



FACULTAD DE TURISMO Y FINANZAS

GRADO EN TURISMO

**Análisis del impacto de la implantación de un peaje en
la A-49 sobre el turismo local de la Costa de la Luz**

Trabajo Fin de Grado presentado por Patricia Sánchez Domínguez, siendo el tutor del mismo el profesor Manuel Luis Pazos Casado.

Vº. Bº. del Tutor:

Alumna:

D. Manuel Luis Pazos Casado

D. Patricia Sánchez Domínguez

Sevilla. Mayo de 2014



**GRADO EN TURISMO
FACULTAD DE TURISMO Y FINANZAS**

**TRABAJO FIN DE GRADO
CURSO ACADÉMICO [2013-2014]**

TÍTULO:

**ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA IMPLANTACIÓN DE UN PEAJE EN
LA A-49 SOBRE EL TURISMO LOCAL DE LA COSTA DE LA LUZ**

AUTOR:

PATRICIA SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ

TUTOR:

MANUEL LUIS PAZOS CASADO

DEPARTAMENTO:

ANÁLISIS ECONÓMICO Y ECONOMÍA POLÍTICA

ÁREA DE CONOCIMIENTO:

ECONOMÍA APLICADA

RESUMEN

El trabajo que se expone a continuación recoge el análisis detallado del turismo en la provincia de Huelva centrándose en el turismo de sol y playa el cual es el más importante de toda la provincia por ser el que más turistas recibe. Se realiza un estudio de la evolución de todas las etapas por las que ha ido pasando el turismo de sol y playa en Huelva desde sus inicios, junto con un análisis exhaustivo del perfil de turista que lo frecuenta y un análisis del sistema de comunicaciones de la provincia, centrándose en el sistema viario por ser el más importante. A continuación, el trabajo se enfoca en un análisis de los aforos de la A-49 y su alternativa A-472 y N-431 y su evolución a lo largo de los años para ver la importancia que ambas vías tienen. Finalmente, se expondrá un trabajo de campo realizado a través de encuestas donde el objetivo principal será acercarse a la realidad para saber qué consecuencias tendría si definitivamente la implantación del peaje en la A-49 fuese efectiva.

PALABRAS CLAVE:

Turismo; Economía; Costa de la Luz; Peaje; A-49.

ÍNDICE

	Página
1. Introducción	1
2. Objetivos	1
3. Justificación del tema elegido	2
4. El turismo en la provincia de Huelva: el litoral.	
4.1. Evolución de la actividad turística en el litoral de la provincia de Huelva.....	3
4.1.1. Situación actual de la actividad turística en el litoral onubense.....	8
4.2. Análisis del sistema de comunicaciones de la provincia de Huelva	8
4.3. Análisis de la demanda turística del litoral onubense	12
5. Posibles efectos de la implantación del peaje y estudio de casos similares.	
5.1. Introducción	21
5.2. Análisis de las intensidades de uso de AP-4 y N-IV.....	23
5.3. Análisis de las intensidades de uso de A-49, A-472 y N-431.....	28
6. Análisis del trabajo de campo.	
6.1. Metodología.....	35
6.2. Análisis de resultados.....	23
7. Conclusiones	41
8. Bibliografía	43
9. Anexos	45

1. INTRODUCCIÓN

El turismo se ha convertido en el sector estratégico de la economía andaluza siendo uno de los que más personas emplean y también el sector que ha tenido menos caída en los indicadores económicos con la llegada de la crisis, lo que hace que sea aún más importante.

El desarrollo de la actividad turística está ligado al desarrollo de los destinos turísticos y en consecuencia de sus infraestructuras y dotaciones de servicios. Por tanto es de gran importancia que los destinos turísticos se desarrollen en diversos ámbitos para poder ofrecer un servicio de calidad al turista.

En la provincia de Huelva, la actividad turística en el litoral comienza a desarrollarse a mediados de los años 60 y se considera la base de todo el turismo que se da en la provincia debido a que la mayoría de los turistas que van hacia Huelva se dirigen hacia sus playas, por tanto es considerada la principal tipología turística de toda la provincia. Sin embargo el desarrollo de las infraestructuras de comunicaciones no va ligado al desarrollo de esta actividad.

En el trabajo que a continuación se expone, se analizará la actividad turística del litoral onubense, sus comienzos allá por los años 60, su evolución hasta la actualidad y la situación en la que se encuentra el sector en la provincia junto con un análisis del sistema de comunicaciones centrado en el sistema viario y un análisis del perfil del turista que llega hasta Huelva.

El sistema de comunicaciones de la provincia de Huelva se basa fundamentalmente en el sistema viario ya que el transporte por ferrocarril es insuficiente y la propia provincia no cuenta con su propio aeropuerto por lo que el sistema de transporte por carretera es vital para la actividad turística, adquiriendo la A-49 un papel relevante como eje que cruza toda la provincia y que se encarga de comunicarla con Sevilla y con Portugal.

Por tanto teniendo en cuenta el papel que juega la A-49 en el tráfico de turistas que se dirigen hacia el litoral de Huelva, se llevará a cabo un análisis del tráfico que actualmente tiene esta autovía y cuáles podrían ser las posibles consecuencias si finalmente decide implantarse un peaje.

2. OBJETIVOS

Los objetivos principales del trabajo que a continuación se exponen son:

- Dar a conocer la importancia y el peso que tiene el turismo de sol y playa respecto a otras tipologías en la provincia de Huelva.
- Poner de manifiesto la existencia de buenos recursos y potencialidades, aunque la gestión tanto política como empresarial no está siendo la más adecuada para explotar de la manera más óptima los recursos con los que hoy día cuenta la provincia.
- Destacar que el turismo en la provincia de Huelva no tiene una evolución paralela al desarrollo del sistema de comunicaciones.

- Analizar las infraestructuras de comunicaciones de la provincia mediante un análisis exhaustivo para posteriormente determinar que el sistema viario y en concreto la A-49 tienen un peso fundamental en el turismo de la provincia.
- Determinar cómo podría influir la implantación del peaje en la A-49 en el uso de la A-472 y N-431 teniendo en cuenta los aforos actuales de ambas vías y lo que podría suceder si finalmente se implanta.
- Prever cuáles serían las reacciones por parte de aquellos usuarios de la A-49 y cómo afectarían sus decisiones a la actividad turística de toda la provincia y del litoral en particular.

3. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA ELEGIDO

La elección de la temática abordada en este trabajo está fundamentada en dos razones como son la relevancia y el papel que el turismo tiene actualmente para la economía de nuestro país. Como se hace saber diariamente a través de los medios de comunicación, en medio de la crisis económica que hoy día y desde hace unos años está presente, el turismo ha sido uno de los sectores que ha sabido mantenerse y salvar muchas situaciones en los tiempos que corren. Por tanto merece una correcta valoración.

El análisis del turismo en la provincia de Huelva junto con las consecuencias que podría tener la implantación del peaje es fundamental para determinar hasta qué punto esta iniciativa puede ser favorable para el sector público con el único objetivo de recaudar dinero para mantener estas vías y desfavorable para todos los empresarios que desarrollan su actividad en la provincia de Huelva y que se dedican al sector turístico y para la actividad turística de la provincia en sí misma. No se trata solamente de los aspectos económicos positivos que pueda traer la implantación del peaje sino saber hasta dónde puede afectar de manera negativa y ver si realmente compensa llevar a cabo la iniciativa.

4. EL TURISMO EN LA PROVINCIA DE HUELVA: EL LITORAL

4.1 EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN EL LITORAL DE LA PROVINCIA DE HUELVA.

Situada en el extremo suroccidental de Andalucía, la costa de Huelva es un espacio que cuenta con grandes valores paisajísticos, naturales y ambientales para el desarrollo de diversas actividades entre las que cabe destacar el turismo, el cual comienza a desarrollarse y a tener una mayor relevancia a mediados del siglo pasado.



Figura 4.1. Ámbito geográfico de estudio.

Fuente: Santos Pavón (2008)



Figura 4.2. Principales playas de Huelva.

Fuente: Santos Pavón (2008)

Turísticamente hablando, no es hasta los años 60 del siglo pasado cuando comienzan a darse los primeros movimientos turísticos significativos para la provincia, con bastante retraso respecto a otras zonas de las costas españolas, que ya por entonces se estaban explotando, como por ejemplo la Costa del Sol, destino turístico de sol y playa por excelencia de los años 60 en Andalucía. Por estas fechas, la economía del litoral onubense se basaba en actividades primarias, fundamentalmente pesca y agricultura (Santos Pavón, 2008). Los espacios territoriales ligados a actividades de ocio y recreación eran escasos debido a las dificultades estructurales de la costa de Huelva, sobre todo en comunicaciones, dotaciones y servicios. Además, la ubicación periférica de la provincia no favoreció el aprovechamiento desde un punto de vista turístico de los grandes valores naturales y ambientales de la costa, espacio que a su vez cuenta con zonas de marismas.

Como primeros usos recreativos de la costa de Huelva hay que destacar el Coto de Doñana, que ha tenido desde los años 60 una orientación hacia la actividad cinegética. Este espacio, con grandes valores ambientales y naturales, ha sido utilizado para satisfacer aficiones de turismo cinegético y deportivo de la alta sociedad tanto de Andalucía como de España en general. Posiblemente, sea a principios del siglo XX cuando el rey Alfonso XIII acude por primera vez al coto para cazar, consolidándose la imagen de Doñana como un espacio donde encontramos grandes valores naturales. A estas actividades cinegético-deportivas, hay que añadir el interés que Doñana tiene para algunos viajeros románticos como Ford o Murray quienes dejaron constancia en sus escritos de una imagen muy positiva de ella. Hay que añadir la presencia de naturalistas que llegarán desde Reino Unido para avistar aves fundamentalmente en espacios de marismas. Algunos Ornitólogos como Lilford viajarán hasta aquí por motivos científicos y recreativos; también Chapman y Buck gracias a sus escritos dieron a conocer una tierra hasta entonces poco conocida (Santos Pavón, 2008).

Es importante también mencionar los primeros usos turísticos de las zonas de litoral como Punta Umbría, Mazagón, Matalascañas o la Antilla, que ya por esta época empezaron a ser frecuentadas desde un punto de vista turístico y recreativo.

Las playas de Almonte (Matalascañas), no comenzaron a ser explotadas empresarialmente hasta 1970, sin embargo existen datos que indican que desde el punto de vista del ocio y recreación, desde finales del XIX muchas personas se trasladaban hasta allí para disfrutar de los baños públicos.

Punta Umbría es la estación balnearia más antigua de este litoral en el sentido de que ya desde principios del siglo XX existían un conjunto de viviendas vacacionales. Anterior a esta fecha, es de destacar la existencia de un conjunto de chozas de pescadores con varias torres de vigilancia. Junto a estas casas de pescadores se fueron creando en la segunda mitad del siglo XIX algunas casas con fin vacacional construidas por ricos ingleses vinculados a las minas del Andévalo. Fue Guillermo Sudheim, promotor del ferrocarril en Huelva, quien comienza a promocionar las maravillas de Punta Umbría para los ingleses (Santos Pavón, 2008). Por tanto, en las primeras décadas del siglo XX, Punta Umbría contaba con un puerto pesquero, una villa de pescadores y una ciudad donde había un conjunto de chalets que pertenecían a la alta sociedad inglesa. A partir de 1920, la burguesía de Huelva empezará a construir las primeras casas de verano allí consolidando su función de estación balnearia. Tras la Guerra Civil Española, serán altos funcionarios del régimen franquista quienes construirán sus chalets, consolidándose como espacio vacacional con ciertas infraestructuras básicas como agua y luz, y la aparición de algunos hostales y pequeños comercios.

En la Antilla en 1920 se comienzan a construir un conjunto de chalets de madera. Desde entonces y hasta mediados de 1950 no vuelven a aparecer nuevas construcciones, pero a finales de esta década se llegan a construir más de 100 chalets. Durante 1970, en este espacio vamos a ver el mayor crecimiento de todo el litoral onubense hasta entonces.

En Mazagón ya por 1920 comienzan a llegar veraneantes de municipios cercanos como Bonares o Rociana. Sus primeras construcciones permanentes datan de 1950.

Por último, tanto en Isla Cristina como en Ayamonte, antes de los años 60, la actividad turística en período estival es mínima, lo que no lleva a grandes construcciones ni iniciativas empresariales. De esta manera, el veraneante acude a estos espacios y se aloja en viviendas y hostales de la localidad. De Isla Cristina atraerá a veraneantes tanto el ambiente pesquero como la Playa del Perdigón y de Ayamonte atraerá tanto el ambiente pesquero como su posición fronteriza y además su actividad comercial.

Por tanto, hasta 1960 el turismo en la provincia de Huelva se limitaba a un escaso uso de espacios de litoral como Punta Umbría, Mazagón, Matalascañas o La Antilla; el circuito histórico-artístico de la ribera del Bajo Tinto; el núcleo de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche y la romería del Rocío, una actividad importante a nivel nacional e internacional. A partir de esta fecha, una serie de acontecimientos van a hacer que la actividad turística empiece a adquirir protagonismo en la provincia de Huelva, fundamentalmente la devaluación de la peseta en 1959, la política de estabilización de precios y la apertura de las fronteras a capitales y visitantes extranjeros, que hizo que se dieran los mayores crecimientos del sector turístico hasta el momento (Santos Pavón, 2008).

En el año 1963, se aprueba *la Ley de Centros y Zonas de Interés turístico nacional* en la que se va a inscribir la Costa de la Luz como término para designar a toda la costa atlántica andaluza y en 1966 se aprueba el *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva* que va a impulsar el crecimiento urbano turístico. Se trataba de un proyecto bastante completo y ambicioso pero muy alejado de la realidad. Ni se construyeron la mayoría de las grandes infraestructuras previstas como el aeropuerto, ni tampoco se cumplieron gran parte de las previsiones de urbanización. En

Matalascañas por ejemplo los planteamientos iniciales tendrán como fin ejecutar un complejo turístico de calidad y atraer turistas españoles y extranjeros de alto nivel adquisitivo. Se querían construir urbanizaciones de medio y alto *standing*, abrir diversos hoteles tanto de cuatro como de cinco estrellas, dos centros comerciales, un helipuerto, un hipódromo, un campo de golf y hasta una plaza de toros. Se establecieron tres etapas constructivas llevándose a cabo la primera en 1966 y levantándose las primeras edificaciones en 1968. A mediados de los 70 existían unas 40.000 plazas de alojamiento en este núcleo pero no se consiguió captar la demanda extranjera de alto nivel, que era uno de los objetivos del plan.

En Mazagón se inicia el desarrollo turístico a mediados de los 60 con las primeras construcciones, un conjunto de chalets y apartamentos (en total unos 1.200) a principios de los 70 entre los cuales había algunos bloques de apartamentos, lo que mostraba que no existía ordenación urbanística. Por tanto, a principios de los 70 en Mazagón había unas 15.000 plazas de alojamiento vacacional frente a las 30.000 que se preveían en el proyecto de promoción turística.

En Punta Umbría en esta época se van a dar diversos problemas para la expansión urbanística ya que seguía perteneciendo a Cartaya hasta que en el año 1963 se separa definitivamente. Durante los 60 y también los 70 se va a dar una gran fase de desarrollo urbanístico debido a la localización del polo industrial de Huelva, que hará que Punta Umbría sea zona tanto vacacional como residencial. También es importante nombrar la construcción del puente sobre el río Odiel, que permite una conexión mejor entre Huelva y Punta Umbría. Será por estas fechas cuando se construyen grandes bloques de apartamentos como *Altair*, *Everluz* o *Punta Mar*. En 1973 ya se contaba con 25.000 plazas de alojamiento, más del doble de las previstas en el proyecto de promoción turística, además de contar con gran oferta en restauración, comercial y de ocio.

En La Antilla durante estos años se van a construir chalets en primera línea de playa y grandes bloques de pisos. A principios de los 70 contaba con unas 35.000 plazas de alojamiento vacacional, más del triple de las previstas en el proyecto de 1966, siendo un destino de sol y playa con un gran crecimiento desordenado, a donde van a llegar tanto turistas de Lepe, Sevilla y Extremadura.

En Isla Cristina se van a dar retrasos en cuanto al proceso de urbanización debido tanto al aislamiento infraestructural como a la marginalidad territorial, a lo que hay que añadir que se ubica en zonas de marismas. Por tanto en los 70 sólo se construyeron entre 2.500 y 3.000 plazas de alojamiento en la Playa del Perdigón.

En el Rompido durante los 70 se preveía la construcción de unas 16.000 plazas de alojamiento pero realmente sólo se construyen entre 6.000 y 7.000. En el Portil se llevó también a cabo un proceso de construcción que se fue ralentizando mientras pasaban los años.

Por último en Isla Canela se construyó la carretera de acceso a la playa y las primeras obras de infraestructuras necesarias para el desarrollo del complejo. Se llegaron a construir unos 150 apartamentos y además unos 20 chalets. Por tanto durante los 60 y principios de los 70, exceptuando Matalascañas, Punta Umbría y La Antilla, se produjo un desfase entre lo que el plan de promoción turística preveía que se hiciera y lo que verdaderamente se hizo.

A medida que fue avanzando la década de los 70, comenzó una gran crisis económica que por supuesto afectó a las construcciones turísticas del litoral onubense. Detallando un poco esta crisis y sus efectos, en Matalascañas se pasó rápidamente de la euforia por construir a la crisis económica y la quiebra de las promotoras; además la aprobación de la ley de Doñana en 1978 pondrá aún más difícil la situación ya que no hará posible el crecimiento urbanístico orientado al parque nacional. En el Portil la empresa constructora también quebró y comenzó a ralentizarse el plan de construcción previsto para estos años. En el Rompido las

consecuencias de la crisis se dejaron ver en 1975 cuando quebró la principal promotora que iba a llevar a cabo el proceso de urbanización y esto hizo que no se construyesen hoteles con lo que al final se creó una playa de tipo familiar. Por último en Isla Canela se retrasará también el proceso de urbanización y aunque fue el proyecto más ambicioso de la costa de Huelva, fue el que menos avanzó (Santos Pavón, 2008).

Una vez acabada la crisis económica en 1982, se dio paso a un período de recuperación en la economía. En Matalascañas, el ayuntamiento de Almonte comenzará a hacerse cargo de la responsabilidad urbanística donde quedaban espacios por terminar. A partir de entonces se impulsaron grandes construcciones como Caño Guerrero, el pueblo Marismeño o el complejo residencial del Pueblo Andaluz; al final se abandona la idea de recibir a un turista de un nivel adquisitivo más alto y se descartan las ideas de creación de un hipódromo, helipuerto, plaza de toros y campo de golf. En Mazagón tras la construcción de los chalets se construyeron bloques de apartamentos. En Punta Umbría en los 80 se va a dar una intensa actividad urbanística que va a consolidar este espacio como núcleo urbano y también como núcleo turístico de gran importancia en el litoral atlántico andaluz. En la Antilla se darán también intensos crecimientos urbanísticos de manera descontrolada llegando a contar con unas 50.000 plazas de alojamiento a finales de los 80 y se afianza como destino masificado y familiar. Por último, en el Portil, el Rompido e Isla Canela se vuelven a reactivar los proyectos. En el Portil se expandirá el núcleo hacia el oeste y se afianza como destino de perfil residencial y familiar, lugar de verano para onubenses y sevillanos. En el Rompido se intensificara la actividad constructiva y en Isla Canela se dará un crecimiento lento debido a elementos medioambientales y problemas de accesibilidad.

Siguiendo este recorrido de la evolución del turismo de sol y playa en el litoral onubense, llegamos hasta los años 90 en los que se iniciarán grandes proyectos urbanísticos que intentarán ser diferentes a los que se hicieron en los 70. Serán proyectos apoyados en variables distintas como mayor dotación de infraestructuras y servicios, ordenación urbanística y mejora de la calidad, variedad de la oferta complementaria y desarrollo de turismos específicos ligados al destino. El proyecto de Islantilla será el más importante de los 90 en la costa onubense en el cual se querían construir unas 40.000 plazas de alojamiento, crear una oferta complementaria atractiva y empresas de servicios turísticos especializados. El principal objetivo era captar un nuevo tipo de demanda de un nivel económico más alto. Otros proyectos fueron el de Nuevo Portil, iniciado en 1995, donde se apostaba por un desarrollo urbanístico ordenado y una oferta alojativa de calidad que diversificara y aumentara el atractivo. En Isla Canela se refunde el proyecto inicial y el ayuntamiento de Ayamonte toma las riendas del control urbanístico. En la parte oriental de la costa de Huelva se fomentaron iniciativas de turismo ecológico y de naturaleza (en Doñana, con algunas actuaciones como la creación de la fundación *Doñana 21*) (Santos Pavón, 2008) y una red de apoyo a la creación de empresas en el entorno. Por último, en Matalascañas se acabó el campo de golf y los complejos residenciales y hoteleros y se terminó la parte que está en contacto con Doñana. En Mazagón, a principios de los 90, se diseñó un plan especial el cual no se llegó a ejecutar hasta 2002 por la falta de aprobación por parte de la Junta de Andalucía. Por tanto durante los 90 siguieron dándose problemas que ya venían arrastrándose de épocas anteriores entre ellos los problemas de comunicaciones, que son fundamentales para el desarrollo turístico¹.

¹ Desde los comienzos del desarrollo de la actividad turística en los años 60 hasta finales de los 90, la mayoría de los problemas que se habían dado en el litoral onubense no se solucionaron.

Por último, analizando los primeros años del siglo en el que nos encontramos, hay que destacar la finalización del proyecto de Islantilla, los importantes avances en el proyecto de Isla Canela y el impulso del proyecto de Nuevo Portil. Por estas fechas, en Huelva el turismo sigue teniendo un peso relativo muy reducido sobre el conjunto del turismo andaluz a pesar de los recursos y potencialidades de la provincia, por tanto sigue siendo un turismo concentrado en el mercado nacional, con procedencia fundamentalmente andaluza, un sector que sigue estando muy condicionado por la falta de medios de comunicaciones y muy estacional, ligado fundamentalmente al turismo vacacional de sol y playa donde el gran porcentaje de turistas eligen como alojamiento alternativas distintas a los establecimientos hoteleros² (Santos Pavón, 2008).

4.1.1 Situación actual de la actividad turística en el litoral onubense.

Debido a la crisis económica que comenzó en el año 2008 aproximadamente, se llevaron a cabo un conjunto de planes parciales de iniciativas autonómicas (Vargas Sanchez, 2013, pág. 40) en la Costa Occidental, en la comarca de Doñana, en la Faja Pirítica, Sierra Morena y la ciudad de Huelva, donde se fijaron unos objetivos generales y específicos.

La percepción general (Vargas Sanchez, 2013, págs. 42-43) que se tiene hoy día sobre la actividad turística en el litoral onubense, es que se trata de una actividad poco desarrollada que ha tenido una ligera evolución en los últimos cinco años y cuya aportación a la economía provincial no es muy destacada ya que no alcanza más que una valoración de nivel intermedio.

Los factores que han podido influir en esta situación han sido tanto positivos como negativos. Entre los positivos, hay que destacar la cultura turística, servicios, hoteles, restaurantes y en definitiva todos los recursos con los que cuenta la provincia. Entre los negativos son muy importantes tanto las decisiones de carácter político como las infraestructuras de comunicaciones (Vargas Sanchez, 2013).

En definitiva, el litoral onubense cuenta con grandes recursos y potencialidades y servicios de una calidad aceptable. Sin embargo, estos aspectos se ven infravalorados por las pobres infraestructuras en comunicaciones y una gestión política y empresarial deficiente.

4.2 ANÁLISIS DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES DE LA PROVINCIA DE HUELVA.

El sistema de comunicaciones de un determinado destino es fundamental para el desarrollo de la actividad turística en él, y si no cuenta con buenas infraestructuras de comunicaciones, el acceso al destino es más complicado, reduciendo la demanda tanto real como potencial.

Por varias razones el sistema de comunicaciones de la provincia de Huelva se encuentra condicionado (Santos Pavón, 2008, págs. 118-120):

1. Elementos naturales del espacio con zonas de marismas y espacios protegidos de Doñana que han hecho que las comunicaciones sean más complicadas.
2. Ubicación periférica de la provincia, que ha hecho que las administraciones públicas den preferencia a las comunicaciones entre espacios centrales, a lo que hay que añadir también la posición fronteriza con Portugal.

² La evolución de la actividad turística en el litoral onubense se ha detallado a partir de la evolución de Santos Pavón, 2008, págs. 175-219.

3. La importancia de las actividades del sector primario que han hecho que el sistema de comunicaciones se basara en unir los espacios de entrada y salida para que estuvieran bien comunicados los enclaves productivos dejándose de lado las comunicaciones internas entre los núcleos poblacionales de la provincia y fundamentalmente de la zona costera.
4. La importancia de los núcleos agrícolas interiores como Lepe, Cartaya o Almonte que han sido los más importantes en actividad urbana y poder económico lo que ha dado lugar a que se refuercen las conexiones entre núcleos interiores de poblamiento.

Por tanto el sistema de comunicaciones de la provincia de Huelva está poco desarrollado y poco diversificado ya que existen grandes deficiencias en conexiones internas y además el sistema viario es el eje vertebrador de todas las comunicaciones debido a que las comunicaciones por ferrocarril se encuentran poco desarrolladas y no existen comunicaciones mediante transporte aéreo.

En cuanto al sistema de comunicaciones ferroviario, éste ha empeorado en los últimos años. Se planteó la iniciativa de que el AVE llegara hasta Huelva para unirlo mediante alta velocidad a Sevilla y también para que aquel que viajara desde Huelva a Madrid en AVE no tuviera que pasar por Sevilla, pero esta idea se encuentra actualmente estancada fundamentalmente debido a la crisis económica. En 1987, se cerró la línea que unía Huelva con Ayamonte la cual ha pasado a ser vía verde, funcionando ahora solamente la línea que une Huelva con Sevilla y la línea de Huelva a Zafra, la cual hasta hace pocos meses se había planteado eliminar por el poco tráfico que tiene.

En el sistema aeroportuario también pasa algo parecido. Huelva depende fundamentalmente de los aeropuertos de Sevilla y Faro (Faro es el principal punto de entrada por vía aérea al litoral occidental de Huelva), lo que hace que Huelva se encuentre en una posición de marginación teniendo en cuenta que la mayoría de las provincias de España hoy día ya cuentan con su propio aeropuerto. En 2005 se comenzó a realizar una propuesta para la construcción de un aeropuerto en la provincia de Huelva (Santos Pavón, 2008, pág. 121). El espacio que se iba a usar para su construcción eran terrenos situados en el eje comprendido entre Lepe y Trigueros. Se pensó que estaría funcionando para el 2010 y las previsiones de llegadas de turistas se estimaban en unos 400.000 pasajeros durante los primeros años hasta llegar al 1,2 millones de usuarios en 2020. Se pensaba fundamentalmente que se instalasen líneas aéreas de bajo coste y vuelos chárter con paquetes turísticos de todo incluido. Sus principales conexiones aéreas iban a ser con Madrid, Barcelona y las principales ciudades europeas. Hasta hoy día esta idea no se ha llevado a cabo por diversos problemas tanto políticos como económicos y a su vez medioambientales³.

Por tanto, una vez han sido analizados los medios de comunicaciones de la provincia de Huelva, podemos decir que el sistema viario es fundamental y tiene la máxima importancia en las comunicaciones de la provincia. Vamos por tanto a analizarlo detalladamente en las siguientes líneas (Santos Pavón, 2008).

Encontramos en la provincia un gran eje longitudinal que va en sentido este-oeste recorrido por la autopista A-49 (llamada del Quinto Centenario) que une Sevilla con Huelva y que fue construida para la Expo del 92 en Sevilla junto con otras como la A-92 y A-4. Posteriormente, se prolongó, uniendo Huelva con el Algarve portugués, hecho muy importante para la actividad turística de Huelva. Por tanto esta autopista

³ La información respecto a la viabilidad de construcción del aeropuerto de Huelva procede de Santos Pavón, 2008.

facilita la entrada a los espacios de litoral mediante una serie de vías transversales que parten desde la autopista en dirección a las costas. Todo esto hace que se forme como un “peine” (Santos Pavón, 2008) que conecta en su parte oeste a la provincia con Portugal a través del Puente Internacional sobre el Guadiana que une las localidades de Ayamonte y Castro Marim. La existencia de esta autopista que atraviesa toda la provincia de este a oeste, y las derivaciones hacia las costas, hace que no existan carreteras que unan los principales núcleos de población de la provincia. Esta forma del sistema viario incompleto se justifica en la existencia de espacios de marismas, forestales y arenosos en los que las dificultades de transformación han llevado a un escaso desarrollo del sistema viario en estas zonas a lo que además las figuras de parque nacional y natural han dificultado las construcciones de carreteras y también se justifica en la existencia de un río difícil de superar en la parte occidental del litoral, lo que impide el continuamiento de las infraestructuras de carreteras a lo largo de la banda del litoral y obliga a situarlo más al norte (N-431) para avanzar de este a oeste (Santos Pavón, 2008). Por tanto debido a restricciones ambientales y a la marginalidad territorial y productiva de los espacios de litoral, el sistema viario en la provincia de Huelva no es en ningún caso satisfactorio.



Figura 4.3. Principales carreteras del litoral onubense.

Fuente: Santos Pavón (2008)

Principales redes del sistema viario de la provincia onubense (Santos Pavón, 2008, pág. 123):

- **Red Básica:** formada por las redes de interés general del estado (RIGE) y aquellas vías regionales que unen los núcleos con aglomeraciones urbanas de la comunidad. Forman parte de ella las carreteras que permiten la integración del litoral con las principales carreteras a nivel regional y nacional. A-49, N-435, A-4, A-92.

- **Red Intercomarcal:** aquellas carreteras que mejoran la comunicación de espacios supranacionales o aseguran la conexión entre la red básica y núcleos interiores del litoral. Por ejemplo la A-483 La Palma del Condado-Matalascañas, N-442 Huelva-Mazagón, A-494 San Juan-Matalascañas, A-497 Huelva-Punta Umbría, N-431 Huelva –Ayamonte o A-499 Villablanca N-431.
- **Red Comarcal y local:** formada por las carreteras que aseguran conexiones internas dentro del espacio. Por ejemplo HV-6231 Moguer-Mazagón, A-494 Mazagón-Matalascañas, A5052 El Portil-El Rompido, A-5056 Lepe-La Antilla o H-9021 Ayamonte- Isla Canela, entre otras.

Como hemos citado anteriormente, la prolongación de la A-49 hasta Portugal, inaugurada en el año 2001 fue muy importante para aumentar la llegada de turistas internacionales al litoral onubense y consolidar de esta manera nuevos espacios de litoral como Isla Canela, Costa Esuri, Nuevo Portil o Islantilla. La construcción de la A-49, sitúa a Huelva a tan solo 25 minutos del mercado turístico portugués y a 1,15 horas del mercado turístico que puede venir tanto de Sevilla como de otros destinos. Gracias a esta autopista, la N-431 (que más tarde se ha dividido en dos tramos A-472 desde Sevilla a Huelva y N -431 desde Huelva a Portugal), que era la única opción para llegar hasta Huelva desde Sevilla, dejó de tener tantos problemas de congestión, fundamentalmente en el período estival. Por tanto, la construcción de la nueva autopista ha sido un gran avance en dos aspectos: rapidez y fluidez en las comunicaciones entre Huelva y Portugal y también para los núcleos situados a los lados de esta autovía como San Juan del Puerto, Aljaraque, Ayamonte o Lepe (Santos Pavón, 2008). Pero a su vez ha tenido algunas consecuencias negativas que habría que destacar en cuanto a los accesos al litoral de Huelva ya que ha aumentado la capacidad de recepción exterior y desplazamientos a media y larga distancia pero no se han construido nuevos ejes para llegar hasta los destinos litorales de la costa onubense para evitar embotellamientos, por lo que siguen existiendo los antiguos accesos.

Otro problema a destacar en el sistema viario de Huelva, es la conexión por carretera entre Huelva y Cádiz sin tener que ir a Sevilla para llegar hasta allí. Se trata de una idea que lleva muchos años gestándose pero la cual hasta el momento siempre se ha estancado porque habría que atravesar las marismas de la desembocadura del Guadalquivir para construirla, y las repercusiones ambientales que puede traer son tan acusadas que hasta este momento no se ha llevado a cabo la propuesta. Esta conexión sería fundamental para mejorar la articulación entre Hinojos y Lebrija pasando por Villamanrique e Isla Mayor y habría que sortear el Guadalquivir a través de un paso subterráneo (Santos Pavón, 2008).

Por último y para finalizar este análisis del sistema de comunicaciones, vamos a describir el sistema viario de la provincia dividido en dos subsistemas (Santos Pavón, 2008, págs. 126-130): el de la costa oriental y el de la costa occidental.

Sistema viario costa oriental: existen dos grandes ejes de acceso, A-49 por el norte y N-442 Huelva –Mazagón por el oeste. La A-49 es la que tiene mayores niveles de tráfico ya que se dan desplazamientos hacia los núcleos del Condado Sur, lugares colombinos y costa oriental (Mazagón, Matalascañas, Palos de la Frontera...) y también el tráfico que va hacia la propia capital y a los núcleos de la costa occidental como Punta Umbría, Islantilla, La Antilla. Existen buenas comunicaciones entre los núcleos más cercanos a la A-49 las cuales se van reduciendo en los núcleos situados más al sur. En Mazagón y Matalascañas el problema empeora en el período estival y sobre todo durante los fines de semana de este mismo período dándose importantes problemas de congestión en el acceso a Matalascañas debido a que la carretera que une el Rocío con Matalascañas sufre grandes embotellamientos.

Sistema viario costa occidental: existen dos ejes principales que son la N-431 y la prolongación de la A-49. De estos ejes derivan una serie de carreteras que se orientan al litoral en forma de *peine* con lo que se demuestra la falta de continuidad en las comunicaciones entre los núcleos ubicados en el frente costero, debido a la red fluvial. El principal problema de este espacio es la falta de accesos desde la autopista hasta la costa evitando el paso por travesías urbanas y obliga a aquellos que quieran desplazarse longitudinalmente a ir hasta el interior para coger la N-431. En cuanto a accesibilidad externa, ésta ha mejorado por la apertura de la autovía que evita travesías y reduce el tiempo de desplazamiento. Existen buenas comunicaciones entre las cabeceras municipales entre sí y con la N-431. Por tanto los mayores problemas en esta zona están en los accesos a la costa y en algunos viarios internos, intensificándose éstos en el periodo estival. En este espacio de la costa occidental, hay que destacar la intensidad de uso de la N-431 y también la intensidad de desplazamientos entre Huelva y Punta Umbría tanto por motivos laborales como de ocio.



Figura 4.4. Intensidad media diaria de uso.

Fuente: Santos Pavón, Enrique (2008)

Como conclusiones en cuanto al análisis del sistema viario de la costa onubense, hay que decir que aunque se han dado mejoras en conexiones externas del litoral y la fluidez de relaciones entre los núcleos de mayor jerarquía, aún existen problemas fundamentales en conexiones internas entre entes de menor rango y en los ejes de accesos a núcleos turísticos situados en la costa.

4.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA TURÍSTICA DEL LITORAL ONUBENSE.

Una vez analizadas las etapas por las que ha ido pasando la actividad turística en el litoral onubense y analizados los sistemas de comunicaciones que son fundamentales para hacer llegar los turistas hasta un determinado lugar, vamos a analizar esa demanda y su evolución a lo largo de los últimos años.

Empezando por Andalucía (Consejería de Turismo y Comercio, 2012), en el año 2012 llegaron a las costas andaluzas 12,8 millones de turistas, de los cuales 932.580

llegaron a la zona de Huelva. Atendiendo a la procedencia, llegaron al litoral andaluz un 55,4% de turistas residentes en territorio español y de un 44,6% de turistas extranjeros. Del total de españoles que lo visitaron, el 30,4% son andaluces y el 25% restante del resto de España. La estacionalidad es acusada en el turismo de litoral ya que concentró el 43,3% de sus visitas en el tercer trimestre del 2012.

Para acceder a Andalucía, el 50% de los turistas de litoral usaron en 2012 el coche en cualquier modalidad (particular, alquilado o autocaravana). No obstante que el turista de litoral decida escoger un medio de transporte u otro está muy condicionado por su procedencia: el coche es el principal medio utilizado por el turista español, el avión lo es para los turistas extranjeros.

En cuanto al grado de fidelidad entendido como el porcentaje de turistas de litoral que en 2012 visitaron Andalucía habiéndola visitado también el año anterior, se ha estimado en el 57,6%, por encima del que presentan la media del total de turistas de Andalucía 54,5%.

Por tanto el mercado español supone el 55,4% de la demanda de litoral lo que le hace ser el emisor mayoritario de esta tipología, y en concreto los andaluces son el emisor nacional más importante con más del 50% aunque son los que más peso han perdido en los últimos años. Casi la mitad (48,9%) de todas las visitas al destino andaluz se hacen en el período estival, lo que nos deja ver la elevada estacionalidad del mercado. El coche sigue siendo el principal medio de transporte para acceder al destino usándose en el 72,9% de los casos.

El mercado extranjero supone el 44,6% de todos los turistas que vinieron en 2012 al litoral andaluz, una cuota que ha crecido en 2 puntos respecto a 2011. Este mercado es menos estacional que el español, aunque el tercer trimestre del año también es el preferido por el turista extranjero para visitar el litoral de Andalucía (36,4%). Como medio de transporte el avión es el más utilizado (78%).

Concretando ahora en la provincia de Huelva, en primer lugar podemos ver en la siguiente tabla 4.1. la evolución de la llegada de viajeros a toda la provincia desde el año 2003 a 2012. Como nota aclaratoria, hay que destacar que se han contabilizado la llegada de viajeros a establecimientos de alojamientos reglados, es decir, a establecimientos hoteleros, campamentos de turismo, apartamentos turísticos y alojamientos rurales.

AÑO	NACIONALES	INTERNACIONALES	TOTAL VIAJEROS
2003	575237	123815	699052
2004	738137	148028	886165
2005	887296	183996	1071292
2006	1029117	223968	1253085
2007	1083495	229855	1313350
2008	1085103	238294	1323397
2009	1045630	221619	1267249
2010	1037744	229817	1267561
2011	1050283	204777	125560
2012	923697	208596	1132293

Tabla 4.1. Llegada de turistas a la provincia de Huelva. Evolución 2003-2012.

Fuente: INE. Elaboración propia.

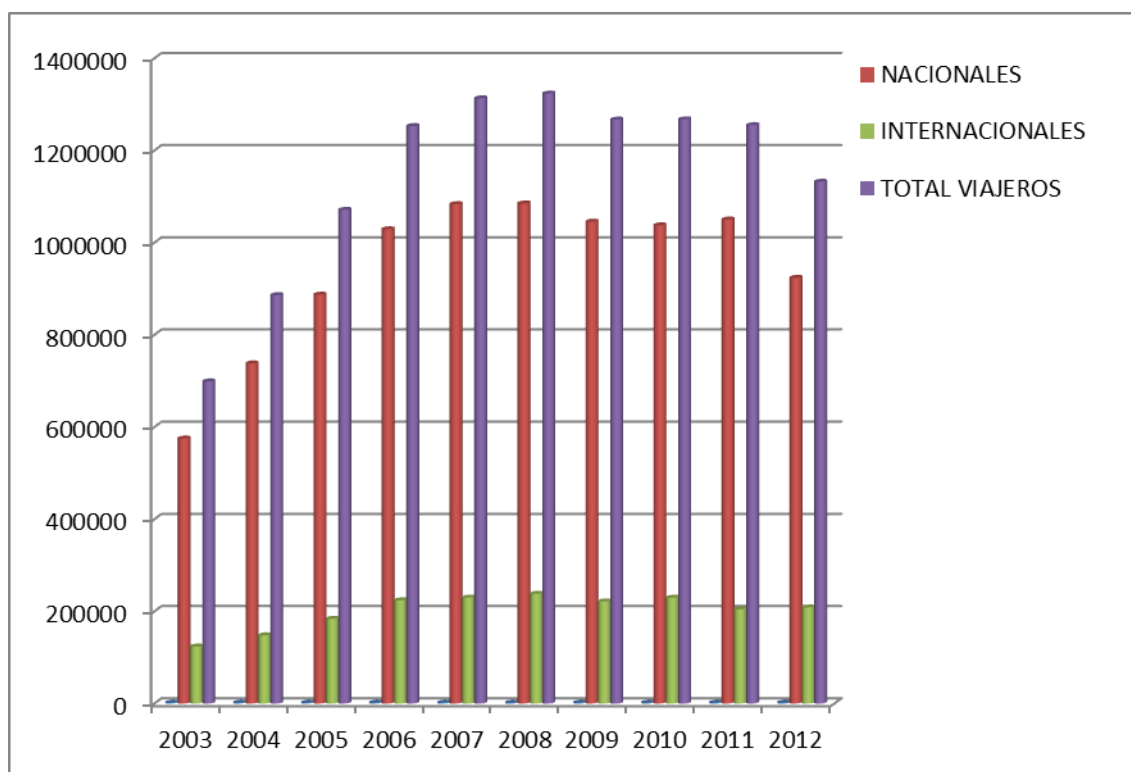


Figura 4.5. Llegada de turistas a la provincia de Huelva. Evolución 2003-2012.

Fuente: INE. Elaboración Propia.

Se deduce que desde el año 2003 al 2008, la llegada de viajeros a la provincia de Huelva ha ido creciendo significativamente de 699.051 viajeros en 2003 a 1.323.399 en 2008. Sin embargo a partir de entonces y fundamentalmente debido a la crisis económica, el número de viajeros ha disminuido considerablemente llegando en 2012 el total de 1.132.293 viajeros.

En segundo lugar, para analizar mejor la llegada de viajeros, en la tabla 4.2, se pueden observar cuántos del total que llegaron a la provincia se dirigieron hacia la costa onubense, siempre teniendo en cuenta que lo que se está analizando es la llegada a alojamientos reglados: establecimientos hoteleros, campamentos de turismo, apartamentos turísticos y alojamientos rurales.

AÑO	TOTAL VIAJEROS
2003	419365
2004	712151
2005	871498
2006	1038952
2007	1082674
2008	1096600
2009	1057521
2010	1064300
2011	1050923
2012	932580

Tabla 4.2. Llegada de turistas a la costa de Huelva. Evolución 2003-2012.

Fuente: INE. Elaboración propia.

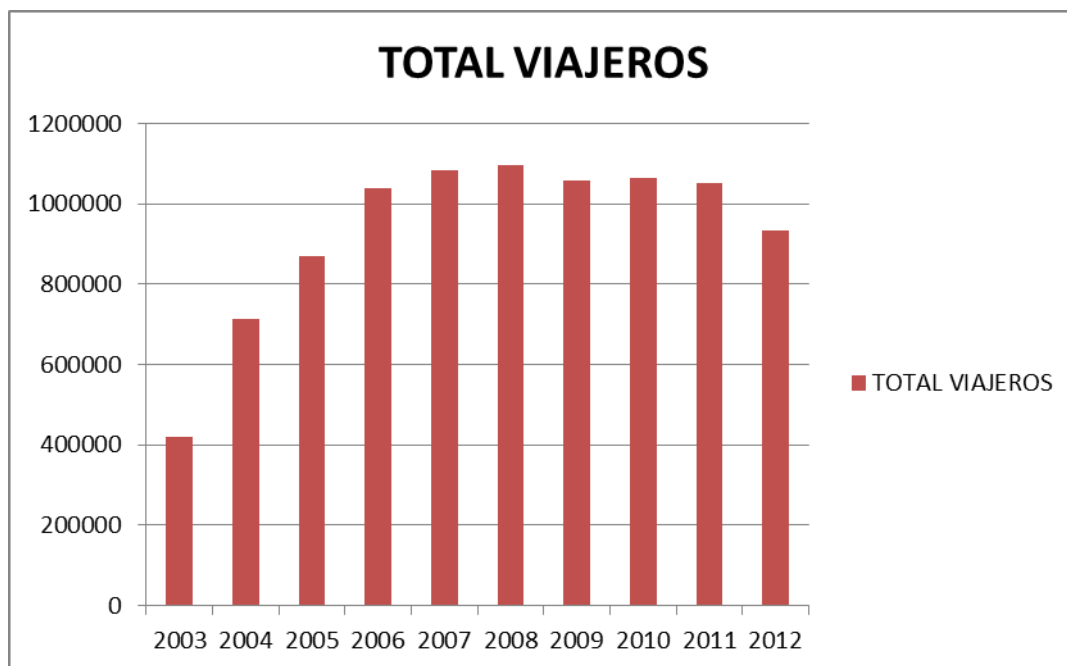


Figura 4.6. Llegada de turistas a la costa de Huelva. Evolución 2003-2012.

Fuente: INE. Elaboración Propia.

Sobre la tabla 4.2, hay que destacar que en la provincia de Huelva la mayoría de viajeros se dirige hacia la costa, por tanto el turismo de sol y playa es clave para entender la actividad turística de la provincia de Huelva. Por ejemplo del año 2012, del total de viajeros que visitaron la provincia (1.132.293), 932.580 fueron hacia las zonas del litoral onubense. Si comparamos estos datos desde el año 2003 al 2012 podemos ver que ha sido algo que se ha dado cada año. En segundo lugar es de destacar que la llegada de viajeros ha tenido un crecimiento continuo desde 2003 a 2008, año en el que se alcanza una cifra de 1.096.600 viajeros llegados a la Costa de la Luz.

En tercer lugar una vez que ha sido analizada la llegada de turistas tanto a la provincia como a la Costa de la luz, vamos a determinar la procedencia de estos viajeros.

Empezando por los viajeros internacionales que han llegado a la Costa de la Luz en los últimos años, sólo hemos podido conocer su procedencia de aquellos que se han alojado en establecimientos hoteleros y en apartamentos turísticos, ya que la fuente desde donde se han recogido todos los datos sólo desglosa la nacionalidad de aquellos alojados en los establecimientos anteriormente mencionados.

AÑO	TOTAL VIAJEROS INTERNACIONALES	ALEMANIA	REINO UNIDO	PORTUGAL	FRANCIA	GRECIA
2005	121878	28251	31856	32205	“..”	“..”
2006	165518	44953	45713	38304	“..”	“..”
2007	165805	43053	45394	30439	“..”	“..”
2008	183743	54847	38118	30880	11863	“..”
2009	169632	49461	29866	30712	10180	6818
2010	177617	43591	28722	38592	11760	12439
2011	158019	31655	29009	32417	14053	“..”
2012	165429	31722	29869	23139	16455	“..”
“..” Dato no significativo						

Tabla 4.3. Principales nacionalidades de turistas internacionales alojados en EH en la Costa de Huelva. Evolución 2005-2012.

Fuente: INE. Elaboración propia.

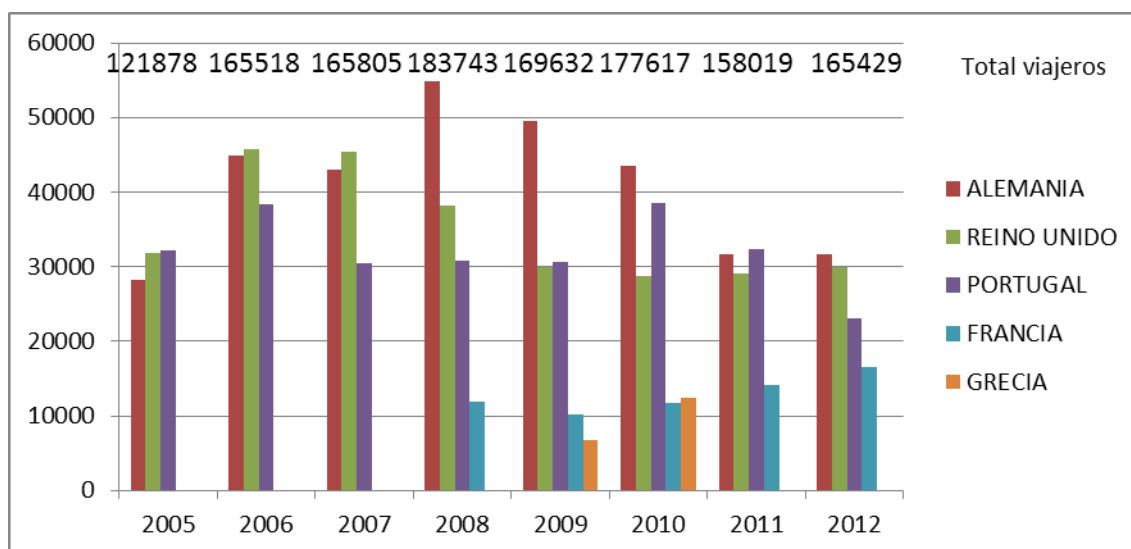


Figura 4.7. Principales nacionalidades de turistas internacionales alojados en EH en la Costa de Huelva. Evolución 2005-2012.

Fuente: INE. Elaboración propia.

En la figura 4.7, se recogen las nacionalidades más significativas desde el año 2005 al 2012 de llegada de viajeros internacionales a la Costa de la Luz y alojados en establecimientos hoteleros.

En la figura 4.8, se recogen también las nacionalidades más frecuentes que han llegado a la Costa de la luz y se han alojado en apartamentos turísticos desde el año 2005 al 2012

AÑO	TOTAL VIAJEROS INTERNACIONALES	PORTUGAL	SUECIA	FRANCIA	REINO UNIDO	ALEMANIA	AMERICA
2005	12970	9817	“..”	“..”	677	1333	118
2006	10704	7653	28	“..”	1149	962	“..”
2007	10772	8456	214	80	690	493	52
2008	1690	501	116	23	474	147	42
2009	3260	989	329	60	87	176	119
2010	3681	1562	454	76	112	651	54
2011	3624	1528	565	156	207	“..”	354
2012	2897	1141	510	136	“..”	“..”	283

“..” Dato no significativo

Tabla 4.4. Principales nacionalidades de turistas internacionales alojados en apartamentos turísticos en la Costa de Huelva. Evolución 2005-2012.

Fuente: INE. Elaboración propia.

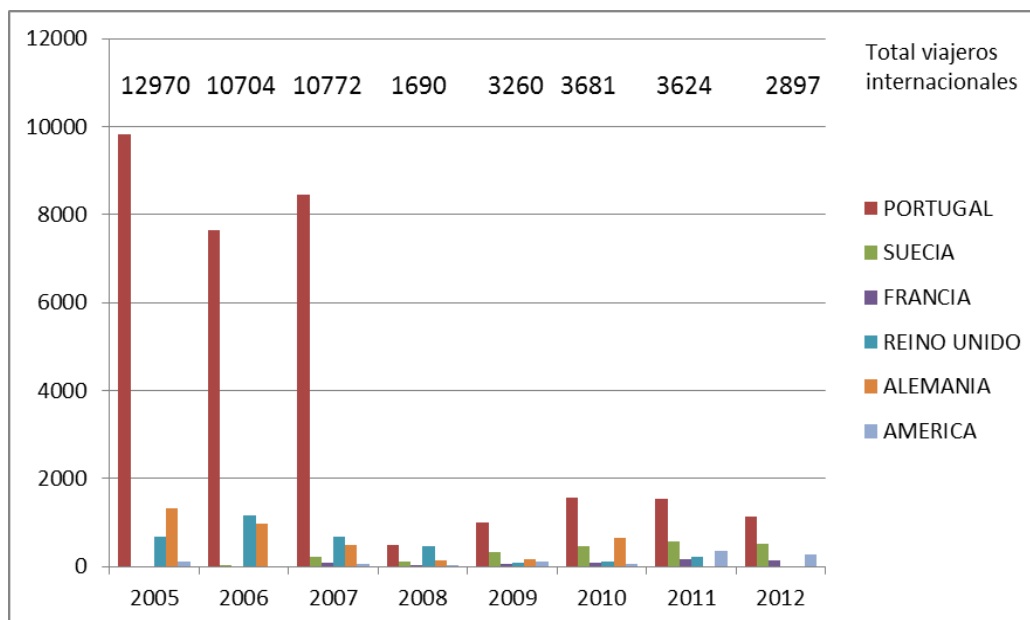


Figura 4.8. Principales nacionalidades de turistas internacionales alojados en apartamentos turísticos en la Costa de Huelva. Evolución 2005-2012.

Fuente: INE. Elaboración propia.

En último lugar, para analizar la procedencia de turistas nacionales que llegan a la Costa de la luz, se van a analizar los principales destinos de sol y playa de la Costa de

la Luz de Huelva como son Matalascañas, Mazagón, Punta Umbría, El Portil-El Rompido, La Antilla, Islantilla, Isla Cristina e Isla Canela (Santos Pavón, 2008)⁴.

Empezando por Matalascañas, hay que decir que la demanda de este destino está formada en mayor parte por la aglomeración urbana de Sevilla (50%), seguida de visitantes de Madrid (14%), del resto de España (12%) y en un nivel casi insignificante de la provincia de Huelva, a pesar de ser una de las pocas playas con oferta alojativa, servicios turísticos y equipamientos públicos de la vertiente oriental de la provincia. Se dice que Matalascañas es “la playa de Sevilla” hecho que hemos podido constatar con el análisis de la demanda. Que haya pocos turistas de la propia provincia de Huelva que frecuenten esta playa se explica debido al alejamiento con los principales núcleos de población de Huelva. En cuanto a las características de la demanda, se trata de un perfil socioeconómico medio-bajo donde más del 50% de los encuestados gastan menos de 1200 euros durante sus vacaciones y donde el gasto medio diario del 30% de ellos no supera los 20 euros. En cuanto a los alojamientos, el 30,95% de los encuestados cuenta con apartamento propio y el 16,66% utiliza establecimientos hoteleros. Por último en cuanto a medios de transporte utilizados para llegar a Matalascañas se emplea el vehículo propio en el 92,86% de los casos, el autobús regular en el 9,52% de los casos y el ferrocarril y el avión en torno a un 3% cada uno (se utiliza el avión o ferrocarril como el principal medio de transporte combinado con otros para poder acceder al destino final).

En el caso de Mazagón, el 44% de las personas encuestadas procede de municipios vecinos frente a un 54% que proviene del exterior del litoral. Esto nos revela que Mazagón es destino vacacional para los municipios del entorno y del resto de Huelva, quedando en segundo lugar la demanda de Sevilla (18%) y siendo menos significativa la demanda de fuera de Andalucía (15%). En cuanto a las características de la demanda, el motivo fundamental de la estancia son las vacaciones, en un 69% de los encuestados, frente a visita a familiares, en un 15%, y otras razones como excursionistas que van a pasar el día y vuelven, con un 31%. De aquellos que están por motivos vacacionales, el 79% está con sus familiares, el 19% con amigos y con pareja el 8%. Cerca del 40% de entrevistados está más de un mes en Mazagón y otro 40% se reparte a partes iguales entre estancias de 15 a 30 días y estancias de 7 a 15 días, quedando un grupo de excursionistas en torno al 10%. En cuanto al gasto medio diario realizado, el 25,64% de los encuestados gasta diariamente entre 30 y 60 euros, un 23,07% gasta entre 0 y 30 euros al día y un 5,12% entre 60 y 90 euros diarios. El tipo de alojamiento usado es en el 51% de los casos el uso de casas propias, el 23% viviendas en alquiler y el 8% casas de familiares o amigos, por tanto la oferta de alojamiento reglada tiene menor peso en este destino. Por último en cuanto a medio de transporte el 94,87% de los encuestados llega a través de vehículo propio y el 5,12 restante en autobús regular.

Punta Umbría, como se ha comentado anteriormente, fue el primer destino turístico de ocio y recreación de los habitantes de la capital onubense, muchos de los cuales hoy día tienen casa allí. A su vez es de destacar que también es elegido como lugar residencial de muchos habitantes de Huelva, fenómeno que incrementa los movimientos entre ambos núcleos ya de por sí importantes. Por tanto, el 55% de los encuestados procede de la capital, un 17% de Sevilla y su provincia, un 10% de Madrid y un 12% de otros municipios del litoral onubense. Punta Umbría es considerada la playa de Huelva capital debido a su cercanía y fácil acceso. La motivación principal es disfrutar de las vacaciones en un 78,6% de los casos y en un 19% de los casos se trata de excursionistas que van a pasar el día y vuelven a sus casas. El alojamiento usado es en un 64% vivienda propia frente a un 21,4% de alquileres y 7,1% establecimientos hoteleros. En cuanto al gasto medio diario, el 28,57% de los encuestados gasta entre 0 y 30 euros, un 11,90% entre 30 y 60 euros

⁴ La información que a continuación se detalla sobre la demanda del litoral onubense procede de un trabajo de campo de Santos Pavón 2008.

un 7,14% gasta entre 60 y 90 euros al día y un 4,76% entre 90 y 120 euros diarios. Por último el medio de transporte utilizado es en un 90,47% de los casos el vehículo propio y el avión en un 2,4%, mientras que el porcentaje restante no contestaron a la pregunta.

En el caso de El Portil- El Rompido, el 36,6% de encuestados proceden de Huelva capital y un 33,3% de Sevilla y su área metropolitana. El 30% restante tiene orígenes diversos destacando madrileños, extremeños y algunos de municipios del litoral onubense. En cuanto al alojamiento, el reglado tiene poca presencia ya que la oferta hotelera que existe es muy baja respecto a otros destinos de sol y playa de Andalucía. El principal motivo es el disfrute vacacional con familiares, parejas o amigos. El gasto medio diario del 30% de encuestados oscila entre 0 y 30 euros al día, el de un 23,33% está entre 30 y 60 euros diarios, un 3,33% gasta entre 60 y 90 euros al día y otro 3,33% gasta entre 90 y 120 euros al día. Por último en cuanto a medio de transporte utilizado el vehículo propio se usa en el 90% de los casos, el ferrocarril en un 3,33%, el autobús en un 3,33% de los casos y el porcentaje restante no contestaron a esta pregunta.

La Antilla es una de las playas con mayores ritmos de crecimiento urbanístico de la costa de Huelva y lugar de veraneo tradicional y familiar por excelencia. Es la playa de los extremeños, especialmente de los pacenses debido a que el acceso más cercano a la costa es a través de la N-435 Huelva-Badajoz pero también suelen venir por la Ruta de la Plata. Por tanto el 33% de encuestados procede de Extremadura, el 26% de Sevilla y un 15% de otras provincias andaluzas distintas a Huelva y Sevilla. En cuanto al tipo de alojamiento utilizado no hay predominio de ninguna opción aunque el apartamento propio se utiliza en el 20,51% de los casos y el apartamento alquilado en un 20,51% de los casos. El gasto medio diario del 25,64% de los entrevistados oscila entre 30 y 60 euros, el de un 17,94% está entre 0 y 30 euros, el de un 7,69% está en más de 120 euros diarios y el de un 2,56% entre 90 y 120 euros al día. Por último en cuanto al medio de transporte usado destaca el vehículo usado en un 94,87% de los casos frente a un 5,12% que utiliza el autobús regular.

Islantilla es un destino de litoral relativamente nuevo respecto a destinos consolidados como el Portil, Mazagón o Matalascañas. Se ha ido consolidando como destino turístico a escala regional y nacional llegando incluso turistas internacionales sobre todo portugueses. Los visitantes con mayor presencia son en el 51% de los casos sevillanos, un 15% son madrileños y un 10% son del resto de España excluyendo a andaluces y extremeños. Entre el 5 y el 10% son viajeros de la propia provincia de Huelva, Extremadura y Portugal. En cuanto al tipo de alojamiento utilizado el 44% tiene vivienda en propiedad, el 31% alquileres y un 16% uso de establecimientos hoteleros. Los principales motivos son la playa, deportes tradicionales y es importante resaltar la actividad del golf. En cuanto al gasto medio diario, el 25,64% de encuestados gasta entre 0 y 30 euros al día, el 17,94% entre 30 y 60 euros, el 15,38% entre 60 y 90 euros, el 7,69% entre 90 y 120 euros diarios y un 2,56% gasta más de 120 euros diarios. Por último en cuanto al medio de transporte utilizado, el vehículo propio se usa en el 92% de los casos, el autobús regular en un 5,12% y el ferrocarril en un 7,69%.

En Isla Cristina, el 31% de los encuestados proceden de Sevilla, un 23% de Madrid, un 13% de Extremadura y un 10% del resto de España salvo andaluces, madrileños y extremeños. Las vacaciones son el motivo fundamental de las visitas y el alojamiento utilizado es el apartamento propio en un 17,94% de los casos, el apartamento alquilado en otro 17,94%, la casa propia en 17,94% y casa alquilada 10,25%. En cuanto al gasto medio diario, el 23,07% de encuestados gasta entre 0 y 30 euros al día, otro 23,07% entre 30 y 60 euros, el 12,82% gasta entre 60 y 90 euros, el 10,25% entre 90 y 120 euros diarios y el 2,56% gasta más de 120 euros al día. Por último en

cuanto al medio de transporte el 89,74% de encuestados utiliza el vehículo propio, el 5,12% el autobús regular y el porcentaje restante no respondieron a esta pregunta.

Por último Isla Canela es el destino de la costa de Huelva con una más clara proyección internacional. El 27% de los encuestados son extranjeros, el 7% de Portugal y el 20% de otros países europeos fundamentalmente alemanes. De turistas nacionales, el 30% son sevillanos, el 27% son madrileños y un 10% de Huelva capital. La razón principal de la estancia son las vacaciones. El alojamiento utilizado es el apartamento propio en el 50% de los casos, y la casa propia en un 13,33%. En cuanto al gasto medio diario, un 16,66% de los encuestados gasta entre 0 y 30 euros al día, un 20% entre 30 y 60 euros diariamente, un 13,33% gasta entre 60 y 90 euros al día y un 3,33% entre 90 y 120 euros diariamente. Por último en cuanto a medio de transporte el vehículo propio se utiliza en el 90% de los casos y el avión en el 10% restante.

Por tanto una vez analizada la evolución de la actividad turística del litoral de Huelva, el sistema de comunicaciones y la demanda, podemos decir que el turismo en la provincia de Huelva se basa fundamentalmente en el turismo de sol y playa, una actividad turística que atrae en su mayor parte una demanda nacional procedente en su mayoría de la propia provincia, Sevilla, Madrid y Extremadura y en un porcentaje muy escaso de turistas internacionales y donde las infraestructuras viarias y el transporte por carretera tienen un protagonismo casi absoluto que contrasta con el desmantelamiento de parte de la red ferroviaria y la inexistencia de conexiones aéreas. Debido a esto la construcción de la autopista A-49 para la Expo del 92 y su posterior ampliación hasta Portugal es clave para el desarrollo turístico del litoral onubense.

5. ESTUDIOS DE CASOS SIMILARES Y POSIBLES EFECTOS DE LA IMPLANTACIÓN DEL PEAJE.

5.1 INTRODUCCIÓN.

España es el país europeo que cuenta con un mayor número de carreteras de gran capacidad. Como se puede apreciar en la figura 5.1, el número de autopistas de peaje es muy inferior al número de autovías. La red de autopistas de peaje representa sólo el 22% del total de la red de carreteras de gran capacidad en España (ASETA, 2011).



Figura 5.1. Mapa de autovías y autopistas de peaje en España.

Fuente: ASETA.⁵

⁵ Fuente: <http://www.aseta.es/MatCorp/ASETA11.pdf>

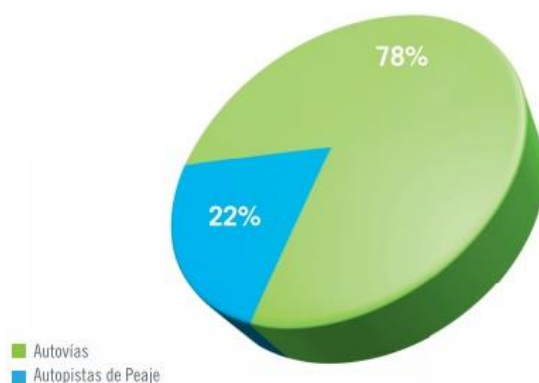


Figura 5.2: Distribución porcentual de las autovías y autopistas de peajes en España.

Fuente: ASETA⁶

EL objetivo fundamental de este apartado va a consistir en la búsqueda y análisis de algún caso dentro de España y prioritariamente de Andalucía en el que existan dos vías para llegar a un destino, una de ellas de acceso gratuito y otra de peaje.

El primer caso que se ha tenido en cuenta, aunque no sea en España y debido a que es algo muy reciente, ha sido la implantación del peaje en la A-22 o Autovía del Algarve donde se ha dado la misma situación que podría darse en la autopista A-49. Con la implantación de este peaje, en la autovía que recorre todo el Algarve portugués, la alternativa más utilizada ha sido tomar la N-125 una carretera convencional de doble sentido que no tiene la capacidad suficiente para albergar a todos los vehículos que van a rechazar tomar la A-22 debido al coste que supone. Teniendo en cuenta que este peaje se implanta a finales del 2011 y que además no se trata de un peaje convencional sino que se trata de un peaje electrónico, no hemos podido hallar ningún estudio con datos fiables sobre el posible efecto que en tan poco tiempo ha tenido este peaje sobre la actividad turística tanto del litoral onubense como del litoral portugués. Sabemos que los efectos han sido obviamente negativos sobre la actividad turística, fundamentalmente por noticias de prensa pero al no encontrar ningún estudio realizado sobre los impactos que ha tenido, nos basaremos en otros casos en los que como se ha dicho anteriormente existan dos alternativas para llegar hasta un destino, una gratuita y una de pago.

El segundo caso que se ha tenido en cuenta, debido a que es algo muy cercano y que nos afecta, ha sido la autopista de peaje para ir de Sevilla a Cádiz AP-4 y su alternativa la N-IV que se trata de una carretera convencional de doble sentido que discurre desde Sevilla hasta Cádiz, pero que es gratuita. Ambas vías enlazan Sevilla con Cádiz y avanzan en sentido paralelo. La AP-4 es la primera autopista de peaje que se construye en el sur de España y comienza a funcionar en el año 1972. Desde entonces y hasta hoy día, se puede estudiar y analizar la evolución que ambas vías han tenido.

Por tanto en este apartado se va a realizar un análisis del aforo tanto de la AP-4 como de la N-IV en distintos años para que a partir de ahí se pueda extrapolar este caso a lo que podría pasar en la A-49 y su alternativa A-472 en el tramo Sevilla- Huelva y N-431 en el tramo Huelva-Portugal.

⁶ Fuente: <http://www.aseta.es/MatCorp/ASETA11.pdf>.
[Asociación de sociedades españolas concesionarias de autopistas, túneles, puentes y vías de peajes.](#)

5.2 ANÁLISIS DE LAS INTENSIDADES DE USO DE AP-4 Y N-IV.

Cádiz es la única provincia de Andalucía que carece de autovía gratuita para conectarse con la capital andaluza. Esto hace que la alternativa a la autopista de peaje, la N-IV, sea una de las carreteras nacionales con mayor tránsito y también con numerosos accidentes de tráfico. En los últimos años, tanto el ayuntamiento de Sevilla como el de Cádiz están pidiendo al Estado la posibilidad del desdoble de esta carretera nacional con el objetivo de que disminuyan los accidentes y que ésta pueda soportar un mayor número de vehículos. Hasta el momento no existe ningún indicio de que esto vaya a suceder en un breve período de tiempo por lo que el tráfico seguirá distribuyéndose de la misma manera que lo está haciendo hasta el momento entre la carretera nacional y la autopista de peaje.



Figura 5.3: Lugares por los que discurren la AP-4 y N-IV.

Fuente⁷

⁷ Fuente: <http://itinerariosparacarreteros.wordpress.com/2014/03/15/sevilla-a-cadiz-sin-peaje/>

En la siguiente tabla y su respectivo gráfico, se analiza la evolución desde el año 1994 al 2012 del aforo que ha tenido la N-IV y la variación porcentual interanual.

AÑO	Intensidad media diaria N-IV	Variación (%)
1994	14.902	-
1995	15.276	2,5
1996	15.648	2,43
1997	16.578	0,84
1998	16.496	4,53
1999	14.838	-10,05
2000	14.771	-0,45
2001	14.665	-0,71
2002	14.862	1,34
2003	14.959	0,65
2004	16.088	7,54
2005	12.279	-23,6
2006	12.311	0,26
2007	12.976	5,40
2008	13.716	5,70
2009	13.856	1,02
2010	12.106	-12,62
2011	11.458	-5,35
2012	11.617	1,38

Tabla 5.1: Intensidad media diaria N-IV.

Fuente: Ministerio de Fomento⁸. Elaboración Propia.

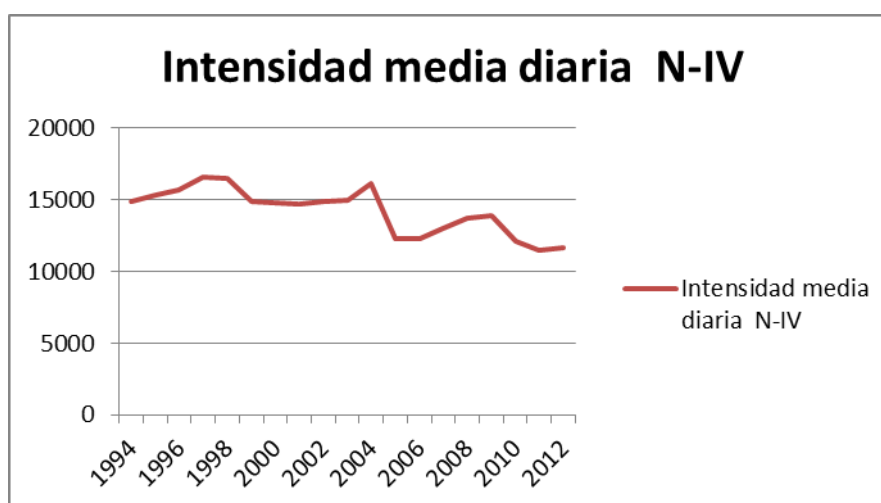


Figura 5.4: Intensidad media diaria N-IV.

Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

⁸ Los datos de esta tabla han sido facilitados por la persona encargada de realizar los aforos en la provincia de Sevilla de las carreteras que pertenecen al Estado.

De la tabla 5.1 y la figura 5.4, habría que comentar que desde el año 1994 hasta el año 2012 no se ha dado una gran variación en cuanto a la Intensidad Media Diaria en la N-IV. Ha habido años donde ésta ha sido mayor como por ejemplo durante 1997, 1998 y 2004 en los que la intensidad media diaria ha rondado los 16.000 usuarios, y años donde ésta ha disminuido como por ejemplo en 2011 y 2012, donde se han alcanzado las menores cifras desde 1994, con una intensidad media diaria de 11.458 y 11.617 usuarios respectivamente.

Es de destacar el gran salto que hay desde el año 2004 al 2005 en el que la intensidad media diaria de esta carretera pasa de ser de 16.088 a 21.859 usuarios. Las causas reales de esta disminución no están claras pero podría deberse a una leve disminución en el precio del peaje de la AP-4 que hiciese que aumentase el tráfico en esta de 19.642 usuarios en 2004 a 21.859 en el año 2005, o simplemente que se debiese a una disminución del tráfico de vehículos.

A continuación en la tabla 5.2 y en la figura 5.5 se analiza la evolución de los aforos que la autopista AP-4 ha tenido desde el año 1993 al 2012.

AÑO	Intensidad media diaria AP-4	Variación (%)
1993	8.005	-
1994	7.978	-0,34
1995	7.648	-4,14
1996	7.434	-2,79
1997	7.828	5,30
1998	10.101	29,03
1999	11.824	17,06
2000	13.300	12,48
2001	15.218	14,43
2002	16.559	8,81
2003	17.897	8,08
2004	19.642	9,75
2005	21.859	11,29
2006	24.244	10,91
2007	24.951	2,92
2008	24.221	-2,93
2009	23.774	-1,84
2010	22.502	-5,35
2011	21.877	-2,77
2012	19.035	-12,9

Tabla 5.2: Intensidad media diaria AP-4.

Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

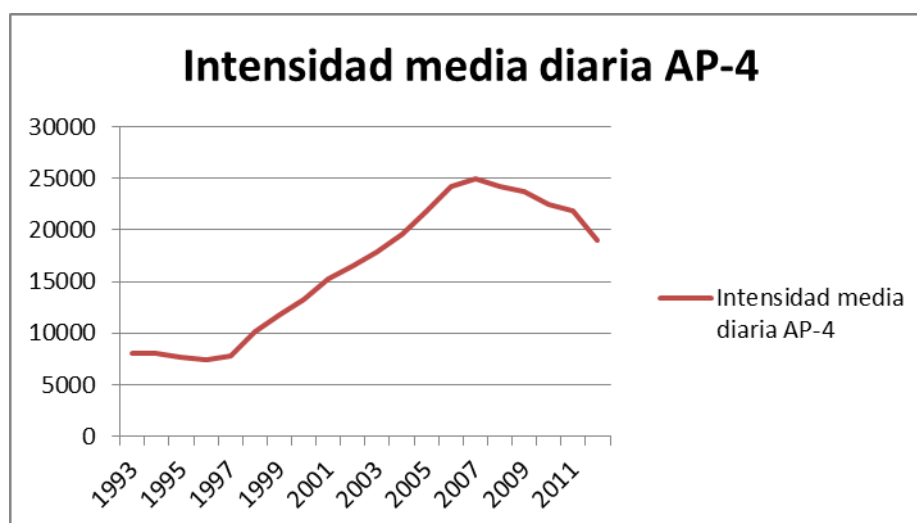


Figura 5.5: Intensidad media diaria AP-4.

Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

De la tabla 5.2 y la figura 5.5, es interesante destacar en primer lugar la evolución positiva de la intensidad media diaria de los usuarios que utilizan la AP-4 desde el año 1997 al 2008, con una evolución de 7828 usuarios a 19.035. En segundo lugar, es de destacar a su vez la considerable disminución de la intensidad media diaria de la AP-4 que se da a partir del año 2008 hasta 2012, pasando de 24.221 usuarios a 19.035. Esta disminución se fundamenta en dos causas principales como son la crisis económica que tiene su comienzo aproximadamente en el año 2008 y también el progresivo aumento de las tarifas del peaje que se han ido sucediéndose año tras año, llegando a costar en el año 2014 el tramo Dos Hermanas- Jerez de la Frontera para vehículos ligeros 7,25 euros. (MINISTERIO DE FOMENTO, 2014)

Una vez han sido analizados los aforos tanto de la N-IV como de la AP-4, en la tabla 5.3 podemos ver como se distribuye el tráfico total entre ambas vías de manera porcentual.

AÑO	IMD TOTAL AMBAS VÍAS	% N-IV	%AP-4	%TOTAL
1994	22.880	65,1	34,9	100
1995	22.924	66,6	33,4	100
1996	23.082	67,7	32,2	100
1997	24.406	67,9	32,1	100
1998	26.597	62	38	100
1999	26.662	55,6	44,4	100
2000	28.071	52,6	47,4	100
2001	29.883	49	51	100
2002	31.421	47,2	52,8	100
2003	32.856	45,5	54,5	100
2004	35.730	45	55	100
2005	34.138	35,9	64,1	100
2006	36.555	33,6	66,4	100
2007	37.927	34,2	65,8	100
2008	37.937	36,1	63,9	100

2009	37.630	36,8	63,2	100
2010	34.608	34,9	65,1	100
2011	33.335	34,3	65,7	100
2012	30.652	37,8	62,2	100

Tabla 5.3: Distribución porcentual IMD total ambas vías.

Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia.



Figura 5.6: Distribución porcentual IMD total ambas vías

Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

Como elementos a destacar de la tabla 5.3 y la figura 5.6, hay que decir que la intensidad media diaria total de ambas vías tiene una evolución positiva desde 1994 al 2008, pasando de 22.880 a 37.937 usuarios. A partir de entonces la intensidad media diaria disminuye considerablemente hasta 2012 con un total de 30.652 usuarios.

En cuanto a los porcentajes de intensidad media diaria de la N-IV, éste tiene un progresivo aumento desde 1994 a 1997 pasando de 65,1% a 67,9% del total. A partir de 1997 ésta comienza a disminuir hasta 2012 cuando este dato se sitúa en un 34,3% del total.

Por el contrario el porcentaje de intensidad media diaria de la AP-4 disminuye desde 1994 a 1997 pasando de un 34,9% del total a un 32,1%. A partir de este año esta cifra comienza a aumentar consiguiendo la cifra récord en el año 2008 con un porcentaje del 63,9% del total. Desde el año 2008 al 2012 esta cifra disminuye a un 62,2% en este último año fundamentándose en la crisis económica y en la subida de precios del peaje fundamentalmente.

Para finalizar este apartado, una vez analizados los aforos de ambas vías se puede obtener como conclusión que en ellas se ha producido un trasvase de tráfico desde el año 1994 al 2012. Al comienzo de este período, la N-IV era mucho más frecuentada que la AP-4, sin embargo con el paso de los años esto ha ido cambiando y ahora es la autopista de peaje la que soporta un mayor porcentaje de tráfico.

En el siguiente apartado se analizarán los aforos tanto de la A-49 y la A-472 actualmente y los posibles cambios que podrían darse si finalmente se decide implantar el peaje en la autopista.

5.3 ANÁLISIS DE LAS INTENSIDADES DE USO DE LA A-49, N-431 Y A-472.

Huelva es una de las provincias andaluzas con mayor marginación respecto a medios de comunicación. Como anteriormente ya se ha citado, se trata de una de las pocas provincias a nivel español que no cuenta con aeropuerto propio. A esto se le debe añadir la ausencia de líneas de alta velocidad ferroviaria junto con las pocas comunicaciones de velocidad media de este tipo. Por tanto se hace imprescindible el sistema viario y fundamentalmente la A-49 adquiere un papel relevante puesto que se trata del eje que soporta mayor densidad de tráfico y que atraviesa la provincia de este a oeste comunicándola tanto con la capital de Sevilla como con Portugal.

Por tanto en este apartado se va a analizar el aforo de la A-49 con una evolución interanual, y además se analizará la alternativa que existe si se desea ir a Huelva desde Sevilla o viceversa sin tomar la A-49. Se trata de una carretera nacional de doble sentido que hasta hace relativamente poco tiempo se denominaba N-431 desde Sevilla hasta la frontera con Portugal, pero que posteriormente se ha dividido en dos tramos: uno gestionado por la Junta de Andalucía y denominado A-472 (desde Sevilla hasta Huelva) y otro gestionado por el Ministerio de Fomento N-431 (desde Huelva hasta la frontera con Portugal).

Comenzando por la A-49, en la figura 5.7 se puede observar por donde discurre esta autovía.



Figura 5.7: Recorrido de A-49
Fuente: Google Maps⁹

Para analizar en primer lugar el aforo de esta autovía, en la tabla 5.4 se puede observar el análisis de las intensidades medias diarias desde el año 2004 al 2012.

⁹<https://www.google.es/maps/place/A-49/@37.3405153,-6.716924,10z/data=!4m2!3m1!1s0xd103ccc05c045df:0xb20e1718c62de768>

AÑO	INTENSIDAD MEDIA DIARIA A-49	VARIACIÓN PORCENTUAL
2004	32.713	-
2005	32.991	0,84
2006	41.186	24,8
2007	40.205	-2,38
2008(se añade una estación más)	40.538	0,82
2009	41.461	2,27
2010	42.604	2,75
2011	42.480	-0,29
2012	39.891	-6,09

Tabla 5.4: Intensidad Media Diaria A-49.

Fuente: Ministerio de Fomento¹⁰. Elaboración propia.

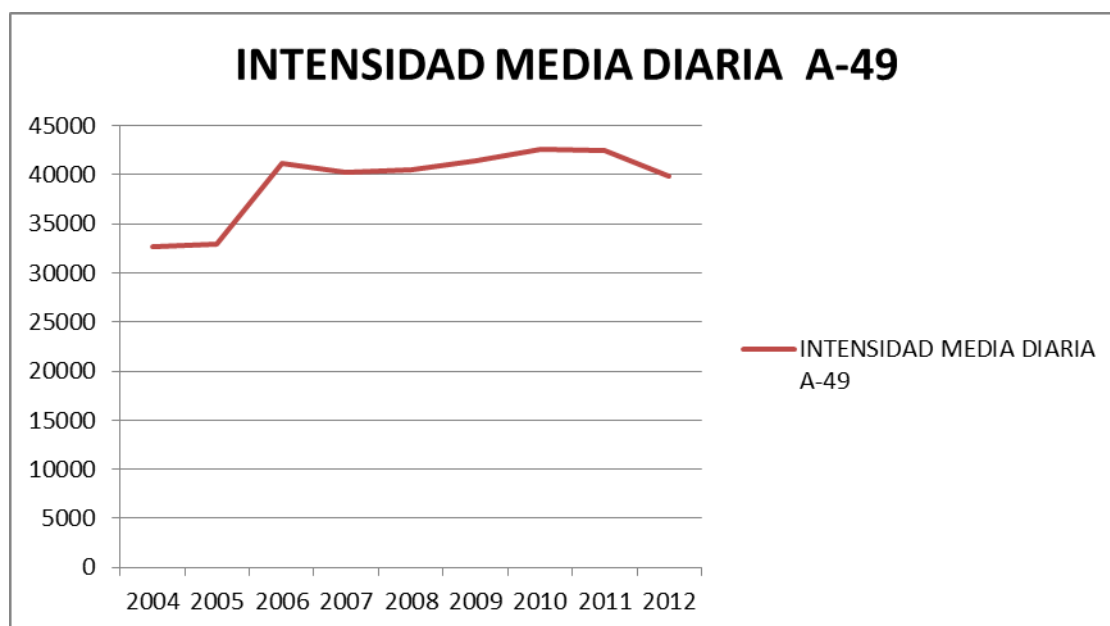


Figura 5.8: Intensidad media diaria A-49

Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

Sobre la tabla 5.4 y su respectivo gráfico 5.8, es oportuno comentar que hay que tener en cuenta que muchas de las estaciones de la A-49 en las que se realizan aforos son relativamente nuevas, fundamentalmente las que se encuentran en el tramo Huelva- Portugal debido a que este tramo de la autovía no se inaugura hasta el año 2001. Por tanto la evolución anual no se ha realizado como en el caso de la AP-4 desde el año 1993 sino desde el año 2004 al 2012 ya que las estaciones más recientes se incorporaron en el año 2004.

¹⁰ Los datos de esta tabla han sido facilitados por la persona encargada de realizar los aforos en la provincia de Sevilla de las carreteras que pertenecen al Estado.

Es de destacar también que la evolución de la Intensidad Media Diaria de la A-49 en todas sus estaciones no nos ofrece una media representativa sobre la cantidad de personas que podrían dirigirse hacia Huelva (con fines turísticos o no) ya que hay que tener en cuenta que existen estaciones de aforo a la salida de Sevilla (Castilleja de la Cuesta, Bormujos o Umbrete entre otras) que son frecuentadas diariamente por personas que trabajan en Sevilla pero tienen su residencia en municipios del Aljarafe sevillano. Por tanto esta media no representa claramente el flujo de personas (turistas o no) que para llegar hasta Huelva utilizan esta autovía al verse la media afectada por el tráfico que diariamente existe entre los municipios del aljarafe y Sevilla por motivos laborales.

También hay que hacer referencia a que hasta el año 2007 existen 16 estaciones de aforo y a partir del año 2008 se incluye una más en el municipio de Sanlúcar la Mayor, por tanto la media hasta el año 2008 se realiza entre 16 estaciones de aforo y a partir de entonces entre 17 estaciones¹¹.

Por último hay que resaltar que el aforo de esta autovía desde el año 2004 al 2012 no tiene variaciones importantes. Tan sólo desde el año 2005 al 2006 se produce un aumento considerable de la intensidad media diaria pasando de 32.991 a 41.186 usuarios.

Una vez analizada la Intensidad media diaria del total de la autovía, el análisis se centrará en las estaciones que son importantes para este trabajo. Fundamentalmente se trata de aquellas estaciones que son puntos clave para llegar hasta determinadas zonas del litoral onubense. Se van a analizar por tanto las estaciones de: *Bollullos del Condado E-252-0* y *Bollullos del Condado H-256-2*. Gracias a estas estaciones vamos a determinar de manera genérica cuántos de los usuarios se pueden desviar hacia la zona de Matalascañas o Mazagón. Por tanto la disminución de vehículos entre una y otra nos podrá dar una pista de qué cantidad de usuarios tienen como fin algunos de estos destinos teniendo en cuenta que también pueden dirigirse hacia otros municipios del condado onubense. Posteriormente la estación que nos interesa es la de *Gibraleón H-269-5*. Esta estación es clave en este análisis ya que gracias a ella se determinan los vehículos que tienen como destino Huelva capital y algunas de sus zonas de litoral como Punta Umbría, El Portil o El Rompido y aquellos que se dirigen hacia zonas de la costa occidental de Huelva o también Portugal. Otra estación que nos interesa es la denominada *ENLACE 113 A 117*. Gracias a esta estación se pueden cuantificar los vehículos que habiendo tomado la dirección Portugal se desvían hacia la zona de Lepe y su zona de litoral como La Antilla e Islantilla. Siguiendo con el recorrido, es interesante destacar la estación *H-267-2* gracias a la cual se pueden determinar el número de usuarios que se dirigen hacia la zona costera de Isla Cristina. Y para finalizar, tenemos dos estaciones: *E-253-0* y *Enlace a la Frontera*. Gracias a la primera se puede determinar cuántos usuarios tienen como destino final Ayamonte y sus zonas de litoral como Isla Canela o Punta del Moral, y cuántos se dirigen definitivamente hacia Portugal.

¹¹ La media de la IMD de la A-49 desde 2004 a 2007 se calcula sobre 16 estaciones de aforo y a partir de 2008 se añade una más, calculándose ahora la media entre 17 estaciones.

IMD AÑO	BOLLULLOS DEL CONDADO E-252-0	BOLLULLOS DEL CONDADO H-256-2	GIBRALEÓN H-269-5	ENLACE 113 A 117 (ZONA LEPE, LA ANTILLA, ISLANTILLA)	ISLA CRISTINA H-267-2	AYAMONTE E-253-0	ENLACE A FRONTERA
2004	29.496	28.603	15.133	15.401	10.554	9.760	10.469
2005	29.877	30.011	15.330	17.786	14.984	8.460	11.606
2006	28.524	29.696	15.819	15.438	13.198	622	12.939
2007	26.924	29.802	15.754	16.370	13.674	8.562	13.833
2008	26.668	24.493	14.216	17.786	12.318	8.826	14.041
2009	27.561	24.920	14.422	17.545	11.113	8.404	13.286
2010	32.579	27.544	14.061	15.381	12.040	8.288	12.664
2011	31.842	25.366	13.441	15.288	11.269	8.048	11.099
2012	29.565	26.784	13.009	13.699	10.213	7.690	9.955

Tabla 5.5: Intensidad Media Diaria de estaciones importantes a analizar

Fuente: Ministerio de Fomento¹². Elaboración propia

En la tabla 5.5, se reflejan las estaciones de la A-49 donde se toman datos de aforo que más nos interesan para determinar qué cantidad de personas que toman esta autovía tienen como destino la provincia de Huelva y más en concreto el litoral de ésta. En cuanto al motivo del desplazamiento, en el siguiente epígrafe se analizará detalladamente gracias a un trabajo de campo.

Haciendo referencia al año más reciente que contiene esta gráfica (2012) vamos a analizar con detalle los datos de aforo. Empezando por la primera estación que para nosotros es importante, que es la de *Bollullos E-252-0*, hay que decir que hasta aquí se contabiliza una media de 29.565 vehículos diarios. En la segunda estación, la de *Bollullos H-256-2*, el número de usuarios diarios disminuye a 26.784. Esto se traduce en que en este tramo 2.781 vehículos han tomado una salida a la altura de la primera estación lo que nos puede dar ciertos indicios de que un gran porcentaje de estos usuarios se pueden dirigir a la zona de litoral de Matalascañas, Mazagón y a diversos pueblos como Bollullos o La Palma del condado entre otros.

Continuando con el análisis de las estaciones llegamos a la de *Gibraleón H-296-5* en la que la intensidad media diaria de 2012 pasa a ser de 13.009 vehículos. Gracias a esta estación, se puede ver la división entre los usuarios que se dirigen hacia Huelva o hacia Portugal. Desde la última estación de Bollullos hasta Gibraleón, el número de usuarios disminuye en 13.775. Este dato es fundamental y deja ver que la mayor parte de los usuarios que toman la A-49 se dirigen hacia Huelva capital o también pueden dirigirse hacia zonas de litoral como Punta Umbría, El Portil o El Rompido.

La siguiente estación que nos encontramos se sitúa a la altura de la salida hacia Lepe y sus zonas costeras (La Antilla e Islantilla) y se denomina *Enlace 113 a 117*. Desde la última estación que fue la de Gibraleón hasta esta, el número de usuarios ha aumentado en 690. Esto se puede traducir fundamentalmente en que además de los

¹² Los datos de esta tabla han sido facilitados por la persona encargada de realizar los aforos en la provincia de Sevilla de las carreteras que pertenecen al Estado.

que pasaron por Gibraleón se han unido diversos usuarios de pueblos cercanos con dos destinos fundamentales: zonas de litoral de Lepe y zona de Portugal.

Continuando con las estaciones llegamos hasta la de *Isla Cristina o H-267-2*. La variación de usuarios entre la última estación analizada y ésta resulta ser de -3.486 lo que evidencia que estos usuarios han tomado la salida hacia las zonas costeras anteriormente citadas.

Posteriormente, tenemos la estación situada en Ayamonte también llamada *E-253-0*. La variación del número de usuarios respecto a la última estación analizada es de -2.523. Este dato nos refleja que estos usuarios han podido tener como destino las zonas de playa de Ayamonte como Isla Canela o Punta del Moral.

Para terminar, la última estación perteneciente a la A-49 es el enlace a la frontera. La variación del número de usuarios respecto a la última estación analizada es de +2.265. Esto se puede traducir en que numerosos usuarios pueden realizar diariamente el tramo Ayamonte- Portugal por razones tanto laborales como turísticas.

Para finalizar el análisis de la A-49, en la tabla 5.6 se analiza año por año la variación porcentual del número de usuarios en cada estación. Para entender mejor el sentido de esta tabla vamos a poner un ejemplo.

En el año 2004 del total de usuarios que llegaron a la estación de Bollullos del Condado E-252-0, un 3,02% de estos se desviaron antes de llegar a la estación de Bollullos del Condado H-269-2. De los usuarios que llegaron a esta última estación, un 47,09% no llegó hasta la estación de Gibraleón, por lo que se deduce que cogieron la ruta dirección Huelva. De los que llegaron a Gibraleón, casi todos fueron hacia la zona de Lepe y además se unió 1,77% más de vehículos en este tramo. De los que llegaron a la zona de Lepe, el 31,4% de ellos no llegó a la próxima estación situada en Isla Cristina por lo que se deduce que se desviaron antes de la estación. De los que siguieron la ruta por Isla Cristina, un 7,52% de usuarios se desviaron antes de llegar a la estación situada en Ayamonte, y por último de los que siguieron el camino hacia Ayamonte, la misma cantidad de vehículos continuaron hacia Portugal y además se unieron un 7,26% más de usuarios.

IMD AÑO	BOLLULLOS DEL CONDADO E-252-0	BOLLULLOS DEL CONDADO H-256-2	GIBRALEÓN H-269-5	ENLACE 113 A 117 (ZONA LEPE, LA ANTILLA, ISLANTILLA)	ISLA CRISTINA H-267-2	AYAMONTE E-253-0	ENLACE A FRONTERA
2004	-	-3,02%	-47,09%	1,77%	-31,4%	-7,52%	7,26%
2005	-	0,44%	-48,9%	16,02%	-15,75%	-43,5%	37,1%
2006	-	4,1%	-46,7%	-2,4%	-14,5%	-95,2%	1.980,22%
2007	-	10,68%	-47,1%	3,91%	-16,4%	-37,3%	61,5%
2008	-	-8,15%	-41,9%	21,1%	-30,7%	-28,3%	59%
2009	-	-9,58%	-42,1%	21,6%	-36,66%	-24,3%	58,09%
2010	-	-15,45%	-48,95%	9,38%	-21,72%	-31,16%	52,79%
2011	-	-20,33%	-47,01%	13,74%	-26,28%	-28,58%	37,91%
2012	-	-9,40%	-51,42%	5,30%	-25,44%	-24,70%	29,45%

Tabla 5.6: Variación porcentual entre las estaciones destacadas de la tabla 2.5.

Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia

A continuación se analizarán los aforos de la otra alternativa que existe respecto a la A-49 y que recorre igualmente el tramo Sevilla-Portugal.

Como se ha comentado anteriormente, la carretera nacional que recorre el mismo tramo que la A-49 está dividida en dos tramos y denominadas de manera distinta. El tramo Sevilla-Huelva pasó a ser de la Junta de Andalucía y se le puso la denominación A-472, y el tramo Huelva Portugal continuó denominándose N-431 como anteriormente se llamaba toda la carretera nacional y sigue perteneciendo al Ministerio de Fomento.

En cuanto al tramo denominado A-472, en la siguiente imagen se puede observar que la Intensidad Media Diaria del año 2012 se situó entre 2.000 y 5.000 usuarios. Esta intensidad media diaria es la que normalmente ha tenido este tramo de carretera nacional desde que se comienza a utilizar la A-49.

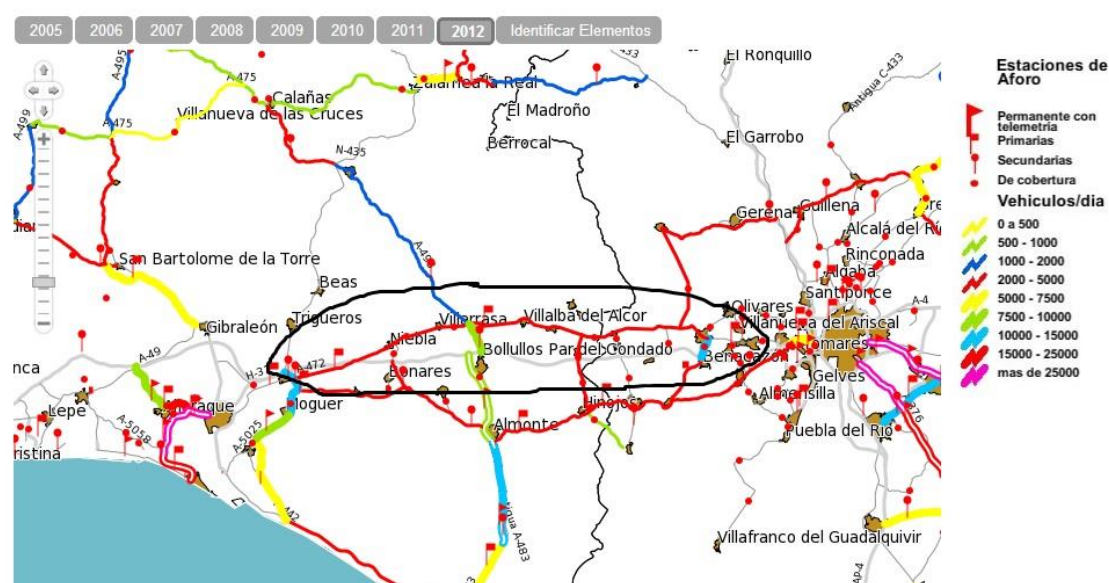


Figura 5.9: Intensidad media diaria A-472 año 2012.

Fuente¹³: Consejería de Fomento y vivienda.

Respecto al tramo que sigue denominándose N-431, en la tabla 5.7, se analiza la intensidad media diaria de este tramo desde el año 2000 al 2012. Adicionalmente habría que decir que no se han dado grandes variaciones desde el año 2000 al 2012. Hay que tener en cuenta que durante los años 2001 y 2002 existe una mayor intensidad media diaria debido a que la A-49 hasta Portugal no se inaugura hasta el año 2001 y por tanto la única alternativa para llegar a la Frontera con Portugal era utilizar esta vía. Por tanto en estos años el tráfico es mucho más intenso. A partir de entonces, la intensidad media diaria ha mantenido una tónica general en torno a los 6.000 usuarios como intensidad media diaria. Ha habido años en los que ha sido un poco mayor como en 2008 con 8.190 usuarios y años como el 2012 en el que se registra la menor intensidad media diaria desde el año 2000 con una media de 6.295 usuarios diarios.

¹³ <http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portal-web/web/areas/carreteras/aforos>

AÑO	INTENSIDAD MEDIA DIARIA N-431
2000	11.106
2001	11.152
2002	6.770
2003	7.315
2004	7.792
2005	7.272
2006	6.610
2007	7.822
2008	8.190
2009 (se añade una estación nueva)	7.013
2010	7.395
2011	7.036
2012	6.295

Tabla 5.7: Intensidad Media Diaria N-431

Fuente: Ministerio de Fomento¹⁴ Elaboración propia

Por tanto en el tramo Sevilla-Portugal teniendo en cuenta tanto la A-472 como la N-431 la intensidad media diaria respecto a la A-49 es bastante inferior sobre todo en la A-472 donde la intensidad media diaria no llega a superar en ningún caso los 5.000 usuarios diarios. El tramo N-431 es un poco más frecuentado fundamentalmente debido a su paso por el municipio de Cartaya, un municipio con una gran densidad de población que interfiere en el uso de esta carretera.

Para finalizar este apartado, es de vital importancia hacer unas conclusiones finales teniendo en cuenta tanto la A-49 como A-472 y N-431. Actualmente como se ha podido comprobar la A-49 tiene un uso fundamental y exclusivo y es de vital importancia para la provincia de Huelva en su conjunto, dejando en un segundo lugar a la carretera nacional.

Si finalmente se llevase a cabo la implantación del peaje en esta autopista, se produciría un trasvase de usuarios desde la A-49 hasta la carretera nacional como sucede en el caso anteriormente estudiado (AP-4 y N-IV) en el que la intensidad media diaria del año 2012 se distribuye en unos porcentajes de 62,2 % de uso de la AP-4 y un 37,8% de la N-IV. Por tanto la A-49 dejaría de tener tantos usuarios y estos tendrían que elegir entre pagar el peaje para llegar hasta Huelva, tomar la nacional o finalmente rechazar la posibilidad de ir hasta Huelva lo que puede influir de forma negativa sobre el turismo que recibe la provincia.

Este último aspecto es el que se va a analizar en el siguiente apartado de este trabajo de una manera más personal y gracias a unas encuestas que nos van a ofrecer datos de primera mano.

¹⁴ Los datos de esta tabla han sido facilitados por la persona encargada de realizar los aforos en la provincia de Sevilla de las carreteras que pertenecen al Estado.

6. ANÁLISIS DE TRABAJO DE CAMPO

6.1 METODOLOGÍA.

El último apartado de este trabajo, va a recoger un análisis de los resultados obtenidos en una encuesta realizada a distintas personas con el objetivo de tener una idea más realista de las consecuencias que podría llegar a tener la implantación del peaje en la A-49 y la reacción de las personas que la utilizan. Este trabajo de campo, formado por 53 encuestas, se ha llevado a cabo en un lugar estratégico en el que se ha podido obtener una información óptima, como es la estación de servicio ubicada en la A-49 a la altura del municipio de Chucena en dirección Sevilla-Huelva.

Se pensó que era un lugar clave ya que:

- No está justamente al salir de Sevilla por lo que no se recoge el tráfico que diariamente existe entre la ciudad y los municipios del Aljarafe de aquellas personas que trabajan en Sevilla pero viven en dichos municipios.
- Los vehículos que llegan a este punto de la A-49 tienen como destino algún lugar de Huelva o Portugal.
- Se trata del municipio a partir del cual ya comienzan las salidas hacia determinados puntos de la costa onubense como pueden ser Matalascañas o Mazagón entre otros.

En un primer momento se barajó la idea de llevar a cabo el trabajo de campo en determinados hoteles de la costa de Huelva pero si así se hubiese hecho sólo se hubiesen contemplado aquellas personas alojadas en establecimientos hoteleros y no a aquellas otras que pueden alojarse en otros lugares, como por ejemplo casa en propiedad que es uno de los alojamientos más importantes en la Costa de Huelva, ni tampoco a los excursionistas que van a pasar el día a alguna zona de Huelva y regresan por la tarde/noche.

La encuesta realizada (Véase anexo 2), está formada por una cabecera en la que el encuestado escribirá su procedencia y lugar de destino y un cuerpo principal formado por cinco preguntas. Al llevarse a cabo en un lugar de tránsito como es una gasolinera, la encuesta debía recoger pocas preguntas pero que nos diesen información importante ya que muchas de las personas que paran a repostar van con prisa hacia otros destinos.

6.2 ANÁLISIS DE RESULTADOS.

Como resumen a las encuestas realizadas, se puede decir que la mayoría de los encuestados proceden de Sevilla capital y municipios de la provincia. Como ya se analizó en la primera parte de este trabajo, de Sevilla procede una gran parte de los turistas que van hacia Huelva.

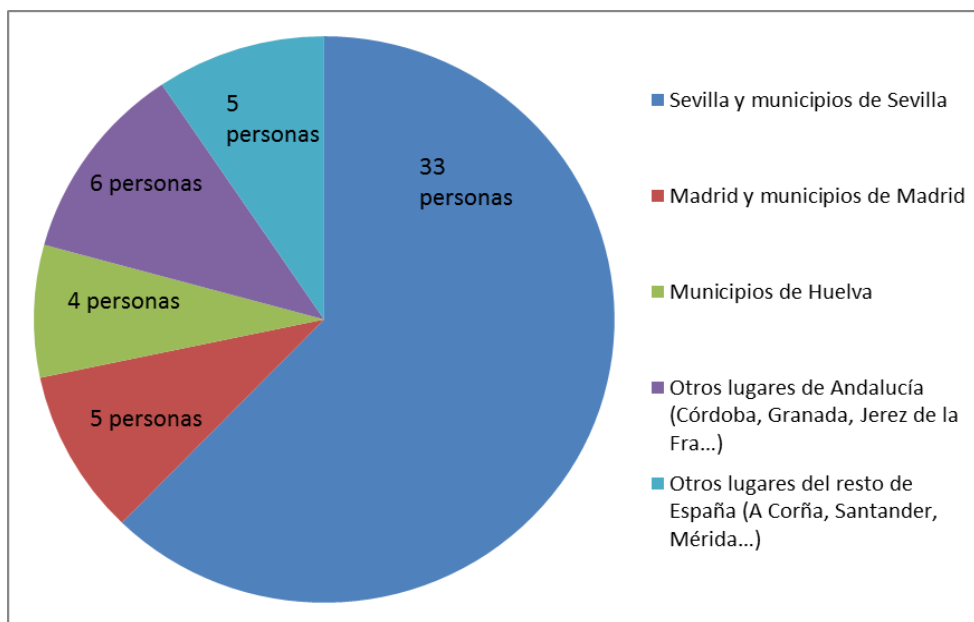


Figura 6.1. Procedencia de los encuestados¹⁵.

En cuanto al lugar de destino muchos de ellos se dirigen hacia Portugal, Huelva capital, Punta Umbría y otros municipios de Huelva como Ayamonte, Valverde del camino o Bollullos del Condado entre otros.

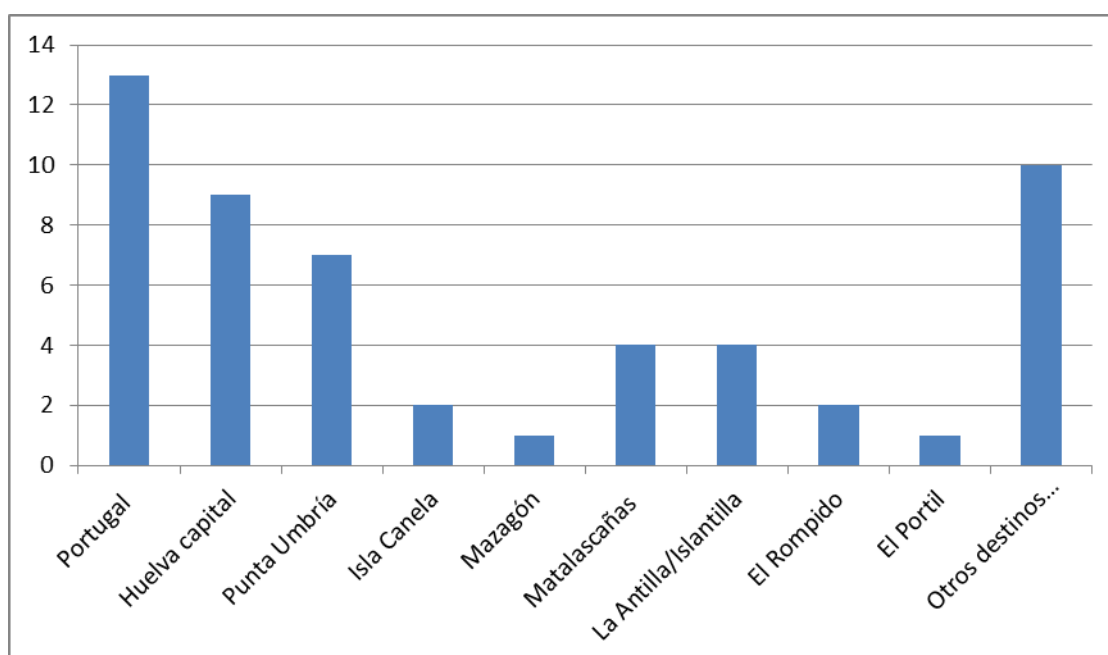


Figura 6.2 Destino de los encuestados.

¹⁵ Los que no proceden de Sevilla han llegado hasta aquí en moto o coche.

De los 53 encuestados, 36 personas visitan el litoral de Huelva más de 3 veces al año, y los restantes se dividen en partes casi iguales entre 1 y 1-3 visitas anuales.

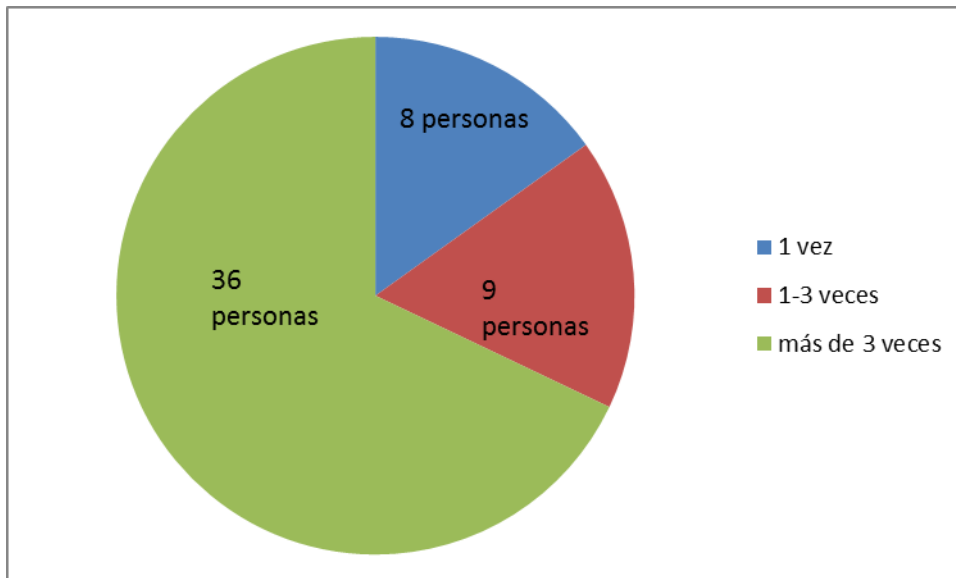


Figura 6.3 ¿Con qué frecuencia anual visita el litoral de Huelva?

El motivo fundamental de estas visitas son las escapadas de fin de semana aunque son también importantes las vacaciones de verano y otros motivos como laborales y familiares.

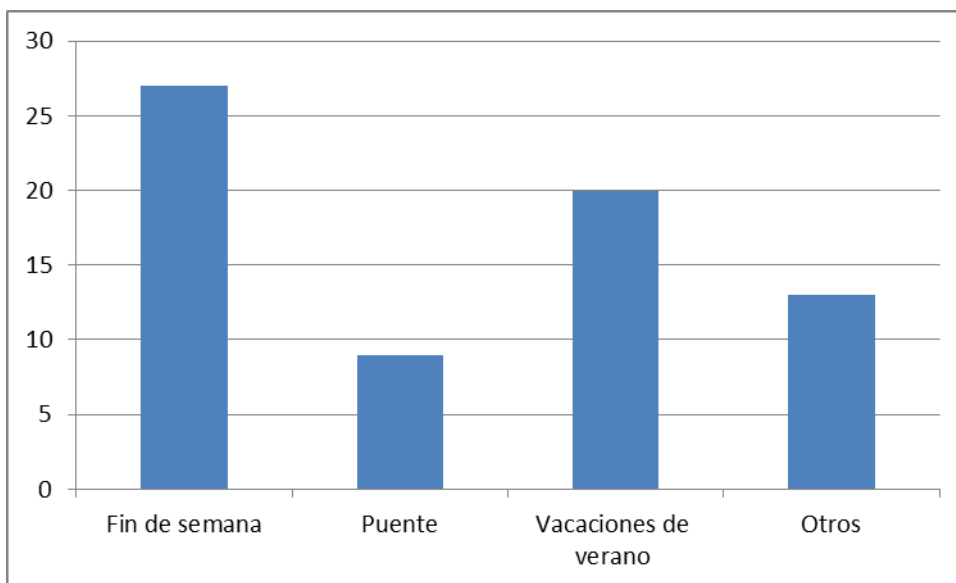


Figura 6.4 ¿Cuál es normalmente el motivo de todas sus visitas?

*Cuando la respuesta a ésta pregunta fue "otros", los motivos más indicados fueron laborales y familiares.

Respecto al alojamiento, 16 de los encuestados cuentan con casa propia y otros 16 responden a esta pregunta con la respuesta “otros”. Fundamentalmente los que respondieron “otros” eligen como alojamiento caravana o autocaravana.

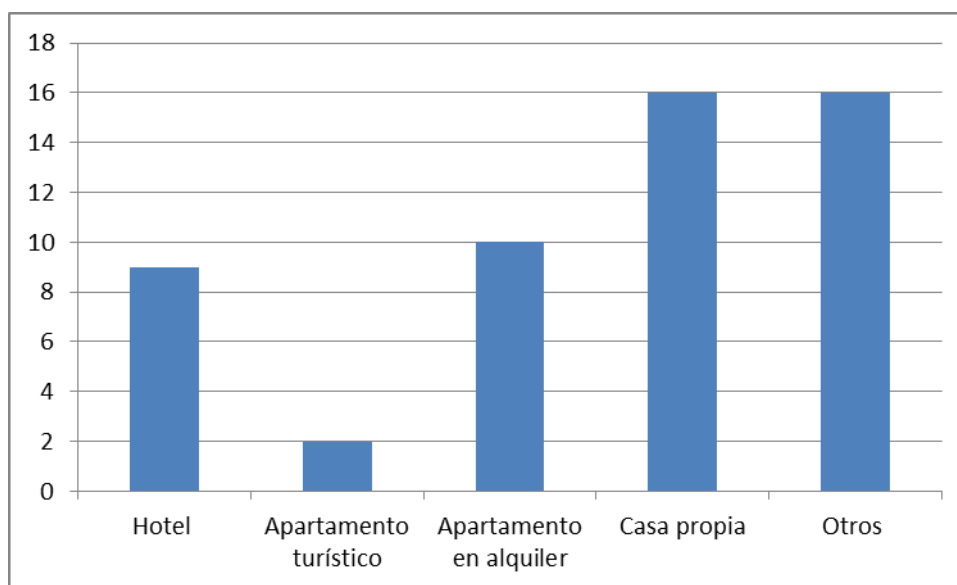


Figura 6.5. ¿Dónde se suele alojar cuando viene?

En cuanto a lo que harían los encuestados si se implantase el peaje en la A-49, 28 de los 53 contestan que seguirían yendo al destino pero utilizando la carretera nacional, por lo que se deduce que se produciría un trasvase de vehículos entre la autopista y la carretera nacional al igual que ha ido sucediendo en el caso anteriormente analizado (AP-4, N-IV). Otros 20 encuestados seguirían yendo y estarían dispuestos a pagar el peaje con los precios estipulados en la encuesta, y tan sólo 5 personas dejarían de visitar el destino buscando uno alternativo, por lo que se puede deducir que el porcentaje de personas que rechazaría seguir visitando la costa de Huelva no es muy elevado aunque sí el número de personas que elegirían la nacional para llegar hasta su destino.

Es interesante destacar que de todas las personas que pagarían por seguir utilizando la autopista, la gran mayoría se dirigen hacia Portugal, Isla Canela e Islantilla y proceden de ciudades más lejanas como Madrid, Villaviciosa de Odón, Santander o Córdoba entre otras, por lo que se puede deducir que si los trayectos a realizar son más largos prefieren tomar la autovía aunque tengan que pagar pero tardar menos tiempo. Por el contrario los que marcaron la opción de seguir yendo pero por la nacional proceden de Sevilla capital y municipios de la provincia. Por tanto al ser trayectos mucho más cortos no les importa tardar algo más de tiempo pero no tener que pagar.

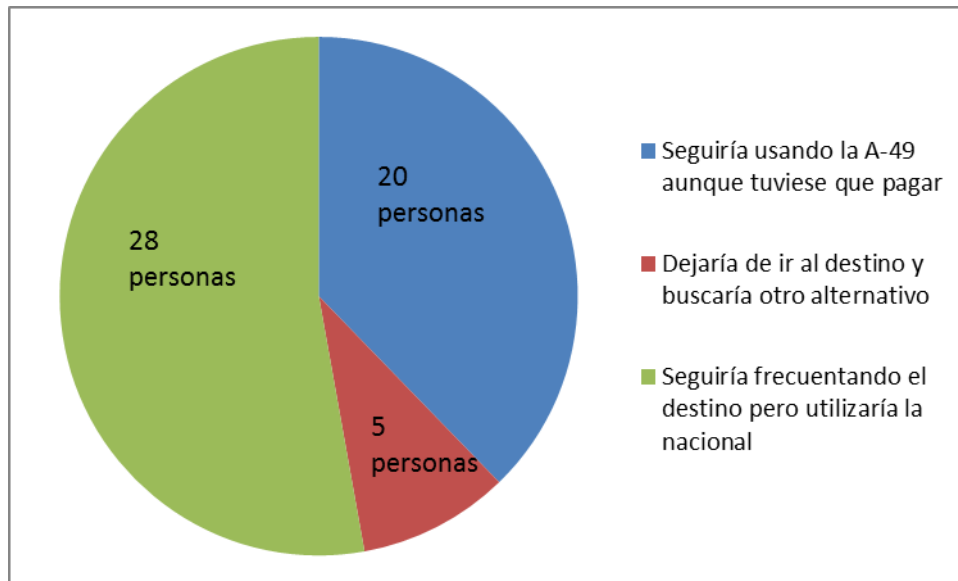


Figura 6.6. ¿Qué haría usted si se implantase un peaje en la A-49?

Por último en cuanto a la opción que se plantea de que existiesen dos autopistas una de peaje y la actual A-49 gratuita, 31 de los encuestados nunca usarían la de peaje aunque tuviese menos tráfico, 11 personas la utilizarían eventualmente según las circunstancias y otras 11 la utilizarían siempre si fuese más rápido y tuviese menos tráfico.

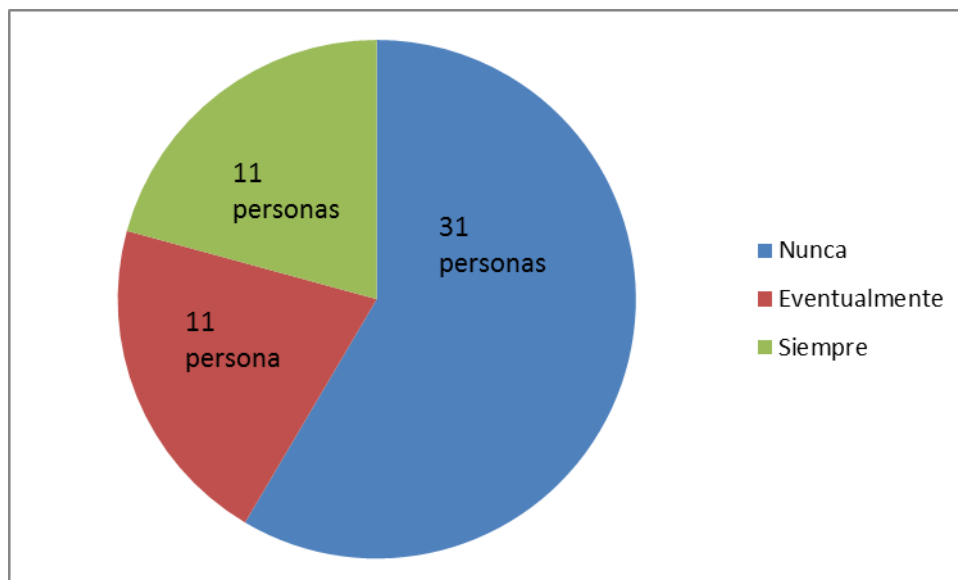


Figura 6.7. Si se construyera una autovía de peaje alternativa a la actual A-49, con menor densidad de tráfico y directamente hacia la zona de playa, ¿la utilizaría?

7. CONCLUSIONES

Para finalizar este trabajo, en este apartado se van a exponer las ideas más relevantes y las conclusiones obtenidas.

1. El turismo en la provincia de Huelva y concretamente en el litoral comenzó a desarrollarse en los años 60 del siglo pasado, con posterioridad a otros destinos que ya por entonces estaban desarrollándose como la *Costa del Sol*. La aprobación del *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva* en el año 1966 fue un hito importante que impulsó el desarrollo del litoral onubense aunque no con las expectativas que se esperaba.

Desde entonces y hasta hoy día, la actividad turística en Huelva sigue teniendo un peso relativo muy reducido sobre el conjunto del turismo andaluz a pesar de los recursos y potencialidades con los que ya cuenta. Se trata de una actividad poco desarrollada cuya aportación a la economía provincial no es de vital importancia.

2. Las infraestructuras de comunicaciones siempre han sido un elemento que ha impedido el desarrollo del turismo en la provincia junto con una gestión política y empresarial deficiente. El sistema de comunicaciones siempre se ha visto condicionado por diversos elementos como por ejemplo restricciones medioambientales que han hecho que no se llegue a desarrollar con plenitud.

El sistema viario ha sido y es fundamental y tiene una importancia exclusiva en la actividad turística de Huelva ya que el sistema ferroviario es deficiente y no cuenta con aeropuerto propio. Los más cercanos son los de Sevilla San Pablo y Faro en Portugal. Por tanto la A-49 adquiere un papel relevante ya que se trata del eje que soporta mayor densidad de tráfico y que atraviesa la provincia de este a oeste comunicándola tanto con Sevilla como con Portugal. Aunque se han dado mejoras en conexiones externas del litoral aún existen problemas en conexiones internas y en los ejes de acceso a núcleos turísticos de la costa.

3. En la provincia de Huelva el turismo de sol y playa es la tipología turística más relevante. De todos los turistas que llegan, la mayor parte de ellos son nacionales mientras que un pequeño porcentaje son internacionales. Los lugares de procedencia de los turistas a nivel nacional más importantes son: Sevilla, Madrid y Extremadura. A nivel internacional, Isla Canela es el destino de sol y playa de Huelva que atrae a más turistas internacionales fundamentalmente por su cercanía al aeropuerto de Faro.

4. En el análisis de la Intensidad Media Diaria de la A-49 y la A-472 y N-431, se deduce que la mayor parte del tráfico prefiere tomar la A-49 por ser una autopista que se encuentra en buen estado y por tanto se reduce el uso de la nacional que tiene una intensidad media diaria entre 2000 y 5000 vehículos, cantidad insignificante teniendo en cuenta que la A-49 en el año 2012 recogió una IMD de 39.891 vehículos.

Por tanto la A-49 tiene un uso fundamental y exclusivo y es de vital importancia para la provincia. Si se implantase el peaje se deduce que se daría un trasvase de tráfico hacia la carretera nacional que soportaría un mayor tráfico.

5. Respecto al trabajo de campo realizado es de destacar que:

- El 67,9% de los encuestados visita más de 3 veces al año el litoral de Huelva por lo que se deduce una gran fidelidad en cuanto al destino. Los motivos fundamentales son fines de semana y vacaciones de verano.

- Si se implantase finalmente el peaje, el 52,8% de los encuestados seguirían visitando el destino aunque utilizarían la carretera nacional ya que no estarían

dispuestos a soportar un coste por utilizar la autopista. Un 37,7% de encuestados seguiría utilizando la A-49 aunque existiese un peaje, y un 9,43% de encuestados dejaría de visitar el destino por lo que se deduce que el porcentaje de personas que desistirían de ir a algún lugar de la provincia de Huelva es relativamente pequeño.

- La mayoría de los encuestados no estarían dispuestos a pagar aunque existiese una vía más rápida aparte de la actual A-49 gratuita. El 58,4% de encuestados no pagaría, el 2,7% la usaría de manera eventual según las circunstancias y el resto la utilizaría siempre si evitase los atascos.

Por tanto la actividad turística en la provincia de Huelva se basa fundamentalmente en el turismo de sol y playa. Esta tipología representa la mayor parte de la actividad turística de toda la provincia por lo que se deduce que existe una gran estacionalidad al ser un tipo de turismo que se da durante los meses estivales. El perfil del turista que viene hasta Huelva es en su mayor parte de origen nacional (en su mayoría de Sevilla, Madrid y Extremadura) y en un pequeño porcentaje de origen internacional. El sistema de comunicaciones de la provincia se sustenta en el sistema viario donde la A-49 tiene un papel de vital importancia. El transporte por ferrocarril es muy deficiente y no existe aeropuerto dentro de la provincia.

Una vez analizadas las encuestas realizadas, se determina que la definitiva implantación del peaje supondría un trasvase de tráfico hacia la carretera nacional y que aunque los turistas seguirían frecuentando su destino, un porcentaje bastante reducido renunciarían a visitar la provincia por lo que podemos deducir que no tendría por qué afectar en gran medida a la actividad turística onubense y más en concreto al turismo de sol y playa de Huelva.

8. BIBLIOGRAFÍA

- Aseta 2011, Las autopistas de peaje en España.
- Consejería de turismo y comercio 2012, Turismo en el litoral de Andalucía. Informe anual.
- García, Delgado F.J. 2008, "Guía profesional del turismo de Huelva",
- García, F.J. & Torres, Ana de los Ángeles 2011, "Turismo y desarrollo hotelero en la costa occidental de Huelva.
- Junta de Andalucía 2008, Identificación y análisis de clusters de turismo en Andalucía.
- Junta de Andalucía, Consejería de turismo, comercio y deporte 2005, Guía básica de estadísticas de turismo,
- Justo, s. 2001, "Financiación de autopistas en España",
- Ministerio de Fomento, Gobierno de España 2011, Informe sobre el sector de autopistas de peaje en España.
- Santos, Pavón e. 2008, El desarrollo turístico del litoral de Huelva, Universidad de Sevilla.
- Uriol, Salcedo i. 1990, "Historia de los caminos de España",
- Vargas, Sanchez a. 2013, El turismo en la provincia de Huelva: de donde venimos, donde estamos y hacia donde queremos ir, Universidad de Huelva.

Sitografía

- Biblioteca general del Ministerio de Fomento:
http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUADANO/DOCUMENTACION/biblioteca.htm.
- Cobro de peaje en la autovía a 22
<http://www.parkvia.com/es-ES/blog/2011/12/cobro-de-peaje-en-la-autopista-a22>.
- Cómo son los nuevos peajes en Portugal
<http://blog.originalia.es/2013/06/como-son-los-nuevos-peajes-en-portugal.html>.
 - Consejería de fomento y vivienda
<http://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoyvivienda.html>.
 - Consejería de turismo y comercio
<http://www.juntadeandalucia.es/turismoycomercio/opencms/>.
 - Dirección general de tráfico
<http://www.dgt.es/es/>
 - Google maps
<https://www.google.es/maps/preview>
 - Instituto Nacional de Estadística

<http://www.ine.es/>

- Ministerio de Fomento

https://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/.

- Portugal pone peaje a la autopista del Algarve

http://www.diariocordoba.com/noticias/cordobaandalucia/portugal-pone-peaje-autopista-algarve_630062.html.

- Sevilla a Cádiz sin peajes

<http://itinerariosparacarreteros.wordpress.com/2014/03/15/sevilla-a-cadiz-sin-peaje/>.

- Turespaña

<http://www.tourspain.es/es-es/Paginas/index.aspx>.

9. ANEXOS

ANEXO 1. RELACIÓN DE FIGURAS Y TABLAS.

FIGURAS:

- 4.1 Ámbito geográfico de estudio.
- 4.2 Principales playas de Huelva.
- 4.3 Principales carreteras del litoral onubense.
- 4.4 Intensidad media diaria de uso.
- 4.5 Llegada de turistas a la provincia de Huelva. Evolución 2003-2012.
- 4.6 Llegada de turistas a la costa de Huelva. Evolución 2003-2012.
- 4.7 Principales nacionalidades de turistas internacionales alojados en establecimientos hoteleros en la costa de Huelva. Evolución 2005-2012.
- 4.8 Principales nacionalidades de turistas internacionales alojados en apartamentos turísticos en la costa de Huelva. Evolución 2005-2012.
- 5.1 Mapa de autovías y autopistas de peaje en España.
- 5.2 Distribución porcentual de las autovías y autopistas de peajes en España.
- 5.3 Lugares por los que discurren la AP4 y N-IV.
- 5.4 Intensidad media diaria N-IV.
- 5.5 Intensidad media diaria AP-4.
- 5.6 Distribución porcentual IMD total ambas vías.
- 5.7 Recorrido A-49.
- 5.8 Intensidad media diaria A-49.
- 5.9 Intensidad media diaria A-472 año 2012.
- 6.1 Procedencia de los encuestados.
- 6.2 Destino de los encuestados.
- 6.3 ¿Con qué frecuencia anual visita el litoral de Huelva?
- 6.4 ¿Cuál es normalmente el motivo de todas sus visitas?
- 6.5 ¿Dónde se suele alojar cuando viene?
- 6.6 ¿Qué haría usted si se implantase un peaje en la A-49?
- 6.7 Si se construyera una autovía de peaje alternativa a la actual A-49, con menor densidad de tráfico y directamente hacia la zona de playa, ¿la utilizaría?

TABLAS:

- 4.1 Llegada de turistas a la provincia de Huelva. Evolución 2003-2012.
- 4.2 Llegada de turistas a la costa de Huelva. Evolución 2003-2012.
- 4.3 Principales nacionalidades de turistas internacionales alojados en establecimientos hoteleros en la costa de Huelva. Evolución 2005-2012.
- 4.4 Principales nacionalidades de turistas internacionales alojados en apartamentos turísticos en la costa de Huelva. Evolución 2005-2012.
- 5.1 Intensidad media diaria N-IV.
- 5.2 Intensidad media diaria AP-4.
- 5.3 Distribución porcentual de la intensidad media diaria total de ambas vías.
- 5.4 Intensidad media diaria A-49.
- 5.5 Intensidad media diaria de estaciones importantes a analizar.
- 5.6 Variación porcentual entre las estaciones destacadas de la tabla 2.5
- 5.7 Intensidad media diaria N-431.

ANEXO 2. PLANTILLA DE LA ENCUESTA.

ENCUESTA PARA TRABAJO FIN DE GRADO

PROCEDENCIA*: _____

*Si su procedencia no es Sevilla, indique como ha llegado hasta allí: _____

DESTINO: Matalascañas Mazagón Punta Umbría El Portil Isla Canela
 El Rompido La Antilla/Isiantilla Isla Cristina
 Huelva capital Otro destino Indique cual: _____



**FACULTAD
TURISMO
Y FINANZAS**

CUESTIONARIO

01	<p>¿Con qué frecuencia anual visita el litoral de Huelva?</p> <p>- 1 vez <input type="checkbox"/></p> <p>- 1-3 veces <input type="checkbox"/></p> <p>- +3 veces <input type="checkbox"/></p>
02	<p>¿Cuál es normalmente el motivo de todas sus visitas? (Puede indicar más de una)</p> <p>- Visita turística fin de semana <input type="checkbox"/></p> <p>- Visita turística durante un puente <input type="checkbox"/></p> <p>- Vacaciones de verano <input type="checkbox"/></p> <p>- Otros motivos <input type="checkbox"/> Indique cual: _____</p>
03	<p>¿Dónde se suele alojar cuando viene?</p> <p>Hotel <input type="checkbox"/> Apartamento turístico <input type="checkbox"/> Apartamento en alquiler <input type="checkbox"/> Casa en propiedad <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/></p>
	<p>Suponiendo el siguiente coste estimado del peaje (según destino) que se refleja en el siguiente cuadro,</p> <p>- Matalascañas/Mazagón → 3 euros por trayecto</p> <p>- Punta Umbría/El Portil/El Rompido → 5 euros por trayecto.</p> <p>- La Antilla/Isiantilla → 7 euros por trayecto.</p> <p>- Isla Cristina/Isla Canela → 9 euros por trayecto.</p>
04	<p>¿Qué haría usted si se implantase un peaje en la A-49?</p> <p>- Seguiría utilizando la A-49 aunque tuviese que pagar <input type="checkbox"/></p> <p>- Dejaría de ir a este destino buscando otro alternativo <input type="checkbox"/></p> <p>- Seguiría yendo pero utilizando la carretera nacional <input type="checkbox"/></p>
05	<p>Si se construyera una autovía de peaje alternativa a la actual A-49, con menor densidad de tráfico y directamente hacia la zona de playa, la utilizaría:</p> <p>- Nunca <input type="checkbox"/></p> <p>- Eventualmente <input type="checkbox"/></p> <p>- Siempre <input type="checkbox"/></p>

Muchas gracias por su colaboración.