

LA FACHADA ESTE DE ESPAÑA: TRANSFORMACIONES ESTRUCTURALES EN EL CONTEXTO DE UN GRAN EJE DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

J. Fernando Vera Rebollo
Instituto Universitario de Geografía
Universidad de Alicante

1. LA FACHADA MEDITERRÁNEA EN EL NUEVO SISTEMA REGIONAL EUROPEO

Nuevos procesos de crecimiento económico y la definición de un complejo sistema de relaciones funcionales, fundamentadas en buena parte en la circulación y manejo de la información, permiten identificar en Europa unos ejes o cinturones de actividad, que no se ajustan a las divisiones regionales convencionales. Peter Hall (HALL, 1989) habla de estas nuevas zonas de crecimiento y señala el papel de las grandes ciudades, especialmente los centros metropolitanos y principales ciudades regionales, que se configuran como los núcleos del nuevo sistema urbano y regional europeo.

Desde los nuevos horizontes, auspiciados por la CEE y afianzados en ventajas locacionales, se configuran ejes de actividad, que cobran consistencia en cada caso sobre diversos factores, aunque, como señala Hall, tienen en común puntos relacionables, ya que representan una nueva forma de crecimiento basada en el tránsito de una economía industrial a otra fundamentada en los servicios comercializables y de la información.

En estas coordenadas es como se configura y afianza, durante el último decenio, un eje de actividad a lo largo de la fachada mediterránea, cuyos núcleos principales son Roma, Milán, Lyon y Barcelona (PEDREÑO,

1989), y que permite hablar de región del Mediterráneo Occidental, en el contexto de la integración europea. Así, las ventajas derivadas de la renta de situación y la terciarización experimentada definen un área mediterránea que empieza a actuar como contrapunto a la dinámica territorial europea, tradicionalmente desequilibrada a favor de las regiones del Norte.

Este pasillo de crecimiento se extiende de forma clara por tres comunidades autónomas españolas, Cataluña, Valencia y Murcia, ceñido a la línea de costa del Mediterráneo, aunque su límite meridional es discutible, ya que el creciente dinamismo de algunas provincias del litoral mediterráneo andaluz, especialmente Málaga y Almería, directamente relacionadas con algunos factores de especialización productiva del eje, permitirían ampliar su extensión; en definitiva, este cinturón de actividad constituye el enlace entre África y la Europa Comunitaria, reafirmando con ello la vocación histórica de un gran pasillo o corredor, cuyo límite interior queda ceñido por el cingulo montañoso que rodea la costa mediterránea. De hecho, un factor primordial a tener en cuenta en la configuración del nuevo eje de expansión es su concreción a las áreas ribereñas; por ende, las comunidades autónomas afectadas tienden a ver acentuados los tradicionales desequilibrios interior-costa, fruto del proceso de polarización acumulativa en el territorio.

Con tales planteamientos básicos, el presente estudio intenta caracterizar los procesos recientes y las dinámicas que contribuyen al afianzamiento de este eje periférico de actividad económica en el caso concreto de las comunidades de Valencia y Murcia, ante la integración en la CEE, con alguna referencia al caso balear, ya que el dinamismo y poder de atracción sobre la base de unas características estructurales similares, se aprecia en la costa mediterránea al igual que en los archipiélagos, como se refleja en las tasas de crecimiento, que son las más elevadas del país. Al tiempo, la evolución de la población demuestra que el mayor dinamismo dentro del espacio peninsular y con la excepción de Madrid, corresponde al eje mediterráneo; incluso dentro de éste Murcia y Valencia han crecido más que Cataluña.

Es evidente, por tanto, que aunque existen características estructurales similares, que permiten hablar del nivel de integración territorial y económica del eje, son también notables las diferencias internas (inter e intra-regionales). No obstante, se afianzan los rasgos comunes, clave de procesos de transformación, que se concretan en el crecimiento y modernización de sectores tradicionales de exportación; al tiempo se reafirma la idea de que el sector industrial no es el único capaz de generar efectos positivos sobre

el desarrollo económico, ya que en este espacio del litoral mediterráneo se manifiestan las posibilidades de los servicios comercializables como palanca del desarrollo regional (MARTÍN RODRÍGUEZ, 1989). Pero, además del auge de los servicios y, muy especialmente, de las actividades turísticas, se intensifica la especialización de la agricultura ligada a mercados exteriores, mientras que la industria acentúa su base de diversificación y cualificación, clave en la recuperación de la crisis. Otros aspectos, a los que se presta atención más adelante, contribuyen a la consolidación del eje, entre ellos el sistema urbano y la especialización territorial.

2. NUEVAS DINÁMICAS TERRITORIALES SOBRE UNA BASE ECONÓMICA PROYECTADA AL EXTERIOR

Las nuevas dinámicas territoriales son la consecuencia de los cambios estructurales que afectan a la base económica y que se sintetizan en los siguientes procesos:

2.1. La modernización y transformación agraria

Los cambios estructurales que se producen en la agricultura, como respuesta a la crisis de los sistemas tradicionales, suponen procesos de ajuste propios de países desarrollados, pero que en las agriculturas mediterráneas aparecen condicionados por su tradicional vinculación a los mercados exteriores y la intensidad del factor trabajo. De ahí que la necesidad de mantener la competitividad exterior, junto con el peso que el sector tiene en las economías regionales, justifique la orientación hacia las nuevas tecnologías en los sistemas de producción. Esta vertiente de incorporación de tecnología se acompaña de una reducción del número de explotaciones de menor base territorial, el aumento de las de tamaño medio y grande y la reducción del número global de activos agrarios, aunque presenta dos vertientes, en relación con la especialización territorial:

a) La modernización de explotaciones en los regadíos tradicionales, vegas y huertas, ubicados en valles de inundación, como la Ribera del Júcar y las Vegas del Segura, o las llanuras litorales (La Plana, L'Horta de Valencia, La Safor), son ejemplos de monocultivos de exportación, que encuentran condiciones más favorables para los intercambios en la última

fase del período transitorio, tras una etapa de desajustes en temas como el equilibrio varietal, el volumen de producción y la comercialización.

Una importante matización aparece en el entorno de los grandes núcleos urbanos o de áreas metropolitanas (Valencia, Murcia, Elche, Alicante), con una fuerte competencia en el uso del suelo, donde se intensifica la agricultura a tiempo parcial, basada en los regadíos de horticultura. Particularmente interesante es que en los últimos años se observe una tendencia a la implantación de sistemas altamente tecnificados en el entorno de áreas urbanas, que no responden a la agricultura a tiempo parcial, sino a especializaciones muy avanzadas, que se benefician de la renta de situación. En realidad se trata de una de las respuestas de la explotación familiar ante la nueva situación, en el contexto europeo, mediante la diferenciación por la vía de la especialización productiva, junto con el caso, bastante más frecuente, de la supervivencia de la agricultura como actividad complementaria. Este sistema permite, entre otros resultados, que se mantenga el cultivo de uva de mesa en el Valle del Vinalopó, donde la gran explotación modernizada no ha podido competir con la agricultura familiar.

En líneas generales, la pérdida de suelo agrario por expansión de la urbanización la compensan las características muy intensivas de los sistemas de producción. Un planteamiento similar aunque a escala muy distinta, ya que la agricultura sólo aporta el 2'95% del VAB, se ha señalado también para la Isla de Mallorca, en el contexto del dualismo entre pérdida de superficies e intensidad de la explotación.

Por lo demás, la diferenciación territorial justifica que en la dinámica de los cambios estructurales se produzcan respuestas que resultan contrarias a la tendencia general de la modernización agraria en las economías europeas. Tal es el caso de los regadíos litorales valencianos, donde se incrementa el número de explotaciones y disminuye la superficie media de las mismas, en relación con las peculiaridades del sistema productivo y las consecuencias del desarrollo urbano e industrial (ROMERO, 1989).

b) La creación de nuevos espacios de agricultura intensiva mediante transformación de secanos o incluso de áreas de monte en regadío, que reviste particular importancia en las áreas beneficiadas por las aguas del trasvase Tajo-Segura de las provincias de Murcia y Alicante. En algunos casos la llegada de estas aguas foráneas ha consolidado y ampliado un proceso de transformación iniciado merced al aprovechamiento de las aguas subterráneas y que había tocado techo en relación con las reservas disponibles; tal es el caso de la comarca del Campo de Cartagena, ejemplo de reactivación de una economía agraria intensiva, en relación con las

aguas del Tajo. Como contrapunto, el sector litoral del sur de la provincia de Murcia, que había iniciado un proceso de transformación en regadío, ha visto cercenadas sus posibilidades por falta de caudales.

Los nuevos regadíos son un ejemplo de innovación tecnológica, especialmente la que se relaciona con los modernos procedimientos de riego localizado, pero no lo son menos en cuanto a racionalización de las estructuras productivas y de la comercialización, con una diferencia básica respecto a las áreas del regadío tradicional, que se concreta en la dimensión de las explotaciones, más adecuada para la introducción de las nuevas técnicas de producción. No son ajenas a esta innovación las grandes inversiones realizadas en el sector por iniciativas extrañas al mismo que, como ocurre en el tema de la promoción inmobiliaria, responden a la ocultación tributaria de rentas y, en todo caso, a la práctica de diversificación de inversiones y riesgos llevada a cabo por grandes empresas de ámbito regional o nacional. De hecho, una de las consecuencias más directas de este proceso fue el disparo del precio del suelo agrario y la extraordinaria dinámica del mercado, al margen de criterios de productividad (ROMERO, J.; VERA, J. F.; OBIOL, E., 1988) un proceso ralentizado desde 1989 por distintos factores legales y de crisis de rentabilidad.

Estas tendencias de innovación, que pueden caracterizarse como verdaderas dinámicas, por su contribución al crecimiento económico y demográfico, se han visto respaldadas por las ayudas comunitarias, junto con incentivos estatales y de las propias comunidades autónomas, desde el objetivo básico de adaptación a la competencia internacional. Destacan, por la repercusión que están teniendo, las ayudas estatales al sector agrícola (R. D. 808/87), orientadas a la mejora de la eficacia de las estructuras agrarias, mediante modernización de las explotaciones para cualificar las condiciones de vida y de trabajo de la población agraria. De las ayudas solicitadas que se acogen a este marco, destacan las que se orientan a innovación tecnológica, mediante introducción de riegos localizados; en menor medida, se están destinando ayudas a la transformación de secanos en regadío y a la implantación de invernaderos (RAMÓN, RICO Y OLCINA, 1990).

Hay que insistir en que la actividad agraria, en el contexto de la tecnificación e intensificación productiva señalada, constituye uno de los pilares básicos del crecimiento económico del área mediterránea, sobre todo después del período transitorio, cuando las agriculturas de vanguardia han superado los desajustes iniciales y consiguen una elevada competitividad. Se trata de una especialización funcional en consonancia

con las condiciones ecológicas y la misma renta de situación de este ámbito. Pero, a la vez, son también notables las interrelaciones sectoriales inducidas por un sector agrario dinámico, que se reflejan en la demanda de servicios especializados y en la pujante industria agroalimentaria. No extraña pues que la mayor parte de las empresas adquiridas por transnacionales en Valencia y Murcia se enmarquen en esta rama de actividad, que dinamiza áreas como La Safor, en Valencia, o la aglomeración de la capital murciana, donde se incluyen núcleos muy especializados en industria alimentaria.

Pero frente a las agriculturas modernizadas, los espacios del interior, especialmente en Valencia y Castellón y en áreas más localizadas de Alicante y Murcia, acusan una pérdida continuada de superficies cultivadas por abandono y, paralelamente, la descapitalización de las explotaciones que aún se mantienen, con los consiguientes efectos en la despoblación y acentuación de desequilibrios territoriales. La capacidad de transformación interna es irrelevante, por lo que dependen de las ayudas de los fondos comunitarios, en relación con las políticas socioestructurales orientadas al desarrollo de zonas rurales desfavorecidas y de montaña. Es significativo al respecto que, en aplicación de la Directiva CEE 466/86, de 14 de julio, se incluyan entre las zonas agrícolas desfavorecidas un importante número de municipios de la Comunidad Valenciana que, sólo en la provincia de Castellón, suponen tres cuartas partes de su territorio (73'5%) con la clasificación señalada (ROMERO, 1989).

No obstante, hasta el momento, la respuesta de algunas comarcas de interior ante la crisis de los sistemas agrarios locales, incapaces de establecer mecanismos de ajuste, se ha venido paliando mediante la intensificación de las relaciones funcionales con el área costera, a través del mercado de trabajo, favoreciendo la integración y vertebración territorial. Estos procesos contribuyen a la consolidación de regiones urbanas funcionales continuas, como las define Hall, diferenciadas y a otra escala de las regiones funcionales europeas que se están configurando.

2.2. El afianzamiento de una base industrial diversificada y compleja

El modelo industrial tiene en común con la agricultura la intensidad del factor trabajo y el predominio de pequeñas y medianas empresas, con un carácter autóctono, sobre la base de sectores artesanales. El proceso de industrialización endógeno justificó la configuración de áreas o corredores

de implantación, con una acusada especialización y notables efectos en el sistema regional y urbano: la Plana de Castellón, ejes Játiva-Canals, Alcoy-Onteniente, Elche-Elda-Villena y el Área Metropolitana de Valencia, en la Comunidad Valenciana; en Murcia, destaca su área de influencia inmediata, las ciudades más importantes de las Vegas y el corredor del Guadalentín hasta Lorca. Como única excepción al modelo, el área de Cartagena, cuyo proceso de industrialización sobre la base de la antigua metalurgia, obedece a la implantación de grandes empresas estatales.

Durante el último decenio la actividad industrial ha experimentado un crecimiento con resultados globales favorables; en el caso de la industria valenciana la recuperación se puede fechar en 1985, cuando se produce un cambio radical al registrarse tasas de crecimiento superiores a la media nacional. Pero los resultados son muy contrastados entre las diferentes ramas de producción; problema que tiene su origen en la respuesta del aparato industrial ante los efectos de la crisis de 1973 y que se pueden concretar en dos vías (PEDREÑO, 1989), con resultados absolutamente contrastados en la actualidad. En efecto, hubo ramas o áreas de actividad, como el calzado del Valle del Vinalopó, que recurrieron a la economía sumergida en el intento de recuperar ventajas comparativas, solución que se ha mostrado inviable. Es evidente que los nuevos países industrializados consiguen vender sus productos más baratos que las empresas que se encuentran en la economía sumergida; por tanto, se impone un cambio de estrategia (MONFORT Y ANDRÉS, 1990).

Pero también hubo sectores que optaron por la reestructuración, por la vía de la reconversión de las actividades tradicionales, mediante la innovación tecnológica y el intento de diferenciar el producto final. El diseño, las nuevas tecnologías la promoción y la formación están contribuyendo eficazmente a reestructurar un modelo industrial enraizado en el tejido social. Esta industria endógena capaz de diferenciar y de innovar ha sido clave en el atractivo locacional para las inversiones extranjeras, un factor de primer orden en el crecimiento industrial de los últimos años, puesto que en definitiva, las ramas de actividad que más se han desarrollado atañen a la construcción y a las dependientes del capital exterior. Hay que considerar al respecto que la renta de situación de las comunidades del eje mediterráneo propicia su papel de plataforma para la implantación de empresas extranjeras, que instalan su base de operaciones en el mercado comunitario. No extraña, por tanto, que tales inversiones extranjeras se incrementaran en la Comunidad Valenciana en un 278'5%, entre 1987 y 1989, situándose en el quinto puesto del Estado, a la vez que un notable

número de empresas valencianas y murcianas han sido adquiridas por transnacionales para introducirse en determinados sectores de actividad.

Paralelamente y como consecuencia de este proceso de reestructuración del aparato industrial, se observa una dinámica de especialización en servicios para la industria, asociada a la innovación tecnológica y la información, que contribuye a afianzar la denominada «terciarización» de la industria, sobre todo en áreas de la Comunidad Valenciana, fomentando un modelo de prestación de servicios especializados, desde la idea de distritos industriales. Algunas iniciativas han sido relevantes al respecto, como los Parques Tecnológicos (caso de Valencia) y las actuaciones en innovación que desarrolla el IMPIVA (Instituto de la Pequeña y Mediana Empresa), como el Programa de Desarrollo Tecnológico, que pretende mejorar la competitividad mediante el apoyo a proyectos empresariales que generen tecnología.

Es importante al respecto que la estrategia de Alicante como ciudad de servicios dependa en buena medida de la polarización de este papel como núcleo central de un distrito industrial; un tema en el que otras ciudades de la Comunidad Valenciana y de Murcia pueden desempeñar un papel como nodos de organización, sobre la base de las ciudades como centros de difusión de información e innovación. El terciario industrial será además uno de los pilares de la consolidación de un gran espacio metropolitano en el sur de la Comunidad Valenciana, con la integración Elche-Alicante y sus efectos en el sistema regional.

Por último, es interesante señalar un caso singular en la reestructuración del aparato industrial, que afecta al área de Sagunto, en proceso de reconversión tras la crisis de la siderurgia, que está consiguiendo captar inversiones notables relacionadas con nuevas implantaciones, al amparo de las ayudas e incentivos concedidos a las empresas.

2.3. Crecimiento de las actividades turísticas y terciarias

La renta derivada de los atractivos locacionales, junto con la terciarización, son los factores fundamentales que dan consistencia al eje de crecimiento al que se hace referencia. No extraña pues que la contribución de los servicios a la economía regional de las comunidades autónomas analizadas supere a la aportación de otros sectores de actividad. En la Comunidad Valenciana la agricultura, orientada tradicionalmente a la exportación, a pesar de las transformaciones que ha experimentado y de su

elevada rentabilidad, no constituye un pilar básico de su economía, ya que los servicios son el sector más importante, tanto en renta como en empleo (60% de la población activa), con destacada participación de las actividades turísticas.

La Comunidad Murciana ha dejado de ser una región de economía agraria, debido al crecimiento de las actividades de servicios, que emplean al 51% de la población activa, mientras que la participación de los servicios sobre el VAB es del 57'4%. En el caso de Baleares la especialización terciaria es casi un monocultivo, en relación con su papel como destino turístico, de manera que los servicios aportan el 76% del VAB y el 65% del PIB, sin considerar las contribuciones indirectas que, evaluadas a través de las tablas Input-Output, acrecientan de forma notable esta participación (GOVERN BALEAR, 1987). El proceso de terciarización ha llevado a Baleares a ocupar un segundo puesto en la renta regional per cápita, mientras que Murcia, por abajo, ha pasado a un cuarto lugar y la Comunidad Valenciana supera en 8 puntos a la media de España, mantiene un saldo inmigratorio y las tasas de paro son inferiores a las del resto del Estado. En conjunto, son regiones con crecimiento superior al español en los últimos años, si bien las tendencias precisan algunas matizaciones desde 1989, como se verá más adelante.

Esta contribución de los servicios al desarrollo regional del eje mediterráneo se fundamenta en dos tipos de aportaciones básicas durante los últimos años, las provenientes de las actividades turísticas y de ocio, que han conseguido un notable crecimiento a lo largo del último decenio —especialmente en la segunda mitad— y las que se relacionan con los servicios comercializables, estrechamente dependientes de la innovación tecnológica, el diseño, la información y los servicios financieros, lo que permite apostar por su futuro.

a) Los servicios de la información y del consumo representan una nueva forma de crecimiento de las ciudades y, por ende, de las regiones europeas, si se tiene en cuenta que las ciudades son las protagonistas del crecimiento actual. Los flujos de mercado, capital, trabajo e innovación han hecho de las grandes ciudades, especialmente los centros metropolitanos y de las principales ciudades regionales, auténticos centros de innovación y de difusión del crecimiento. En este caso se ha reforzado el papel de Valencia como entidad metropolitana y el de Murcia como capital regional, integrando un complejo haz de funciones terciarias. Pero también se advierten los efectos en las ciudades pequeñas y medias, capitales provinciales o centros subregionales de servicios, que han crecido en los

últimos años: Alicante y Elche pueden ser dos paradigmas. Este papel tiende a acrecentarse en las entidades urbanas superiores, por los efectos de polarización de los servicios, favorecidos por el desarrollo de las infraestructuras.

b) Las actividades turísticas tienen un papel estratégico en las comunidades de la fachada mediterránea, sobre todo desde el último decenio, cuando se produce un crecimiento sin precedentes de la oferta, exclusivamente de la de tipo residencial, que ha consolidado una especialización que aún era incipiente en determinadas zonas, en detrimento de la actividad agraria o de otras dedicaciones tradicionales, o ha reafirmado lo que era una especialización dominante. No obstante, la imbricación de este proceso de crecimiento del alojamiento turístico con la inversión y la promoción inmobiliaria es causa de notables desajustes y contradicciones en áreas que, como la franja litoral de la provincia de Alicante, han visto construirse más de 100.000 viviendas en un cuatrienio, dedicadas al turismo, de este modo, la especialización turística es sinónimo de municipios urbanizados, pero con una dinámica muy alejada del concepto de producto turístico.

En atención a la especialización territorial, la implantación del urbanismo turístico en esta franja costera se relaciona directamente con la estructura agraria, muy especialmente con factores como la intensidad de los sistemas de producción, la rentabilidad de los cultivos y la misma estructura de la propiedad, así como la proximidad a centros turísticos impulsores de dinámicas inmobiliarias. Se entiende de este modo que sea la provincia de Alicante, en cuyo litoral no se asientan sistemas agrarios intensivos, la más afectada por la urbanización turística, con un papel muy destacado de los municipios del sur, que tienen garantizado su abastecimiento de agua, clave de la expansión del nuevo uso del suelo.

En el litoral de Valencia y Castellón, espacio de agricultura intensiva, con las únicas excepciones de municipios muy urbanizados por el turismo como Benicassim y Peñíscola, el espacio afectado por las actuaciones inmobiliario-turísticas se limita a una franja de amplitud variable, aunque no suele rebasar un kilómetro de profundidad, donde las Ordenaciones de Playa, separadas del núcleo tradicional, se asientan sobre cordones arenosos, delimitados al interior por extensiones de marjal (MARTÍN MATEO, R. y VERA REBOLLO, J. F., 1990). No obstante, la repercusión económica de tales actuaciones ha sido notable en los últimos años y contribuye a un dualismo territorial dentro del término municipal, que en algún caso se resuelve a favor de las promociones turísticas.

Sorprende así el ritmo de la construcción en municipios agrarios, como Xeraco, Tabernes, Oliva y la propia Gandía —capital comarcal—, o en los pequeños municipios de la Plana de Castellón: Nules, Moncófar, etc. Este mismo problema de fuerte competencia de usos es significativo en la ribera del Mar Menor, en la Comunidad de Murcia, donde los sistemas agrarios intensivos se retranquean hacia la zona interior, actuando el eje de la CN-332 como línea divisoria de la especialización territorial.

Un proceso de crecimiento de tal magnitud no se comprende en las coordenadas del modelo turístico, sino que depende estrechamente de factores ajenos al mismo y que atañen exclusivamente al negocio inmobiliario, como son la ocultación tributaria de rentas, las expectativas de rentabilización a corto plazo y las facilidades dadas por las Administraciones públicas para el crecimiento incontrolado de la oferta de alojamiento, ante la idea de convertir el Mediterráneo en un paraíso de la inversión inmobiliaria extranjera y del asentamiento de la tercera edad europea.

Es evidente que, desde parámetros de evaluación del crecimiento económico, algunos sectores han experimentado desarrollos sorprendentes en virtud de este proceso; el más destacado ha sido la construcción, que se convierte en locomotora de la expansión económica en la Comunidad Valenciana. Tanto es así que las condiciones adversas del sector exportador se han visto compensadas por la fuerte expansión de la actividad constructora en el cuatrienio 1986-90, afianzada como sector motor del crecimiento valenciano (MARTÍNEZ ESTEVE y PEDREÑO, 1990). El problema es si se podrá mantener la capacidad de empuje sobre el conjunto de la economía valenciana, puesto que ha empezado a notarse una disminución en su fase expansiva.

Los problemas, agravados por este ritmo de crecimiento, no han tardado en aparecer, manifestando la crisis estructural o el agotamiento del modelo turístico del litoral español, especialmente en su vertiente de captación de turismo exterior. Una heterogeneidad de factores explican la crisis turística que, desde 1989, afecta a las regiones del eje mediterráneo, tras el crecimiento exorbitante, y que obliga a acometer la reestructuración del modelo de implantación, en todas sus vertientes. A ello han contribuido factores externos e internos; entre los primeros hay que insistir en la pérdida de las tradicionales ventajas comparativas, basadas en los bajos precios y salarios y en la venta de materia prima (crecimiento incontrolado sobre un medio ambiente de calidad), que fundamentaban una verdadera estrategia periférica de desarrollo, imposible de mantener con la plena incorporación a la CEE, junto con otros factores, como la sobrevaloración

del tipo de cambio y el diferencial de inflación y la cualificación de la demanda internacional; a ello hay que añadir la competencia planteada por países del tercer mundo, que impulsan un modelo emergente basado en las citadas ventajas comparativas.

A los factores externos, que justifican sobradamente la necesidad de reconvertir el modelo, se deben añadir otros de índole interna, no menos importantes, tales como el deterioro de los servicios públicos y privados, la pérdida de imagen, la deficiente comercialización y las agresiones al medio ambiente y al paisaje, a través de desarrollos urbanísticos incontrolados e inadecuados en relación con la capacidad de acogida de los ecosistemas más vulnerables. Tales crecimientos incontrolados presentan otro problema adicional, extraordinariamente grave en el litoral de la Comunidad Valenciana, que se relaciona con el excesivo incremento de la oferta de alojamiento, por encima de las posibilidades de captación de flujos de demanda; un problema serio, ya que supone orientar las promociones a segmentos de clientela poco solventes, lo que equivale a decir que se llega al «círculo infernal», como lo definen Quero y Leira en el caso de Calviá, situación en la que el deterioro de la relación calidad-precio alcanza cotas extraordinarias. Desde otra perspectiva, el mismo conflicto de competencias en el alojamiento ha supuesto, merced al crecimiento de las viviendas y apartamentos turísticos y al desarrollo de fórmulas de comercialización y ocupación como el *timesharing*, la imposibilidad de mantener los alojamientos hoteleros con un nivel adecuado de calidad, puesto que la única reacción de los empresarios ante el fenómeno residencial consiste, de momento, en el abaratamiento de los precios, con el consiguiente deterioro del servicio (PEDREÑO, A.; VERA, J. F., y otros, 1990).

Es indudable que la crisis turística afecta de forma desigual a los espacios del pasillo mediterráneo, en relación con la calidad y diversidad de la oferta. Pero si se atiende al papel esencial que pueden desempeñar en el contexto regional unas actividades turísticas especializadas, cuya demanda a escala internacional está en pleno auge, conviene plantear verdaderas estrategias orientadas, por una parte, a recomponer las áreas conflictivas, por la vía de las actuaciones cualificadas y la inserción de ofertas más específicas; mientras que, por otro lado, se deben diseñar actuaciones novedosas y con alto valor añadido para zonas cuyos recursos potenciales permanecen sin explotar. En este nivel, sólo Baleares plantea verdaderas alternativas que, desde la idea de la cualificación, relacionan turismo y territorio a la hora de crear nuevas plazas turísticas.

En suma, las actividades turísticas son un pilar básico de las regiones mediterráneas, pero que han crecido de forma incontrolada, sobre todo en Valencia, y que padecen los efectos de la crisis general de una base exportadora, agravada por contradicciones inherentes al propio modelo. Son notables los espacios de la franja litoral que han visto dispararse el empleo y la renta en virtud de esta función, pero no lo son menos los efectos o contribuciones indirectas, que afectan a toda la contabilidad regional, y los procesos de articulación regional inducidos por la configuración de verdaderas áreas de influencia desde los centros turísticos costeros; es significativo que comarcas del interior de Castellón y de Alicante dependan del mercado de trabajo de la construcción en el litoral.

La crisis del modelo turístico tiene una indiscutible relación, además del peso de los factores indicados, con las limitaciones que supone la política del gobierno central para las actividades orientadas a la demanda externa; especialmente inciden medidas instrumentales, de carácter monetario (sobrevaloración del tipo de cambio, altos intereses). En su conjunto, estas medidas afectan particularmente a la economía valenciana, tipificada como región de base económica orientada hacia la demanda exterior. De ahí que tras el crecimiento de la última mitad del decenio de los 80, que la sitúa entre las regiones más dinámicas de España, sólo superada por Canarias y Baleares (MARTÍNEZ ESTEVE y PEDREÑO, 1990), los resultados de 1989 y 1990 manifiestan una cierta atenuación de la dinámica expansiva; ralentización que preocupa especialmente ya que las restantes comunidades autónomas del eje mediterráneo mantienen e incrementan sus márgenes de crecimiento diferencial respecto a la economía española.

2.4. Limitaciones estructurales frente a la dinámica expansiva

Los factores que justifican las limitaciones del crecimiento valenciano no son sólo de índole coyuntural, derivados de la política económica del Estado; pesan una serie de deficiencias estructurales, desde el punto de vista territorial, cuya solución tiene una indiscutible importancia si se pretende afianzar la dinámica expansiva del eje mediterráneo, puesto que en gran medida son problemas que comparte con la región de Murcia, en cuyo territorio los déficits de infraestructura y de equipo básico urbano suponen un estrangulamiento para la expansión económica.

a) La disponibilidad de recursos hídricos se presenta como uno de los principales factores limitantes del crecimiento del área mediterránea, puesto

que así se ha manifestado en algunas zonas y tiende a agravarse hacia el futuro. Los problemas derivados de sobreexplotación de acuíferos y procesos de salinización por intrusión marina son notables en las llanuras costeras de Castellón, Valencia y Norte de Alicante, con los consiguientes efectos en sistemas agrarios intensivos; en otros casos, como el litoral murciano, entre Mazarrón y Águilas, las carencias impiden ampliar y consolidar un proceso de transformación de alta rentabilidad.

De otra parte, el abastecimiento de tramos de litoral turístico no está suficientemente garantizado, ni en cantidad ni en calidad, por lo que se ven seriamente limitadas las posibilidades de expansión, tal y como ocurre en La Marina de Alicante. Por último, pesa la misma demanda de los núcleos urbanos, cuyo incremento se ha disparado en las grandes ciudades y obliga a buscar soluciones. Hasta la fecha, la más apropiada se relaciona con la Mancomunidad de los Canales del Taibilla, sistema de abastecimiento público de aguas que afecta a la región de Murcia y a la mitad de la provincia de Alicante, incluida la capital, mediante el aprovechamiento de las aguas del trasvase Tajo-Segura; aunque también ha tocado techo en sus disponibilidades. Cualquier solución debe ir asociada a la política territorial, a la racionalización del uso del agua y a la posibilidad de nuevos trasvases.

b) Los problemas relacionados con el medio ambiente preocupan en un espacio donde son notables las contradicciones derivadas del crecimiento sin planificación. A los ya mencionados conflictos en áreas costeras, por excesiva densificación, se añaden los vertidos y, especialmente el problema del saneamiento integral de áreas urbanas, que se encuentran lejos de una completa solución.

Desde otra perspectiva, la protección y gestión de parques, parajes y enclaves de valor ecológico y paisajístico es tardía e imprecisa, salvo en los lugares delimitados y protegidos por la propia administración autonómica. En el resto de zonas no existe una verdadera regulación del uso del Suelo no Urbanizable, lo que ha conducido a prácticas desafortunadas, fundamentadas en la reclasificación de terrenos.

c) Las comunidades de Valencia y Murcia han realizado un considerable esfuerzo en infraestructura, en buena parte con el concurso de las ayudas comunitarias del FEDER; pero la situación actual dista aún considerablemente de la que sería deseable ante la integración plena. Dos objetivos sustentan dicha necesidad, el primero la capacidad de las nuevas infraestructuras para favorecer el desarrollo regional, mediante la vertebración territorial y el aprovechamiento de las ventajas locacionales,

en temas de tanto interés como la captación de inversiones; el segundo objetivo es la necesidad de articular el eje mediterráneo con la Europa comunitaria y con terceros países; se trata de mejorar las infraestructuras de transporte terrestre, aéreo y marítimo; son notables al respecto las carencias de la red ferroviaria, clave en la articulación de todo el eje mediterráneo.

d) Los procesos de desarrollo regional se afianzan con unos equipos adecuados que, en estos casos, como ocurre en el tema de las infraestructuras, no están a la altura de los procesos de expansión económica. Se ha señalado la desventaja en temas como la disponibilidad de suelo industrial con dotaciones complementarias; de ahí que, con la finalidad de contribuir al desarrollo regional, se desarrollen las actuaciones de la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento de Suelo (SEPES) en la Comunidad Valenciana, que se concreta en 17 áreas industriales. Pero el problema afecta incluso a servicios elementales, ya que las dotaciones se muestran insuficientes en relación con las actividades que se desea promocionar. Cabe señalar al respecto el tema de los servicios asistenciales, cuya resolución es básica ante la importancia adquirida por el turismo residencial y sus enormes perspectivas de futuro; de hecho, uno de los factores internos que contribuyen a la crisis estructural del turismo es la insuficiencia y poca calidad de los servicios.

Este conjunto de limitaciones estructurales al crecimiento debe ser objeto de actuación por parte de las Administraciones públicas y con el concurso de iniciativas privadas, en aspectos como los equipamientos. El marco más adecuado para su resolución son las medidas de política regional, junto con incentivos estatales y ayudas de los fondos estructurales comunitarios, cuestión que se aborda más adelante.

3. EL SISTEMA URBANO Y SU PAPEL EN LA ARTICULACIÓN DEL EJE DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

La idea de las ciudades como núcleos del nuevo sistema urbano y regional europeo y protagonistas de la nueva etapa de crecimiento económico tiene un fundamento en su papel como nudos de infraestructura, de nuevas tecnologías, centros de políticas innovadoras, de localización de empresas de servicios y de difusión cultural (PASCUAL I ESTEVE, 1990). Este papel beneficia a los centros básicos —capitales metropolitanas y regionales—, como el caso de Valencia, pero también contribuye a

reforzar extraordinariamente otros núcleos, que se potencian como centros de servicios: Murcia y Alicante son el mejor ejemplo dentro del espacio considerado. No obstante, en el contexto del eje mediterráneo resalta la abundancia de centros intermedios (entre 20.000 y 100.000 habitantes) que se alinean y que contribuyen a equilibrar el sistema urbano litoral; aunque son notables las estructuras duales entre interior y costa particularmente acentuadas en las provincias de Castellón y Valencia, donde el eje de actividad y de población es un verdadero pasillo litoral, con un gran centro en el Área Metropolitana de Valencia (20'4% de la población y casi una cuarta parte de la renta), mientras que en el interior la despoblación (densidades de 10 habitantes por Km²) y la falta de actividad económica son la nota dominante.

Desde el Área Metropolitana el eje se bifurca en dos, con los consiguientes efectos en la distribución de la población y de la actividad; un pasillo agro-industrial que discurre por la Ribera Alta, el Valle de Albaida y Alcoy, para entroncar en la capital alicantina con el corredor litoral, fundamentado en la agricultura y, sobre todo, en la especialización turística. El modelo territorial más equilibrado entre interior y costa caracterizada tanto a Murcia como a Alicante, a lo que contribuye la difusión de actividad y el crecimiento más equilibrado y el papel de las ciudades medias que, por su abundancia, justifican que Alicante y Murcia no hayan conseguido integrar el conjunto de funciones que les corresponden por su rango en la jerarquía urbana.

Como problema de desarrollo regional, el acusado contraste entre interior y costa se manifiesta en la Comunidad Valenciana, donde un 40% de su territorio alberga sólo un 5'11% de la población y dispone de menos de un 4% de la renta (ROMERO, 1989), a lo que cabe añadir la ausencia de centros urbanos de importancia en las comarcas desfavorecidas, situadas en el interior de Valencia y Castellón, donde únicamente resaltan las ciudades de Requena, Utiel y Segorbe.

En el caso de la aglomeración murciana, el último decenio ha supuesto el afianzamiento de la función de la capital como gran centro de servicios comerciales y de localización de innovación; pero la capital alicantina a pesar de su teórico papel de centro de un gran distrito industrial y de una zona turística, y de las ventajas de localización, no ha conseguido aunar las funciones que harían de ella una verdadera capital subregional. Pesa la red urbana equilibrada (VEGARA, 1990), pero ha influido muy negativamente el empeño político de fomentar el crecimiento de la capital regional que, en parte, se ha hecho por absorción de funciones que corres-

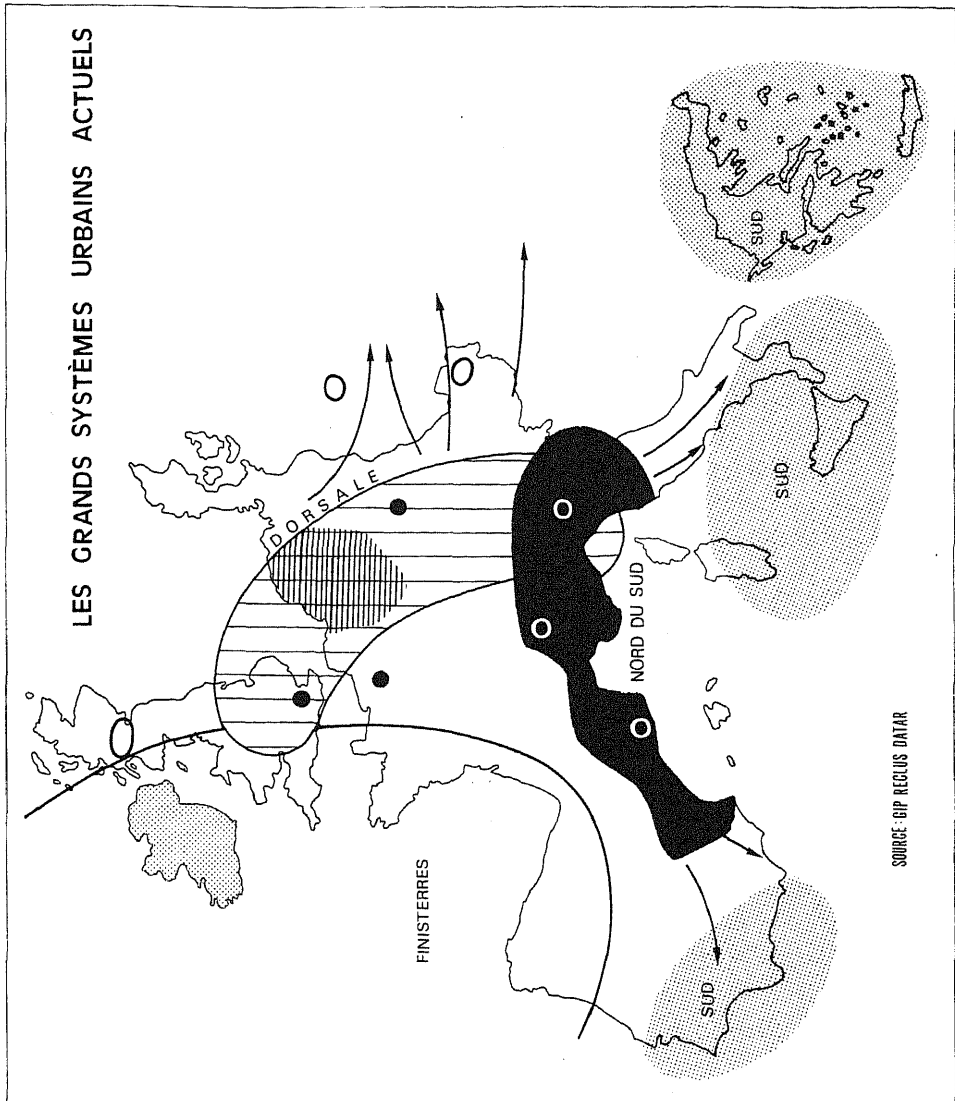


Fig. 1: La conexión de España con Europa se realiza a través del Eje Mediterráneo, como se pone de manifiesto en este mapa elaborado por la DATAR e incluido en el Libro Blanco de Ile-de-France. El extremo inferior de la parte consolidada del Eje coincide con el proyecto del triángulo Alicante-Elche-Santa Pola, a través del cual se pretende incorporar esta provincia al nuevo escenario internacional de áreas urbanas europeas, capaces de atraer inversiones productivas y difundir los procesos de desarrollo.

ponden a Alicante. Es significativo al respecto el relanzamiento del aeropuerto de Manises, que ha supuesto una acusada pérdida de actividad para el de Alicante, a pesar de sus condiciones tradicionalmente más ventajosas que las del valenciano.

Frente al afianzamiento de la aglomeración metropolitana de Valencia, surge la iniciativa de la integración Alicante-Elche, que supondría la consolidación de un nuevo centro metropolitano al Sur de la Comunidad Valenciana, con vocación suprarregional, que por economías de escala, permitiría ofrecer servicios e infraestructuras de rango superior. En definitiva, no es más que aprovechar las condiciones existentes en dos importantes centros urbanos, próximos pero de espaldas en cuanto a sus políticas municipales; idea que tiene su fundamento en el papel ya citado de las áreas urbanas hacia el futuro europeo y en nuevas estrategias de ordenación territorial capaces de rentabilizar los factores de localización.

4. EFECTOS DE LAS NUEVAS DINÁMICAS EN EL REPLANTEAMIENTO DE LA POLÍTICA REGIONAL Y POSIBILIDADES DEL MARCO AUTONÓMICO

Las nuevas dinámicas territoriales traen a un primer plano los problemas regionales, aunque con una naturaleza e intensidad que se relaciona y varía en el marco de las comunidades autónomas y que permite concretar problemas territoriales, con tratamiento diferenciado (MARTÍN RODRÍGUEZ, 1990). La política regional amplía así su dimensión y desde la concreción en los efectos de los procesos de polarización acumulativa que generaba el crecimiento económico, tanto sectorial como espacialmente, se pasa a nuevos enfoques que valoran sustancialmente el potencial endógeno, la capacidad de los servicios en el desarrollo regional y el uso racional del espacio y de los recursos.

De este modo se definen verdaderas estrategias para el desarrollo regional, concretadas en el territorio, a través de Planes de Desarrollo Regional, donde se formulan objetivos; además de que los PDR son la vía de acceso a los recursos del FEDER. Así, la Comunidad Valenciana, en su Programa Económico 1989-93, centra sus objetivos en la creación de empleo, crecimiento del PIB regional, desarrollo equilibrado entre interior y costa, rehabilitación del patrimonio, descongestión de zonas urbanas y desarrollo de áreas rurales desfavorecidas; por tanto, son objetivos que suponen programas territoriales. Entre los planes de actuación ocupa un

lugar prioritario la integración y la articulación del territorio, al igual que las infraestructuras de apoyo a las actividades económicas (agua, energía, protección y mejora del medio ambiente y desarrollo e innovación).

Por su parte, la Región de Murcia define una estrategia de desarrollo regional que trata de revalorizar el potencial de crecimiento, para lo que se centra en la resolución de los grandes déficits infraestructurales y la valoración del capital humano y productivo. Los objetivos se evalúan en empleo y renta y en el equilibrio territorial, desarrollados mediante las actuaciones en infraestructuras que limitan el crecimiento y en el reforzamiento y modernización del aparato productivo.

Las dos regiones, clasificadas como objetivo número 1 por el Reglamento (CEE) 2052/88, de 24 de junio, se benefician de ayudas concedidas por los fondos comunitarios estructurales —FEDER, FSE y FEOGA orientación—, destinadas a los sectores considerados como prioritarios por la CEE y que se concretan en los citados PDR. A este respecto es harto significativo que la ayuda comunitaria estimada para el período 1989-93, en el caso de Valencia, ascienda a 345 millones de ECUS.

En otro nivel de las actuaciones en materia de desarrollo regional se encuentran las ayudas e incentivos estatales, que se aplican con la colaboración de las comunidades autónomas y que se han adecuado a los principios que rigen en la CEE, concretándose tres tipos de áreas-problema (Ley 50/1985, de 23 de diciembre, y Reglamento 535/87, de 11 de diciembre). Se determina así que Valencia y Murcia son Zonas de Promoción Económica, comprendiendo una serie de demarcaciones territoriales y municipales, donde se subvencionan proyectos de innovación (a fondo perdido hasta un 30% de la subvención aprobada) relativos a sectores prioritarios. Por último, las ayudas estatales al desarrollo regional se completan con otro tipo de ayudas sectoriales y de fomento de empleo; en conjunto, ayudas e incentivos a la inversión configuran un marco idóneo para la inserción de las economías de estas regiones en la Europa comunitaria, mediante el aprovechamiento del potencial endógeno, la transformación e innovación y la adaptación a la competencia internacional.

Quedan pendientes aspectos de tanta importancia como la coordinación de los objetivos de desarrollo regional con la administración local y central; temas como la reestructuración del modelo turístico, la creación de infraestructuras y equipos, la protección del medio ambiente y la gestión del agua, no pueden abordarse fuera de una integración global de objetivos, que implica programas territoriales, capaces de imbricar las estrategias de política económica regional con el uso racional del territorio. Hasta la

fecha las soluciones se plantean mediante Directrices Regionales de Ordenación del Territorio, en desarrollo de las competencias autonómicas en la materia, concretadas en el caso valenciano a través de la Ley de Ordenación del Territorio y sus instrumentos, en fase de elaboración: Plan de Ordenación del Territorio, Plan de Acción Territorial.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- GOVERN BALEAR I UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS (1987): *Libre Blanc del Turisme a Les Illes Balears*. 2 vols.
- HALL, P. (1989): «La planificación de una Europa de regiones», en *Urbanismo-COAM*, n.º 8. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, pp. 6-16.
- LEIRA, E. y QUERO, E. (1988): *Calviá a bon port. Avance del Plan General de Ordenación del municipio de Calviá*. Ajuntament de Calviá, 176 pp.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, M. (1989): «Evolución de las disparidades regionales: una perspectiva histórica», en GARCÍA DELGADO, J. L.: *España Economía*. Madrid, Espasa-Calpe, pp. 797-831.
- MARTÍN MATEO, R. y VERA REBOLLO, J. F. (1990): *Aplicación de la nueva legislación sobre costas en la franja litoral de la Comunidad Valenciana: resultados y expectativas*. Texto inédito, Instituto del Territorio y Urbanismo. MOPU. Madrid.
- MARTÍNEZ ESTÉVEZ, A; MARTÍNEZ SERRANO, J. A. y REIG, E. (1988): «La economía valenciana ante la recuperación económica», en *Papeles de Economía Española*, n.º 34, FIES, Madrid, pp. 155-172.
- MONFORT MIR, V. y ANDRÉS, C. (1990): «La recuperación de la industria valenciana», en *Seminarios de Economía Valenciana, curso 1989/90*. Departamento de Análisis Económico Aplicado. Universidad de Alicante.
- PASCUAL I ESTEVE, J. M. (1990): «El crecimiento de las ciudades y la planificación estratégica», en *Alicante, ciudad de servicios*. Ayuntamiento de Alicante, estudios municipales, 267 pp.
- PEDREÑO MUÑOZ, A. (1989): «Un eje de expansión económica: Cataluña-Mediterráneo», en GARCÍA DELGADO, J. L. (dir): *España Economía*. Madrid, Espasa-Calpe, pp. 797-831.
- PEDREÑO MUÑOZ, A. y MARTÍNEZ ESTÉVEZ, A. (1990): *Comunidad Valenciana (1986-1990). Crecimiento y crisis exportadora*. De-

- partamento de Análisis Económico Aplicado. Universidad de Alicante. Serie Informes, n.º 1, 44 ff.
- PEDREÑO MUÑOZ, A.; VERA REBOLLO, J. F. y otros (1991): *Libro Blanco del Turismo en la Costa Blanca*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Alicante.
- RAMÓN, A.; RICO, A.; OLCINA, J. (1991): «Influencia de los fondos estructurales comunitarios en la agricultura de las comarcas litorales de la provincia de Alicante» en *XII Congreso Nacional de Geografía*, Asociación de Geógrafos Españoles, Valencia.
- ROMERO GONZÁLEZ, J. (1989): *La agricultura valenciana en el proceso de industrialización y urbanización*. Generalitat Valenciana, Consellería d'Agricultura i Pesca, 258 pp.
- ROMERO, J.; VERA J. F. y OBIOL, E. (1988): *El mercado de la tierra en el País Valenciano. Aproximación al estudio de modelos locales*. Texto mecanografiado inédito, IVEI y Consellería d'Agricultura i Pesca, Valencia.
- VEGARA, A. (1990): «Nuevas estrategias de ordenación territorial: el caso alicantino» en *Seminarios de Economía Valenciana, curso 1989/90*, Departamento de Análisis Económico Aplicado. Universidad de Alicante.