

2.- Tendo en conta o documento, conteste (puntuación máxima de 4 puntos):

a) Nomee seis comunidades autónomas polas que pasa o AVE segundo o documento(1 punto).

b) Comente o documento atendendo ás seguintes cuestións:

- Identifique a figura e enumere as características da rede de transporte por estrada (1 punto).
- Cite as zonas con menor densidade de autoestradas e autovías, e argumente os factores que motivan dita situación (1 punto).
- Indique as consecuencias económicas e medioambientais que producen os medios de transporte representados no litoral mediterráneo (1 punto).



2.- Atendendo ao documento, conteste (puntuación máxima de 4 puntos):

a) Nomee seis comunidades autónomas polas que pasa o AVE segundo o documento (1 punto).

O AVE, no mapa, atravesa as comunidades autónomas de Madrid, Andalucía, Castela-León, Castela-A Mancha, Aragón e Cataluña.

b) Comente o documento atendendo ás seguintes cuestións:

* Identifique a figura e enumere as características da rede de transporte por estrada (1 punto).

A figura é un mapa temático con división provincial no que os símbolos representan elementos do transporte en España (estradas, ferrocarrís, portos e aeroportos); tamén representa rutas de transporte entre as cidades norteafricanas (Ceuta e Melilla) e a península ibérica. Ten unha escala gráfica adxunta.

A rede de transporte por estrada constitúe unha peza básica do conxunto do sistema de transportes. Pon en comunicación a totalidade dos núcleos de poboación do país, ao tempo que resulta

imprescindible para acceder ao resto de infraestruturas de transportes (estacións de ferrocarril, aeroportos e portos).

É unha rede claramente xerarquizada, na que a rede de estradas de grande capacidade está constituída por autoestradas e autovías; ten un carácter radial -herdado da rede de estradas borbónicas implantadas no século XVIII-. Cando na década de 1960 se modernizou a rede de estradas para adaptala ao tráfico de vehículos e de camións e ao desenvolvemento económico, consolidouse o modelo radial. Non obstante, nos últimos anos privilexiáronse as rutas transversais: Cantábrico, Ruta da Prata, Somport-Valencia. As decisións políticas -como a redacción do PEIT- teñen moito que ver ao respecto.

O resultado final é unha rede de estradas en forma de rede de malla, que conecta mellor as diversas rexións de España entre si e proporciona maior accesibilidade a países da contorna, especificamente Portugal e Francia. Se ben é certo que boa parte das provincias occidentais, limítrofes con Portugal, viven aínda de costas á fronteira, en parte por dificultades do relevo, e en grande medida polo abandono demográfico destas áreas.

* Cite as zonas con menor densidade de autoestradas e autovías, e argumente os factores que motivan dita situación (1 punto).

Os principais corredores de tráfico correspóndense coas áreas de maior densidade urbana, industrial e turística: o corredor mediterráneo, o cantábrico, o eixe do Ebro, a costa galega e as estradas próximas a Madrid. A maior desenvolvemento económico, maior relevancia do transporte. Por contra, as áreas rurais interiores do Estado, as de menor industrialización e núcleos de poboación máis pequenos permanecen relativamente lonxe das vías de alta capacidade (autoestradas e autovías). O interior galego, parte de Castela e León, Extremadura, Huesca e Teruel son exemplos destas áreas nas que o baixo desenvolvemento económico ou unha forte tendencia ao despoboamento xustifican a distancia dos grandes corredores de transporte.

* Indique as consecuencias económicas e medioambientais que producen os medios de transporte representados no litoral mediterráneo (1 punto).

A maior densificación da rede de transportes no Mediterráneo coincide co incremento das actividades industriais e turísticas nesta área ao longo do período posterior ao desarrollismo. A nivel económico prodúcese unha concentración de actividades de todo tipo (agrícola, industrial e turística) no eixo mediterráneo, que, á beira do eixo do val do Ebro, constitúe o espazo de desenvolvemento principal da economía española. A concentración de infraestruturas provoca unha presión significativa sobre os espazos naturais, que se ven reducidos á par que se reducen algúns terreos agrícolas ben feraces -o que obriga a cavar zonas de pendente máis afastadas da costa-. A concentración de portos produce tamén un impacto sobre o deterioro da calidade das augas dun mar pechado como o Mediterráneo, xa de por si afectado no conxunto por unha alta concentración demográfica e industrial.