

**Cuestiones:**

- 1.- Representa la densidad de población de las Comunidades Autónomas en 1998, con los datos presentados en el Documento 1. Utiliza para ello el mapa adjunto.
- 2.- En el documento 2 se representa el grado de especialización industrial de cada Comunidad Autónoma respecto del total español. Describe la desigual distribución del tejido industrial español y las principales características de las distintas regiones industriales.
- 3.- El Documento 3 presenta un mapa de la Intensidad Media de Vehículos en las principales carreteras del Estado. Describe los principales ejes de circulación en España.
- 4.- Con el apoyo de los documentos adjuntos, elabora un informe sobre las desigualdades territoriales, demográficas, económicas y de transporte dentro del Estado Español.

**DOCUMENT 1 / DOCUMENTO 1**

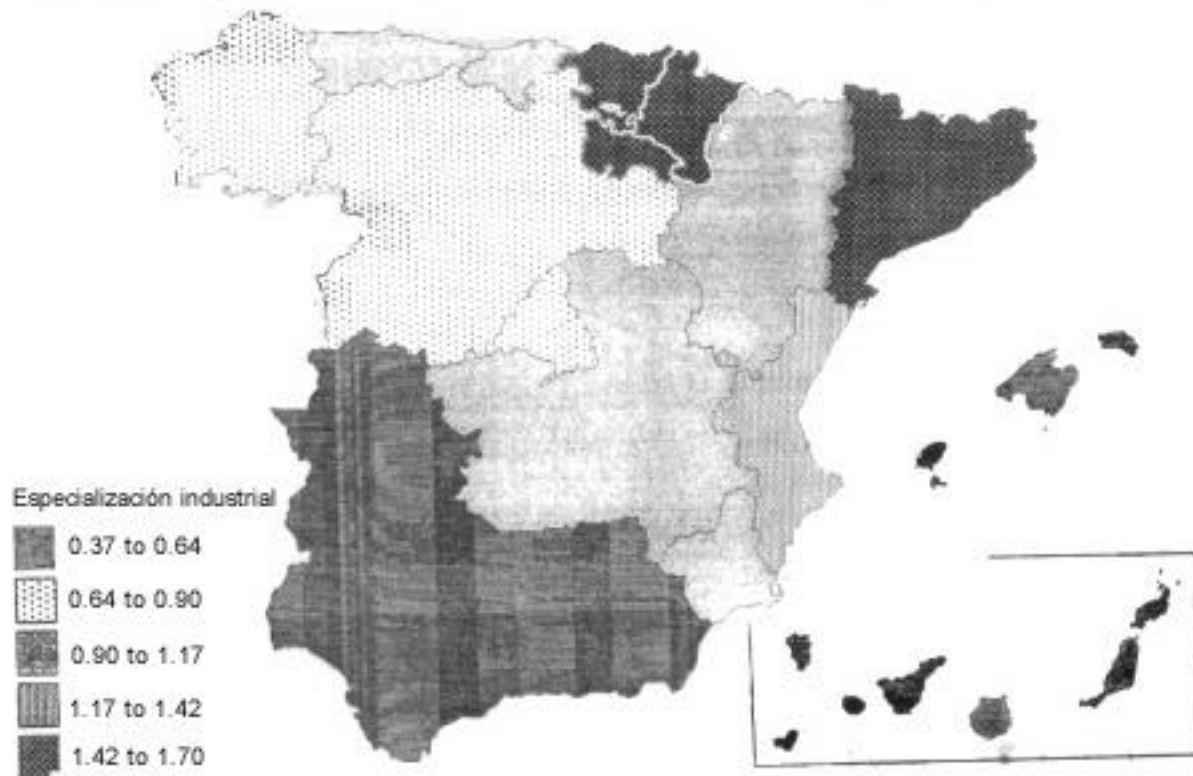
Dades territorials i demogràfiques de les comunitats autònomes en 1998  
 Datos territoriales y demográficos de las comunidades autónomas españolas en 1998

	<b>Superficie Superficie (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>Població (habitants) Población (habitantes)</b>	<b>Densitat Densidad (hab/km<sup>2</sup>)</b>
<b>Andalusia/Andalucía</b>	87.595	7.236.459	83
<b>Aragó/Aragón</b>	47.720	1.183.234	25
<b>Astúries/Asturias</b>	10.604	1.081.834	102
<b>Illes Balears/Islas Baleares</b>	4.992	796.483	160
<b>Canàries/Canarias</b>	7.492	1.630.015	218
<b>Cantàbria/Cantabria</b>	5.321	527.137	99
<b>Castella-la Manxa Castilla-la Mancha</b>	79.461	1.716.152	22
<b>Castella i Lleó Castilla y León</b>	83.918	2.393.010	29
<b>Catalunya</b>	32.113	6.146.800	191
<b>Comunitat Valenciana</b>	23.255	4.023.441	173
<b>Extremadura</b>	41.634	1.069.419	26
<b>Galícia/Galicia</b>	29.575	2.724.544	92
<b>Madrid</b>	8.028	5.091.336	634
<b>Múrcia/Murcia</b>	11.314	1.115.068	99
<b>Navarra</b>	10.391	530.819	51
<b>Euskadi</b>	7.234	2.098.628	290
<b>La Rioja</b>	5.045	263.644	52

Fuente: INE

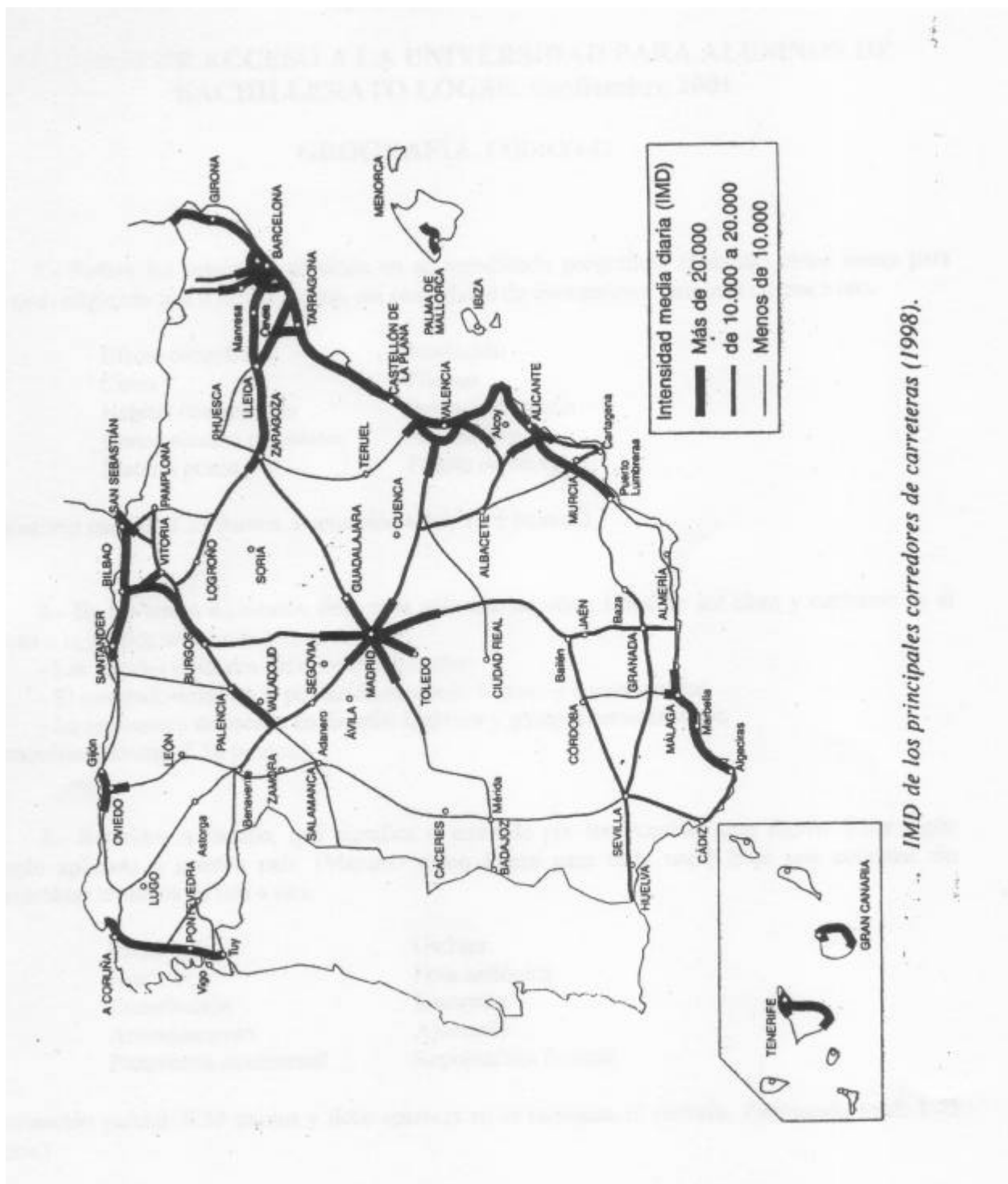
## DOCUMENT 2 / DOCUMENTO 2

Graud d'especialització industrial de les comunitats autònomes en 1998  
Grado de especialización industrial de las comunidades autónomas en 1998



Font: INE i elaboració pròpia / Fuente: INE y elaboración propia

Documento 3



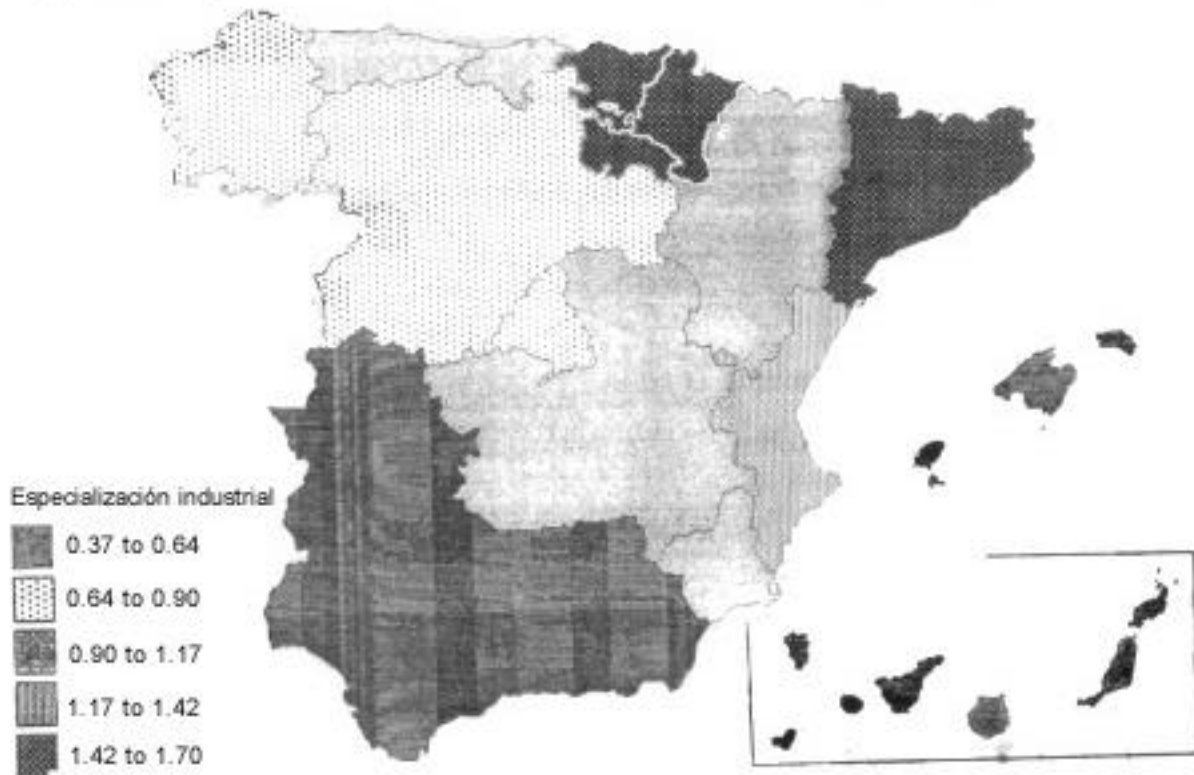
**Cuestiones:**

2.- En el documento 2 se representa el grado de especialización industrial de cada Comunidad Autónoma respecto del total español. Describe la desigual distribución del tejido industrial español y las principales características de las distintas regiones industriales.

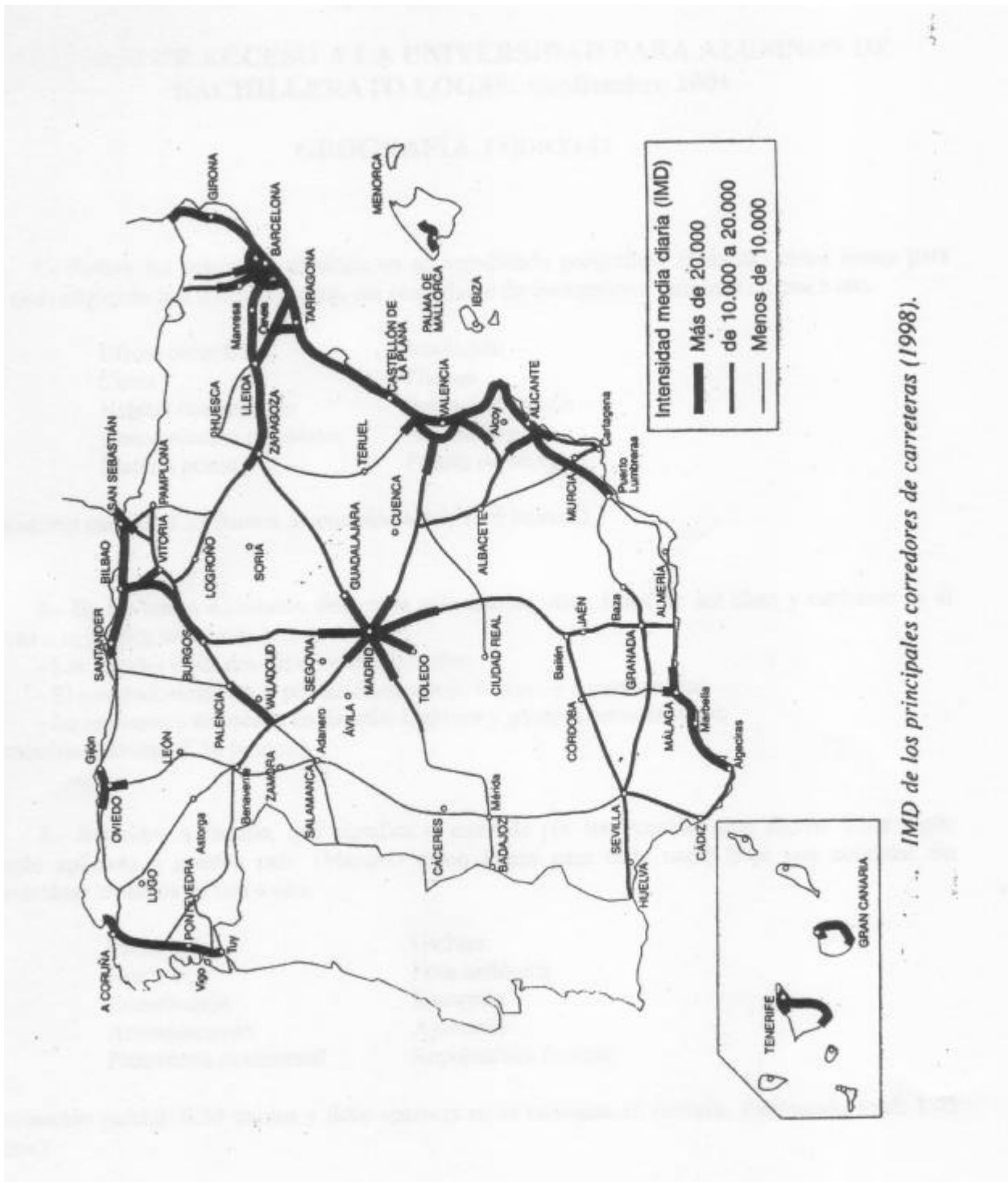
3.- El Documento 3 presenta un mapa de la Intensidad Media de Vehículos en las principales carreteras del Estado. Describe los principales ejes de circulación en España.

**DOCUMENT 2 / DOCUMENTO 2**

Graud d'especialització industrial de les comunitats autònomes en 1998  
Grado de especialización industrial de las comunidades autónomas en 1998



Font: INE i elaboració pròpia / Fuente: INE y elaboración propia



## Soluciones:

2.-

España se incorporó tarde al proceso de industrialización, concretamente a principios del siglo XX. Posteriormente, la crisis del 29, la Guerra Civil y el bloqueo internacional posterior provocaron un estancamiento que no empezará a superarse hasta la década de los 50.

A partir de 1959, gracias a los Planes de Desarrollo y a la buena situación general de la economía europea, España conocerá un importante desarrollo económico, aunque muchas de las empresas que surgen en ese momento son extranjeras. Fundamental fue también en ese periodo la creación del INI (Instituto Nacional de Industria), que tenía como misión impulsar industrias de interés nacional que el sector privado marginaba por su alto coste o su dudosa rentabilidad.

Tradicionalmente, la industria española ha estado localizada en la periferia (Valencia, Barcelona, Bilbao). Las causas serían de tipo geográfico (subsuelo más rico, mayor facilidad para las comunicaciones con Europa), humano (mayor densidad de población, mayor tradición artesanal y comercial), y de tipo económico (son zonas que, por lo anterior, interesan más a las empresas extranjeras para establecerse).

Será a partir de los planes de desarrollo cuando surgirán polígonos industriales en el interior (Valladolid, Burgos, Zaragoza...). Papel aparte desempeña Madrid y su área metropolitana, área tradicionalmente industrial por la atracción que ejerce la capital.

A partir de 1975, la industria española, arrastrada por la negativa situación económica internacional, va a entrar en una profunda crisis que provocará, entre otras cosas, el proceso de reconversión industrial. Esta reconversión afectó básicamente a los sectores industriales más tradicionales (textil, siderurgia, metalurgia básica...).

La reconversión industrial no hizo sino ahondar el tradicional problema de la desigual distribución de la industria en España, con la variante de que ahora ya no se trata tanto de una dualidad entre regiones industriales y regiones agrarias, sino más bien de una dicotomía entre áreas industriales en expansión y áreas industriales en crisis.

- Las áreas industriales en crisis.- Podríamos incluir en este grupo las comunidades autónomas de Asturias y Cantabria, y puntos aislados como Ferrol, Puertollano, bahía de Cádiz.. Todas ellas se caracterizan por haber tenido basada su economía en los sectores que más sufrieron la reconversión, con una mano de obra poco cualificada. Son zonas con un medio ambiente bastante degradado y un desordenado crecimiento urbano. En la actualidad, estas zonas son las que menos aportan al PIB nacional y las que mayores tasas de paro poseen.

- Las áreas industriales en expansión serían, básicamente, en Madrid y Barcelona, Euskadi, el Valle del Ebro, la franja mediterránea y los archipiélagos. Es en estas zonas donde tienden a asentarse las empresas más innovadoras y las multinacionales, básicamente en parques empresariales situados a las afueras de las ciudades, con lo que el impacto sobre el medio ambiente y el urbanismo es menor.

### 3.-

Nos encontramos ante un mapa de flujos que representa, media líneas de diferente grosor, la intensidad media del tráfico diario en España.

La red de carreteras españolas presenta una estructura claramente radial, con centro en Madrid, alcanzando un total de unos 165.000 km. Las bases de este modelo de red viaria se establece en el siglo XVIII, y se desarrolla a lo largo de las dos centurias posteriores, experimentando un impulso importantísimo en las últimas décadas del siglo XX, al transformarse las antiguas carreteras nacionales en las actuales autovías.

En la actualidad, estas carreteras se organizan de forma jerárquica, diferenciándose la red estatal (itinerarios de tráfico internacional y nacionales de larga distancia), las redes autonómicas, las provinciales y las locales. Por estas carreteras se mueve el 90% del tráfico de personas y el 75% de mercancías.

De cara al futuro, se prevé la construcción de nuevas autovías (básicamente, transversales) y autopistas de peaje encaminadas a descongestionar los accesos a las grandes ciudades.

En el mapa de flujos se puede apreciar muy claramente como hay áreas de la red viaria muy congestionadas, frente a otras infrautilizadas.

Las primeras (con una intensidad media diaria de más de 20.000 vehículos) se localizan en zonas muy concretas: Madrid y zona de influencia; eje mediterráneo (desde Gerona a Puerto Lumbreras, con especial atención a Barcelona y sus alrededores, extendiendo su influencia hasta Zaragoza); el eje norte (Santander-Bilbao-San Sebastián-Vitoria-Burgos); el “triángulo asturiano” (Oviedo-Gijón-Avilés); el eje A Coruña-Tuy; la línea Valladolid-Palencia; el eje andaluz Algeciras-Málaga; las zonas en torno a las grandes ciudades insulares.

Claramente, este flujo de vehículos se localiza en torno a los grandes centros económicos del país. El tráfico en torno a Madrid, por ejemplo, se relaciona con los muy abundantes movimientos pendulares de la población que trabaja o estudia en la capital y vive en el área metropolitana. Lo mismo ocurriría en la zona asturiana, en el eje entre Palencia y Valladolid y en las zonas insulares. La alta intensidad en el eje mediterráneo parece también relacionado con la altísima intensidad del tráfico de mercancías en la zona.

Con un tráfico intermedio (entre 10.000 y 20.000 vehículos por día), habría ejes como los localizados entre Guadalajara y Zaragoza (muy influenciado por el tráfico de mercancías de Madrid a Barcelona), entre Tarancón y el límite de la Comunidad Valenciana (la razón podría ser la misma, en este caso por las mercancías con origen o destino en el puerto de Valencia), la línea que une Madrid con Andalucía, con varios ramales, Madrid con Castilla León y Zaragoza con Logroño. En resumen, estos flujos intermedios aparecen uniendo entre sí los flujos principales, y la inmensa mayoría se relacionan con el influjo económico de Madrid.

Por contra, las zonas interiores de la península plasman en su menor flujo de vehículos su menor fuerza económica. Los menores movimientos se dan en las zonas más centradas en las actividades del sector primario, como son Castilla la Mancha, amplias zonas de Castilla León o Extremadura.

En definitiva, el mapa de flujos se constituye como un elemento más para visualizar el desigual desarrollo económico español, como lo podríamos apreciar con los datos de densidad de población, de ocupación industrial o de índice de servicios. Aparecen así zonas en torno a las grandes urbes claramente más destacadas que la inmensa mayoría de las zonas interiores.

**Cuestiones:**

**1.- Representa la densidad de población de las Comunidades Autónomas en 1998, con los datos presentados en el Documento 1. Utiliza para ello el mapa adjunto.**

**DOCUMENT 1 / DOCUMENTO 1**

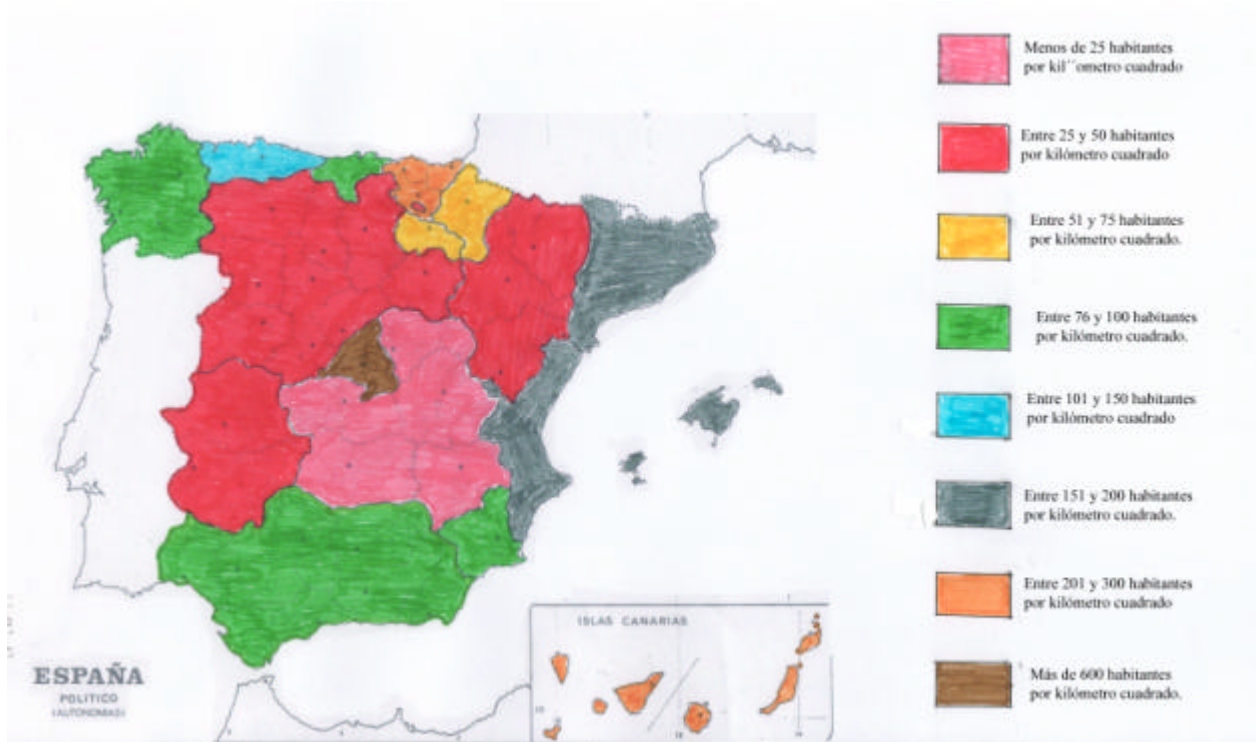
Dades territorials i demogràfiques de les comunitats autònomes en 1998  
Datos territoriales y demográficos de las comunidades autónomas españolas en 1998

	<b>Superficie Superficie (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>Població (habitants) Población (habitantes)</b>	<b>Densitat Densidad (hab/km<sup>2</sup>)</b>
<b>Andalusia/Andalucía</b>	87.595	7.236.459	83
<b>Aragó/Aragón</b>	47.720	1.183.234	25
<b>Astúries/Asturias</b>	10.604	1.081.834	102
<b>Illes Balears/Islas Baleares</b>	4.992	796.483	160
<b>Canàries/Canarias</b>	7.492	1.630.015	218
<b>Cantàbria/Cantabria</b>	5.321	527.137	99
<b>Castella-la Manxa Castilla-la Mancha</b>	79.461	1.716.152	22
<b>Castella i Lleó Castilla y León</b>	83.918	2.393.010	29
<b>Catalunya</b>	32.113	6.146.800	191
<b>Comunitat Valenciana</b>	23.255	4.023.441	173
<b>Extremadura</b>	41.634	1.069.419	26
<b>Galícia/Galicia</b>	29.575	2.724.544	92
<b>Madrid</b>	8.028	5.091.336	634
<b>Múrcia/Murcia</b>	11.314	1.115.068	99
<b>Navarra</b>	10.391	530.819	51
<b>Euskadi</b>	7.234	2.098.628	290
<b>La Rioja</b>	5.045	263.644	52

Fuente: INE



**Respuestas:**



La población española se encuentra distribuida de una forma muy irregular. De menor a mayor densidad, las Comunidades Autónomas seguirían el siguiente orden: Castilla la Mancha, Aragón, Extremadura, Castilla y León, Navarra, La Rioja, Andalucía, Galicia, Cantabria, Murcia, Asturias, Islas Baleares, Comunidad Valenciana, Cataluña, Canarias, Euskadi y Madrid. La Comunidad menos poblada, Castilla la Mancha, tiene una densidad de 22 hb/km<sup>2</sup>; la más poblada, Madrid, de 634 hb/km<sup>2</sup>.

**Cuestiones:**

**4.- Con el apoyo de los documentos adjuntos, elabora un informe sobre las desigualdades territoriales, demográficas, económicas y de transporte dentro del Estado Español.**

**DOCUMENT 1 / DOCUMENTO 1**

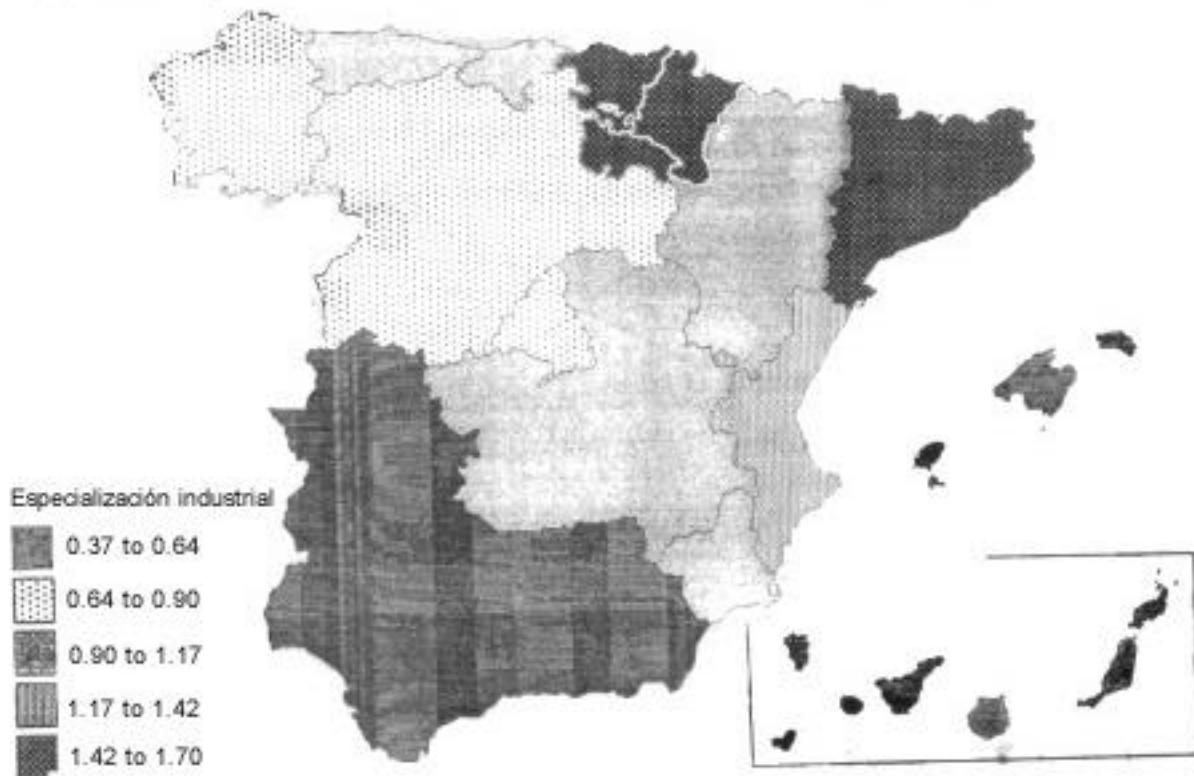
Dades territorials i demogràfiques de les comunitats autònomes en 1998  
Datos territoriales y demográficos de las comunidades autónomas españolas en 1998

	<b>Superficie Superficie (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>Població (habitants) Población (habitantes)</b>	<b>Densitat Densidad (hab/km<sup>2</sup>)</b>
<b>Andalusia/Andalucía</b>	87.595	7.236.459	83
<b>Aragó/Aragón</b>	47.720	1.183.234	25
<b>Astúries/Asturias</b>	10.604	1.081.834	102
<b>Illes Balears/Islas Baleares</b>	4.992	796.483	160
<b>Canàries/Canarias</b>	7.492	1.630.015	218
<b>Cantàbria/Cantabria</b>	5.321	527.137	99
<b>Castella-la Manxa Castilla-la Mancha</b>	79.461	1.716.152	22
<b>Castella i Lleó Castilla y León</b>	83.918	2.393.010	29
<b>Catalunya</b>	32.113	6.146.800	191
<b>Comunitat Valenciana</b>	23.255	4.023.441	173
<b>Extremadura</b>	41.634	1.069.419	26
<b>Galícia/Galicia</b>	29.575	2.724.544	92
<b>Madrid</b>	8.028	5.091.336	634
<b>Múrcia/Murcia</b>	11.314	1.115.068	99
<b>Navarra</b>	10.391	530.819	51
<b>Euskadi</b>	7.234	2.098.628	290
<b>La Rioja</b>	5.045	263.644	52

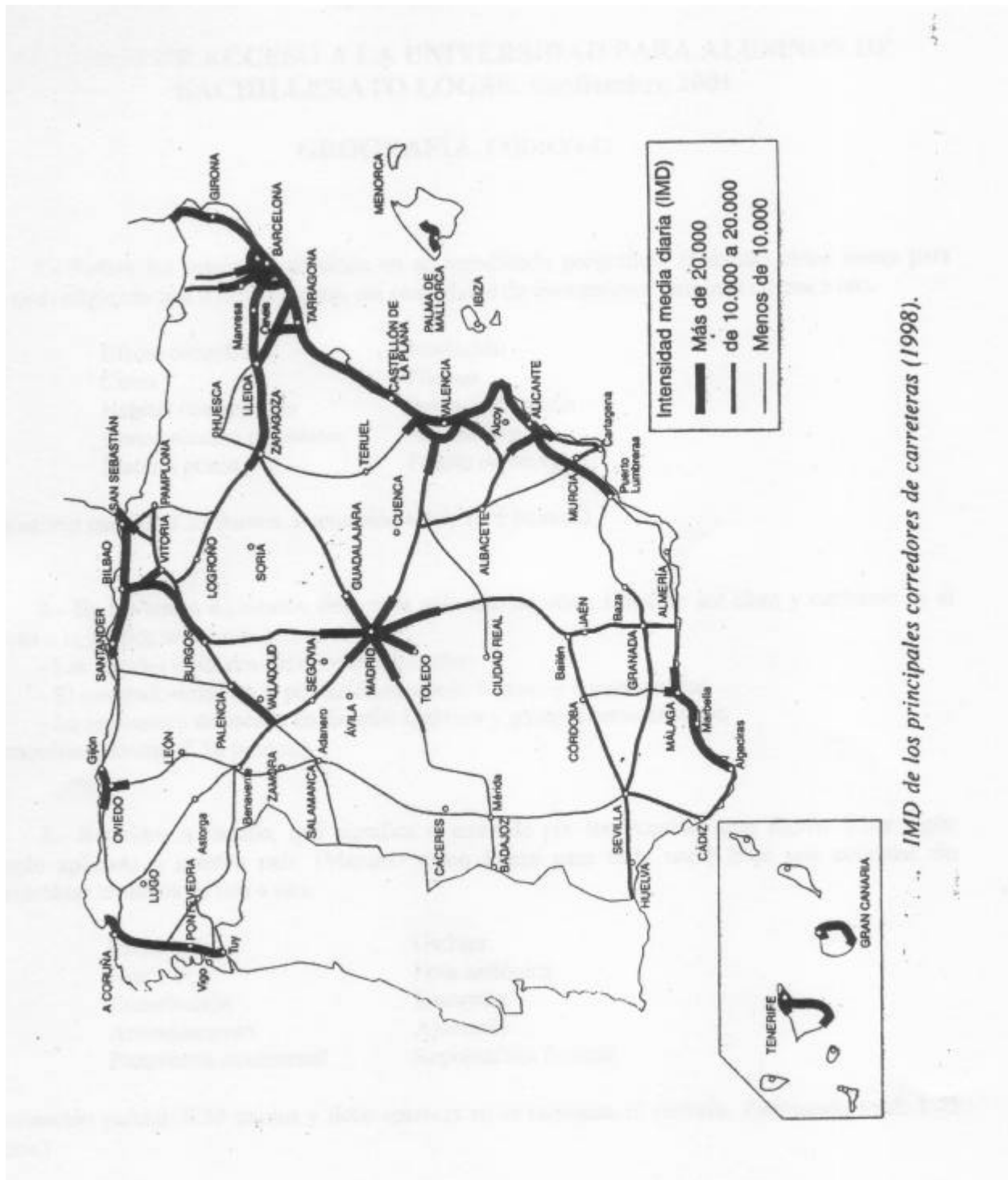
Fuente: INE

## DOCUMENT 2 / DOCUMENTO 2

Graud d'especialització industrial de les comunitats autònomes en 1998  
Grado de especialización industrial de las comunidades autónomas en 1998



Font: INE i elaboració pròpia / Fuente: INE y elaboración propia



## Respuestas:

El territorio español, en los principales aspectos socioeconómicos, ha sido tradicionalmente un territorio desigual. La creación del estado de las Autonomías ha contribuido a paliar en parte estas desigualdades, pero no las ha hecho desaparecer, como puede comprobarse analizando las más diversas variables.

En el caso de la población, esta irregular distribución se aprecia perfectamente. Si partimos de considerar que la densidad nacional media se sitúa en los 80 h/km<sup>2</sup>, nos encontramos con zonas que apenas alcanzan los 50 h/km<sup>2</sup>, frente a otras que superan los 200 h/km<sup>2</sup>. Entre las primeras se encontrarían las dos Castillas, Extremadura y Aragón. Canarias, Euskadi, Cataluña, y, sobre todo, Madrid, en las segundas.

Las causas de esta desequilibrada distribución son básicamente históricas. Ya desde el siglo XVII, como consecuencia de la grave crisis sufrida por Castilla en esta centuria, la población empieza a bascular hacia las zonas periféricas. Esta tendencia se remarcará en el siglo XIX, cuando, con la excepción de Madrid (por su condición capitalina), son básicamente las zonas periféricas las que experimentan la implantación de la industria, viendo aumentar notablemente su población, al tiempo que las zonas interiores continúan perdiendo por la emigración derivada precisamente de este proceso industrializador. Este mismo proceso se repetirá en el siglo XX, sobre todo en la década de los 60. A partir de 1975, sin embargo, la crisis económica y la desindustrialización de algunas zonas parece empezar a invertir el proceso, descendiendo el número de emigrantes interiores e incluso produciéndose el retorno de muchos de ellos.

Las consecuencias de esta desigual distribución son variadas. El hecho de que las zonas con mayor población sean también las que presentan mejores condiciones de vida responde tanto al hecho de que estas mejores condiciones atraen población, como a la inversa, al cuidarse más las infraestructuras y los servicios en las áreas con mayores densidades. Son notorias también las consecuencias medioambientales: sobreexplotación de determinadas áreas, frente a abandono de otras, por ejemplo.

Las zonas más pobladas del territorio suelen ser las que presentan mejores infraestructuras de todo tipo, y, al mismo tiempo, las que mayor uso hacen de ellas. Observando el mapa de carreteras español, es fácil apreciar como las mayores aglomeraciones de vías se localizan en Cataluña, Madrid, Euskadi y la Costa mediterránea, mientras que amplias regiones del interior presentan notables deficiencias en sus comunicaciones. Pero no puede negarse que esas zonas mejor comunicadas son aquellas en las que se realizan mayor número de desplazamientos.

Por lo que respecta a las diferencias económicas entre comunidades, son evidentes al analizar datos como la participación en el PIB, la tasa de paro o el porcentaje de población ocupada por sectores. Existen en España comunidades autónomas donde todavía el sector primario es el predominante (Castilla la Mancha, por ejemplo), frente a otras donde lo es el secundario (Euskadi) o el terciario (los archipiélagos). Incluso entre las que tienen al sector secundario como el principal existen notables diferencias, como se puede apreciar a través del mapa de especialización industrial.

Todo parece indicar que estas desigualdades irán en aumento en los próximos años. Resulta esclarecedor al respecto que más de la mitad de las empresas de nuevas tecnologías se hayan establecido en los últimos años en Euskadi, Cataluña y Madrid.

Las diferencias económicas inciden en los desequilibrios sociales. La tasa de paro, por ejemplo, era en 1996 3 veces más alta en Andalucía (31,9 %) que en La Rioja (10,7%); la inflación, situada en Navarra ese mismo año en el 2,9, era sin embargo del 1,8 en Extremadura; igualmente, hay una diferencia de más de 500.000 pesetas entre la renta familiar de Cataluña y Andalucía. Aunque los Fondos de Compensación Interterritorial intentan paliar todas estas diferencias, esta claro que algunas siguen siendo muy notables.