LOS PROBLEMAS DEL TURISMO EN LA COSTA DE ALMERIA

Por Juan Jesús Lara Valle *

En 1981 aparecía por vez primera este artículo que pretendía una aproximación a los problemas, fundamentalmente estructurales, del turismo en Almería. Ha transcurrido, pues, más de un lustro desde entonces. Al conocer las intenciones de la vocalía de publicaciones del I.E.A. de una nueva reedicción del número 1 del Boletín, hubo que plantearse que opción tomar ante la doble vía que se abría: o bien la reelaboración completa del artículo, o bien la de optar por una simple actualización de los datos estadísticos que entonces se ofrecían. Optamos por la segunda solución por varias razones, pero fundamentalmente por una que nos pareció esencial; pensamos que, a pesar del tiempo transcurrido, en el que lógicamente se ha producido una evolución positiva en la tendencia del desarrollo turístico de la Costa de Almería, por otra parte previsible como entonces se apuntó, sin embargo, los problemas que en aquel momento se denunciaron, tanto en relación a la oferta como a la demanda, como en infraestructura o en el conflicto de competencias con otros sectores económicos, no sólo se mantienen en la mayoría de los casos, sino que incluso comienzan a experimentar un agravamiento. Bien es verdad que se están produciendo mejoras notables en determinados aspectos; por ejemplo, se viene potenciando la mejora del sistema viario en los tres ejes fundamentales: Almería-Murcia, Almería-Granada y Almería-Málaga, con correcciones importantes de trazados y mejoras de los firmes; se están mejorando del mismo modo determinados servicios públicos como la red de abastecimiento de agua y de saneamiento, o las dotaciones sanitarias. Pero, en cambio otros aspectos se mantienen en su estado primitivo como ocurre con el sistema de comunicaciones por Ferrocarril o aéreo; en tanto que otros experimentan una mayor tensión conflictiva, como sucede con la fricción entre el sector turístico y el agrícola o bien los impactos negativos que se siguen produciendo en el medio natural; mientras que respecto a la oferta esta sigue estando marcada por la concentración espacial y la baja calidad de los establecimientos.

---

* *Colegio Universitario (Almería)*

En último término, pues, la tendencia positiva únicamente queda marcada en la evolución de la oferta y la demanda turística. En este sentido Almería sigue su marcha ascendente en su desarrollo turístico reflejando los datos un dinamismo que la siguen manteniendo en el primer lugar dentro del ámbito regional andaluz; esto se puede comprobar a través de los índices en la evolución de establecimientos y plazas hoteleras o en el incremento en el número de turistas y pernoctaciones. Según los últimos datos que hemos podido manejar, Almería cuenta ya con un total de 1282 establecimientos de acogida de los que 103 son hoteles y hostales, que reunen unas 12.272 plazas (9.432 en hoteles y hostales), en tanto que en relación a la demanda el número de turistas que pernoctaron en 1985 está en torno a los 292.000, con un monto de pernoctaciones que se situa ya en el 1.854.312.

1.- En los últimos años la "Costa de Almería" ha conocido un desarrollo de la actividad turística de gran alcance, que ha despertado cierto optimismo en los distintos estamentos tanto públicos como privados; en los primeros porque esta tendencia, de continuar, consolidaría una fuente más de riqueza para la provincia, que hasta hace pocos años se ha mostrado poco relevante, para los segundos porque ello suponía la posibilidad de explotar unos recursos -entiéndase suelo- hasta esos momentos de escasa rentabilidad.

El turismo en la "Costa de Almería" (como ahora se ha acordado denominar a este trozo de costa), por tanto, como fenómeno de masas se nos aparece como una situación reciente que comenzó hace sólo unos años y que aún está en vías de consolidación. Es, pues, esta una de las notas que distinguen al turismo almeriense del de otras zonas turísticas, esto es, su incorporación tardía a las grandes áreas geoturísticas de la Península.

Esta evolución de la actividad turística dentro de este sector de costa puede constatarse mediante el análisis de las dos variables básicas que nos ofrecen las estadísticas disponibles y que son las comúnmente manejadas cuando se quiere precisar la dimensión que el turismo tiene, me estoy refiriendo a un análisis de la demanda, o la cuantía del número de turistas que nos visitan, y a un análisis de la oferta, o lo que es igual, la infraestructura principalmente en matria de alojamiento que al turista se le ofrece. Pues bien, tanto en un aspecto como en el otro, el crecimiento ha sido a todas luces enorme, y la prueba más evidente de ello es que, a pesar de que todas las provincias de la costa andaluza experimentaron también un aumento en su actividad turística, ha sido, sin embargo, Almería, la que, en los últimos diez años, presenta, en tér-

minos relativos, unos índices de crecimiento más altos llegando incluso a superar a Alicante y Gerona; de tal modo ello es así que mientras entre 1967 y 1978 el número de establecimientos hoteleros alcanza en Málaga un aumento del 158 por cien y en Cádiz de un 129 por cien, en Almería será de un 287 por cien; esta observación nos sirve para confirmar, pues, que Almería se ha incorporado tardíamente en relación con otras áreas al turismo de masa y que, como consecuencia, se ha visto obligada a equipararse de una manera súbita de una infraestructura que no poseía. Los cuadros que adjuntamos son suficientemente elocuentes como para excusarnos de cualquier comentario al respecto.

2.- Podemos, pues, pasar a preguntarnos a continuación cuáles han sido las razones que han impulsado este desarrollo. De modo general, puede decirse que en el desencadenamiento del fenómeno turístico hay siempre un doble tipo de razones, unas de carácter intrínseco, serían aquellas que aluden directamente a los valores naturales, culturales, etc. de una determinada zona y, otras de carácter extrínseco las cuales son más bien de tipo coyuntural y que son aquella serie de circunstancias, ajenas a la propia área receptora, que impulsan al turista a dirigirse a una zona y no a otra; son razones, como es obvio, que resultan más difícil de precisar debido a su complejidad, aunque siempre se vislumbran determinadas circunstancias que son las que actuan con mayor poder. En nuestra opinión son estas últimas las auténticamente responsables del desarrollo turístico en la costa almeriense de tal modo que existe una relación de causa-efecto entre ese rasgo que hemos señalado define al turismo en Almería cual es su retraso en la aparición con la serie de circunstancias que lo han impulsado. Con ello no queremos ignorar los valores básicamente de índole natural que su medio presenta, pero estos han permanecido ignorados para la gran mayoría hasta fechas recientes. Las fuerzas, pues, desencadenantes hay que buscarlas en otro orden de cosas; y bajo este prisma, es constatable en las áreas turísticas tradicionales más importantes, con un encarecimiento en la oferta, una degradación alarmante en los servicios y en el medio ambiente, tales circunstancias han inducido al turista a hacerle elegir nuevos lugares de vacaciones; existe otra razón de indudable peso cual es la de que el turismo en nuestro país ha alcanzado un nivel de democratización que antes no poseía; la posibilidad de viajar y pasar los días de vacaciones en otro lugar distinto al residencial se da cada vez en más amplias capas de la sociedad española y esto, como es obvio, ha provocado una extensión del fenómeno a otras áreas; pero es importante señalar que a raiz de ello -aunque con menor intensidad la situación existiera antes- ahora asistimos, si nos atenemos a las características sociales del turismo que nos visita, a una mayor jerarquización de las zonas turísticas, por decirlo en palabras crudas tenemos unas zonas destinadas a turismo de baja cali-

dad en las que habría que situar Almería -salvo excepciones- y otras que por tradición, por unas mejores condiciones estructurales, etc. se han especializado en un turismo de un nivel social más alto. Este hecho, no obstante, nos desdice de la importancia que esta actividad viene desarrollando, como antes apuntábamos. Y el hecho constatable en que la oferta y la demanda turística han crecido a gran ritmo.

A socaire de esta tendencia, se ha venido desarrollando en los últimos años una intensa actividad propagandística desarrollada básicamente por las agencias de viaje locales o naciones en relación con tour operators internacionales; la participación de la Administración pública en este aspecto sólo se ha limitado a contribuir con subvenciones que en ningún caso han superado al 50 por ciento -según viene siendo norma- de las campañas de propaganda emprendidas. No conviene olvidar en este sentido, por lo que tiene de particular para Almería, la labor que está desempeñando una institución como Almantur, cuyo fin concreto es: "la atracción de turistas nacionales y extranjeros, desarrollando para ello toda clase de publicidad dentro y fuera de España".

Las razones anteriores se han visto favorecidas por una mano de obra abundante y barata, por demás nota común de toda región subdesarrollada, que ha facilitado el desarrollo de una actividad basada, como bien ha apuntado Torres Bermier, en las prestaciones personales; si a ello unimos unas administraciones locales que han brindado toda clase de facilidades a los promotores turísticos poniéndoles muy pocos obstáculos a sus proyectos de organizar y utilizar el espacio, creemos que todo ello completa el marco coyuntural que en los últimos años ha hecho posible el crecimiento del desarrollo del turismo en nuestra zona costera.

3.- Pero el turismo en nuestra costa, a pesar de esas cifras que nos hablan -quizá engañosamente- de un futuro esperanzador, presenta y está creando múltiples problemas que con relativa frecuencia se suelen obviar.

El primer problema puede se precisamente el de su masificación. Existe la opinión generalizad de que mientras más turistas mejor y esta creencia y esta política ha conducido ya a graves errores; de ahí por ejemplo que se haya densificado excesivamente el suelo, se hayan construído urbanizaciones aberrantes e ilegales, se haya destrozado el paisaje, se haya producido una degradación en los servicios y lo que aún es más grave, se haya llegado a cambiar para peor la condición y el carácter de la población vecina del área receptora. Sin duda se intenta cubrir el déficit de un turismo de calidad con una elevación en la cantidad. Almería viene apuntando hacia esta tendencia y esto, que duda cabe, resultará perjudicial. El hecho de abogar por un turismo cualitativo no enmascara una posición clasista de tal modo que sólo se le brinde unos servicios a

aquella minoría que puede costearlo; no. Cuando se aboga por una reducción en la demanda, pensamos en que el turismo debe convertirse en una actividad auténticamente planificada de forma que no se le haga soportar al área una presión demográfica que de hecho rompe su equilibrio y configuración interna. Esta política a plazo corto puede resultar económicamente perjudicial, pero, que duda cabe, a largo plazo se habrá salvado el área de perjuicios irreparables.

En Almería se dan por supuesto los mismos problemas que son comunes a otras áreas turísticas, cuales son la estacionalidad de la demanda que produce una subutilización de la oferta, un turismo con un gasto medio muy bajo: una mano de obra poco cualificada, una oferta en materia de alojamientos excesivamente concentrada espacialmente, una degradación del paisaje y una sobreexplotación de los recursos, etc., pero Almería sufre una serie de problemas específicos que, en síntesis, son los que están condicionando los rasgos definitorios de esta actividad. Y estos problemas se concretan por un lado, en las condiciones de infraestructura y, por otro, en las repercusiones que el turismo está teniendo en otros aspectos.

Estas condiciones de infraestructura que la costa almeriense ha venido soportando, reiteradamente se han argüido como un obstáculo al desarrollo turístico. Son en este sentido abundantes las denuncias que, desde distintos niveles, se han sucedido, argumentando, en la mayoría de los casos, el que en tanto esto no se remedie Almería seguirá siendo un lugar turístico de escaso interés y cuya promoción se verá siempre hipotecada por tales condiciones. Baste, al respecto algunos ejemplos: Con motivo de la inauguración de la sede de Almantur se dijo: "Almería padece una gran falta de infraestructura turística" (1); el diputado por la UCD en Almería Sr. Valero denunciaba: "existe una carencia generalizada y grave en la infraestructura de servicios públicos" (2); en una encuesta realizada entre los veraneantes arrojó el que un 50% de los mismos rechazasen Almería como lugar de veraneo "por la suciedad de sus playas y su falta de infraestructura" (3); Puyol Antolín cita en su obra sobre Almería como factores negativos que limitan una mayor afluencia turística "La inexistencia o insuficiencia en muchas zonas de interés turístico, de toda una serie de servicios imprescindibles, como los telefónicos, de correos, abastecimiento de aguas, etc" (4); José María Rosell, director de agencia, en entrevista concedida al diario Informaciones, entre otras cosas, decía: "Es importante que las autoridades se vayan mentalizando de la importancia que tiene el turismo. Este debe pasar de una actividad artesanal a una actividad auténticamente industrial; y para ello es necesario que exista una infraestructura adecuada, y la prueba está en que por ahora se concentra en Roquetas y Aguadulce, donde los cimientos de la infraestructura están colocados" (5). Finalmente, aunque la lista podría alargarse aún más, el Plan de Ordenación

de la Oferta Turística recoge como puntos negros en el planeamiento provincial una infraestructura débil de accesos; poca agua y potable, falta de imagen turística, desorden urbanístico, etc.

Las citas, pensamos, son significativas y recogen un sentir de la opinión pública bastante generalizado. Esto no es óbice para reconocer que se están haciendo esfuerzos importantes para solucionar muchos de estos graves problemas pero aún el camino es largo y las deficiencias, por tanto, en los tres puntos básicos de una buena infraestructura: comunicaciones, abastecimiento de agua y saneamiento, y condiciones higiénico-sanitarias, son dignas de analizar y tener en cuenta.

Las comunicaciones por carretera es, sin duda, el aspecto por el cual la Administración siente más preocupación y, por ende, sobre el que está volcando la mayor parte de sus esfuerzos. En los últimos años se están llevando a cabo reformas importantes en el trazado de la Red Nacional Básica, que está constituída fundamentalmente por la C.N. 340 de Cádiz a Barcelona por Málaga, que recorre la provincia paralela a la línea de costa en dirección oeste-sureste, representando la espina dorsal de las comunicaciones por carretera. Esta vía de comunicación representa, por tanto, el eje colector de todo el tráfico rodado que procedente del oeste, centro o levante de la Península se dirija a los centros turísticos de la costa almeriense. Las reformas introducidas en el tramo Adra-Almería capital y Sorbas-Los Gallardos hacen de ella una vía que, excepto en determinados tramos, un trazado todavía sinuoso, por lo general, se encuentra en unas condiciones aptas para el tráfico que soporta. No cabe decir lo mismo de las vías de acceso que desde ella parten hacia las zonas turísticas; todas ellas pertenecen a la red regional o carreteras locales según su antigua denominación. Tanto las vías del sector occidental (a Roquetas desde la Nacional 340) como las de levante (a Cabo de Gata, San José, Mojácar o Carboneras) presentan unas características que no están acordes con las necesidades actuales, con trazados estrechos, sinuosos y un pavimento en regular estado.

La otra vía de penetración importante, la Nacional 324 de Córdoba a Almería por Jaén, que tradicionalmente era el camino utilizado por los viajeros procedentes del centro de la Península, prefiriendo hoy la penetración por la Nacional 340 por Murcia, a pesar de las reformas introducidas en dieciseis tramos de la misma con lo que se ha logrado salvar los puntos más peligrosos, todavía está por hacer la reforma a fondo de la misma que cada vez se siente como más necesaria al ser esta la vía natural de enlace con las provincias limítrofes de Granada y Jaén (6).

Las comunicaciones por ferrocarril no han recibido tanto impulso como las terrestres; bien si nos fijamos en el estado de la red como en los servicios las deficiencias son más notables; a parte de existir sólo dos líneas: la de Guadix-Almería y la de Baza-Alcantarilla, ambas de sentido

único, su trazado, básicamente de la primera línea, tiene que salvar fuertes desniveles dando valores de pendientes de hasta un 28% lo que determina que existan zonas donde el tren no pueda superar los 30 Kms/hora; una deficiencia más que añadir es la no electrificación de estas líneas, salvo el trayecto de renovación de vías acometido en 1976 en la línea Linares-Almería y que comprendía un tramo de 86 kms. Las deficiencias en los servicios no son menos significativas; el mantenimiento de servicio regular con sólo tres capitales: Madrid, Barcelona y Granada hacen de Almería una provincia prácticamente incomunicada por este medio; la aportación, pues, que el ferrocarril hace el desarrollo turístico de la zona es prácticamente nulo ya que, a parte de la penuria de servicios, hay que resaltar la lentidud de estos que invierten en su recorrido casi un 50% más de tiempo del que deberían invertir según las distancias, con lo que el viaje a esta capital se convierte en una auténtica pesadilla.

Los proyectos de electrificación, renovación de vías, dotación de nuevos servicios (Ter Almería-Granada-Sevilla-Huelva; Talgo con Madrid) sin duda que aliviarán esta situación. El hecho, no obstante, de que la estación de Almería sea una terminal, concebida primordialmente en función de la exportación de mineral de hierro, puede ser una razón que justifique la infrautilización de este medio en cuanto a transporte de viajeros se refiere.

La inauguración del aeropuerto de Almería en febrero de 1968 iba a suponer un gran paso para la integración de la Costa de Almería dentro de las zonas geoturísticas de la Península. Hasta entonces el turismo extranjero apenas tenía significación; los extranjeros que visitaban Almería venían procedentes de Málaga o Granada y su finalidad no era otra que hacer una excursión de varios días todo lo más para conocer nuestra costa. Más desde su puesta en funcionamiento la entrada de turistas en vuelos charters ha seguido una línea ascendente. No obstante, a pesar de que el aeropuerto de Almería pertenece, dentro de los aeropuertos nacionales, a los de primera categoría, y en la actualidad se encuentra infrautilizado es obvio que presentan una serie de deficiencias técnicas y de servicio que pueden suponer un freno a la expansión turística. Estas deficiencias se centran en la carencia de simples raquetas que permitan realizar los giros necesarios a aviones tipo Jumbo, por lo que la utilización del aeropuerto por esta clase de aviones resulta imposible. Como deficiencia importante hay que anotar también los accesos desde la capital que hacen invertir en recorrer los 9 Kms. que separan la capital del aeropuerto mayor tiempo que el transcurrido en el vuelo Madrid-Almería. En cuanto a los servicios Almería sólamente tiene establecidos vuelos regulares con Madrid, Barcelona y Melilla a razón de un vuelo diario, excepto con Madrid que tiene dos vuelos en días alternos. En cuanto a vuelos internacionales, salvo el reciente vuelo regular inaugurado entre Almería y Frankfurt en días alternos, el resto se deduce al

régimen charter con la marcada estacionalidad que lo caracteriza (7).

Finalmente nos queda por aludir a las comunicaciones marítimas. El puerto de Almería, que ha visto incrementarse de manera extraordinaria en los últimos años el número de pasajeros, tiene, con todo, escasa incidencia, en el fenómeno turístico. Los viajeros que utilizan esta vía de comunicación no son turistas, sino españoles o marroquíes que se sirven del servicio regular que la compañía Transmediterránea tiene establecido diariamente entre Almería-Melilla (8). Hace falta una gran dosis de imaginación e iniciativa para hacer de este medio de transporte un instrumento más que contribuya no sólo al fomento sino al desarrollo integral de la provincia.

Un segundo problema grave de infraestructura es el estado de abastecimiento de agua y red de saneamiento. Aunque el problema es general en la provincia presenta un carácter más acusado en la zona costera por la presión demográfica que esta se ve obligada a soportar. Los núcleos costeros de levante son los peor dotados en cuanto a abastecimiento de aguas, mientras que el sector occidental no tantos presenta problemas, si bien los tres últimos años de sequía ha hecho descender el nivel de las capas subálveas de las que se alimenta tanto el sector agrícola como el turístico. Sin embargo las deficiencias de este servicio en el resto de la provincia son preocupantes como se desprende del hecho de que de los 103 municipios con que cuenta la provincia sólo 31 municipios con 194.000 Hab. poseen una red total de abastecimiento de agua; con red parcial existen 41 municipios, con 174.000 Hab. y, finalmente, 31 municipios con 22.232 Hab. sin red de abastecimiento. Sin duda que el abastecimiento de agua ha sido una preocupación constante en esta provincia; la polémica en estos momentos está abierta entre los que opinan (hidrólogos) que Almería posee mantos acuíferos subálveos capaces de mantener el ritmo de abastecimiento, y los que defienden la postura (Administración) de que son necesarios los aportes de agua del exterior mediante trasvases y una mayor regulación mediante embalses y canales de las aguas superficiales que, esporádicamente y de manera torrencial, corren por las ramblas de la topografía almeriense. Esta preocupación de la que hablamos se concreta en dos actuaciones recientes de gran importancia para el futuro de Almería, en primer lugar la presentación en 1982 del Plan Nacional de Investigación de Aguas Subterráneas: Estudio Hidrogeológico de la Cuenca Sur (Almería); redactado por el Instituto Geológico y Minero de España, cuyo objetivo consiste en el conocimiento de los acuíferos existenes en cada zona de la provincia y la calidad de sus aguas para una posterior regulación y distribución racional de los recursos habidos. La segunda actuación ha sido una proposición de ley presentada ante La Comisión de Obras Públicas y Urbanismo del Congreso y que ha sido acogida favorablemente por esta, por lo que sólo resta someterla al Pleno de los diputados, sobre "actuaciones urgentes en

materia de aguas en la provincia de Almería". Esta proposición de ley, que consta de tres artículos y dos disposiciones, en el tercero prevee en el plazo no superior a dos años la redacción del Plan hidrológico integral de la provincia de Almería que comprendería los aspectos siguientes: a) Evaluación de los recursos de aguas superficiales; b) Evaluación de los recursos de aguas subterráneas; c) Inventario de usos actuales; d) un programa de actuación con definición de las obras a realizar para la regulación y explotación de los recursos y, finalmente, un plan de reutilización de las aguas de vertido para abastecimiento de la demanda agrícola.

Pensamos que esta es la base de la que hay que partir y cuya puesta en marcha no se puede demorar ya por más tiempo.

Ni que decir tiene que esta carencia en la red de abastecimientos de agua conlleva una falta aún mayor en redes de saneamiento; así tenemos que en la actualidad 60 municipios no tienen aún red de saneamiento, siendo lo normal la utilización de pozos negros o fosas sépticas. De los trece núcleos costeros todavía hay seis sin dicha red entre los que destacan municipios como Dalías con 38.419 habitantes, Berja con 12.120; Níjar con 12.606 habitantes; o los propiamente turísticos como Carboneras, Enix o Garrucha.

Un último punto son las condiciones sanitarias. A nivel provincial el número de establecimientos hospitalarios y el de camas es inferior a la media nacional y andaluza. Igualmente las tasas de camas por 1.000 habitantes se mantienen por debajo de la tasa nacional y andaluza; Almería presentaba una tasa en 1975 de 4,25, mientras que la nacional era de 5,37 y la andaluza de 4,75 y, por supuesto, muy inferior a la tasa 8/10 recomendada por la Organización Mundial de la Salud. Almería en la actualidad para una población de 396.175 Hab. cuenta con trece establecimientos hospitalarios y un total de 1.642 camas. De estos establecimientos, 4 son generales con 980 camas, mientras que el resto se distribuye en: cinco quirúrgicos, tres maternidades y un psiquiátrico con un total de 662 camas, de las que 500, el 75,5%, corresponde al psiquiátrico.

Un hecho que agrava esta situación deficitaria es la concentración en Almería capital de practicamente la totalidad de los servicios sanitarios lo cual deja a la provincia, con difíciles comunicaciones, desasistida.

En los núcleos costeros el problema sanitario se agrava en verano, dándose el caso en Roquetas donde una urbanización que alberga más de 30.000 personas no disponga del más mínimo servicio de socorro o asistencia sanitaria. Las recomendaciones del Plan de la Oferta Turística son las de aumentar el personal sanitario, principalmente de ATS, a todas las zonas turísticas.

Como ha quedado reflejado en esta visión general de las condiciones de infraestructura, estas se nos revelan, aunque resulte tópico decirlo, como condicionantes negativos a la actividad turística; si bien, pensamos que

unas buenas condiciones de infraestructura no deben estar para atraer la demanda turística antes bien es, por derecho, una aspiración a satisfacer de la comunidad residente. Sin embargo los motivos que mueven a la administración suelen ser otros muy distintos a los que deberían inspirar un justo reparto de los recursos para cubrir las necesidades manifiestas allí donde las haya; ello es lo que ha ocasionado un desequilibrio espacial en la dotación de servicios de infraestructura a todos los niveles, así, una vez más, las zonas de alta rentabilidad económica, se verán siempre privilegiadas en cubrir sus necesidades, mientras las débiles se ven progresivamente sumidas en el abandono. Como ha escrito Myurdal, el hecho de estar inmersos en una sociedad fuertemente competitiva hará que las zonas positivas siempre tengan ventajas sobre las negativas y concentrarán el potencial de crecimiento de ambas; al contrario, las zonas negativas se encontrarán cada vez más lejos de conseguir una base mínima sobre la que cimentar su desarrollo (9).

Para corregir estos desequilibrios no existe otra política posible que la de una auténtica planificación que no esté basada única y primordialmente en criterios de rentabilidad que desemboca en los desequilibrios existentes, sino en el justo reparto de la riqueza que contribuya a la promoción de cada zona partiendo de sus propios recursos.

Finalmente, el turismo se nos presenta como una actividad que contribuye a fomentar el desequilibrio espacial de la riqueza. Al tratar el aspecto de infraestructura hemos observado como, a pesar del atraso general, las condiciones no son las mismas en el interior de la provincia que en la periferia; las mejores comunicaciones, las menores deficiencias en abastecimiento de agua, alcantarillado y establecimientos sanitarios, las tenemos en los núcleos turísticos. El turismo ha contribuido también a un desigual reparto de la población. Somos conscientes de que si el turismo no ha sido la única razón que ha vaciado demográficamente los municipios del interior en favor de los núcleos costeros, es evidente que ha sido un factor determinante. La febril actividad constructora que ha conocido la Costa de Almería en esta última decena de años ha arrastrado a una mano de obra campesina hacia si provocando un trasvase de población, en la mayoría de los casos, permanente. Con todo pensamos y esta es la razón por la que no hemos desarrollado este punto dentro del trabajo -que el auténtico responsable de ese trasvase de población del interior hacia el llano está en la extensión de los cultivos extratempranos que por sus peculiaridades de producción requiere una abundante mano de obra. Han sido, sin embargo, dos fenómenos que han ido al alimón y que una amplia en cuesta nos revelaría el peso de cada uno de ellos. Estos desequilibrios quedan de manifiesto si se compara la evolución en los presupuestos municipales de ingresos de 1971 a 1976; tenemos que, excepto algunos municipios del interior tales como Olula del Río, Huércal-Overa, Vélez Rubio, etc. donde tales presupuestos a lo sumo se

duplican, los mayores índices de crecimiento los presentan los municipios costeros; el primer lugar lo ocupa Roquetas de Mar con 340%, dentro de los municipios costeros y le siguen Felix (292%), Carboneras (283%) y Mojácar (230%).

No se resumen aquí toda la problemática que el turismo ha generado. Los conflictos con la agricultura resultan inevitables por dos motivos: en primer lugar las urbanizaciones van ocupando extensas áreas de los municipios de Roquetas y Dalías restringiendo la expansión agrícola y creando problemas de especulación por la reconversión del suelo rústico en urbano; en segundo lugar hay que evaluar el potencial acuífero y ver si sus posibilidades son las suficientes para atender la demanda de estos dos sectores que la precisan abundantemente; hay que tener presente, como se recoge en el informe que ha elaborado el I.G.M.E. (P.N.I.A.S.) que los recursos de este área comienzan a presentar déficit. La planificación, por tanto, se hace cada vez más necesaria, estableciendo una explotación racional de los recursos mediante una escala de prioridades según sus usos. Un problema igualmente conflictivo es el de la extracción de áridos que está enfrentando a agricultores y promotores turísticos. En definitiva muchos y complejos problemas para los que no se prevee una solución inmediata. El turismo, pues, se nos revela no sólo como la "gallina de los huevos de oro" sino, también, como una actividad que mal planificada puede ser socialmente perjudicial.

CUADRO I
INCREMENTO EN EL NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS

Provincias	1967 — 100	1978	Diferencia	Porcentaje	1985	Porcentaje
Almería	31	89	+ 58	287	103	332
Cádiz	117	156	+ 39	129	160	136
Córdoba	38	74	+ 36	194	79	207
Granada	137	217	+ 80	158	240	175
Huelva	31	75	+ 44	241	73	235
Jaén	38	88	+ 50	231	98	257
Málaga	226	358	+ 124	158	355	157
Sevilla	71	153	+ 82	215	152	214
Alicante	242	424	+ 182	175	396	163
Gerona	888	958	+ 70	104	894	100

Fuente. I.N.E. e.p.

INCREMENTO EN EL NUMERO DE PLAZAS HOTELERAS

Provincia	1967 — 100	1978	Diferencia	Porcentaje	1985	Porcentaje
Almería	1.620	8.366	+ 6.746	516	9432	582
Cádiz	6.075	10.095	+ 4.020	166	10.990	180
Córdoba	2.106	3.504	+ 1.398	166	3831	181
Granada	7.452	10.813	+ 3.361	145	12.592	168
Jaén	1.927	3.499	+ 1.572	181	5120	265
Málaga	16.920	46.395	+ 29.475	274	49.030	289
Sevilla	4.515	9.848	+ 5.333	218	9373	207
Alicante	12.625	50.569	+ 37.944	400	50.049	396
Gerona	47.523	73.918	+ 26.395	156	73.951	155

Fuente. I.N.E.

INCREMENTO EN EL Nº DE TURISTAS QUE PERNOCTARON EN ALOJ. HOTELEROS

Provincia	1967 — 100	1976	Diferencia	Porcentaje	1985	Porcentaje
Almería	84.241	256.066	+ 171.825	304	292	347
Cádiz	286.910	503.876	+ 216.966	175	434	151
Córdoba	208.207	316.226	+ 108.019	151	373	179
Granada	292.771	673.127	+ 180.356	161	751	257
Huelva	53.267	149.150	+ 95.883	280	144	271
Jaén	139.396	214.222	+ 74.826	153	254	182
Málaga	576.017	1.412.327	+ 836.310	245	1.820	315
Sevilla	378.789	613.464	+ 236.675	162	894	236
Alicante	425.911	1.380.212	+ 954.30	324	—	—
Gerona	711.442	1.073.382	+ 361.940	150	—	

FUENTE I.N.E. Cuadro de elaboración propia

CUADRO II
VIAJEROS QUE PERNOCTARON EN ALOJAMIENTOS HOTELEROS Y ACAMPAMENTOS TURISTICOS

Años	Nacionales	% de variación sobre año anterior	Extranjeros y españoles residentes en el extranjero	% de variación sobre año anterior	TOTAL	% español	% extranjero
1.966	44.267		26.884		71.151	62,2	37,8
1.967	54.886	+ 24	29.355	+ 9,2	84.241	65,2	34,9
1.968	68.125	+ 24,1	35.611	+ 21,3	103.736	65,7	34,3
1.969	81.700	+ 19,9	45.507	+ 27,8	127.207	64,2	35,8
1.970	91.875	+ 12,4	65.505	+ 43,9	157.380	53,4	41,6
1.971	90.585	- 1,4	41.497	- 36,6	132.082	68,6	31,4
1.972	122.656	+ 35,4	78.223	+ 88,5	200.879	61,0	39,0
1.973	127.427	+ 3,8	77.928	- 3,7	205.355	62,0	38,0
1.974	149.000	+ 16,9	60.000	- 23,0	209.000	71,3	28,7
1.975	163.000	+ 9,4	52.000	- 13,3	215.000	75,8	24,2
1.976	204.951	+ 25,7	51.115	- 1,9	256.066	80,0	20,0
1.977	218.567	+ 6,6	75.978	+ 48,6	294.545	74,2	25,8
--	--		--		--		
1.985	182.000		110.000		--		

CUADRO III

NUMERO DE PERNOCTACIONES EN HOTELES Y ACAMPAMENTOS

Años	Españoles residentes en España	% de sobre año preced.	Extranjeros y españoles residentes extranj.	% de variación sobre	TOTAL año preced.
1.966	139.824	-	82.826	-	222.650
1.968	190.079	36	111.802	35	301.881
1.970	281.996	48,3	222.091	98,6	504.087
1.972	344.659	22,2	289.384	30,2	634.043
1.974	390.000	13,1	188.000	-35	578.000
1.977	697.206	78,7	388.203	106,5	1.085.409
--	--	--	--	--	--
1.984	644.083	--	893.831	230,2	1.537.914
1.986	956.690	--	897.622	100,4	1.854.312

NOTAS

(1).- Diario de la Voz de Almería: 28-agosto-1977
(2).- Ibid. 16-diciembre-1978
(3).- Ibid. 7-mayo-1978
(4).- PUYOL ANTOLIN Rafael: Almería en un área deprimida del Sureste español, pág. 391.
(5).- Diario Informaciones: 22-noviembre-1978
(6).- M.O.P.U. Jefatura Provincial de Carreteras.
(7).- CAPEL MOLINA, J.J.: "Análisis del aeropuerto de Almería. Aproximación desde la Geografía de los transportes". Paralelo 37º, nº 3.
(8).- LARA VALLE, J.J.: "Estructura del tráfico portuario de Almería". Rev. Paralelo 37º. nº 2. 1978.
(9).- COMPAN VAZQUEZ, Diego: "Flujos de tráfico por carretera y dinámica demográfica en el espacio andaluz". Paralelo 37º. nº 3.