

El siguiente mapa representa la red básica de los principales medios de transporte en España. Basándote en la información que proporciona contesta a las siguientes preguntas.

- En base a la red de autovías y autopistas comenta, de manera general, las características de la red de carreteras en España.
- ¿Qué factores han influido en el diseño y estado de esta red y qué ventajas e inconvenientes tiene?
- ¿Cuáles son las zonas mejor conectadas y peor conectadas? Razona tu respuesta.
- Si cruzas España utilizando un tren de Alta Velocidad desde la Costa del Sol hasta la frontera francesa, ¿qué CC.AA., y en cada una, qué provincias atravesaría –por orden- en dirección sur-norte?



- La primera característica evidente es su **estructura radial**, surgida en el siglo XVIII pero consolidada en la década de 1960 desde el interés de un Estado centralista. Dicha estructura afecta tanto a los sistemas de transporte terrestres como al tráfico aéreo, ya que Madrid es el principal origen y destino de los vuelos nacionales.

La red de carreteras se estructura a partir de la **red de carreteras nacionales** o red estatal. Incluye los itinerarios de interés general y comunica con la red internacional. Los principales ejes son: La N-I que comunica Madrid-Irún; la N-II Madrid-La Junquera; la N-III Madrid-Valencia; la N-IV Madrid-Sevilla; la N-V Madrid-Badajoz, y la N-VI Madrid-La Coruña.

Además hay **otros tres ejes** de gran importancia: la autovía del Mediterráneo (A-7), desde la Junquera hasta Almería por la costa; la autovía del Cantábrico, desde Irún a Tuy; y la autovía del Ebro desde Vitoria hasta Valencia y Barcelona, por Zaragoza.

La red de carreteras de las **CC.AA.**, para favorecer las comunicaciones intrarregionales, ha mejorado las comunicaciones transversales. Un buen ejemplo lo tenemos en la A-92 de Andalucía, que conecta –a través del surco intrabético- Sevilla con Almería y Levante.

Hay **desequilibrios regionales**, tanto en la calidad como en la densidad de la red. La red estatal tiene una calidad satisfactoria, pero carreteras comarcales y locales presentan numerosas deficiencias de firme, trazado o señalización.

La red de autopistas, se caracteriza por su escaso desarrollo y su falta de conexión, lo que hace que sólo atienda las necesidades de espacios reducidos y no contribuya a articular el territorio.

b) Un primer factor es la **presencia de un medio físico desfavorable**: la orografía es muy montañosa y dificulta el trazado de las vías de comunicación, obligando a la construcción de estructuras que encarecen la ejecución y dificultan la realización (puentes, viaductos, túneles). Además, algunos elementos del clima (heladas, fuertes precipitaciones...) o las características de los suelos arcillosos no favorecen el trazado y mantenimiento de la red.

La mayor o menor densidad de la red tiene que ver con **factores geográficos** como el relieve, el tipo de hábitat o el grado de urbanización: menor densidad cuanto más difícil es la orografía o el hábitat es concentrado, mayor densidad en hábitat dispersos o entornos muy urbanizados. En general en España puede considerarse alta dado el dominio del transporte por carretera, pero esto conlleva un alto coste del transporte por el aumento de la factura del petróleo y una gran contaminación.

En el diseño radial de la red han influido **factores políticos**, derivados, primero del centralismo borbónico y más tarde (años 60) del de la dictadura franquista. Esta disposición tiene ventajas como el más rápido acceso desde el centro a la periferia pero, en cambio, dificulta las comunicaciones transversales obligando a emplear más tiempo, aumentando el coste y propiciando la mala comunicación de zonas interiores.

El diseño y condiciones de la red tienen que ver también con el **diferente grado de desarrollo** de las distintas regiones. La tendencia es que las regiones de mayor desarrollo tengan mejores comunicaciones: redes viarias más densas e infraestructuras de mayor calidad. Como las comunicaciones son en sí mismas factor de desarrollo, ello ha mantenido la brecha entre regiones desarrolladas y zonas de escaso desarrollo.

El diseño y estado actual de la red tiene que ver también con su gran **desarrollo en los últimos 30 años**, que vino de la mano de dos hechos: el proceso de descentralización de competencias sobre el transporte en favor de las CC.AA. y la integración de nuestra red en la de la U.E., que con sus ayudas permitió –por ejemplo- la construcción de la red de Autovías.

c) La **mayor densidad en el trazado** corresponde con las regiones más desarrolladas, más pobladas y con mayor intensidad de actividades industriales, de servicios o turísticas, (Madrid, Cataluña, C. Valenciana). Las periféricas costeras se benefician, además del sistema de transporte marítimo.

El **grado de accesibilidad** es bueno en los corredores transversales (Ebro, Cantábrico) que unen áreas económicas de gran actividad; allí donde confluyen diversas vías de gran capacidad (Madrid, Barcelona, Zaragoza,...); en los ejes que conectan las áreas de mayor desarrollo, caso del Mediterráneo y, en general, en los corredores de las antiguas carreteras nacionales.

En cambio, otras zonas, sobre todo interiores o periféricas occidentales están mal comunicadas (Galicia, parte de Castilla y León, Extremadura, Huesca y Teruel, Andalucía norte y oriental) y coincide con zonas de bajo desarrollo económico y escasa densidad de población. Lo mismo puede decirse de los archipiélagos al depender exclusivamente de las comunicaciones aéreas y marítimas para su enlace con el exterior.

d) Andalucía: Málaga y Córdoba; **Castilla La Mancha:** Ciudad Real, Toledo, y Guadalajara, atravesando antes la **Comunidad de Madrid**; **Aragón:** Zaragoza; y **Cataluña:** Lérida, Tarragona, Barcelona y Gerona.