

EL PAPEL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES EN LA DINAMIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA: ESTRATEGIAS Y RETOS DEL TURISMO EN EL MARCO DEL DESARROLLO REGIONAL DE GALICIA.

José Antonio Díaz Fernández.
Universidade de Santiago. IDEGA. IGETI

I. RESUMEN.

Las infraestructuras de transportes y comunicaciones constituyen uno de los principales factores en los que se debe sustentar el progresivo desarrollo de la actividad económica turística en Galicia. Este tipo de infraestructuras posibilitan fehacientemente la consecución de una óptima articulación territorial a establecer entre las áreas gallegas dotadas de recursos turísticos potencialmente comercializables y la localización geográfica de los territorios de los cuales procede la demanda potencial del turismo gallego. Así, son las infraestructuras de transportes y comunicaciones los factores que contribuyen a facilitar la fluidez de las relaciones turísticas de Galicia. Para ello, es de capital relevancia que al tratar de planificar el desarrollo de este destacado sector productivo, se dedique una especial atención al creciente protagonismo que están llamadas a ejercer las inversiones presupuestarias en materia de infraestructura productiva básica de transportes y comunicaciones.

2. A MODO DE INTRODUCCIÓN.

El desarrollo de la actividad turística requiere de la implementación de un nutrido elenco de programas y actuaciones, los cuales en su conjunto por *fuera* han de encontrarse destinados a superar los notorios *condicionantes* que encuentra esta actividad productiva en Galicia (PEDEGA, 2000). El cumplimiento tácito de este *estructurante* objetivo obliga, en razón a su propio *peso específico*, a que sean aquellas AA.PP. dotadas de *competencias legislativas* en la materia aquí tratada las que acometan el desarrollo de una labor de *modernización funcional* y de mejora operativa para una actividad económica que crecientemente presente unas *inmejorables potencialidades económicas* de desarrollo. En este escenario, será menester que la planificación a diseñar para con el desarrollo de la actividad turística disponga de un destacado capítulo inversor en materia de *capital social fijo* de transportes y comunicaciones (DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A., 1999). La participación final de este destacado *agente* revertirá en tres apartados que se encuentran íntimamente ligados con el desarrollo del turismo. (DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A., 2000) En primer lugar con la posibilidad de incrementar las *ratios* de dotación de conectividad territorial a Galicia. Al lado del aserto formulado cabría apostillar al segundo de los mismos: la ostensible mejora de los estándares de accesibilidad territorial. El tercero de los formalmente enunciados sería aquí el propiamente ocupado en mejorar el hecho de que la demanda de consumo de un bien turístico percibiese el funcionamiento de un sistema de transportes en un marcado

régimen *intermodalidad*. Para ello, se hacía *condición sine qua non* que los diferentes modos que concurren abiertamente en el mercado del transporte operasen de un modo *especializado* en sus ofertas a cada uno de los segmentos del mercados. Se trataría también que la prestación de servicio a comercializar resultase *complementaria* entre cada una de las diferentes modalidades. La razón de la *complementariedad* hay que tratar de examinarla desde el prisma de la *racionalización económica* a la hora de efectuar las prestaciones de servicios. El fundamento de este aspecto reside, precisamente, en la necesidad de que el sistema de transportes se encuentre dotado de unos niveles de calidad capaces de responder por entero a sus concretas exigencias de movimiento por causas de ocio o esparcimiento. La *eficiencia* de los sistemas de transporte en el marco del desarrollo del turismo en Galicia tenderá a dejar sentir sus efectos últimos en el comportamiento de la demanda de consumo turístico: en las llegadas totales y en las salidas, en el consumo de productos turísticos intermedios al mayoritariamente demandado en Galicia, etc.

Por todo ello, pues, la planificación a potenciar en materia de desarrollo de la actividad turística precisa de la instrumentación de un denodado esfuerzo de *coordinación y cooperación institucional* entre AA.PP., a fin de lograr poner en funcionamiento un marco planificador en el seno del cual se logren superar con *eficiencia* las *amenazas* y las *debilidades* que de un modo más importante éstas puedan tener en aras del desarrollo del turismo en Galicia (PDR, 2000).

3. REFLEXIONES PRELIMINARES Y BREVES NOTAS SOBRE LOS RETOS QUE ENCIERRA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN GALICIA.

El desarrollo regional de Galicia descansa esencialmente en el dinamismo que ostente no un solo indicador por separado, sino que tal pretensión se sustenta básicamente en virtud al nivel de *modernización* que en los últimos compases se encuentra alcanzando la economía de Galicia. Por tal causa, el desarrollo creciente del turismo se está erigiendo a modo de *pilar básico* del dinamismo económico. No obstante, no merece que se deje al margen el destacado hecho que nos pone en antecedentes de que el desarrollo de la actividad turística en territorio de referencia cual es Galicia precisa que se sustente en un total de cuatro destacados factores:

a) La *planificación integral* de la actividad turística como *modus operandi* destinado a proferir un modelo de desarrollo turístico sostenible.

b) La instrumentación de un nutrido conjunto de *políticas sectoriales* destinadas todas a fomentar, primero, la *complementariedad* que la actividad turística acusa respecto de la *eficiente* vertebración entre las áreas turísticas potencialmente demandadas y los puntos de los cuales procede la *demandas potencial* de consumo de los espacios de ocio y esparcimiento turístico. En segundo lugar, se trataría que la incidencia colectiva de las diferentes políticas sectoriales instrumentadas contribuyesen activamente a lograr la *modernización* económica de un sector que ostenta notorias *potencialidades endógenas* de desarrollo.

En tercer y último extremo, aunque ello no así en importancia e interés, se trataría de lograr la concurrencia de un marco de funcionamiento sustentado por entero en la puesta en marcha de unos *atractivos* programas de *Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+I)* (TOMÁS CARPI, J. A. 1999). Como bien se apunta en el aserto

formulado, la dotación de capital público y privado ejecutado en la dirección de fomentar una mejora continuada del sector derivaría en la dirección de que cada una de las diferentes empresas turísticas acometiesen *estructurales* reformas internas a su aparato productivo (CANDELA CASTRILLO, F., 2001). La naturaleza de las mismas habría de encontrarse totalmente inserta en el sentido de mejorar la producción final, así como también, lógicamente, en la mejora de las *ratios* de *productividad* y *competitividad*. Para dar una cumplida cuenta a tal pretensión, parece quedar al descubierto que se hace condición hartamente obligada el que las empresas insertas en la actividad turística acometan por separado la realización de sus correspondientes *planes de empresa*. En el seno de tal tipo de planificación empresarial sería menester hacer contemplar de manera detallada a un total de tres capítulos *estratégicos* en la ejecución de las partidas de *gasto*, a fin de *optimizar* la consecución de una posición de la empresa en el sector económico del turismo.

El primero de los mismos sería el que se encontraría orientado a proferir una incorporación *racional* de *capital intensivo*, o lo que es sinónimo de lo mismo, una dotación de medios tecnológicos, a los procesos intermedios del sistema empresarial. El *objetivo final* de esta primera pauta de actuación no difiere en nada, como se puede inferir, del propósito que centra su *tonicidad* en tratar de mejorar convenientemente las *ratios* de productividad y, en paralelo, de la consecución de una *ganancia neta* en la comercialización final del servicio turístico al *perfil tipo* de una demanda muy *selectiva* en estándares de calidad y precio.

Con atención al segundo de los proferidos, las partidas de *gasto empresarial* a instrumentar deberán encontrarse encaminadas a lograr una prestación final de servicio de calidad con estándares *contrastables* respecto de los mercados turísticos competidores en cuota y segmento de mercado con Galicia. En otras palabras, las mejoras advenidas de la *modernización integral y sectorial* del sistema productivo turístico deberán partir de la elaboración de un detallado estudio de *diagnosis*, en el seno del cual se estudiarán las *potencialidades endógenas* del sector en Galicia. En razón con lo que aquí se ha hecho mérito, parece quedar al descubierto que el análisis de *diagnosis* implica la realización de dos estudios *complementarios* sobre el turismo en Galicia. El primero de los mismos sería, obviamente, el análisis *DAFO* (*Debilidades, Amenazas Fortalezas y Oportunidades*) del turismo en el marco del territorio gallego. El segundo de los mismos y *complementario* del anterior sería la realización de un exhaustivo *estudio de mercado*. En efecto, el relieve que ostenta la realización de una actividad de semejante calado para con el sector económico del turismo en una CC.AA. como la de Galicia, debe ser contemplada desde el prisma de la necesidad que este sector empresarial tiene de realizar un *pormenorizado* conocimiento de las principales demandas y los *estrangulamientos* que acusa el sector. En línea directa con lo indicado, el *estudio de mercado* proporcionará una *satisfactoria* información sobre la calidad, la dotación de servicios, el nivel de la oferta, el grado de eficacia, etc., en el que se encuentra participando el turismo gallego. La finalidad que cumple imputarle en su conjunto a este *atractivo* instrumento reside, precisamente, en el interés por tratar de fomentar una lógica *difusión informativa* de los servicios canalizados hacia el mercado turístico. Por tanto, la *publicitación* de la oferta permite lograr tres fines paralelos DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A., 2001):

1) Canalizar hacia el mercado turístico regional, nacional e internacional la oferta turística gallega enfatizando en las muestras sus *atractivos* y sus *potencialidades emergentes*.

2) Contribuir progresivamente a *especializar* el sector turístico hacia aquél segmento del *mercado potencial* turístico que se encuentre caracterizado por la disponibilidad de óptima dotación de *renta per cápita*: demanda turística de calidad y dotada de un elevado poder adquisitivo.

3) Alcanzar la elaboración de un *Plan Turístico regional de Calidad* en el seno del cual se potenciará la *modernización* progresiva del sector. A la luz de lo expuesto, la planificación resultante a instrumentar habrá de dar origen a que la misma logre adaptarse crecientemente a las exigencias de los *mercados potenciales*.

En síntesis, pues, el segundo de los capítulos apuntados se encuentra básicamente referido a la *perentoria* necesidad de realizar la oportuna dotación de crédito empresarial a favor, como líneas más arriba ha sido dicho, de promover la ejecución de un programa de *I+D+I* (*Investigación, Desarrollo e Innovación*).

El tercero de los señalados sería aquí el que se encontraría ocupado por la mejora progresiva del capítulo de los recursos humanos (MELLA MÁRQUEZ, J., M^a, & SOLÉ I PARELLADA, F., 1999). Este apartado encierra en torno a sí mismo la eficacia o *éxito* final de la comercialización de un producto turístico dado en un territorio cualquiera. Los niveles de calidad de la comercialización van a depender en grado sumo del papel que ejerzan los cuadros de personal integrados en el sector económico del turismo en Galicia. Así, todo parece apuntar que es una condición *primaria básica* que la *modernización* económica del sector descansa, básicamente, en la consecución de un cuadro de personal laboral óptimamente instruido para los roles y cometidos profesionales de su cargo laboral. Por ello, pare resultar de todo punto acertado que la estructura empresarial acometa las oportunas políticas de empleo en las cuales se trate de integrar a trabajadores bien cualificados laboral e instructivamente. Se trataba también de que su rendimiento económico se vea traducido al poder manipular con un nivel de eficacia *satisfactorio* los productos tecnológicos integrados en el proceso productivo. Por otro lado, no cabe dejar al margen que el sector del turismo se sustenta esencialmente en la calidad de la prestación de servicio, en las relaciones entre iguales, en la deferencia en el trato, etc. Por tal circunstancia, pues, no resulta *aventurado* sostener que entre los numerosos factores que participan en la *política tarifaria* a instrumentar respecto de la comercialización final de la prestación de un servicio turístico dado encontramos, en una *posición de privilegio*, precisamente, a los *patrones de conducta* que va a recibir la demanda de consumo de un determinado bien turístico. Por consiguiente, si tratamos de conocer el nivel de adaptación de la oferta turística gallega a cada uno de los diferentes segmentos del mercado advertiremos cuáles son las prioridades que de manera ordenada la *demanda potencial externaliza* a la hora de tratar de consumir un cierto producto turístico. Un factor indicativo de que la comercialización de un producto ha recibido por parte de la demanda una buena aceptación es la que nos señala el nivel de *fidelización* de la demanda correspondiente a cada segmento concreto del mercado. Además, sería de gran utilidad el manejo de encuestas turísticas en el seno de las cuales se tratase de computar factores tan determinantes como la calidad de las atenciones recibidas, el nivel de información, etc.

4. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES Y LA DINAMIZACIÓN DEL TURISMO EN GALICIA.

La dotación de *capital social fijo* en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones constituye, para todo modelo de desarrollo territorial, una condición de todo orden necesaria aunque ella no suficiente por sí misma en el hipotético caso de que no se encuentre acompañada de otras *políticas sectoriales activas* encaminadas todas a proferir el *desarrollo económico autosostenido y autogenerado* (SCITOWSKI, 1963). Así pues, la dotación de capital público ejecutado en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones logra generar, de manera bien destacada, hasta un total de cuatro tipos de *benignos efectos* con el desarrollo territorial (STERN, N., 1991):

1) La *eficiente articulación física* de un territorio de referencia respecto de aquellos otros que presentan un interés por establecer unas relaciones económicas con el mismo. Formulado desde este punto de vista, el aserto señalado viene a ponernos de manifiesto que toda dotación de capital público efectuada en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones revierte a favor de la *cohesión económica y social* de un territorio. Por tal causa, pues, la ejecución de un tipo de inversiones de un signo semejante a las aquí descritas logra alcanzar un *benigno efecto* para con el desarrollo de las economías regionales. En efecto, las redes de transportes y comunicaciones se erigen en un *atractivo acicate* para lograr impulsar una eficiente *permeabilización* a aquellas demandas de flujo que responda a una matriz de viaje O-D donde uno de sus extremos se encuentre localizado en el territorio dotado de las recientes inversiones en materia de transportes y comunicaciones.

2) El esfuerzo inversor realizado en materia de *capital social fijo* de transportes y comunicaciones constituye, en razón a la procedencia de los capitales ejecutados, un *factor no pagado* por parte de los agentes de producción (ASCHAUER, D. A., 1989), toda vez que los *costes finales fijos* a los que ascienden las infraestructuras a realizar corren a cargo de los *presupuestos generales* de las AA.PP. dotadas legalmente de competencias. La consecuencia lógica que aquí cabe deducir se encuentra presente en un doble plano. Por una parte, las empresas que se encuentran geográficamente radicadas en un territorio dado, en el cual se está proponiendo la construcción de infraestructuras de transporte de *nueva construcción*, advertirán como en sus respectivas *cuentas finales de resultados económicos* se advertirá un significativo *decremento* en el cómputo del capítulo de gastos empresariales por concepto de transporte. La *modernización funcional e integral* de las infraestructuras de transportes conlleva implícito, para el tejido empresarial, primero, una mayor *fluidez* en la realización de los flujos de transporte entre las áreas productoras, las de almacenamiento y las de consumo. En segundo término, y ello en estrecha concomitancia con el aserto anterior, la puesta en servicio para el tráfico comercial de unas infraestructuras modernas logra que la estructura empresarial de cada ser productivo alcance una *ganancia neta* en lo concerniente a unidades de tiempo al tratar de canalizar hacia los mercados la producción final de las empresas (ASCHAUER, D. A., 1989b). Este apartado nos señala sencillamente que la *modernización infraestructural* logra que las demandas regulares de movilidad, a tenor siempre de la *especificidad* de los tráficos, alcancen unos *atractivos* y bien *competitivos* estándares de accesibilidad territorial respecto de otros territorios cuyas producciones finales tienden a competir con las de Galicia. En último extremo, la consecuencia de la mejora de las *ratios* de accesibilidad territorial logradas en razón a la entrada en servicio de las

infraestructuras de transportes logra poner de relieve la difusión de la *igualdad de oportunidades y el interés general* al conjunto del territorio nacional. Así pues, este esfuerzo inversor tiende a traducirse, en lo que a mejoras económicas se refiere, en una llegada de capitales privados a radicarse en Galicia, en virtud a la *ganancia de ventajas competitivas* respecto de otros territorios. En paralelo, este factor conlleva implícito el hecho que nos pone en antecedentes de que las dotaciones de capital público en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones origine el que se contribuyan a *corregir* progresivamente los todavía persistentes *desequilibrios regionales*.

En un plano de importancia contiguo al anterior encontramos al segundo de los *factores benignos* en los que incurren las inversiones presupuestarias en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones: la reducción de los costes sociales en los que estaba incurriendo la red de transportes abierta al tráfico comercial (MAS, M., PÉREZ, F., & URIEL, E 1993). Efectivamente, es un extremo bien conocido por la doctrina económica de los transportes el hecho que nos señala que la operatividad de una red de comunicaciones incurre en la *génesis* de un importante capítulo de *gasto social* (ALVAREZ CORBACHO, X., *et. al.*, 1999). Al efecto de señalar la naturaleza de los mismos podemos consignar al apartado referido a los sobre consumos de carburantes, toda vez que los flujos deben realizar un determinado itinerario deberán salvar *escollos* tan importantes como el perfil en planta de la traza de una red de comunicaciones dada (ferrocarril o carretera). Este indicador, el perfil de la traza, lleva implícita una *velocidad comercial media de proyecto* que nos señala cuál es la duración media de los tráficos al ser canalizados por los mismos. Por otro lado, es de resaltar el comportamiento de la topografía. Este indicador participa negativamente tanto en el consumo de carburante como, muy en especial, en la caída considerable de las *velocidades comerciales medias*. Asimismo, es menester indicar que entre los consumos sociales figuran aquellos que repercuten directamente en el incremento del consumo de carburante como, sobre todo, en el de la generación de *economías de escala* (PÉREZ TOURIÑO, E., 1996). En efecto, las *redes convencionales* y poco *modernizadas* de transportes y comunicaciones, en especial las de *transporte físico* por carretera, por ser este el modo mayoritariamente más demandado por la demanda de viaje, incurren frecuentemente en la *génesis* de pérdidas de horas de trabajo para las empresas. La razón que cabe argumentar a este respecto es la que nos pone de manifiesto los *handicaps* a que se encuentran expuestos regularmente los tráficos, por causa del advenimiento de situaciones de *saturación versus congestión* de los tráficos que regularmente transitan sobre la red. La relevancia de la *congestión* de los tráficos es claramente bien perceptible durante los *períodos punta*. Para concluir con la reflexión que hace referencia a los costes sociales en los que incurren las *redes convencionales* de transportes, tan sólo resta por mostrar algunas *notas breves* sobre el apartado referido al capítulo de costes que debe amortizar una sociedad por causa de la *sinistralidad vial*. En efecto, la *sinistralidad vial* conlleva implícito costes en dos direcciones. En una primera figurarían ahora al apartado de los gastos médico-sanitarios (hospitalizaciones, atenciones médico-farmacéuticas, procesos postoperatorios, períodos de rehabilitación, etc.). En una segunda dirección figurarían ahora, como no podía ser de un modo diferente, los costes que a la población demandante de movilidad le ocasiona la reparación y mantenimiento de los vehículos que ordinariamente transitan por una red de transporte *convencional* y poco *modernizada*. Al lado de lo anterior, habría que situar a los costes finales que para las *economías domésticas* les ocasiona la reparación de los

vehículos siniestrados o, en su hipotético caso, la adquisición de *vehículo en propiedad* una vez que el anterior no fuese rentable su reparación.

3) Las inversiones presupuestarias en infraestructuras de transportes y comunicaciones tienden a generar un importante fenómeno de *crowding-in* para con un territorio regional cual es Galicia. En efecto, la dotación de *stock de capital público* en materia de transportes y comunicaciones revierte en, primeramente, una ganancia notoria de *ventajas competitivas* por parte de la economía gallega. Este importante factor incide decisivamente en que se produzca una llegada de tejido productivo a radicarse en Galicia y que el mismo se *especialice* a los distintos segmentos del mercado potencialmente captable. Por otro lado, la realización de este tipo de inversiones origina en el territorio un perceptible proceso de *relocalización* empresarial. La razón que cabe argumentar para que tal tipo de *sinergias* tengan efecto no es otra diferente de aquella que nos señala que la ganancia en estándares de accesibilidad territorial le supondrá a las empresas una adquisición de una posición de privilegio en el marco de una economía *abierta y de mercado*. Por otro lado, y he aquí una de las *claves explicativas* que nos ponen de manifiesto el hecho de la ejecución de capitales privados en Galicia, la *modernización* de este tipo de infraestructuras posibilitaría que la economía gallega fuese *superando* con *éxito* el acentuado *lastre* de ser una *economía periférica*, alejada en extremo de los principales centros económicos y de decisión nacionales y de la *U.E.* En paralelo, este fenómeno positivo facilitaría que la atracción de capital a radicarse en Galicia se insertase en aquellos sectores productivos en razón de los cuales la economía gallega dispone de notorias potencialidades de desarrollo. Por otra parte, esos sectores que tenderían a *catalizar* las llegadas de capitales privados derivarían en una paulatina *especialización* productiva de cada sector de actividad, entre los que figurarían, por su propio *peso específico*, el del turismo.

4) La inversión presupuestaria en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones revertiría en la consecución de una comercialización de servicio capaz de operar en el mercado en un *régimen de intermodalidad*. En otras palabras, la dotación de capital público en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones posibilitaría que las demandas de movilidad canalizadas por parte de cada uno de los diferentes modos que abiertamente concurren en el mercado de los transportes deberían de funcionar de manera *integrada y complementaria* (PDI. 1993-2007). Se trataría, así formulado, de originar la conformación de una red de transportes *multimodal* en lo que se refiere a la oferta de servicio, y *especializada funcionalmente* a las exigencias cambiantes de la demanda en lo referente a la elección de cada operador: transporte por carretera, ferrocarril, portuario y aeroportuario. Las diferencias que la demanda potencial de servicio va encontrar para poder satisfacer una demanda de consumo turístico en Galicia van a residir, precisamente, del lado de tres factores: la *política tarifaria* de los modos que comercializan su oferta, la distancia de los viajes, la accesibilidad territorial alcanzada por parte de cada modo y, por último, aún restaría por agregarle al comentario que se propone un cuarto: la *permeabilización* del territorio que proporciona cada modo de transporte para poder realizar la matriz de viaje O-D.

Finalmente, pero en nada distanciado de lo anteriormente argumentado, no se nos oculta aquí que la dotación de capital público en materia de *infraestructuras productivas básicas*, entre las que figura en un lugar de *privilegio* las de transporte, tiende a repercutir a favor de la *solidaridad interterritorial* del Estado. Con razón a cuanto hasta

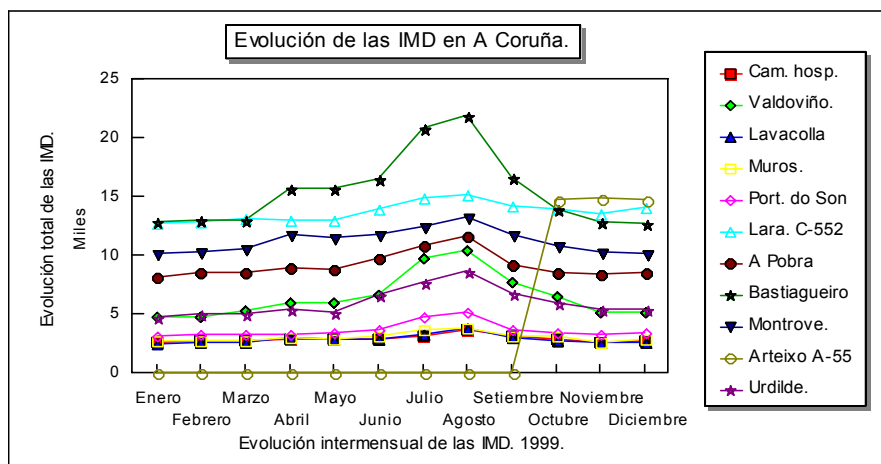
aquí se ha hecho mérito, la dotación de infraestructuras de transportes y comunicaciones se constituye en una *condición básica* para *contrarrestar* las disparidades regionales y, en paralelo, crear ejes de desarrollo económico (RICHARDSON, H. W. 1976).

5. COMPORTAMIENTO DE LA DEMANDA DE DESPLAZAMIENTO POR MOTIVOS DE TURISMO CANALIZADA POR LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE EN GALICIA.

En esta sección nos proponemos examinar de una manera más bien aproximativa el comportamiento que ha experimentado la demanda de transporte por motivos de ocio y esparcimiento, al ser ésta canalizada por la red gallega de comunicaciones y transportes que se encuentra prestando servicio. Para empezar, es menester hacer notar que la cuantificación de los flujos por motivos turísticos nos ofrece no pocas dificultades al efecto de poder diferenciar con total precisión cuáles son los específicos motivos de desplazamiento de los tráficos. Así pues, para tratar de corregir este sesgo se ha considerado interesante el analizar la evolución de la demanda de transporte experimentada en el conjunto de cada modo de desplazamiento a diferentes escalas temporales (DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A., 2000). El estudio de los valores propuestos persigue un fin doble. En primera instancia figuraría, evidentemente, el análisis del comportamiento de cada modalidad ante la demanda potencial de desplazamiento. El resultado final obtenido aquí nos pondría en antecedentes sobre el comportamiento que cada sistema de transporte experimenta en Galicia para el conjunto de un ejercicio económico dado. En segundo extremo, el examen de las informaciones de desplazamiento correspondientes a cada uno de los modos de transporte que comercializan sus respectivas ofertas en el mercado regional y nacional nos proporcionaría una destacada información para estudiar cuáles son los períodos del año que registran los máximos y mínimos niveles de demanda de tráfico. Por consiguiente, este apartado nos permitirá ver con total precisión tres relevantes indicadores. El primero de los mismos haría referencia al régimen regular de los desplazamientos. Este valor sería la media de los mismos alcanzada para el día tipo y mes tipo de año. El segundo de los mismos ostentaría para el estudio del comportamiento de la demanda turística un interés notoriamente más amplio. En efecto, este apartado nos señalaría el comportamiento de la estacionalidad que experimentan los sistemas de transporte. Los valores que aquí podemos manejar corresponden básicamente a los transportes por carretera. Contrariamente a lo que realmente hubiese sido lo deseable, no se disponen de datos actualizados para los ferrocarriles desagregados a nivel mensual y diario. El último de los tres indicadores señalados respondería a cómo se distribuye la demanda potencial de desplazamiento respecto de la participación de cada modo de transporte individualmente. Formulado desde este punto de vista, parece quedar bien claro que este apartado nos señalaría cuál es la cuota de mercado final con la que cada sistema de transporte participa en un ejercicio económico y en un territorio dado. Finalmente, y ello a modo de complemento de los factores anteriores, sería interesante estudiar cuáles son las áreas del territorio gallego que registran unos más elevados niveles de demanda de desplazamiento por interés turístico.

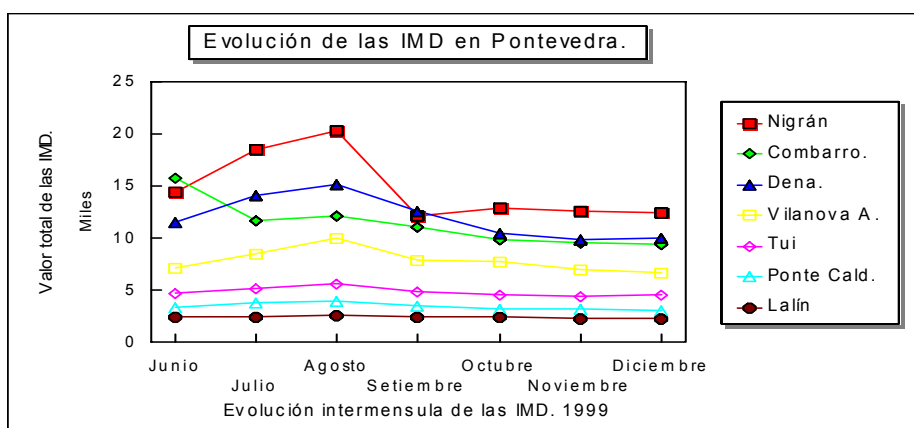
5.1. La demanda de desplazamiento por carretera.

El estudio de la demanda de desplazamiento por carretera nos obliga a recurrir al manejo de tres importantes fuentes estadísticas: las encuestas de pantalla para la matriz de viaje O-D, las encuestas domiciliarias de desplazamiento y, finalmente, los registros de las Intensidades Medias Diarias (IMD) que registra un determinado eje viario. En este estudio nos detendremos únicamente en el análisis de las IMD para aquellas partes del territorio susceptibles de registrar unos más elevados niveles de desplazamiento por motivos turísticos. Así pues, como premisa de partida indicaremos que las principales motivaciones de consumo de un producto turístico que ostenta Galicia son las que responden a las que siguen: turismo de sol-playa-mar, turismo histórico-artístico, turismo cultural, turismo de áreas naturales, etc. Las principales demandas de desplazamiento, según siempre el volumen de los flujos de llegada y salida, se registran en cuatro importantes áreas del territorio gallego que enumeradas por orden serían: Las Rías Bajas, El Golfo Ártabro, Santiago de Compostela y los espacios naturales protegidos. En el gráfico nº 1 podemos examinar con detenimiento el comportamiento experimentado por parte de la demanda de desplazamiento registrada en varias estaciones de aforo de la provincia de A Coruña para cada uno de los meses del año. Entre las mismas se han seleccionado puntos dotados de interés turístico de sol-playa-mar (Bastiaqueiro, Montrove, A Pobra do Caramiñal, Muros, Valdoviño) con otros que ostentan un interés centrado en el turismo urbano y monumental (Arteixo, Urdilde, Campo del Hospital.), para el conjunto de un ejercicio. Los valores reflejados en el gráfico nos muestran abiertamente como las estaciones de aforo experimentan una marcada estacionalidad. El interés que ostenta es factor no es otro que el que tiende a ponernos de manifiesto como se incrementa la demanda de desplazamiento en el período estival. Por su parte, también se evidencia un crecimiento en el período de Semana Santa y de Navidad. Estos crecimientos nos ponen de relieve la llegada de una demanda de desplazamiento que responde a la motivación turística.



Si tratamos ahora de examinar el comportamiento que evidencian las terminales de aforo localizadas en la provincia de Pontevedra y éstas próximas a las áreas de interés

turístico, llegamos a una conclusión simétrica a la ya redactada. No obstante lo anterior, entendemos que resulta conveniente señalar que existen algunas estaciones de aforo que ostentan unos niveles de desplazamiento muy elevados durante todo el año y este factor no es imputable por entero al desarrollo de la actividad turística. La clave explicativa que aquí cabe argumentar es la que nos indica que tales estaciones se encuentran geográficamente radicadas en las proximidades geográficas de una de las principales ciudades de Galicia (Montrove, Bastiagueiro, Arteixo, Combarro, Nigrán).



5.2.La demanda de desplazamiento por tren en Galicia.

Al estudiar la demanda de desplazamiento llegado o salido de cada una de las principales terminales ferroviarias de Galicia, nos resulta aún más difícil cuantificar cuántos desplazamientos responden a una motivación netamente turística. El nivel de desarrollo de las informaciones estadísticas que maneja la *U.N.E.* Regionales no dispone de unos valores *desagregados* semanalmente ni mensualmente por cada una de las líneas que se encuentran prestando servicio. Por ello, los valores de las cifras que ahora van a ser introducidas en el comentario deben ser interpretadas en razón a siete factores:

- 1) La incidencia del tamaño urbano respecto de los flujos movilizados por tren.
- 2) El total de habitantes radicados en las principales terminales ferroviarias así como en sus áreas de influencia.
- 3) Los usos del suelo existentes en cada una de las principales terminales ferroviarias y sus efectos en la generación de viajes.
- 4) La *eficiencia* de que *disfruta* la dotación de conectividad territorial por tren cada una de las principales terminales ferroviarias gallegas.
- 5) El nivel de calidad con el que está prestando servicio público de transporte en Galicia el ferrocarril. En este sentido habrá que examinar cuáles son los estándares de accesibilidad territorial que se está comercializando.
- 6) La *tipología* del *material circulante*: tipos de trenes que se encuentran prestando servicio en cada una de las líneas abiertas al tráfico.

7) La *idoneidad* de la oferta pública de viaje según la incidencia de parámetros tan significados como son la *regularidad*, *frecuencia* y dotación total de expediciones por sentido del tráfico, etc.

Contemplado bajo el prisma de los factores que han sido enumerados, los valores con los que participa el tren en Galicia permite que formulemos como conclusiones más destacables aquellas que se pueden incluir en cuatro relevantes apartados:

1) Los mayores niveles de tráfico de viajeros movilizados por el tren son los que se corresponden con los flujos movilizados en las principales terminales ferroviarias gallegas.

2) Los tráficos de determinadas cabeceras de comarca llegan a exceder en número a los tráficos contabilizados en alguna de las principales ciudades de Galicia. Este factor nos indica como la oferta ferroviaria se adapta en mayor medida a las exigencias cambiantes de la demanda en unos núcleos urbanos respecto de otros. Por otra parte, este indicador nos señala que el tren no está resultando un modo de desplazamiento *competitivo* respecto de la carretera y el avión para los tráficos de medio y largo recorrido.

3) La existencia de centros *nodales distribuidores del tráfico* en Galicia significa que tales puntos disponen de unas *ventajas competitivas* por ferrocarril que se encuentran bien presentes al examinar los factores: total de expediciones con extremo de viaje fijada en dicha terminal, nivel de dotación de conectividad territorial, etc.

4) La existencia de una adecuada oferta de transporte que funciona en *régimen de intermodalidad* posibilita que la *demanda potencial de desplazamiento* pueda disfrutar de la *complementariedad y especialización* de cada modo. Así, en A Coruña, Santiago y Vigo se encuentra prestando servicio de transporte los modos siguientes: avión, ferrocarril y carretera. Por su parte, Vigo y A Coruña se *benefician* notoriamente de la demanda de desplazamiento turístico por medio del transporte marítimo.

Tabla nº 1: Demanda regular de movilidad de viajeros por ferrocarril registrada en las principales terminales ferroviarias gallegas. 1999.

Terminal Ferroviaria	Viajeros Subidos	Viajeros Bajados	Total	%1999 s/1998
<i>A Coruña</i>	503.699	413.393	917.092	-0,43
<i>Carballiño</i>	37.230	25.607	62.635	6,96
<i>Ferrol</i>	26.961	26.607	53.568	-25,24
<i>Lugo</i>	9.800	9.293	19.093	14,10
<i>Monforte de Lemos</i>	21.269	22.121	43.390	-2,98
<i>Ourense Empalme</i>	129.143	123.143	252.286	-10,12
<i>Ourense S. Fco.</i>	12.602	17.484	30.086	-10,53
<i>Pontevedra</i>	277.819	277.787	555.606	8,01
<i>Santiago</i>	670.932	823.737	1.494.669	8,94
<i>Vilagarcía</i>	311.773	214.426	526.199	5,42
<i>Vigo</i>	473.606	445.807	919.413	1,72
Total Galicia	2.474.834	636.648	4.874.037	-12,26

Fuente: RENFE. U.NE. Regionales. Dirección Comercial Galicia. *Elaboración propia.*

Como ha sido formalmente indicado en el comentario que se propone, los valores de desplazamiento por ferrocarril más elevados son los totalizados por las principales terminales ferroviarias gallegas. De entre las mismas destacaremos al papel de Santiago. Ahora bien, si se examina con detenimiento el papel que ocupan las estaciones de O Carballiño y Monforte de Lemos se advierte como las mismas exceden en mucho a la cuota de mercado totalizada por parte de Ferrol y Lugo. Por otra parte, si nos detenemos en los valores que refleja Vilagarcía de Arousa advertimos como los mismos exceden a los contabilizados por parte de Ourense. Por último, los registros de las demandas de desplazamiento por tren se han desagregado para estudiar los tráficos de llegada y los de salida. La importancia de este factor estriba, precisamente, en conocer si el comportamiento de cada estación resulta ser un punto de destino o, por el contrario, un lugar de salida.

5.4. La demanda de desplazamiento por vía portuaria.

En la tabla nº 2 se han computado los registros de demanda de desplazamientos llegados a Galicia por vía marítima. Al examinar la propia modalidad en la que se moviliza la demanda (cruceros), advertimos como la naturaleza de los mismos responde, en razón, a la necesidad de satisfacer un desplazamiento por interés eminentemente turístico. Como se consigna en la tabla referida, cuatro son los puertos de interés general del Estado que en el ejercicio económico de 2000 han registrado un flujo portuario de cruceros. Los valores más elevados, según las cifras tabuladas, responden a los alcanzados en el puerto de Vigo y A Coruña. La importancia de este factor reside, precisamente, en el destacado hecho de que los dos puertos dominantes son los que disponen de unas infraestructuras portuarias más aptas para la captación de este tipo de flujo turístico. En paralelo, cabe señalar que la oferta de infraestructura portuaria correspondiente a las dos principales ciudades de Galicia disponen de una buena dotación de conectividad territorial para este tipo de barcos. Finalmente, en el ejercicio económico de 2002 se ha celebrado en A Coruña la regata de interés turístico Cutty Shark, hecho éste que permite inferir que los registros correspondientes a tal ejercicio resultarán aún más importantes que los de años precedentes.

Tabla nº 2: Evolución de la demanda de desplazamiento de viajeros por vía portuaria correspondiente a los tráficos de cruceros en la red gallega de puertos de interés general del Estado.

Autoridad portuaria	1999	2000	%2000/1999
Ferrol-San Cibrao	--	2.675	--
A Coruña	25.584	36.123	41,2
Marín-Pontevedra	--	--	--
Vigo	51.021	59.564	16,7
Vilagarcía de Arousa	5.258	4.838	-8,0
Galicia	81.863	103.200	26,1
España	17.761.707	18.744.953	5,5
%G/E	0,46	0,55	

Fuente: Puertos del Estado. Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

5.5. La demanda de desplazamiento por vía aeroportuaria en Galicia.

En el seno de las tres tablas siguientes se ha tratado de analizar el valor de la demanda de desplazamiento por vía aeroportuaria en Galicia. Así pues, en la tabla nº 3 se han computado los valores del tráfico aéreo gallego correspondiente a la serie 1996-2001. Las cifras consignadas en la misma nos aportan una cumplimentada información sobre, lógicamente, el comportamiento del segmento de viajeros y mercancías. De los dos segmentos reflejados en la tabla (viajeros y mercancías), es el primero de los señalados el que ostenta un mayor interés para el estudio de la dinámica de la actividad turística. Así, si nos fijamos en la evolución de los valores para cada uno de los ejercicios de la serie se descubre como la demanda de viaje por vía aeroportuaria a Galicia ha conocido unas variaciones entre unos ejercicios y otros. En 1999 y en el año 2000 se han producido en Galicia dos eventos de carácter internacional que han influido notoriamente en el incremento de los tráficos de pasajeros: el Año Santo Jacobeo de 1999 y la Capitalidad de la cultura europea 2000. Por otro lado, no se nos oculta aquí la importancia que para la génesis de desplazamientos por vía aérea ostenta la relativa periodicidad con la que se encuentran participando las ciudades de A Coruña y Vigo en eventos deportivos de carácter nacional e internacional.

Tabla nº 3: Evolución del tráfico de pasajeros y mercancías movilizadas en los aeropuertos de Galicia. 1996-2001.

Ejercicio económico	Total de pasajeros		Total de mercancías	
	Galicia	España	Galicia	España
1996	2.097.597	100.711.101	5.965.864	491.878.263
1997	2.219.537	108.652.483	8.401.726	542.071.812
1998	2.209.138	116.295.167	7.350.016	544.966.741
1999	2.427.863	126.693.764	6.809.704	583.390.187
2000	2.593.488	138.614.266	10.794.465	607.502.286
2001	2.281.001	142.732.204	8.662.884	577.031.488

Fuente: AENA. INE. Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

En la tabla nº 4 se han tabulado convenientemente los registros correspondientes a la demanda de desplazamiento de viajeros registrada en cada uno de los tres aeropuertos comerciales de Galicia: Alvedro, Labacolla y Peinador. Si se examinan los valores de cada uno de los mismos, se puede advertir como es el de Santiago el que totaliza unos más elevados registros. Entre los mismos destaca sensiblemente los tráficos llegados o salidos de esta ciudad en el ejercicio de 1999 (Año Santo Jacobeo). Con atención a la participación que ostenta los dos restantes, los valores nos indican como es el de Vigo el que ocupa una posición más importante dentro del ranking gallego. La razón a argumentar es aquella que nos señala que en A Coruña han dejado de operar algunas compañías, lo cual ha dado lugar a una pérdida de oferta pública de viaje. Por otro lado, el aeropuerto de Vigo encuentra un competidor económicamente muy fuerte en el aeropuerto luso de Sá Carneiro (Oporto).

Tabla nº 4

Ejercicio económico	Alvedro (A Coruña)		Labacolla (Santiago).		Peinador (Vigo)		Galicia	
	Viajeros	% Varia.	Viajeros	% Varia.	Viajeros	% Varia.	Viajeros	% Varia.
1998	433.120	--	1.193.399	--	582.619	--	2.209.138	--
1999	490.889	13,3	1.316.457	10,3	620.517	6,5	2.427.863	9,9
2000	580.900	18,3	1.291.328	-1,9	721.260	16,2	2.593.488	6,8
2001	643.537	10,8	1.247.301	-3,4	790.163	9,6	2.681.001	3,4

Fuente: AENA. INE. Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

6. EL COMPORTAMIENTO DEL CONSUMO DE LA DEMANDA TURÍSTICA EN GALICIA: BREVES NOTAS.

En esta sección trataremos de mostrar conveniente cuál es el nivel de la dotación de infraestructuras turísticas de alojamiento con las que Galicia está concurriendo en el mercado. En paralelo, y como reza en el título del propio epígrafe, se tratará de pasar revista al valor que ostenta el comportamiento de la demanda turística según el resultado final de la ocupación de las instalaciones que comercializan su oferta en el mercado regional. En este sentido, se tratarán de aportar algunas notas significativas sobre la clasificación de las instalaciones y el valor final de la demanda turística registrada en cada tipo de instalación. Por último, nos ocuparemos formalmente de mostrar una tabla en la cual se hayan consignado los niveles de ocupación que ha experimentado la demanda turística en Galicia.

Un indicador de relieve que tiende a explicarnos la razón en base a la cual se produce, primero, un nivel de ocupación determinado en las diferentes instalaciones hosteleras de Galicia y, en segundo lugar, cuáles son los establecimientos que en mayor medida resultan del agrado de la demanda turística que llega a Galicia es, ciertamente, el estudio de la capacidad de gasto o también paridad de compra. Este indicador nos permite estudiar con detalle cuál es el nivel de gasto medio que se tiende a realizar en materia turística en el seno de la CC.AA. por turista. En las tablas 5 y 6 se ha computado el comportamiento del gasto medio turístico por capítulos. Así, en la tabla nº 5 podemos advertir cuál es el nivel medio de gasto por turismo que evidencian cada una de las provincias gallegas. El rigor de las cifras nos señala como Galicia presenta un gasto medio por turismo del orden de los 129,2 euros. La participación individualizada de cada una de las provincias nos indica que es la de A Coruña la que totaliza el valor más alto (139,3 euros). Lo ciertamente curioso es que la siguiente en el ranking no lo ocupa aquí Pontevedra, si no que esta posición de privilegio la ostenta Ourense (126,6). Por lo que respecta a cuáles son las partidas de gasto que evidencian un más elevado peso específico al ejecutar el gasto la conclusión es bien clara: alojamiento y comida. La participación de los restantes capítulos computados ostentan un protagonismo más modesto. No obstante, es de subrayar que resulta complejo el poder disponer de una información veraz sobre el comportamiento de los mismos.

Tabla nº 5: Distribución del gasto medio del turista que pernocta en establecimientos hoteleros de tres o más estrellas en Galicia por provincias en 2001. (Valores en Euros).

Gasto Diario	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galicia
Alojamiento	57,5	44,9	44,4	53,9	54,3
Comida	41,0	24,2	39,0	36,5	37,7
Compras	15,3	9,4	11,7	11,8	13,1
Desplazamiento	11,3	6,6	13,2	10,3	10,6
Ocio	14,3	9,1	18,3	12,9	13,5
Total	139,3	94,2	126,6	125,6	129,2

Fuente: IGE. Estadística del Gasto del Turismo que pernocta en establecimientos hoteleros.

La información glosada en el interior de la tabla nº 6 tiende a complementar convenientemente al comentario anterior. En efecto, en la misma hemos consignado por separado para uno de los capítulos anteriores en los cuales se centra la ejecución del gasto turístico su evolución % respecto al ejercicio económico precedente. La conclusión que se puede extraer no es otra diferente de la que centra su interés en la dirección de que en la mayoría de las provincias gallegas el gasto medio por turista ha conocido un sensible descenso. Las razones a argumentar que señalan el advenimiento de esta línea tendencial contractiva hay que tratar de encontrarlas en base a la situación coyuntural por la que atraviesa la economía nacional e internacional: recesión en los niveles de crecimiento de los países de la U.E. y también en USA. Al lado de lo apuntado, es necesario tener bien presente la notable contracción económica que están acusando los países pertenecientes a América Latina (Argentina, Uruguay, Panamá, Venezuela, Brasil, etc.), toda vez que los mismos tenían como un preferencial punto de destino a España y a Galicia. La razón que se maneja para señalar la importancia del mercado turístico americano respecto de Galicia hay que tratar de encontrarla anclada en base a los importantes flujos emigratorios que acusó tanto Galicia como España en sus correspondientes períodos históricos. Este hecho nos señala como muchas de las llegadas turísticas a Galicia presentan como motivación de viaje las razones de parentesco, la tenencia de raíces de existencia en Galicia, el deseo de conocer el lugar de procedencia de sus antepasados, etc.

Tabla nº 6: Tasa de variación en % del gasto turístico en las provincias gallegas según el comportamiento de los diferentes capítulos potenciales que conforman el gasto turístico.

Tasa de Variación interanual.	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galicia
Alojamiento	2,7	-12,6	0,7	0,2	0,3
Comida	-2,0	-40,7	9,8	-3,3	-4,7
Compras	0,4	-38,8	63,7	-4,7	-3,5
Desplazamientos	-11,0	-67,0	0,0	-14,4	-17,2
Ocio	5,3	-27,6	33,0	2,1	3,4
Total	0,0	-32,8	11,3	-2,5	-2,9

Fuente: IGE. Estadística del Gasto del Turismo que pernocta en establecimientos hoteleros.

Al efectuar una breve pausa en los valores que evidencia la tasa de variación del gasto turístico apreciamos como la provincia que ostenta un comportamiento más positivo es la de Ourense. El comportamiento de las restantes señala como A Coruña se mantiene en una posición estabilizada respecto del ejercicio precedente. Por último, las tasas de Lugo, Pontevedra y la media de Galicia presentan en sus dígitos el signo negativo. De entre las mismas adquiere un especial significado la caída de los niveles de gasto por turista en la provincia de Lugo (32,8%).

En la tabla nº 7 se ha contabilizado el comportamiento experimentado por parte de la demanda turística en una doble vertiente. La primera vertiente de las señaladas es la referida a la llegada de viajeros según el resultado de su procedencia: nacionales y extranjeros. Por lo que hace mención a la segunda de las destacadas, cabe indicar a este efecto que en la misma se han consignado las cifras correspondientes a las pernoctaciones de los turistas llegados a Galicia. En la misma se han manejado las informaciones que nos proporcionaban un conocimiento concreto sobre el perfil tipo de la demanda. Así, se ha clasificado a la misma en dos grandes bloques según el resultado de su procedencia final: nacional y extranjero. Por último, y como pretensión acertada para caracterizar y singularizar todavía más si cabe a la demanda turística de Galicia, se ha estimado oportuno referir el valor de la estancia media en días de la población turista llegada a Galicia.

Tabla nº 7: Evolución de la demanda de viajeros, pernoctaciones y estancia media de las mismas por motivos de turismo. 2001.

Provincias	Viajeros			Pernoctaciones			Días de estancia
	Residentes en España	Residentes en el extranjero	Total	Residentes en España	Residentes en el extranjero	Total	
A Coruña	792.411	238.489	1.030.900	1.926.754	459.656	2.386.410	2,3
Lugo	363.170	41.051	404.221	597.008	59.962	656.970	1,6
Ourense	169.276	11.896	181.172	352.410	25.372	377.782	2,1
Pontevedra	741.709	164.633	906.342	2.088.045	342.789	2.430.834	2,7
Galicia	2.066.564	456.069	2.522.633	4.964.215	887.777	5.851.992	2,3
España	32.875.543	27.005.110	59.880.653	85.060.812	143.488.593	228.549.405	3,8
%G/E	6,3	1,7	4,2	5,8	0,6	2,6	

Fuente: INE. Encuesta de ocupación hotelera. 2001.

Así pues, el comentario que se puede sacar de los valores reflejados en la tabla que se sigue son los que nos ponen en antecedentes de que la demanda turística de Galicia se inscribe preferencialmente en el segmento del turismo nacional. Si se apuntasen las informaciones que nos señalasen la procedencia provincial del mismo advertiríamos como la línea dominante es la de una procedencia regional. Entre la misma apreciaríamos como existe una participación muy significativa al turismo provincial e incluso al propiamente comarcal. Al estudiar ahora la participación de las provincias, advertimos como los primeros lugares en el ranking los ocupan A Coruña y Pontevedra respectivamente. Finalmente, resta por señalar que la estancia media en días que refleja la demanda turística en Galicia es la que se encuentra comprendida entre las cifras de los 2,7 días de Pontevedra y los 2,3 de A Coruña como valores más elevados y los 1,2 días de Lugo como valor mínimo.

La última de las tablas estadísticas que van a ser presentadas en este estudio es la que se corresponde con la que ha tratado de consignar una cumplida información sobre, esta vez, el grado de ocupación y la estancia media por motivos turísticos. Así, en la tabla nº 8 podemos apreciar cuál ha sido el comportamiento que ha experimentado tanto Galicia como España sobre las magnitudes ya apuntadas. Al tratar de destacar alguna de las conclusiones deducidas del estudio de los valores reflejados, comenzaremos por señalar que la participación de España sobre tales parámetros excede en bastante a las homónimas informaciones que alcanza el turismo de Galicia. En este sentido, resulta de todo orden concluyente el análisis de los valores totales de ocupación alcanzados por Galicia respecto de España: el diferencial de España respecto de Galicia asciende nada menos que a más de 20 puntos porcentuales. Por lo que hace referencia al parámetro de la estancia media, la conclusión a la que se asiste presenta una característica similar a la señalada anteriormente.

Tabla nº 8: Evolución del grado de ocupación y de la estancia media por motivos turísticos en Galicia y en España.

Grado de ocupación							Estancia media.	
Galicia				España				
Ejercicio	Total	Valor máx.	Valor mín.	Total	Valor máx.	Valor mín.	Galicia	España
1999	46,4	70,5	29,7	64,6	78,8	46,5	2,3	3,9
2000	40,2	63,8	27,8	63,4	77,4	46,6	2,3	3,8

Fuente: Dirección Xeral de Turismo. IGE. Xunta de Galicia. Elaboración propia.

BIBLIOGRAFÍA

- ALVAREZ CORBACHO, X.; CARIDE ESTÉVEZ, M^a. J., GONZÁLEZ SAVIGNAT, M., LORENZO ALONSO, P., PEREIRA MOREIRA, R., PÉREZ TOURINO, E., (1998) *Evaluación de la rentabilidad social. Análisis coste-beneficio*, en: PÉREZ TOURINO, E. (Direcc) *Infraestructuras y desarrollo regional: efectos económicos de la autopista del Atlántico*. Edit. Universidad de Santiago. IDEGA. CIVITAS. Madrid.
- ASCHAUER, D. A. (1989 a) *Public investment and productivity growth in the Group of Seven*, pág., 17-25, Federal reserve Bank of Chicago. Economic Perspectives.
- ASCHAUER, D. A. (1989 b) *Is public expenditure productive?* *Journal of Monetary Economics*, pág., 1777-200, núm., 23.
- ARROW, K., J., & KURZ, M., (1970) *Public investment, the rate of return and optimal fiscal policy*. Johns Hopkins Press. Baltimore.
- BIEHL, D. (1988) *Infraestructuras y desarrollo regional*, en: *Revista Papeles de Economía Española*, pág., 293-310, núm., 35. Fundación FIES. Madrid.
- CANDELA CASTRILLO, F., (2001) *A incidencia económica do desenvolvemento turístico no municipio*, pág., 101-118, en: ÁLVAREZ SOUSA, A., (Coord.) *Desenvolvemento e planificación municipal do turismo*. Edit. Excmá Diputación de A Coruña.

- DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A., (2000) *El sistema de transportes y comunicaciones en el A.M. de A Coruña. 1970-1998*. Edit. Excma. Diputación de A Coruña.
- DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A., (1999) *La articulación territorial de Galicia con el resto del Estado. Aportaciones de la conectividad al desarrollo regional*, pág., 15-35, en *Revista Estudios de Construcción, Transportes y Comunicaciones*, núm., 82. Ministerio de Fomento. Madrid.
- DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A., (2000) *La participación de los sistemas de transportes y comunicaciones en el desarrollo de la actividad turística de Galicia*, en: HERNÁNDEZ BORGE, J., DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A., & PATIÑO ROMARÍS, C. A., (Coord.) *O Turismo en Galicia. Potencialidades endógenas d desenvolvemento urbano e económico*. Excma. Diputación de Pontevedra. Vigo.
- DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. (2001) *Contribución da planificación local ó desenvolvemento turístico*, pág., 161-188, en: ÁLVAREZ SOUSA, A., (Coord.) *Desenvolvemento en Planificación municipal do turismo*. Edit. Excma. Diputación de A Coruña.
- LÓPEZ NIETO, A. (1983) *Nota sobre los principios estratégicos para una política de transportes en el Estado de las Autonomías*, en la obra colectiva: *El Estado de las Autonomías y el sistema de transportes*. Edit. MTTC. IETC. Madrid.
- MELLA MÁRQUEZ, J. M^a, & SOLÉ I PARELLADA, F., (1999) *Política de capital humano y formación*, pág., 484-507, en: MELLA MÁRQUEZ, J. M^a (Coord.) *Economía y política regional en España ante la Europa del Siglo XXI*. Edit. Akal. Asociación Española de Ciencia Regional. Madrid.
- MUNNELL, A. H. *How does public infrastructure affect regional economic performance?*, en: MUNNELL, A. H. (Edit.) *Is there a shortfall in public capital investment?* Federal Bank of Boston. Conferencias. Series 34.
- PATIÑO ROMARÍS, C. A., (2001) *Espacios turísticos e de ocio nas Rías Baixas: Unha análise a Diferentes Escalas*. Colección Estudios Turísticos. Edit. Dirección Xeral Para o Turismo. Xunta de Galicia. Santiago.
- PÉREZ TOURIÑO, E., (1992) *Las infraestructuras como factor de despegue del desarrollo gallego*, pág., 429-488, en: GONZÁLEZ LAXE, F., (Coord.) *Estructura económica de Galicia*. Edit. Espasa Calpe. Madrid.
- PÉREZ TOURIÑO, E., (1995) *Las infraestructuras productivas como factor básico de despegue económico*, pág., 173-184, en la obra colectiva: *Factores de desarrollo en regiones periféricas*. Edit. Consorcio de la Zona Franca de Vigo.
- Plan Económico de Desenvolvemento Estratéxico de Galicia (PDEGA) 2000-2006*. Xunta de Galicia. Consellería de Economía e Facenda. 2000. Santiago.
- Plan de Desarrollo Regional de Galicia (PDR) 2000-2006*. Xunta de Galicia. Consellería de Economía e Facenda. 2000. Santiago.
- Plan Director de Infraestructuras de Galicia (PDI) 1993-2007*. MOPTMA. 2^a Edición. 1994. Madrid.
- RICHARDSON, H. (1976) *Política y planificación del desarrollo regional en España*. Edit. Alianza. Madrid.
- SCITOVSKY, T., (1963) *Dos conceptos de las economías externas*, en: AGARWALA & SINGH, *La economía del subdesarrollo*. Edit. Tecnos. Madrid.
- STERN, N., (1991) *The determinants of economic growth*, pág., 122-133, en: *Economic Journal*, núm., 101(404).