Así pues, **el centro neurálgico del negocio turístico se encuentra fuera del espacio onubense-algarví y reside en las principales ciudades europeas.** El éxito de la actividad turística en la zona radica en la capacidad de hilar relaciones, alianzas estratégicas o presencia y grado de dominio de estos centros que son, a su vez, mercados de la demanda.

Una de las debilidades detectadas en las entrevistas fue la asimetría existente entre las **Agencias de Viajes y touroperadores emisores,** muy numerosos y la ausencia o pobre representación de **Agencias de Viajes receptoras, Turoperadores locales** y organizaciones sociales.

En este sentido, las **Asociaciones de Empresarios de la Región**, FOE con sede en Huelva, NERA en Loulé y CEAL en Faro, observan el turismo como una actividad clave para el desarrollo regional y para los negocios y, desde hace unos años, vienen insistiendo en la necesidad de estrategias conjuntas administraciones-empresas para impulsar su desarrollo. En *La apuesta por el desarrollo Local* (I.D.L., 1998), se aconsejaban concejalías específicas de turismo y/o la creación de centros de información y gestión turística municipales. En el caso de Huelva capital se decía que «para fortalecer el desarrollo se hace necesario crear una conciencia turística, aprovechando los recursos de la ciudad y su entorno... y una concejalía de turismo para dinamizar la oferta existente» y para la provincia se mencionaba «el impulso turístico litoral y rural... y agilizar y clarificar la situación administrativa de amplias áreas, con objeto de evitar los miedos a los que son tan susceptibles el capital. Del mismo modo, las ofertas complementarias deben abrir sinergias, implicar a la conciencia ciudadana y abrir nuevos horizontes de futuro» (IDL, 1998; 173-180).

La FOE cree necesario impulsar un profundo cambio en el modelo de crecimiento turístico que ha tenido el litoral, un modelo fracasado porque se orientó a la creación de segundas residencias, especialmente desde Matalascañas hasta La Antilla. El nuevo modelo debe contemplar actuaciones y operaciones que conformen opciones de negocios futuros, especialmente en las empresas hoteleras y de restauración, porque la demanda turística existente actualmente en Europa para la provincia de Huelva supera con creces su oferta. El mismo planteamiento puede ser válido en el Algarve, salvo que la experiencia está demostrando que, para el desarrollo, además de la calidad hotelera se debe dominar o, al menos participar, en la gestión de los touroperadores.

La pregunta del millón es: ¿por qué tales expectativas de negocio no son aprovechadas por inversores locales o regionales? La respuesta es compleja y sólo se puede abordar teniendo en cuenta el papel de la región en el proceso de globalización, la capacidad de acumulación de capital y las sinergias productivas:

- **Escasa acumulación histórica de capital**. Tradicionalmente el litoral onubense-algarví se ha movido dentro de los patrones del **Modelo Primario Exportador**, sufriendo episodios de colonización, expolio y exportación de capitales. El existente no es suficiente para enfrentar los riesgos de la inversión necesaria.
- **Falta de sinergías en el entorno** que, a corto plazo, hagan rentable una cuantiosa inversión en el sector turístico. El tejido productivo ha estado volcado hacia fuera, con una densa sangría de recursos humanos entre 1960-75. También se detecta escasa formación de los recursos humanos.
- **Globalización de la economía mundial** que, en el sector turístico, ha supuesto la concentración de la gestión en manos de turoperadores radicados en los grandes centros de demanda –los seis primeros grupos turísticos españoles facturan 1,6 billones: Grupo Iberia, Grupo Marsans-Spanair, Globalia Corporación, Grupo Iberostar, Viajes El Corte Inglés y Barceló Empresas– y se mantiene la tendencia a la concentración de ventas en las grandes Agencias de Viajes. Esta situación supone una **concentración en grandes corporaciones empresariales** que controlan el mercado e "imponen un modelo turístico", entendido como negocio con un elevado grado de sofisticación que no todos "los ámbitos de desarrollo turístico pueden ofrecer". La segmentación de la demanda hace más competitivo a los touroperadores de las grandes ciudades. El sujeto turístico, alejado cientos y miles de kilómetros del lugar de destino, confía en la labor de éstos, que trabajan con **economías de escala**, atractivas desde el punto de vista económico y de posibilidades y alternativas.

El **empresariado local, provincial o regional** debe integrarse en la idea de este modelo turístico, con iniciativas que vengan a complementar un turismo hotelero con circuitos adecuados y de los que el Suroeste Peninsular está lleno, tales como los de agroturismo, ecoturismo o itinerarios culturales. Los principios de éxito para competir en el mercado turístico moderno quedan expresados en el cuadro que sigue:

Principios de éxito

Para las empresas y empresarios	Para el destino turístico y la administración
Primero el cliente	Primero el medio ambiente
Ser líder en calidad	Fomento del turismo como sector líder
Desarrollo de innovaciones radicales	Fortalecimiento de los canales de distribución
Fortaleza dentro de la cadena de valor de la industria	Apoyo a un dinámico sector privado

Elaboración J. A. Márquez, 2000

Las empresas que desarrollen estas estrategias de la manera más eficiente serán las exitosas... y la posibilidad de situarse en la ola de los paradigmas constituye una baza tanto para las zonas emisoras como para las receptoras. «Un turismo que es sensitivo al medio ambiente, a la gente del lugar visitado y a sus costumbres; un turismo que es sustentable» (Varios, 1998; 30), emerge actualmente como opción de futuro.

Así pues, en la concepción del turismo como empresa debe quedar claro que se opera dentro de un modelo sistémico, donde las **empresas locales son un eslabón** más del complejo turístico y no, por cierto, el motor. En este sentido, el éxito se garantiza sólo si se es capaz de insertarse adecuadamente en el engranaje de las grandes **cadenas hoteleras y los turoperadores.** Las empresas no alcanzan el éxito en sectores aislados..., sino en clústers de sectores conectados por medio de relaciones horizontales y verticales. El gran problema a salvar en el Litoral onubense-algarví es el **«distinto lenguaje de calidad»** que manejan grandes hoteles y turoperadores y las PYMES locales, que se dedican a prestar servicios al turista, ya sea en restauración u en otros tipos de ocio, de cuyo éxito depende en gran medida la prolongación de la estadía turística.

Sectores relacionados con el turismo

De forma directa	Infraestructuras	Actividades	Entorno
Central de reservas	Transporte interno	Deportivas	Medio urbano
Agencias de Viajes	*Autobús	*Golf	Medio natural
Turoperadores	*Alquiler autos	*Buceo	Excursiones
Transporte externo	*Tren	*Tenis	Idiomas
Alojamiento	Aeropuerto	*Bicicleta	Restaurantes
*Hoteles	Agua	*Natación	Comercios
*Apartamentos	Electricidad	*Otros	Bancos
*Bungalows	Telecomunicaciones	Ocio	
*Tiempo compartido	Carreteras	*Clubes	
*Campings	Playas	*Bares	
*Aldeamientos	Centros turísticos	*Centros culturales	
Hospitales	*Discotecas		
Paseo marítimo	*Bibliotecas		

Elaboración J. A. Márquez, 2000

Pero, además, las iniciativas de las empresas locales tienen una importante tarea presente y futura para robustecer la actividad turística, buscando nuevos nichos de mercado y apuntalando las acciones de grandes empresas. Por ejemplo, la cadena de Hoteles Riu, que posee apartahoteles –Praia de Falésia, cerca de Albuferira– y dos hoteles –Isla Canela y Praia de Falésia–, trabaja y forma parte del entramado financiero de un turoperador alemán, Tuy, que pone clientes sin más limitaciones que la capacidad hotelera. Gracias a las pistas de golf y de «bolin» –una especie de petanca– golfistas, boleros y jubilados llenan los establecimientos Riu en invierno, mientras que de marzo a octubre el turismo se articula con actividades de playa, con estancias medias de 11 días. En este contexto, el reto para el desarrollo turístico consiste en «la capacidad de alargar las estancias de turistas con alto poder adquisitivo», con una adecuada y atractiva oferta de ocio, todavía inexistente. A los circuitos turísticos, muchas veces creados desde el exterior, les faltan el nervio y las iniciativas locales que los conecten con actividades y paisajes propios del Suroeste Peninsular, tales como recorridos guiados por Monchique, Silves, Costa Vicentina, itinerarios de Lugares Colombinos, la Ruta del Vino, etc.

Empresas inscritas en el Encuentro Empresarial del Sector Turístico Andalucía-Algarve en Islantilla. Empresas de Andalucía (I)

Nombre	Actividad	Objetivos	Domicilio
Alanda Cars	Alquiler de vehículos	Prospección mercado	Torremolinos
Aljarafe Stars	Gestión hotelera	Venta de servicios	San Juan de Aznalfarache
Astillero Conrado Moreno	Deportes y ocio	Venta de servicios	Isla Cristina
A. Fomento Pro-Moguer	Coordinación turística	Prospección mercado	Moguer
Autocares Romero	Transporte pasajeros	Difusión servicio	Huelva
Aventura Verde Walngonca	Eventos deportivos	Venta de servicio	Lepe
Restaurante el Velero	Restauración	Promoción	Punta Umbría
Buganbilla Hoteles	Hotelería	Promoción	Almonte-Matalascañas
Camping Antilla	Camping-restauración	Promoción	Lepe
Club Golf Andalucía-Bellavista	Golf	Promoción	Aljaraque-Bellavista
Club Golf Isla Canela	Golf	Relaciones	Ayamonte-Isla Canela
Construcciones Checa	Construcción	Relaciones	Lepe-La Antilla
Construcciones Palma	Construcción	Relaciones	Lepe
Cyclotour	Alquiler de bicicletas	Negocios	Sevilla
Discoteca Reflejos	Ocio	Venta de servicio	Trigueros
El Invernadero	Restauración	Promoción	Huelva
Studio S.r.	Diseño artes gráficas	Promoción	Mairena del Aljarafe
Federación Andaluza Camping	Camping	Promoción	Sevilla
Gestión de Alojamientos Turísticos	Gestión alojamientos	Promoción	Sevilla
G. Promociones Sotaventa	Gestión inmobiliaria	Venta de servicio	Isla Cristina
G. Turística Santa Bárbara	Receptor turístico	Intercambio	Riotinto
Grupo Empresas Femvisa	Urbanismo	Intercambio	Sevilla
Grupo Hoteles Playa	Hotelería-Agencia Vi.	Promoción	Roquetas de Mar
Guaditour, S.L.	Agencia Viajes	Promoción	Ayamonte
Hermanos González Camacho	Transportes	Relaciones	Lepe
Hotel Al Sur de Chipiona	Hotelería	Promoción	Cádiz
Hotel Monte Conquero	Hotelería	Venta	Huelva
Hotel Real	Hotelería	Promoción	Córdoba
Hotel Seúl	Hotelería	Promoción	Córdoba
Hoteles Barceló Zona Sur	Hotelería	Promoción	Sevilla
Huelvatur	Visitas Guiadas	Promoción	Huelva
Iniciativas y Estudios Europeos	Consultoría	Promoción	Sevilla
Instituto Andaluz de Formación	Formación turismo	Venta de servicio	Huelva
Instituto de la Calidad	S.d.	S.d.	Sevilla
Instituto de Desarrollo Local	Investigación	Prospección	Huelva
Institución Ferial	Promoción ferias	Difusión	Huelva
Isla Canela S.A.	Ocio y deportes	Venta de servicio	Ayamonte-Isla Canela
Lacoal	Laboratorio control	Promoción	Huelva
Leo Management Group	Gestión inmobiliaria	Comercialización	Ayamonte-Isla Canela
Lti Hotel Tierra Mar	Hotelería	Promoción	Almonte-Matalascañas
Maciá Hoteles	Hotelería	Promoción	Granada
Manuel de Rioja López-Damas	Turismo rural	Información	Huelva
Marantilla Inmobiliaria	Venta y alquiler	Venta y alquiler	Lepe

Empresas inscritas en el Encuentro Empresarial del Sector Turístico Andalucía-Algarve en Islantilla. Empresas de Andalucía (II)

Nombre	Actividad	Objetivos	Domicilio
María Golf S.A.	Aloj., rest., Golf	Relaciones	Lepe
MM Oreal y Quinta Dimensión	Turismo rural, caza	Promoción	Beas
Parque Isla Mágica	Alojamiento	Relaciones	Sevilla
Patio Andaluz	Alojamiento	Información	Punta Umbría
Robles Cruzado	Inmobiliaria	Compra-venta	Sevilla
Servicios Expertos Inmobiliario	Inmobiliaria	Compra-venta	Cartaya-El Portil
Servicio S.L.	Alojamiento	Relaciones	Palos de la Frontera
Sevilla On Line	Promoción Internet	Comercio	Sevilla
Squalus Pesca y Turismo	Náutico-deportivas	Cooperación	Isla Cristina
Viajes Ánfora	Agencia minorista	Cooperación	Cádiz
Viajes Estival Tour	Agencia de viajes	Venta	Sevilla
Viztor Turística S.L.	Servicios turísticos	Tren turístico	Moguer

Fuente: Encuentro Empresarial del Sector Turístico Andalucía-Algarve 2000. Elaboración J. A. Márquez, 2000.

Empresas inscritas en el Encuentro Empresarial del Sector Turístico Andalucía-Algarve en Islantilla. Empresas del Algarve

Nombre	Actividad	Objetivos	Domicilio
Abel Santos	Inmobiliaria	Vender	Porches
Algarfinco	Consultora gestión	Vender	Loulé
Auto Rent de Aluguer	Alquiler de autos	Vender	Portimao
Brazy World	Ocio	Vender	Estrada do Algoz
Casa Bela Moura	Turismo rural	Vender-intercambio	Porches
Circuitos Turisticos do Algarve	Agencia de Viajes	Vender	Portimão
Citasa S.A.	Turismo e inmobiliaria	Intercambios financieros	Armação de Pêra
Colina Village	Aldeamiento turístico	Promoción	Carvoeiro, Lagoa
Fabrica do Inglés	Restauración y animación	Vender	Silves
Hotel Dom Bernardo	Hostelería	Vender	Faro
Juvenal & Ferrinho	Hostelería	Vender	Faro
Labrás-Empresa de Construção	Construcción Civil	Vender	Vila Real de Santo António
Liberto Mealha	Discoteca	Vender	Albufeira
Lunahoteis-Emprendimentos	Industria hostelera	Vender	Albufeira
Munditalia Impor-Export...	Consultoría	Comprar-vender	Loulé
Mundo Aquático Zoomarine	Parque temático	Vender	Guia
Muntain Safari Tours	Circuitos y viajes	Comprar	Monte Gordo
Neptuno Golf& Beach Resort	Hotelería	Vender	Monte Gordo
Palmares-Investimentos e Ur.	Golf	Vender	Lagos
Quinta de São Faustino	Turismo rural	Vender	Boliqueme
S. Termas de Monchique	Hostelería	Vender	Monchique
Salvor, S.A.	Hostelería	Vender	Alvor
Verticalwork-Aventura	Servicio T. aventura	Vender	Moncaparacho
Viagens Abreu, S.A.	Agencia de viajes	Vender	Faro
Viagens Cebola	Agencia de viajes	Vender	Faro

Fuente: Encuentro Empresarial del Sector Turístico Andalucía-Algarve 2000. Elaboración J. A. Márquez, 2000.

6. EXPLORANDO LA CALIDAD TOTAL

Actualmente, el concepto de calidad total emerge como paradigma de la actividad turística y representa una visión sistemática de la empresa y los factores de explotación. Calidad total supone una oferta global de actividades que van más allá del viaje, el alojamiento, la restauración, etc. Es necesario incorporar a la industria turística un concepto de ocio global, en un sentido más amplio que abarque las necesidades del cliente (Coopers & Lybrand, 1994; 12). La palabra calidad recoge todo lo referente a excelencia, a la que debe tender toda empresa...: calidad como satisfacción del cliente, calidad como output. La administración, en otros ámbitos, ha impulsado los llamados planes de excelencia para destinos consolidados y de dinamización turística para destinos emergentes.

Actualmente se asiste a un cambio global de la concepción turística que van a significar transformaciones del sector:

En cuanto a **tendencias futuras** se detectan en:

1. Nuevos hábitos vacacionales
2. Cambios en los hábitos de compra
3. Cambios en los hábitos de consumo
4. Nuevos mercados turísticos

En cuanto a **reestructuraciones** del sector se vislumbra en:

1. La demanda
2. La comercialización
3. La oferta turística
4. El tejido empresarial
5. La eficacia de la gestión
6. El nivel de equipamiento
7. El nivel de servicio
8. Los recursos y atracciones turísticas
9. Los servicios públicos generales

La **estrategia de la calidad total** pasa por ofrecer al cliente una mejora continua en la calidad en los procesos y en el sistema de prestación de servicios, involucrando a todos los recursos humanos. La supervivencia de las empresas pasa por la calidad, que **«no se copia, se crea, por tanto es una características de cada empresa y un valor frente al mercado»** (Coopers & Lybrand, 1994;18) . Pero « la implantación de la calidad total precisa de una revolución en el modo de pensar del empresario y los empleados de la empresa» (Coopers & Lybrand, 1994; 25)... Respecto a los recursos humanos, se expone que deben desarrollar espontáneamente sus energías psíquicas para alcanzar los objetivos empresariales. El empresario, en épocas pasadas, basó su desarrollo atendiendo fundamentalmente a la variable precio, hoy tiene la necesidad de **la integración en círculos de calidad**.

Recurrir a la valoración del **atractivo del mercado** para identificar las oportunidades y amenazas competitivas es necesario porque «cada forma particular de satisfacer una necesidad es un mercado» (Varios, 1998; 3). Por ello es de suma importancia **presentar una segmentación de productos y mercados en el Arco Litoral onubense-algarví, hecho todavía no apreciable...**

Porter sugiere que, para **definir una estrategia competitiva,** es necesario conocer ampliamente el mercado en el que se está o se desea ingresar. Y para conocerlo es fundamental medir lo que denomina las cinco fuerzas competitivas» (Varios, 1998; 5), que no son más que la posibilidad de una empresa de tener éxito frente a cinco amenazas:

1. Amenaza de ingreso de nuevos competidores. Los compradores intermedios tienen un gran poder y la demanda cada día se hace más sofisticada y exigente.
2. Rivalidad de los competidores actuales.
3. Amenaza de aparición de sustitutos o competencia indirecta.
4. Amenaza por el poder negociador sobre los factores.
5. Amenaza por el poder negociador de los compradores

El modelo tradicional de gestión del desarrollo turístico consideró como condición suficiente el contar con buenos recursos turísticos. Sin embargo, ya está suficientemente demostrado que el éxito radica más que en control del crecimiento turístico (Varios, 1998;16), en las interacciones continuas entre cuatro elementos, que definen el llamado **diamante competitivo y su fortaleza:**

Funcionamiento de las empresas del sector

Factores de explotación turística

Sectores conexos y de apoyo

Demanda captada por el destino

En el litoral onubense algarví, tras analizar la situación general y las empresas entrevistadas, el diamante competitivo acusa serias deficiencias porque falta la articulación interna y externa de las empresas. Sólo algunas de ellas aparecen como isleos o enclaves que deben vencer grandes obstáculos para **fidelizar al cliente**.

7. ALGUNOS TESTIMONIOS DEL IMPULSO TURÍSTICO

El impulso turístico: **Asociación de Empresarios CEA, FOE, CEAL**

Localización: ISLANTILLA. ENCUENTRO EMPRESARIAL DEL SECTOR TURÍSTICO

Lema: Eliminando fronteras y uniendo regiones

El impulso turístico: **Câmara Municipal de Albufeira**

Localización: ALBUFEIRA

Lema: Con sus 30 Km de playas de aguas cristalinas y fina arena dorada

El impulso turístico: **Região de Turismo do Algarve**

Localización: CONCELHO VILA DO BISPO

Lema: A atmósfera mítica de Sagres

El impulso turístico: **Municipio de Aljezur**

Localización: ALJEZUR

Lema: No Algarve um Concelho tranquilo. Costa Vicentina

El impulso turístico: **Investimentos, Comércio e Turismo de Portugal. ICEP**

Localización: ALGARVE

Lema: Bellas playas, mar cálido, sol generoso todo el año...

El impulso turístico: **Sociedade das Termas de Monchique, Lda.**

Localización: TERMAS DE MONCHIQUE

Lema: Um banho de Bem-estar

El impulso turístico: **Quinta de São Faustino**

Localización: BOLIQUEIME

Lema: Popiedade agrícola na qual se encontra localizada uma antiga casa

El impulso turístico: **Aldeamento de Pedras d'el Rei**

Localización: TAVIRA

Lema: Deporte, descanso y playas

El impulso turístico: **Neptuno Beach Club**

Localización: MONTE GORDO

Lema: O Hotel Neptuno possui 320 quartos com ar condicionadô

El impulso turístico: **Municipio de Isla Cristina**

Localización: ISLA CRISTINA

Lema: Cuenta en su haber con 12 Km de playas y 3.000 horas de sol al año

El impulso turístico: **Municipio de Huelva**

Localización: HUELVA

Lema: Huelva, ciudad por descubrir

El impulso turístico: **Patronato Provincial de Turismo de Huelva**

Localización: PALOS DE LA FRONTERA, MOGUER Y HUELVA

Lema: Los Lugares Colombinos

El impulso turístico: **Fundación Doñana 21**

Localización: ALMONTE

Lema: Matalascañas... disfruta de la Bandera Azul

El impulso turístico: **Viztor Turística, S.L.**

Localización: MOGUER

Lema: ¿Conoces Huelva? ¡Descúbrela!

8. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES CITADAS

CALLIZO, J. (1991): *Aproximación a la Geografía del Turismo*. Síntesis, Madrid.

CCR-Alg. (1994): *Plano Regional de Turismo do Algarbe (PRTA)*. Comissão de Coordenação da Região do Algarve. Faro.

CCR-Alg. (1999): *Plano de actividades e orçamento*. Região de Turismo do Algarve. Faro.

CCR-Alg. (1995): *Principais indicadores estatísticos*. Ministério do Planeamiento e Administração do Território. Comissão de Coordenação da Região do Algarve. Faro.

CCR-Alg. (1997): *Evolução Demogégica da Região do Algarve*. Comissão de Coordenação da Região do Algarve. Faro.

CCR-Alg. (1996): *Estatísticas da agricultura*. Comissão de Coordenação da Região do Algarve. Faro.

CCR-Alg. (1999): *Estratégia de desenvolvimiento para a região do Algarve 2000-2006*. Comissão de Coordenação da Região do Algarve. Faro.

C.E.A. (1999): *Estudio de Mercado. Sector turístico Algarve*. Confederación de Empresarios de Andalucía, Interreg II.

COOPERS & LYBRAND (1994): *Manual de calidad en turismo*. Editur, Barcelona.

GOMES, M. (1991): *O mundo mediterrâneo, sua diversidade e seu futuro*. Loulé

GUIARAMA (1997): *Algarve y sur de Portugal*. Anaya, Madrid.

GUICHARD, F. (1990): *Géographie du Portugal*. Ed. Masson, París.

GOVERN BALEAR (2000): "Ecotur, programa para la integración del turismo y medio ambiente".

GUZMÁN, J. J. (1997): "Algo de filosofía en torno al turismo". *Gestión Turística*, nº 1, pp. 72-87.

CEM (1996): "Estudio de la valoración de la capacidad de carga turística en la costa occidental de Huelva". Centro de Estudios Marinos. Programa Interreg, Mancomunidad de Islantilla.

FEMP (2000): *Noticias, especial Fitur*. Federación Española de Municipios y Provincias, Madrid.

IDL (1998): *La apuesta por el desarrollo local*. Federación Onubense de Empresarios, San Juan del Puerto.

IDL (1998-2000): "Análisis Territorial de Anás. Propuestas de Desarrollo". Instituto de Desarrollo Local. Asociación Hispanolusa Anás. Programa Terra.

IDL (1999): "Encuestas abiertas a los agentes de desarrollo turísticos". Instituto de Desarrollo Local.

I.E.A. (1999): *Andalucía, Datos Básicos*. Instituto de Estadística de Andalucía, Sevilla.

ILPES (1999): *Diseño estratégico e infraestructura básica*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Santiago de Chile.

JUNTA (1998): *Definición y evaluación de estándares de equipamiento en las playas andaluzas, modelos de aprovechamientos y plan de actuación*. Consejería de Turismo y Deportes.

JUNTA (1994): *Plan de desarrollo Integral del Turismo en Andalucía*. Junta de Andalucía, Sevilla.

JUNTA (1995): *Articulación territorial transfronteriza*. Algarve-Alentejo-Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla.

JUNTA (1999): *Plan de Infraestructuras de Andalucía*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla.

JURADO , J. M. (1992): "La comarca de la Costa Occidental de Huelva: caracterización y posibilidades de desarrollo". *Huelva en su Historia*, nº 4, pp. 171-247.

LÓPEZ TRIGAL (1997): "Las redes urbanas de la Raya hispano-portuguesa", en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa*. Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 199-206.

MARCHENA y MÁRQUEZ (1987): "Procesos y expectativas de agricultura y turismo en el litoral de Huelva". Asociación de Geógrafos Españoles, *IV Coloquio de Geografía Agraria*, Canarias, pp 120-138.

MÁRQUEZ, J. A. (1996): "El eje dinámico del litoral onubense-algarví", en *La articulación territorial de la Raya hispano-portuguesa*. Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 143-149.

MÁRQUEZ, J. A. (1997): "Los territorios fronterizos y los ámbitos de relación. Las relaciones en el sector andaluz". *Boletín de la A.G.E.* nº 25, pp. 51-64

MÁRQUEZ, J. A. (Dir.) (1995): *Los pueblos de Huelva*. Tomos I al IV. Mediterráneo, Madrid.

MÁRQUEZ, J. A. (Dir.) (1997): *Artes, costumbres y riquezas en la provincia de Huelva. Tomos I al IV*. Mediterráneo, Madrid.

MÁRQUEZ, J. A. (Dir.) (1999): *Historia de la provincia de Huelva, un análisis de los ámbitos municipales*. Tomos I al IV. Mediterráneo, Madrid.

MINISTERIO (1963): *Proyecto de promoción turística de la costa de Huelva*. Madrid, Ministerio de Turismo.

MULERO, A. (1999): *Introducción al medio ambiente en España*. Ariel, Barcelona

NEXOTUR (2000) nº 184. Periódico profesional de la Nueva Agencia de Viajes.

OMT (2000): *Datos esenciales 1999*. Organización Mundial del turismo, Madrid.

PATRONATO (2000): *Propuesta para el Plan Estratégico de Desarrollo Turistico de la provincia de Huelva*. Patronato Provincial de Turismo.

PEUGEOT (1998): *Portugal, con Madeira y las Azores*. El País-Aguilar, Madrid.

PIMPAO, A. (1996): "Les relations economiques Algarve-Andalusie dans l´avenir du marché européen". *Raya-Ria* nº 0, Universidad de Extremadura, pp. 180-185.

PORTER , M. (1982): *Estrategia competitiva, técnicas de análisisi de los sectores industriales y de la competencia*. Compañía Editorial Continental, México.

PORTER , M. (1991): *La ventaja competitiva de las naciones*. Javier Vergara Editor, Buenos Aires

PROA (1994): *Programa operacional do Algarve*. CCR Algarve. Faro.

PROINTEC (1997): "Los factores limitantes, actual o potencialmente, al turismo andaluz, con especial énfasis en el litoral. Ayamonte-Ría de Huelva". Turismo Andaluz S.A.

PROINTEC (1997): "Plan de gestión medioambiental y definición de medidas correctoras en

municipios turísticos costeros de la mancomunidad de Islantilla". Ministerio de Economía y Hacienda, Subsecretaria de Estado de Comercio, Turismo y Pequeña y Mediana Empresa.

ROLAND BERGER & PARTNERT (1998): "Plano de marketing operacional para o turismo do Algarve". Apresentação do relatório final ao Conselho de Marketing Turístico. Faro.

SANTOS, E. (1999): *La actividad turística en la costa occidental de Huelva*. Patronato de Turismo Huelva.

SEGUÍ, J. M. y PETRUS, J. (1991): *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Síntesis, Madrid.

SENRA, S. (1998): «Las playas de la provincia. El turismo en Punta Umbría», en *Artes Costumbres y Riquezas de la provincia de Huelva*. Mediterráneo, Madrid. Pp.973-988.

VALENTE DE OLIVERA (1991): "A política de ordenamento do territorio. Novos desafios para um melhor desenvolvimento". Minitério do Planeamento e da Adaministração do Territorio. Lisboa, 51 pp.

VARIOS (1998): *Atractividad de los mercados turísticos y fortaleza del destino*. Subsecretaría de Desarrollo Turístico de México.

VARIOS (1999): «Turismo, territorio y desarrollo sostenible en el entorno de Doñana, 50 ideas, una propuesta y un decálogo para diseñar un escenario turístico territorial estratégico. Documento inicial para el debate». Fundación Doñana 21.

VARIOS (2000): *Plan de calidad turística española. Sistema de calidad de hoteles y apartamentos turísticos*.

10

Diagnóstico

1. PRINCIPALES OBSTÁCULOS Y FACTORES DE DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA ONUBENSE-ALGARVÍ

El turismo se ha convertido desde la década de los sesenta en una actividad económica fundamental en el **litoral onubense-algarví**. Ello ha supuesto el crecimiento urbano y demográfico de los núcleos costeros, la creación de nuevas urbanizaciones y la llegada de un número importante de turistas, principalmente en época estival.

La capacidad multiplicadora y difusora de la actividad turística no se deja sentir sólo en los ingresos generados por los equipamientos de alojamientos y restauración, sino que su influencia, difícil de medir cuantitativamente, aparece también en el pequeño comercio, en la construcción, los alquileres y venta de viviendas y en otros múltiples servicios. Además, favorecido en buena medida por el turismo, se han mejorado la accesibilidad externa e interna de la región, sus infraestructuras hidráulicas y energéticas, y otros muchos equipamientos públicos y privados.

A ambos lados del Guadiana se ha desarrollado una actividad turística esencialmente de **sol y playa**, de fuerte estacionalidad y con una excesiva concentración de la oferta de equipamientos, produciéndose un infradesarrollo de las áreas interiores. En los últimos años han surgido nuevos equipamientos como puertos deportivos, campos de golf y parques de ocio que han venido a diversificar la oferta y, en algún caso, a crear su propio mercado turístico. No obstante, existen diferencias entre el ámbito onubense y el algarví.

Formación geológica en las playas de Portimão

En el **modelo turístico del litoral onubense** la oferta y la demanda turística regladas son escasas, aunque crecientes, incidiendo en la economía local de forma todavía no decisiva. Se trata de un turismo con una demanda hotelera reducida, generador de pocos gastos per cápita, más estacionalizado que en el caso del Algarve, muy especializado en el mercado de segundas residencias –y, por ello, en promoción inmobiliaria–, y con un destino a los mercados locales o subregionales. Su problemática actual, se debe a la herencia histórica: cuando se confundía desarrollo turístico con lo que no era más que una expansión urbanística de bajos índices de equipamientos y servicios, sin consideración hacia criterios medioambientales o de conveniencia social. No obstante, su mayor retraso temporal se convierte en una fortaleza y oportunidad, por cuanto todavía hay suelos urbanizables, playas vírgenes y posibilidad de conocer las experiencias turísticas, positivas o negativas, de otros litorales españoles o europeos para implementar un modelo sustentable en equilibrio con el medio.

De algunas de las anteriores características participa el **modelo turístico del Algarve**, más maduro que el anterior. Así, esta actividad se halla especializada en el turismo de sol y playa, muy concentrada en el borde litoral, donde la ocupación del suelo y las irracionalidades urbanísticas son aún mayores. Se diferencia del modelo onubense por el indudable mayor desarrollo turístico del Algarve, y que se demuestra por sus elevadas cifras de afluencias, pernoctaciones, origen de la demanda, oferta hotelera y de otros equipamientos y servicios turísticos, los cuales, de por sí, generan atracción. De esta manera, el turismo se ha convertido en el principal motor económico de esta región, representando el 40% sobre el VAB y el 42,5% sobre el empleo. Asimismo, el 40% de la oferta de alojamientos portuguesa y un 55% de las pernoctaciones de extranjeros en el país luso proceden del Algarve. Este mayor desarrollo no está exento de problemas, también herencia del pasado: excesiva concentración turística y urbanística en el área litoral de Faro a Lagos, elevada especialización turística en comparación con otros sectores económicos, dependencia de capitales y mercados internacionales (principalmente británico) y deficiencias infraestructurales aún no resueltas.

Los nuevos procesos de integración europea –Política Regional, Mercado Único, Unión Económica y Monetaria–, la mejora de la accesibilidad interfronteriza con el Puente Internacio-

nal del Guadiana, la mayor cooperación empresarial –económica y técnica–, han transformado en pocos años el contexto socioeconómico del Algarve y la Costa de Huelva, como muestran los mayores flujos comerciales y de viajeros entre ambos territorios. Ello ha generado problemáticas y líneas de intervención cada vez más comunes.

La existencia de un **diagnóstico territorial común** no obvia que hallan **singularidades** en cada ámbito, que se podrían concretar a escala local para cada uno de los núcleos turísticos, pero que no son objeto de este análisis.

De acuerdo con los objetivos de este estudio, y dadas las íntimas relaciones de las actividades turísticas con otras del conjunto de la **economía, con la articulación del territorio y con el patrimonio natural y cultural**, ha sido confeccionado un diagnóstico sobre las mismas, destacando las **similitudes.** Con el deseo de dar una visión sintética que ayude a perfilar grandes líneas estratégicas de intervención se han seleccionado los **principales obstáculos** que el turismo onubense-algarví debe superar:

- Fuerte presión demográfica y urbanística sobre el borde litoral.
- Confluencia de intereses entre el desarrollo urbano-turístico y la conservación del medio ambiente.
- Insuficientes infraestructuras medioambientales.
- Complejidad y solapamientos de competencias públicas sobre el borde costero.
- Conflictos por el uso del suelo y el empleo entre el turismo y otras actividades económicas pujantes.
- Control externo de los circuitos turísticos. Volatibilidad y escaso control de la demanda.
- Fuerte estacionalidad de la actividad turística.
- Elevada economía sumergida en el sector (oferta no reglada, hostelería, etc).
- Débil formación del empresariado y del empleo en las actividades turísticas.
- Excesiva especialización en el turismo de Sol y Playa.
- Deficiencias en la accesibilidad territorial.

Pero los anteriores obstáculos se deben abordar apoyándose en los **principales factores de desarrollo** del turismo onubense-algarví:

- Existencia de espacios naturales protegidos, que favorecen la actividad turística.
- Riqueza y diversidad del patrimonio cultural –histórico-artístico, gastronómico...–.
- Nueva sensibilidad y puesta en valoración por turistas, empresarios y administración de medio ambiente y el patrimonio.
- Amplias posibilidades turísticas en la costa y en las áreas interiores.
- Desarrollo progresivo de equipamientos relacionados con el Ocio Activo.
- Intensificación de las relaciones político-empresariales entre el Algarve y Andalucía.
- Mejora experimentada de las comunicaciones terrestres y las infraestructuras básicas.
- Apuesta por la calidad total en el servicio turístico.

2. DIAGNÓSTICO DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

El Instituto de Desarrollo Local ha creído necesario, a través de un **análisis D.A.F.O.**, presentar las **fortalezas y oportunidades** que, bien aprovechadas, fundamentan el **desarrollo turístico**, y las **debilidades y amenazas** que lo ponen en peligro.

PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL

DEBILIDADES

Medio Ambiente

- Escaso conocimiento del funcionamiento del sistema natural.
- Dinámica litoral muy inestable.
- Escasa consideración de los valores medioambientales como elemento básico de la oferta turística.
- Gran presión urbanística, especialmente sobre la orla costera.
- Alto nivel de contaminación industrial en la ría de Huelva.
- Insuficientes infraestructuras destinadas a la corrección de los efectos negativos de la actividad socioeconómica sobre el medio natural –tratamiento y eliminación de residuos urbanos e industriales, infraestructuras de saneamiento y depuración de aguas, etc.–.

Patrimonio

- Complejidad y solapamientos institucionales en la gestión y planificación de las áreas litorales.
- Escasa conciencia de los pobladores autóctonos de la importancia de su propio patrimonio.
- Escaso aprovechamiento turístico del patrimonio histórico-cultural.

AMENAZAS

Medio Ambiente

- Modificación de la dinámica litoral por la construcción de grandes infraestructuras

(puertos, diques, espigones, etc.).

- Presión turística sobre el litoral.
- Fricción entre crecimiento inmobiliario y conservación de la naturaleza.
- Alto riesgo de contaminación de los acuíferos.
- Problemas de plásticos y vertidos agrícolas incontrolados.
- Impacto de la presa de Alqueva en la dinámica natural del Bajo Guadiana.
- Degradación medioambiental y elevados riesgos de episodios contaminantes.

Patrimonio

- Homogeneización cultural con deterioro del patrimonio cultural.
- Pérdida de la tradición artesanal.

FORTALEZAS

Medio Ambiente

- Existencia de un medio natural privilegiado, motor de arrastre de la actividad turística.
- Abundancia de espacios naturales protegidos y de instrumentos de ordenación y preservación de las áreas de mayor sensibilidad medioambiental.

Patrimonio

- Abundancia de restos arqueológicos de distintas etapas históricas.
- Existencia de legislaciones a distintas escalas para contrarrestar el urbanismo "salvaje", salvaguardando el patrimonio arquitectónico.
- Importancia de la actividad artesanal, especialmente en los medios rurales del Algarve.
- Diversidad de la oferta gastronómica.

Variedad del ciclo festivo y de acontecimientos diversos.

OPORTUNIDADES

Medio Ambiente

- Posibilidad de proteger espacios naturales de forma conjunta a ambos lados del Guadiana.
- Desarrollo progresivo de una política de protección cada vez más activa y operativa, intentándose una articulación positiva entre productos turísticos y los espacios naturales protegidos.
- Creciente búsqueda de productos turísticos asociados al medio ambiente.
- Mejora de la información y la educación medioambiental.
- Homologación de las figuras de protección europeas con el fin de que existan categorías comunes a todas las escalas de planificación.
- Elaboración de planes de ordenación y protección ambiental de las cuencas hidrográficas.
- Control y depuración de vertidos contaminantes.
- Creciente sensibilidad ciudadana hacia los espacios naturales.

Patrimonio

- Nueva valoración y sensibilidad del turista hacia el patrimonio arquitectónico de pequeñas ciudades y pueblos y hacia las actividades tradicionales (pesca y actividad portuaria).
- Potenciación de distintos eventos culturales para el disfrute de la población autóctona y como complemento para la turística.
- Obras de restauración y reconversión de edificios de interés artístico.
- Mejor señalización de los elementos más atractivos del patrimonio.
- Nueva valoración de la gastronomía local (potenciación de la restauración).

ACTIVIDADES ECONÓMICAS

DEBILIDADES

Sector agrario

- Dependencia de las decisiones de planificación e investigación agraria de fuera del ámbito.
- Elevados costes de transporte por la lejanía de los mercados de consumo.
- Especialización de la nueva agricultura en cítricos y fresón.

Pesca y acuicultura

- Intensificación de las capturas de bajura.
- Agotamiento de los recursos pesqueros.
- Envejecimiento de la población pesquera.
- Empresariado culturalmente muy individualista y con escasa formación.
- Falta de organización en el sector para asumir actividades de comercialización y transformación.

Industria y construcción

- Escasa tradición industrial.
- Dependencia de procesos tecnológicos y financieros externos e insuficiente investigación.
- Periferismo geográfico frente a las áreas industriales de Portugal y España.

Comercio y servicios

- Atomización y débil tejido comercial.
- Aparición de las grandes superficies en detrimento del mercado minorista tradicional.

AMENAZAS

Sector agrario

- Falta de agilidad en la tramitación de las ayudas y subvenciones.
- Acuerdos preferenciales de la U.E. con terceros países (Marruecos, Egipto, Israel, Turquía).
- Saturación y pérdida de competitividad en los mercados internacionales del fresón.

Pesca y acuicultura

- Episodios periódicos de contaminación. Pérdida de calidad de las aguas.
- Interrupción y dificultad de establecer y mantener acuerdos pesqueros extracomunitarios.
- Irrupción de productos pesqueros procedentes de países no comunitarios.

Industria y construcción

- Globalización de los procesos industriales.
- Riesgos de degradación ambiental.
- Fiebre constructora y subida del precio de la vivienda por encima de la inflación.

Comercio y servicios

- Irrupción de grandes firmas comerciales que acaben con el comercio minorista tradicional.

FORTALEZAS

Sector agrario

- Buenas condiciones naturales para la actividad agrícola (clima y agua).
- Pertenencia a la Unión Europea.
- Notables iniciativas empresariales en el campo de la agricultura.

Pesca y acuicultura

- Buenas condiciones naturales para las prácticas acuícolas.
- Flota artesanal con tradición en la captura de especies de elevada cotización.
- Puertos con buenas infraestructuras y equipamientos.

Industria y construcción

- Dimensión del mercado turístico como vehículo de promoción y colocación de los productos regionales.
- Tradición constructora de su población activa.

Comercio y servicios

- Concurrencia de la producción agraria y artesanal a ferias y muestras.
- Mayor cooperación entre entidades empresariales interfronterizas.

OPORTUNIDADES

Sector agrario

- Disponibilidad de fondos comunitarios para el sector agrario y pesquero.
- Apuesta por la producción integrada y la agricultura ecológica.
- Expansión de la zona regable mediante distintos Planes de Riego.

Pesca y acuicultura

- Desarrollo de agroempresas, volcadas en la comercialización y con posibilidades de ampliar sus miras hacia la transformación.
- Modernización y reestructuración de la flota artesanal.
- Desarrollo de la acuicultura.
- Formación del colectivo pesquero (trabajadores y empresarios).
- Convenios de pesca internacionales.

Industria y construcción

- Apoyo a subsectores industriales ligados a la agricultura, la pesca y el turismo.
- Apoyo a industrias de pequeña escala.
- Mayor flexibilidad en la localización de industrias gracias a las nuevas tecnologías de la información.

Comercio y servicios

- Apuesta por la incorporación de nuevas tecnologías a los procesos productivos y de comercialización.
- Cooperación técnico-empresarial entre el Algarve y Andalucía.
- Desarrollo de servicios económicos avanzados.

ARTICULACIÓN TERRITORIAL E INFRAESTRUCTURAS

DEBILIDADES

Contexto político-territorial

- Localización periférica con respecto a las áreas más dinámicas de la U.E.
- Falta de Planes de Ordenación Litoral en Huelva que planifique los modelos de crecimiento turístico.

Poblamiento

- Falta de un centro urbano de dimensión nacional.
- Existencia de espacios marismeños aún no salvados y que generan elevados índices de rodeo.
- Incomunicación directa entre Huelva y Cádiz. Desconexión litoral con el eje turístico mediterráneo.
- Escasa vertebración interfronteriza e integración del espacio urbano onubense-algarví, a pesar de las mejoras habidas (Puente Internacional del Guadiana).
- Herencia urbanística de la etapa desarrollista (años sesenta y setenta).

Infraestructuras

- Malas comunicaciones internas y que afectan principalmente a la red de carreteras secundarias.
- Inexistencia de una comunicación ferroviaria en el corredor onubense-algarví.
- Infraestructuras ferroviarias obsoletas.
- Inexistencia de un aeropuerto en Huelva.
- Recursos limitados de agua en el Algarve y en la Costa de Huelva.

AMENAZAS

Contexto político-territorial

- Nuevas orientaciones en la programación de los Fondos estructurales, como resultado de una ampliación de la U.E. hacia el Este.
- Disminución de los recursos de la inversión pública.

Poblamiento

- Acentuación de dependencia funcional hacia Lisboa (Algarve) o Sevilla (Huelva).

Infraestructuras

- Congestión del tráfico en el área litoral, especialmente en la época estival y que hace disminuir la accesibilidad de los núcleos costeros.
- Poca atención al ferrocarril en distintos Planes de Infraestructuras, a ambos lados de la frontera.
- Competencia de puertos como Lisboa y Algeciras.

FORTALEZAS

Contexto político-territorial

- Formar parte de las instituciones políticas-administrativas de la U.E. –fondos estructurales y de cohesión, como Regiones Objetivo nº 1–.

Poblamiento

- Desarrollo de las ciudades intermedias –por encima de 10.000 habitantes–.

Infraestructuras

- Mejora de la articulación territorial interna y con las regiones españolas y el Área Metropolitana de Lisboa.
- Importancia del puerto de Huelva.
- Mejora en los accesos a los aeropuertos de Faro y Sevilla.
- Abundantes recursos de agua en la Costa Occidental de Huelva gracias a la regulación de las aguas del sistema Andévalo-Chanza-Piedras.
- Buenas condiciones naturales para la exploración de energías alternativas –solar y eólica–.

OPORTUNIDADES

Contexto político-territorial

- Culminación de las obras ya en marcha.

Poblamiento

- Fortalecimiento de Huelva como centro urbano intermedio entre Sevilla y Lisboa.
- Potenciación de las infraestructuras y equipamientos que refuercen el eje económi-

co Olhão-Faro-Loulé.

- Regulación del suelo urbanizable y de la autoconstrucción en medios rurales.

Infraestructuras

Carreteras

- Mejoras en la accesibilidad desde Sevilla a Cabo San Vicente.
- Refuerzo de la accesibilidad extrarregional.
- Refuerzo de la accesibilidad en sentido inclinado: SW-NE, entre el litoral del Algarve-Sierra de Huelva, o en dirección NW-SE, entre el Puerto de Huelva y el Bajo Alentejo.
- Construcción de una carretera directa entre Huelva y Cádiz.
- Construcción de puentes para salvar las marismas de los ríos Piedras y Carreras.
- Conclusión de la Autovía Huelva-Ayamonte y óptima adecuación de accesos de ésta al litoral.
- Desdoblamiento y mejora de algunas carreteras que dan acceso a núcleos turísticos litorales.
- Mejora de la red secundaria de algunos tramos que dan acceso a núcleos turísticos del litoral.
- Mejor señalización viaria, haciendo hincapié en los atractivos turísticos de distinta índole.
- Mejoras en los accesos rodados y en los aparcamientos de las playas.

Ferrocarriles

- Travesía ferroviaria del Guadiana.
- Duplicación y electrificación de la vía férrea Lisboa-Algarve.
- Mejora de las líneas férreas Zafra-Huelva y Huelva-Sevilla.
- Utilización de las vías verdes como incentivo del turismo rural.

Puertos

- Ampliación y modernización de las infraestructuras portuarias.
- Conexión marítima para el tráfico de pasajeros entre Huelva y Cádiz.

Aeropuertos

- Ampliación y mejora del aeropuerto de Faro.
- Mayores inversiones y captación de tráficos a través del aeródromo de Portimão.
- Construcción de un aeropuerto de tercer nivel en las cercanías de Huelva.

Otras infraestructuras

- Corrección de los déficits en materia de infraestructuras de saneamiento y abastecimiento de agua.
- Mejoras en la recogida de residuos sólidos y en la eliminación de vertederos y escombreras.
- Modernización de las telecomunicaciones: desarrollo de servicios avanzados; instalación de una red digital de servicios integrados; inserción del Algarve y la Costa de Huelva en la futura red de autovías electrónicas europea.
- Apuesta por las energías renovables.

EQUIPAMIENTOS, OFERTA, DEMANDA Y EMPRESA TURÍSTICA

DEBILIDADES

Equipamientos, oferta y demanda

- Excesiva presión demográfica y turística sobre la franja costera.
- Mayoritaria presencia del turismo de sol y playa.
- Alta estacionalidad de la demanda.
- Escasa promoción del litoral onubense.
- Infradesarrollo de la oferta hotelera y complementaria onubense.
- Predominio en el litoral onubense de la oferta residencial.
- Competencia de la oferta alegal con la legal.
- Conflictos entre conservadurismo ecológico y desarrollismo turístico.
- Dependencia de la demanda británica en el caso del turismo algarví.
- Volatibilidad y escaso control de la demanda

Empresa y política turística

- Excesiva atomización del empresariado turístico.
- Escasez de touroperadores y agencias de viajes locales.
- Dependencia de la inversión de capital extranjero en el Algarve.
- Falta de cultura y formación turística de la población, especialmente en el litoral onubense.

AMENAZAS

Equipamientos, oferta y demanda

- Competencia de otros destinos turísticos mediterráneos, con ventajas comparativas para la demanda centroeuropea e internacional.

- Dominio de la oferta por los grandes turoperadores internacionales.

Empresa y política turística

- Comparaciones locales por la atracción de operaciones urbano-turísticas
- Actuaciones urbano-turísticas masificadas que hagan peligrar potencialidades ambientales y atractivos turísticos de diversos paisajes costeros.
- Gradual escasez del suelo urbanizable
- Envejecimiento de la población turística –nuevos hábitos y necesidades–.
- Reducción de los gastos medios de los turistas
- Intereses inmobiliarios que centran su inversión en la construcción residencial.

FORTALEZAS

Equipamientos, oferta y demanda

- Especialización del Algarve en el turismo internacional. Importante oferta hotelera y de aldeamientos.
- Amplias posibilidades turísticas en la costa y en las áreas interiores.
- Notable red de equipamientos turísticos deportivos (puertos y campos de golf). Mejora del producto turístico y desestacionalización.
- Navegabilidad deportiva del río Guadiana en su curso bajo.
- Existencia de espacios litorales poco transformados, proclives a una urbanización turística racionalizada y de buenos diseños urbanos.
- Preocupación en las últimas promociones turísticas por diseños urbanísticos de calidad –menores densidades e integración con el medio físico–.

Empresa y política turística

- Mayor protagonismo de instituciones públicas con competencias en el sector turístico a distintos niveles.
- Mayores competencias e interés en materia turística de las corporaciones locales, mancomunidades y asociaciones empresariales.

OPORTUNIDADES

Equipamientos, oferta y demanda

- Creación de servicios turísticos avanzados.
- Cualificación y diversificación de la oferta de equipamientos, servicios y productos turísticos.
- Desarrollo y ejecución de distintos planes en marcha de ordenación y promoción de la actividad turística.

Empresa y política turística

- Tendencias sociales encaminadas al aumento del tiempo de ocio y a la división de los períodos vacacionales a lo largo del año –nuevas y amplias posibilidades de negocio turístico–.
- Aplicación de las nuevas tecnologías al turismo: gestión empresarial y teletrabajo.
- Apoyo a la instalación de nuevas empresas que exploten el Turismo Verde.
- Apuesta por la Calidad Total y el Ocio Global como paradigmas de la nueva actividad turística. Uso más racional del espacio y del medio ambiente.
- Apuesta hacia complejos turísticos menos densos y vinculados con los deportes náuticos y los campos de golf (Ocio Activo).
- Desarrollo turístico y medioambiental del corredor del Bajo Guadiana. Imbricación del Andévalo y Alentejo con la costa a través del mismo.
- Mayor promoción institucional de los equipamientos y de los atractivos relacionados con el patrimonio histórico-artístico y cultural.
- Mayor protagonismo del sector empresarial en las políticas públicas de promoción y planificación turística.
- Promoción de las capacidades turísticas de puertos pesqueros y espacios marismeños.
- Inversión en la formación de los recursos humanos.
- Creación y aprobación de un Plan Estratégico del Turismo Onubense.
- Falta de un estudio de evaluación de carga turística y medio ambiente.

11

Conclusiones y propuestas para un desarrollo turístico sustentable

1. CONCLUSIONES

El mercado turístico, por su propia naturaleza, es frágil, sensible, inestable y competitivo, tanto a nivel nacional como internacional. La demanda, cada vez más exigente, por causas muy diversas, puede cambiar rápidamente sus preferencias hacia otros mercados, afectando a todo el tejido productivo de las regiones turísticas.

La importancia estratégica del turismo para el desarrollo onubense-algarví sólo puede ser calibrada si se tienen en cuenta las complejas relaciones que establece entre sus propios enclaves y el territorio circundante. Por otra parte, el turismo está relacionado con las condiciones del patrimonio natural y cultural, las infraestructuras y los niveles formativos.

En este sentido, no se debe prescindir del **medio ambiente**. Las playas, dunas, pinares costeros, marismas, las aguas y el clima se convierten en los mejores atractivos y recursos turísticos del litoral suratlántico, además de ser fundamentales para el equilibrio ecológico. Por tanto, se debe invertir también en actuaciones orientadas a la mejor preservación de los valores naturales, lo que resulta **compatible** con el desarrollo del turismo. Para ello es necesario la sensibilización de la población autóctona y de la visitante, además de insistir en el equilibrio y la orientación del planeamiento urbanístico a realizar.

El **patrimonio cultural** aparece como un elemento a potenciar en el sector turístico porque, a poco que se rasque, se descubre un rico pasado histórico-artístico y cultural, insuficientemente conservado y, a veces, olvidado, como también ocurre con la amplia variedad de productos de la tierra que alimenta una parca oferta gastronómica que descuida las enormes posibilidades del pescado, el marisco, las hortalizas y las frutas de excelente calidad.

La **articulación territorial**, mejorada en los últimos años, requiere todavía de grandes esfuerzos, dado que este arco periférico, huérfano de otras iniciativas europeas como las que favorecen el arco mediterráneo y noratlántico, necesita conectarse mejor interna y externamente con su entorno. No puede haber un desarrollo del turismo sin mejores infraestructuras y equipamientos de apoyo que beneficien también a otras actividades socioeconómicas.

Sin embargo, todo ello pasa por la **formación**. Así, es fundamental ampliar los actuales programas o cursos de oficios, potenciando las escuelas de hostelería, la enseñanza universitaria del turismo, la incorporación de las nuevas tecnologías a la gestión empresarial, etc., irradiando al conjunto de la sociedad. Para ello resulta fundamental la educación impartida desde tempranas edades.

A la **Administración pública**, en sus diversas escalas, le corresponde trabajar e intervenir de forma racionalizadora y equilibrada. Aceptando el marco de la economía de mercado, debe introducir directrices al sector privado, regular derechos y obligaciones urbanísticas, velar por los recursos naturales, planificar y gestionar la intervención pública en las infraestructuras turísticas e incentivar las distintas actuaciones económicas que emanen de la **iniciativa privada**, intentando que sean fruto de un concierto o consenso entre las administraciones implicadas, los agentes privados y otras organizaciones sociales o ciudadanas.

El **panorama jurídico-institucional** ha cambiado sustancialmente en los últimos años. El poder centralista ha dejado paso a un refuerzo de los poderes comunitarios y locales, y en el caso de Andalucía, mayores competencias de las diversas Consejerías de la Junta. Surgen mancomunidades y asociaciones territoriales para aunar y rentabilizar esfuerzos, buscar financiación y potenciar sus espacios de actuación, asumiendo nuevas responsabilidades en la gestión descentralizada de diversas políticas, para hacer frente a similares problemas y retos.

En el **plano económico y productivo** se asiste a nuevos procesos, manifestados por la globalización de la economía, las nuevas tecnologías y la deslocalización económica. Gracias a estos factores, los espacios rurales cobran una nueva dimensión, dejan de ser tan periféricos y para determinadas actividades incluso adquieren ventajas con respecto a las grandes urbes. La información, los recursos naturales y la capacidad de los recursos humanos, especialmente privados, se convierten en las principales materias primas para el desarrollo endógeno.

Por otra parte, la **Unión Europea** cuenta con una Administración, a diferentes escalas territoriales y facetas, con notables recursos presupuestarios y humanos destinados a mantener el empleo, elevar el nivel de vida, la formación socio-profesional y la cultura, y preservar, en la medida de lo posible, el patrimonio natural y cultural.

El **Arco Suratlántico Onubense-Algarví** muestra un elevado potencial turístico, dado sus excepcionales valores naturales. Mucho se ha escrito ya, y con razón, sobre el agotamiento o crisis del **modelo turístico tradicional de sol y playa**, pero a pesar de ello, sigue siendo el predominante en nuestro ámbito de estudio, pues el turismo ecológico y el rural o de

Muelle de las Carabelas (interior de una nave). La Rábida

interior muestran aún unos indicadores de flujos y equipamientos muy bajos en comparación con él.

Desde hace unos años, **se ven cambios positivos** en este panorama. Las deficiencias en infraestructuras viarias, saneamiento y servicios públicos, con el tiempo y con un gran esfuerzo inversor, están siendo solventadas. En el ámbito empresarial asistimos a un aumento de la oferta hotelera, de restauración y de centros recreativos, a una mejora estética de las urbanizaciones, a un aumento de servicios turísticos de alto valor añadido, a una mayor profesionalización del sector, etc. En las estrategias turísticas, urbanísticas y medioambientales esbozadas en la planificación se apuesta por la calidad, la diversificación y la reconversión de la oferta. Todo ello augura un futuro esperanzador para el turismo onubense-algarví.

La **iniciativa privada** de esta región, con la ayuda de la administración pública (políticas públicas de desarrollo local) u otros actores sociales, tiene que hacerse muy competitiva y de forma audaz conseguir que su desarrollo turístico no sea conducido en exclusividad por capitales e intereses foráneos, cuidando que su crecimiento no termine de agotar los recursos naturales (ecodesarrollo) y para que sus modelos turísticos puedan reconvertirse y diversificarse.

En definitiva, el trabajo realizado permite discernir una serie de **RETOS** de futuro, **directamente relacionados con la actividad turística** y de forma conjunta para el Algarve y la Costa de Huelva, que una vez superados lograrán un turismo sustentable:

- **Consolidación** de la actividad turística algarví y **expansión** en la costa onubense.
- Cualificación del tradicional turismo de sol y playa, a través del aumento y mejora del equipamiento hotelero, deportivo y de restauración, para incrementar el valor añadido en renta y empleo generados.
- Apuesta por la **Calidad Total** de la oferta en sus diversos componentes. Paso de una concepción cuantitativa a una de tipo cualitativa, de máxima eficiencia tanto económica como medioambiental.
- Actuaciones urbano-turísticas orientadas hacia promociones más modestas, con un mayor respeto al **Medio Ambiente**, por ser éste en sí mismo un recurso para sus habitantes y un factor de atracción.
- **Diversificación** del producto turístico, ampliación de la **estacionalidad** y búsqueda de nuevos mercados.
- **Mayor concienciación entre la ciudadanía** de la importancia del turismo, con una educación que amplíe el conocimiento geográfico-histórico de su propio territorio.
- Potenciación del **turismo rural y ecológico**, aprovechando los recursos naturales y espacios protegidos existentes. **Mayor promoción** de los espacios naturales protegidos.
- Incremento y racionalización de las **iniciativas empresariales** en torno a los equipamientos hoteleros y el turismo especializado en deportes (golf, deportes náuticos y complejos deportivos de alta competición).
- Aumento de la **formación profesional** del personal de alojamiento y restauración.
- Desarrollo de las telecomunicaciones y aplicación de las **nuevas tecnologías** en los sistemas de gestión empresarial y en las posibilidades del teletrabajo.
- Colaboración estrecha entre el empresariado del sector turístico y las **administraciones públicas**. Mayor difusión y agilidad en la tramitación de subvenciones y ayudas a las iniciativas empresariales.
- Potenciación de las iniciativas político-empresariales tendentes a una mayor **cooperación transfronteriza**. Fortalecimiento del asociacionismo empresarial.
- Corrección de los déficits en materia de abastecimiento y saneamiento de aguas, recogida y reciclaje de residuos sólidos urbanos, agrícolas e industriales.
- **Mejora de la accesibilidad** interna y externa, con especial atención al mantenimiento y mejora de las vías secundarias, la comunicación interfronteriza, el desdoblamiento de los principales ejes de comunicación, la mejora de los ferrocarriles y puertos y el reacondicionamiento y construcción de aeropuertos (Huelva), principal vía de entrada del turismo internacional.
- Conocimiento, protección, recuperación y divulgación del **patrimonio natural y cultural.**

En suma, a pesar del impulso de otras formas de hacer turismo (rural, ecológico o cultural), no se debe perder de vista al turismo de sol y playa, por cuanto seguirá predominando en los próximos años. El paso de una situación de oferta veraniega local a otra competitiva en mercados internacionales supone un paso cualitativo, que se podría conseguir aumentando en cantidad y calidad la actual oferta hotelera y otros diversos equipamientos y servicios turísticos, lo que incidiría notablemente en el empleo y en la renta.

Hay que adaptarse a una **nueva demanda**, caracterizada por provenir de una sociedad más ociosa y de mayor nivel cultural. El turismo de hoy es más selectivo y más dinámico. El turista se mueve para conocer la **Cultura**, para disfrutar de la **Comida**, para conectar con el **Campo**. En este contexto, el concepto de turismo experimenta una metamorfosis de turismo sedentario y de descanso, al turismo activo: disfrutar aprendiendo o cultivando el cuerpo.

En la **playa**, generalmente, suele establecer el turista su «cuartel general» y desde aquí puede descubrir el patrimonio de las áreas interiores. Para atraerlos desde sus lugares de origen es preciso vender bien el producto turístico. Hoy las telecomunicaciones permiten extraordinarias y novedosas posibilidades para hacerlo desde donde procede la demanda o desde donde se oferta el producto turístico. Para traerlos aquí es necesario una buena red de comunicaciones que articule el litoral, con transportes muy rápidos, entre los que el aéreo ocupa un papel fundamental. Para mantenerlos el máximo tiempo posible y a lo largo de todo el año (desestacionalización) es necesario una oferta amplia, diversificada y de

calidad de alojamiento y de diversos equipamientos de ocio, así como unas buenas condiciones de las infraestructuras hídricas y de residuos. Y para que se acuerden del espacio donde ha pasado las vacaciones es preciso que hayan contado con un buen servicio profesional y haber encontrado un patrimonio natural y cultural en buenas condiciones.

Por tanto, los distintos agentes privados y públicos deben conseguir para el turismo de este litoral una estabilidad y madurez, mejorando **su oferta cualitativa** y reconvirtiendo el anterior modelo turístico masificado y cuantitativo. La adaptación de la oferta a esta nueva demanda no es difícil, hacen falta dotes de imaginación. Deben confluir positivamente medidas y actuaciones de diversos organismos públicos, pero, sobre todo, iniciativas privadas, tanto empresariales como asociativas.

El **Algarve** y la **Costa de Huelva** tienen una despensa repleta de recursos culturales, gastronómicos y naturales-rurales que ofrecer a otros ciudadanos del mundo.

2. PROPUESTAS

Realizado el análisis y diagnóstico sobre el turismo en el arco suratlántico onubense-algarví, es posible presentar un conjunto de **propuestas específicas o acciones** orientadas a un **desarrollo turístico sustentable.** En ellas se recogen las principales estrategias de las administraciones públicas y las actuaciones del sector privado a escala regional. Lógicamente, entre ambas se producen sinergias que es preciso no olvidar, pero cada una de ellas tiene responsabilidades propias a la hora de impulsar el desarrollo turístico en el ámbito de estudio. Indudablemente esta relación no es cerrada, pudiéndose ampliar al profundizar en las escalas locales, aunque ello no sea el objetivo.

SECTOR PÚBLICO:

1. Infraestructuras

- Estudiar la viabilidad e instalación de un aeropuerto de tercer nivel en Huelva.
- Poner en práctica con rapidez los resultados del estudio de viabilidad del nuevo trazado ferroviario Huelva-Faro.
- Modernizar a través de un plan de actuación las infraestructuras ferroviarias.
- Permeabilizar la frontera onubense-algarví con nuevos pasos –Sanlúcar-Alcoutim–.
- Finalizar las obras de desdoblamiento de la IP-1 entre Albufeira y Lisboa, y entre Albufeira y Lagos.
- Ejecutar un enlace litoral directo entre Huelva y Cádiz, bordeando el Parque Nacional de Doñana.
- Realizar un estudio de viabilidad de un puente sobre el río Piedras, entre los municipios de Cartaya y Lepe.
- Acometer obras de reacondicionamiento de la red secundaria, mejorando la accesibilidad a las áreas costeras e interiores.
- Eliminar los puntos negros en las carreteras.
- Mejorar la señalización toponímica de la red de carreteras.
- Corregir todos los déficits en lo referente al ciclo integral del agua, los residuos sólidos urbanos y vertidos contaminantes de tipo industrial.
- Implementar programas de energías renovables.

2. Patrimonio natural y cultural

- Proteger y restaurar el Dominio Público Marítimo-Terrestre.
- Racionalizar los usos de los espacios naturales protegidos.
- Inventariar el patrimonio natural del Algarve y de la provincia de Huelva (espacios protegidos, sistemas agrarios tradicionales, paisajes forestales, etc.).
- Proponer a la UNESCO la declaración como Parque Transnacional de los espacios litorales comprendido desde Ría Formosa hasta Doñana.
- Difundir las vías verdes para distintas actividades lúdicas.
- Inventariar el patrimonio cultural común del Algarve y provincia de Huelva (arquitectura, artesanía, celebraciones, etc.).
- Señalizar y difundir rutas turísticas que descubran dicho patrimonio.
- Incentivar actividades que se ubiquen en el corredor del Bajo Guadiana.
- Implementar programas de restauración de edificios de interés artísticos, de fachadas urbanas portuarias y cascos históricos.
- Programar la señalización y creación de paneles informativos de elementos significativos y atractivos del patrimonio.
- Promover la diversidad y riqueza de la gastronomía local, típicamente mediterránea. Creación del producto turístico gastronómico.
- Incentivar la visita a conjuntos histórico-artísticos. Confeccionar reseñas informativas a incluir en las guías turísticas.
- Promover actividades diversas (congresos, reuniones, jornadas, etc.)

3. Promoción y cooperación institucional

- Promocionar los atractivos y recursos turísticos de la región a través de oficinas, ferias, logotipos, publicidad estática, Internet, etc.
- Otorgar premios o distintivos de calidad a empresas de alojamiento, restauración u otras de tipo turístico que se distingan por su buen hacer y su labor emprendedora.
- Fortalecer la cooperación institucional entre los Estados de Portugal y España y las regiones de Algarve y Andalucía.
- Fortalecer las relaciones entre Administración y Empresa en encuentros, ferias, diseño de estrate-

gias y planes, etc.

- Instalar en todos los municipios, concelhos y principales freguesias una Oficina de Turismo.

4. Investigación y documentación

- Crear un Instituto Interfronterizo de Investigación y Documentación Turísticos, que asesore no sólo a turistas e investigadores, sino también a potenciales empresarios, que necesiten estudios de mercado o de otro tipo para su actividad, y a la Administración en materia de planificación u ordenación.
- Crear un Instituto Interfronterizo de Investigación y Transferencia de Tecnología Ambientales.
- Imbricar más las enseñanzas de las Diplomaturas de Turismo de Faro y Huelva en el mercado de trabajo público y privado.
- Realizar Planes Estratégicos o de Ordenación del Litoral con el objetivo de definir modelos turísticos, evaluar, cuantificar y ordenar la carga turística, hacer compatible la actividad turística con el medio ambiente y otras actividades económicas.
- Potenciar la realización de folletos y publicaciones turísticas en los principales idiomas comunitarios, siendo ineludible portugués y castellano.
- Generar información estadística y cartográfica homogénea a ambos lados de la frontera.

5. Actuaciones urbano-turísticas en las playas y núcleos costeros

- Mejorar los accesos rodados y peatonales a las playas.
- Eliminar obstáculos que afectan gravemente a la dinámica natural de las dunas, humedales y acantilados.
- Señalizar los equipamientos, viarios y lugares de interés.
- Ampliar los servicios públicos de playa (limpieza, aseos, auxilio, etc.).
- Acondicionar aparcamientos públicos en las cercanías de las playas.
- Mejorar la calidad urbana y su orientación hacia el turismo, a través de la gestión de los espacios públicos y mejoras en las estructuras urbanas.
- Limitar en los suelos urbanizables la oferta destinada a segunda residencia.
- Exigir rigor en los estudios de viabilidad económica y medioambiental para la implantación de nuevos campos de golf y puertos deportivos.
- Exigir la cualificación en los nuevos equipamientos de alojamiento.
- Adoptar reglamentos municipales restrictivos para los proyectos turísticos de baja calidad.
- Fomentar en los nuevos planes y proyectos urbanísticos la instalación de redes digitales, e incorporarlas en complejos ya establecidos.
- Realizar planes de reconversión y compatibilidad de puertos fluviales pesqueros en deportivos.
- Crear un complejo deportivo regional de apoyo a la alta competición, con sus correspondientes servicios.

6. Política de incentivos económicos

- Potenciar e incentivar económicamente, a través de recursos públicos, los productos turísticos relacionados con los espacios naturales protegidos y el patrimonio cultural.
- Crear una ventanilla única para proyectos de inversión turística.
- Reclasificar periódica y rigurosamente los establecimientos hoteleros y similares.
- Apoyar financieramente proyectos de calidad y de reestructuración, reconversión o diversificación.

8. Recursos humanos

- Fomentar a través de campañas de formación el uso de las nuevas tecnologías en la gestión de la empresa turística.
- Mejorar la información y la educación medioambientales.
- Educar para el aprovechamiento del tiempo y el espacio.
- Insistir en la formación de la población onubense-algarví, orientada al turismo.

SECTOR PRIVADO

9. Asociacionismo empresarial

- Ampliar la cooperación técnico-empresarial interfronteriza para dar lugar a transferencias de conocimientos y a la creación de nuevos productos y servicios turísticos conjuntos.
- Apostar por la "Calidad Total" y el "Ocio Global" como paradigmas y metas del nuevo servicio turístico. Apuesta por la eficacia y la competitividad.
- Adoptar vías rápidas de difusión de las innovaciones dentro de los diferentes colectivos de un mismo núcleo.
- Crear y dinamizar la labor de un operador turístico regional.
- Generalizar los planes de calidad en las empresas (Normativa ISO).

10. Productos y equipamientos turísticos

- Invertir en nuevos equipamientos y servicios turísticos relacionados con el Ocio Activo (puertos deportivos, campos de golf, centros recreativos, etc.).
- Fomentar iniciativas empresariales que aprovechen económicamente los recursos naturales (Turismo Verde) y el patrimonio cultural.
- Apostar por complejos urbano-turísticos menos densos y más integrados en el medio ambiente.
- Fortalecer la oferta de alojamiento y turística de las áreas rurales interiores.
- Imbricar la oferta hotelera y la de diversos servicios y equipamientos turísticos (guías y excursiones concertadas).
- Apoyar equipamientos y centros de tratamiento, reposo y recuperación física, especialmente pensados para grupos de tercera edad.

12. Formación

- Mejorar el conocimiento de los mercados, productos turísticos complementarios y ofertas competidoras.
- Adoptar las nuevas tecnologías de la información (gestión empresarial y teletrabajo).
- Conocer y sensibilizarse en los valores ambientales y culturales de la región.

Andalucia
TURISMO ANDALUZ, S.A.

JUNTA DE ANDALUCIA
CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE

FONDO EUROPEO DE
DESARROLLO REGIONAL
COMUNIDAD EUROPEA

Andalucía

ISBN 84-8176-424-6
9 788481 764246