

TEMA 10

LAS ACTIVIDADES TERCIARIAS. EL SECTOR SERVICIOS.

CURSO 2014-2015

2º BACHILLERATO

Contenido

1	INTRODUCCIÓN.	2
1.1	Definición.....	2
1.2	Sector servicios y calidad de vida. España y Europa.....	2
1.3	Evolución histórica del sector servicios.	3
2	PRINCIPALES SERVICIOS.....	3
2.1	Servicios sociales: sanidad y educación.	3
2.2	Servicios Financieros.....	3
2.3	Servicios de información y comunicación.	4
3	LA RED DE TRANSPORTES Y LA VERTEBRACIÓN TERRITORIAL DE ESPAÑA.....	4
3.1	Redes y sistemas de transporte.	4
3.2	Transportes en España. Generalidades.....	4
3.2.1	Condicionantes Históricos.....	4
3.2.2	Condicionantes naturales.-	5
3.2.3	Condicionantes espaciales.	5
3.2.4	Características básicas de los transportes en España.	5
3.3	Los sistemas de transporte en España.	5
3.3.1	Terrestres: carretera y ferroviario.....	5
3.3.2	Transporte marítimo.....	6
3.3.3	Transporte aéreo.	7
4	COMERCIO INTERIOR E INTERNACIONAL EN ESPAÑA.....	8
5	EL TURISMO EN ESPAÑA.-	9
5.1	Factores de atracción y tipos de flujos turísticos.	9
5.2	Indicadores y características actuales del turismo en España.....	10
5.3	El impacto espacial del turismo.	10
6	EL SECTOR TERCIARIO EN EXTREMADURA.	11
6.1	Servicios públicos: sanidad y educación.....	11
6.2	Redes y sistemas de transporte.	11
6.3	El Comercio.	12
6.4	El turismo.	12

TEMA 10.

LAS ACTIVIDADES TERCIARIAS. EL SECTOR SERVICIOS.

1 INTRODUCCIÓN.

1.1 Definición

Se consideran actividades terciarias a los servicios que se prestan en un país, estos son producto de la actividad del hombre y están destinados a satisfacer sus necesidades. El sector servicios se caracteriza por la gran diversidad de profesiones que incluye, y también porque no produce bienes materiales y sin embargo **su capacidad de generar riqueza es mayor cuanto mayor es el desarrollo económico de un país.**

En las sociedades modernas se pueden establecer, en líneas generales, dos tipos de servicios:

- a) **Públicos:** Servicios de interés general, realizados por los poderes públicos, los establece y organiza el gobierno de la Nación para atender las demandas y necesidades básicas de la población, tales como la sanidad, educación, transporte, jubilación.
- b) **Privados:** Servicios que ofrecen las entidades privadas y se orientan a la obtención de beneficios, es el caso de la banca, la hostelería o el turismo.

Muchos servicios pueden ser de ambos tipos.

Como en toda Europa, vivimos en una economía de mercado, cuya base es la propiedad privada y la libertad de empresa pero el Estado se reserva cierta capacidad de actuación y siendo un agente económico fundamental (economía mixta).

En función de cuál sea la finalidad se pueden agrupar en: financieros, comerciales, transportes, turísticos, de información y comunicación, a empresas, de la Administración del Estado, sociales y personales.

1.2 Sector servicios y calidad de vida. España y Europa.

Hoy en día España se considera un país desarrollado plenamente, que disfruta de un importante grado de modernización en consonancia con la U.E. Los cambios producidos en la economía y en la sociedad a lo largo de la 2ª mitad del XX han contribuido a desarrollar y a consolidar en España el **proceso de terciarización**, iniciado en 1.959 con la apertura exterior, acelerado con la instauración de la democracia en 1.975 y el consiguiente Estado de las Autonomías, e impulsado definitivamente con el ingreso de España en la CEE (hoy U.E.) en 1.986; este proceso se inició básicamente a partir de la desruralización de la población, de la concentración y el crecimiento urbano y de la reconversión industrial, y **se traduce** en una demanda cada vez más intensa de productos relacionados con la educación, la sanidad, la cultura, el ocio, las finanzas, las comunicaciones, el turismo, los transportes, entre otros.

La implantación y el protagonismo del sector servicios en la economía española se refleja a partir de **dos variables básicas**:

- a) Más del **68% del PIB** nacional lo genera el sector servicios (48% en 1.970).
- b) Más del **67% de la población activa** trabaja en España en el sector servicios (el 30% en la industria, y el 5% aprox. en el primario).

Este marcado desarrollo del sector servicios ha traído consigo un considerable aumento de las **clases medias**, que disfrutaban de un nivel adquisitivo y un grado de bienestar aceptables (si bien, según Cáritas; aún existen en España 1,5 millones de personas en España que viven en la extrema pobreza), en cualquier caso en nuestro país el acceso a la sanidad, a la educación pública, a las prestaciones económicas por desempleo y por jubilación (contributivas y asistenciales) están, de momento, garantizadas; este conjunto de prestaciones se vincula al concepto **ESTADO DE BIENESTAR**, e implica además otras actuaciones por parte del Estado orientadas a asegurar unas prestaciones sociales básicas que abarcan desde las inversiones en infraestructuras a la asistencia sanitaria pública. Cuestiones, todas ellas, que están siendo revisadas y, en algunos casos replanteadas, debido a la actual situación de crisis.

Todas las Comunidades Autónomas muestran una clara hegemonía de las actividades de servicios. Sin

embargo, el grado de terciarización es desigual, acrecentándose en las ramas más especializadas. En cuanto a empleo destacan las Comunidades con mayor peso del turismo como Baleares, Canarias y Andalucía, o que concentran servicios públicos como Madrid. Atendiendo a la contribución del sector al PIB las Comunidades con valores más elevados son Islas Baleares, Canarias, Madrid, Andalucía, Cataluña, Comunidad Valenciana, Ceuta y Melilla.

1.3 Evolución histórica del sector servicios.

El sector servicios es tan antiguo como el hombre, así pues ya en el Neolítico, que implicó una división del trabajo, supuso la aparición de las actividades orientadas a la administración del territorio, construcción de obras públicas, almacenamiento y comercio; es conocido el interés por las culturas antiguas el hecho de comerciar entre ellas, Roma basó su poderío imperial en el ejército, en la administración, en las comunicaciones, y en su eficaz burocracia organizativa y supervisora. El resurgimiento de las ciudades tras la Edad Media volvió a intensificar el comercio (ferias, rutas comerciales, etc) y la expansión territorial en la Edad Moderna implicó el desarrollo de otros servicios como la banca y los seguros, que se desarrollarán intensamente a partir de la Revolución Industrial.

Hoy día en los países desarrollados el Estado y numerosas instituciones privadas ofrecen sus servicios a la sociedad, hasta tal punto que **el sector terciario ocupa a mayor número de personas que el 1º y 2º juntos**; el desarrollo científico-tecnológico, la consolidación del Estado de Bienestar y el crecimiento de la población urbana han contribuido a ello en gran medida.

2 PRINCIPALES SERVICIOS.

2.1 Servicios sociales: sanidad y educación.

En España existe el denominado **Estado de Bienestar**: el Estado, a través de sus instituciones planifica las políticas sociales con el fin de que los ciudadanos tengan los mismos derechos y las necesidades básicas cubiertas. El gobierno de España, gobiernos Autonómicos y gobiernos locales dan cobertura a una amplia gama de prestaciones a la población: educación y formación; salud e higiene; asistencia social y administración; deporte y ocio; cultura y religión; orden y seguridad; provisión de infraestructuras y equipamiento...

Absolutamente todos los países desarrollados, sus constituciones democráticas, y la propia Declaración Universal de los Derechos Humanos contemplan a la sanidad y a la educación pública como derechos fundamentales.

La sanidad pública. En España se destina aprox. el 8% del PIB (ligeramente por debajo de la media europea). Es servicio básico que se complementa con la oferta sanitaria privada. En España el servicio sanitario público pretende estar próximo al usuario (consultas, residencias, hospitales) y ofrecer a los ciudadanos información precisa sobre temas sanitarios de interés (vacunaciones, charlas, campañas de difusión, etc); este servicio se gestiona con fondos públicos a través de la Seguridad Social, se financia con fondos procedentes de los empresarios, trabajadores y de los Presupuestos Generales del Estado; gran parte de los gastos de la Seguridad Social se destina a pensiones de jubilación.

La educación. Servicio básico que cuenta también con oferta pública y privada, la red pública educativa se gestiona en España a través de las CCAA, asistiendo en la última década a la ampliación de edades y de oferta educativa y formativa. En España se destina aprox. el 5,2% del PIB a la educación, y el número de estudiantes universitarios continúa creciendo, ampliándose además la oferta académica.

2.2 Servicios Financieros.

Se denomina **sistema financiero** al conjunto de instituciones, medios y mercados en los que se organiza la actividad financiera.

Sirven para canalizar y gestionar los movimientos de dinero, en los países desarrollados su importancia es clave en todos los aspectos: bancos, bolsas de valores y otros intermediarios financieros (compañías de seguros) canalizan y gestionan el dinero a través de **tres operaciones básicas**:

- **Pasivas.** Deudas del banco con sus clientes (cuentas corrientes).
- **Activas.** Créditos o deudas de los clientes a su banco (préstamos, hipotecas, tarjetas de crédito, etc.)
- **Servicios.** Productos que los bancos ponen a disposición de sus clientes (Trasferencias, domiciliaciones, cajeros automáticos, etc.).

Las instituciones esenciales de todo sistema financiero son la banca oficial, las bolsas oficiales de comercio, la banca industrial y de negocios y la banca comercial y la cajas de ahorro. También desempeñan un papel importante otros agentes como cooperativas de crédito, compañías de seguros, sociedades de financiación de compras y ventas, etc.

En España, en los últimos años asistimos al proceso de **fusión financiera**, destacando entidades como el BSCH y el BBVA que se sitúan entre las 25 mayores instituciones financieras del mundo y extienden sus influencias a nivel intercontinental (Latinoamérica). En Cajas de Ahorro destacan La Caixa y Caja Madrid. La pertenencia a la UE ha traído consigo la presencia de la banca extranjera en nuestro país.

2.3 Servicios de información y comunicación.

El sector de comunicaciones se refiere a aquellas actividades que consisten en transmitir conocimientos e información de todo tipo, poniendo en contacto al emisor y el trasmisor.

Los más significativos son los **escritos** (prensa y revista), los **audiovisuales** (radio, cine, tv) y los **interactivos** (ordenador personal e internet). En general atraen a gran número de usuarios, siendo muy utilizados como vehículos que transmiten y canalizan información muy diversa y variada: cultural, científica, económica, política, fiscal, comercial, educativa, entre otros.

Hoy día es un subsector en alza en todos los países desarrollados y se utiliza como indicador socioeconómico. La red española ha registrado un crecimiento espectacular, evolución de los servicios de **Iberpac**, servicios de comunicación de datos dirigidos a pequeñas y medianas empresas, y en telefonía móvil. En España la principal multinacional en el subsector es TELEFÓNICA (entre los 15 primeros operadores del mundo), apreciándose además importantes diferencias a nivel regional en materia de equipamiento y acceso al subsector de las comunicaciones.

3 LA RED DE TRANSPORTES Y LA VERTEBRACIÓN TERRITORIAL DE ESPAÑA.

3.1 Redes y sistemas de transporte.

Definimos como sistema de transporte aquel que permite el traslado físico de bienes y personas de un lugar a otro. Los medios utilizados para dicho traslado son **los medios de transporte** que suelen clasificarse en **terrestres** (ferrocarril y carretera) **aéreos y acuáticos** (fluvial y marítimo), precisando cada uno de ellos unas infraestructuras propias. Las grandes infraestructuras viarias y ferroviarias conectadas entre sí reciben el nombre de **redes de transporte** junto con los sistemas de telecomunicación y son un factor clave, aunque no únicos, para la ordenación del territorio y el desarrollo.

Por tanto, el conjunto de las infraestructuras (autovías...), los vehículos (automóviles...), los operadores (conductores) y los servicios (semáforos, indicadores, policía de tráfico, etc) constituyen los **sistemas de transporte**.

El transporte es una de las actividades del sector terciario con mayor desarrollo debido al crecimiento de la actividad industrial, al aumento del comercio nacional e internacional y al proceso de urbanización.

3.2 Transportes en España. Generalidades.

3.2.1 Condicionantes Históricos.

Los primeros en trazar una red de transporte eficaz en la península Ibérica fueron los romanos (red de calzadas), siendo en el siglo XVIII cuando, con la política centralista desarrollada por los Borbones (capitalidad en Madrid) se diseña un sistema radial de comunicaciones que aún pervive; tanto el ferrocarril en el XIX como las principales carreteras adaptadas al automóvil se diseñaron teniendo en cuenta a Madrid como punto de origen y destino básico; incluso la red de aeropuertos contempla a Madrid como punto de enlace con otros aeropuertos peninsulares.

Al diseñar las infraestructuras se tuvo en cuenta casi exclusivamente el transporte de mercancías. De ahí que se hayan producido desequilibrios regionales al crear un modelo centralista que ha acentuado el aislamiento y retraso de numerosas regiones. Por tanto diremos que el sistema de transporte español es un sistema desequilibrado tanto en densidad, técnicas y accesibilidad.

En los últimos años se asiste al diseño de autovías transversales que complementan la radialidad de la red (del Mediterráneo, del Camino de Santiago, de la Plata, etc), se pretende superar dicho modelo y adoptar una **organización "mallada"**. La pertenencia de España a la UE ha obligado a modernizar infraestructuras y a apostar por la última tecnología ferroviaria. (AVE). Para ello hemos recibido Fondos de Cohesión que tienen como objetivo apoyar a los países periféricos en la mejora de sus infraestructuras de transporte y contribuir al fortalecimiento de las redes europeas.

3.2.2 Condicionantes naturales.

Todo sistema de transporte guarda relación directa con el entorno, y si bien importantes obstáculos orográficos e impedimentos climáticos se han logrado superar con las modernas técnicas (túneles, desniveles,) todos ellos han supuesto elevados costes en su ejecución.

La disposición del **relieve**, con elevaciones montañosas que rodean la Meseta Central obliga a importantes esfuerzos de inversión para el desarrollo y conservación de las principales vías de comunicación, así pues 21 puertos de la red principal superan los 1.200 ms; túneles, puentes y viaductos para el ferrocarril vienen a encarecer aún más las obras de infraestructura. En cuanto a **aeropuertos**, señalaremos que los numerosos obstáculos geográficos dificultan las operaciones (niebla, altitud, etc.) e imposibilitan el vuelo bajo en las maniobras básicas. Las costas acantiladas tampoco favorecen el asentamiento de puertos.

Las frecuentes heladas y nevadas en invierno, junto con las lluvias y desprendimientos dificultan seriamente el **transporte terrestre** (principalmente en invierno, en la mitad norte). la niebla intensa y frecuente en los valles del interior entorpecen el **transporte aéreo**, mientras el **transporte fluvial** es prácticamente inexistente en nuestro país dada la irregularidad pluviométrica y la escasa profundidad de los cauces en la desembocadura.

3.2.3 Condicionantes espaciales.

En España existen importantes desequilibrios regionales en materia de transportes y servicios, siendo evidente la disposición radial y el **predominio de los transpones terrestres**, apreciándose una intensa concentración en las áreas urbanas, que viene determinada por la mayor actividad económica de la zona (costa levantina, área periférica de Madrid, País Vasco, Valle del Ebro y del Guadalquivir). Es decir, en España existe una marcada relación directa entre concentración y desarrollo económico y diseño de itinerarios, infraestructuras y sistemas de transporte.

3.2.4 Características básicas de los transportes en España.

En nuestro país los **transportes terrestres** (carretera y ferrocarril) constituyen la base de las actividades comerciales interiores; los **marítimos** desempeñan un destacado papel en el tráfico internacional de mercancías; y los aéreos destacan en el tráfico de largo recorrido de personas preferentemente.

La importancia del transporte en la economía española puede medirse a partir de tres importantes magnitudes:

- Participa en el PIB con un % próximo al 6%.
- Ocupa al 5% de la población activa ocupada, con tendencia a incrementarse.
- Consume más de 1/3 de los productos derivados del petróleo.
- Presenta superávit en la balanza de pagos.

3.3 Los sistemas de transporte en España.

3.3.1 Terrestres: carretera y ferroviario.

3.3.1.1 Carretera.

El transporte por carretera es el sistema más importante en España; la flexibilidad es su principal ventaja, siendo la congestión que genera, la contaminación y el elevado riesgo, junto con las grandes inversiones que precisa (autopistas, autovías, circunvalaciones, etc) sus principales inconvenientes. La Red Nacional de Carreteras, se ha desarrollado en España en base a tres categorías:

- **Nacionales:** Gestionadas por el Estado; conforman la red básica de comunicaciones y articulan el territorio nacional.
- **Regionales:** Gestionadas por las CCAA, articulan los territorios regionales y sirven de nexo entre las nacionales
- **Locales:** Gestionadas por las diputaciones provinciales, tienen como objetivo conectar los ámbitos locales entre sí.

El **trazado** de la red nacional de carreteras en España es **radial** (Primer Plan de Carreteras en 1962, Madrid, como km 0, donde confluían las seis carreteras nacionales: N-I con Burgos, N-II con Zaragoza, N-III con Valencia, N-IV Córdoba, N-V con Extremadura y N-VI con La Coruña. Posteriormente han cambiado su longitud y nomenclatura: A-I, etc.); este diseño ha contribuido a desarrollar determinadas áreas, mientras que otras no han tenido oportunidad de resultar favorecidas, por su localización.

La radialidad se hace evidente si analizamos los ejes principales:

- Madrid-Burgos-Irún-Francia.
- Madrid-Zaragoza Barcelona-Francia.
- Madrid-Valencia.
- Madrid-Albacete- Alicante
- Madrid-Córdoba-Cádiz.
- Madrid-Navalmoral-Trujillo-Mérida-Badajoz Portugal.
- Madrid- Tordesillas-Astorga-Lugo-La Coruña.
- Madrid-Valladolid-León-Oviedo.

En la actualidad, desde el gobierno, (Planes Generales de Carreteras) se está dando prioridad a la **sustitución de carreteras por autovías y autopistas (vías de gran capacidad)**. Segundo de la UE en red de autopistas, tras Alemania, con 11.432 Km.), tratando así de lograr un nivel equiparable al del resto de países de la UE. El rasgo más sobresaliente de los planes actuales es **su incidencia en los ejes transversales. Las comunicaciones terrestres transeuropeas** son difíciles por nuestro carácter peninsular y la barrera de los Pirineos pero también se contempla la realización de nuevos ejes transpirenaicos y nuevas conexiones con Portugal.

Como datos significativos que nos permiten apreciar la importancia del transporte por carretera en España, señalaremos que absorbe al 90% del tráfico interior de viajeros y a casi el 75% de mercancías, su balanza comercial es positiva, está gestionado por empresas, principalmente, medianas y pequeñas, y se concentra en un 60% en Madrid, Barcelona, Baleares, Valencia y Vizcaya.

3.3.1.2 Transporte ferroviario.

Protagonista de la Revolución Industrial, mantuvo su apogeo hasta mediados del siglo XX. Los primeros tramos que funcionaron fueron La Habana-Guines (Cuba, 1837), Barcelona-Mataró (1848) y Madrid-Aranjuez (1851). El ancho de vía es distinto al resto de Europa (por razones técnicas o históricas) contribuyó a aislar a nuestro país del continente europeo. Tras la Guerra Civil y la nacionalización de las compañías ferroviarias, se creó la empresa pública RENFE. Con el desarrollismo de los años 60 se creó FEVE, hasta 1975 no se retiran las locomotoras con carbón apareciendo las primeras diésel, que a su vez serán paulatinamente sustituidas por las eléctricas.

En 1987 se permitió mayor autonomía de gestión a RENFE siguiendo un criterio más económico que territorial. Se cierran líneas deficitarias. Apareció así el programa “**vías verdes**” -a pie o en bicicleta por antiguos trazados ferroviarios- hoy más de 70.

El sistema de transporte ferroviario cuenta con las ventajas de ser seguro, poseer gran capacidad y resultar poco contaminante, no obstante es un sistema que precisa de elevados costes en infraestructura y mantenimiento. Al igual que la red de carreteras, **su trazado también es radial**, completándose con tramos transversales que presentan importantes carencias en infraestructura y ofrecen un servicio irregular y escaso.

En la actualidad el ferrocarril español resulta menos competitivo que el europeo, en este sentido su futuro pasa por la necesidad de potenciar el transporte de cercanías en las áreas metropolitanas, por desarrollar el transporte de viajeros a distancias medias, e incrementar las líneas de alta velocidad (AVE iniciada en 1992) con diversos corredores ferroviarios: de Andalucía, del noreste, de Levante y eje Mediterráneo, del norte-noroeste y Corredor de Extremadura con conexión Madrid-Lisboa, que hasta el momento tiene en funcionamiento la línea Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona, que habrá de completarse con Barcelona-Francia; está en funcionamiento desde 2010 la línea Madrid- Albacete- Valencia; y en proceso de ejecución Madrid-Lisboa, por Extremadura.

El AVE tiene grandes ventajas en cuanto ahorro de tiempo pero su impulso no está exento de críticas: por su mitificación como motor de desarrollo, por las grandes inversiones que supone este ancho de vía y el deterioro ambiental que genera. Pero resulta evidente que los planes futuros en Europa apuestan por el tren de alta velocidad. Será un instrumento de cohesión europea que revolucionará la forma de trabajo y ocio de los europeos.

3.3.1.3 Transporte público urbano

Es un sistema que surge como necesidad básica ante el continuo crecimiento de las ciudades; entre sus finalidades básicas está la de evitar masificaciones, congestiones y riesgos en la circulación; en nuestro país son constantes los proyectos de mejora en las infraestructuras vinculadas a los transportes urbanos, destacando los logros en las líneas de autobuses urbanos e interurbanos, y en los, cada vez más utilizados, trenes de cercanías.

3.3.2 Transporte marítimo.

Es el medio más importante para el transporte internacional de mercancías debido a que presenta gran capacidad de carga, sus tarifas no son caras y posee gran independencia en sus líneas. Como indicador

económico relevante precisaremos que genera casi el 15% de la riqueza generada por el sector servicios. Su futuro pasa por la necesidad de establecer mayores medidas de seguridad (radares, doble casco, etc.) y evitar problemas de contaminación en puertos y mares.

En España existe un activo comercio marítimo. La red nacional de puertos del Estado está configurada por 28 puertos, considerados de interés general para el país, ya que son decisivos en el marco de los intercambios comerciales. Destacan Barcelona, Tarragona, Cartagena, Algeciras, Bilbao, El Ferrol, Gijón, Huelva, y Stª Cruz de Tenerife. El modelo organizador de los puertos del Estado es el **landlor**: solo es propiedad pública la infraestructura portuaria mientras que son privadas las superestructuras (remolques, almacenes, grúas, etc.). Su actividad de halla regulada por la Ley de Puertos de 1992.

Existen además otro conjunto de puertos de menor rango (pesqueros, deportivos...) que no se incluyen en sistema nacional y que se encuentran transferidos a las Comunidades Autónomas.

En nuestro sistema portuario predomina el transporte de mercancías. La estadísticas oficiales distinguen:

- **graneles líquidos** (petróleo, productos químicos, etc) en primer lugar por volumen.
- **graneles sólidos** (áridos, minerales, etc.)
- **mercancías generales y otros bienes.**

Excelentes enlaces marítimos, con 44 puertos en las costas atlántica y mediterránea, que sitúan a España en la cuarta posición en transporte marítimo de carga, sólo superada por el Reino Unido, Holanda e Italia.

El transporte de viajeros tiene menos importancia que el de mercancías. Los de mayor tráfico son los situados a ambos lados del estrecho de Gibraltar (Algeciras, Cádiz, Ceuta, Melilla...) y los que se ocupan de los traslados entre islas o entre islas y la Península: Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Valencia, Barcelona, Baleares...

La articulación del sistema portuario español en las redes europeas y mundiales está muy condicionada por nuestra situación y características geográficas de nuestros litorales. En España no existen grandes aglomeraciones y la red portuaria está muy atomizada: la fachada mediterránea es la más dinámica, la fachada atlántica es menos potente mientras que la cantábrica acoge puertos de importancia estratégica en el mercado internacional como el de Bilbao.

3.3.3 Transporte aéreo.

El transporte aéreo está experimentando un gran desarrollo por diversas causas: el aumento del poder adquisitivo, la liberalización del tráfico aéreo, la creciente importancia del tiempo como coste de producción y la integración de España en la economía europea y global.

Las primeras líneas españolas tuvieron un carácter postal. En plena Guerra Civil, la compañía Iberia, que había sido fundada en 1927, protagonizó la aviación comercial. Tras la guerra el Estado concedió el monopolio de los servicios aéreos a dicha compañía. Posteriormente se crea AVIACO. En los años 60, con el auge del turismo, Iberia conoció una gran prosperidad. Hoy se pasa por una etapa de liberalización y privatización de los servicios con una gran competencia entre las distintas compañías.

Entre las ventajas que ofrece este sistema, destacan la rapidez, la seguridad y la escasa incidencia sobre él de las limitaciones naturales, utilizándose básicamente para el transporte de pasajeros aunque actualmente se está usando para el transporte de mercancías perecederas de alto valor en el mercado. En España la red de aeropuertos es de 48, con conexiones internacionales a todas las grandes ciudades del mundo, si bien está muy **jerarquizada** (aeropuertos centrales: Madrid y Barcelona; aeropuertos troncales: Sevilla, Málaga, Valencia, Bilbao, Santiago, Palma, Tenerife-Sur y Las Palmas y aeropuertos locales) y **muy concentrado** pues sólo 6 de ellos canalizan el 75% del tráfico aéreo interior e internacional (Madrid, Palma de Mallorca, Barcelona, Gran Canaria, Tenerife y Málaga). Otra característica es el excesivo número de aeropuertos para el tráfico que desarrollan. Las consecuencias son la baja rentabilidad, infrautilización, aumento de costes, que repercuten en precios poco competitivos.

Destaca el tráfico internacional de pasajeros europeos (90%), seguido del tráfico con Estados Unidos, con el resto de América y con los países asiáticos; el futuro del transporte aéreo en España se presenta como bastante positivo, no sólo por su utilización masiva vinculada al turismo, sino también por la situación de encrucijada geográfica que presenta nuestro país a nivel mundial.

El aumento de la densidad de vuelos ha obligado a regular el espacio aéreo, modernizar los sistemas de comunicaciones y regular las directrices en materia medioambiental.

4 COMERCIO INTERIOR E INTERNACIONAL EN ESPAÑA.

El comercio es la actividad económica que consiste en intercambiar mercancías o servicios por capitales.

Podemos distinguir dos tipos de comerciantes:

- los minoristas venden los productos al consumidor o usuario final.
- los mayoristas adquieren los productos a los productores y los distribuyen entre los minoristas (supone el 22% del sector)

Los factores que determinan la localización comercial son muy variados. Podemos clasificar como factores clásicos el transporte y las comunicaciones, el consumo (densidad de población y poder adquisitivo) y los canales de distribución (forma de acercar el producto al consumidor). A esos factores hemos de añadir otros nuevos que han provocado la evolución del sector: los cambios en la demanda (residencia en la periferia de las ciudades, disminución en la frecuencia de compras, cambios en gustos y modos de vida que obligan a cambiar horarios, mejorar los sistemas de pago, etc. A esto se une cambios en la oferta: modernización en los sistemas de conservación, codificación de los productos que permite elaborar nuevas estrategias...

El **comercio interior** (dentro de las fronteras del país) se constituye como una de las actividades básicas de la vida económica española, tanto por su aportación al PIB como por el % de la población activa empleada en esta actividad (casi 3,5 millones de trabajadores, lo que supone el 16% de la población activa). El comercio español es un sector con **estructura oligopolística**, dominado por un número reducido de empresas y con estrategias de crecimiento muy agresivas; en nuestro país es un sector en alza cuyo crecimiento viene determinado por el incremento del nivel de vida de la sociedad española, y presenta una doble realidad:

- a) **Comercio tradicional:** Suelen ser pequeñas empresas, a veces de carácter familiar, con escasa especialización y bajo volumen de negocios, presentando serias dificultades para competir con las grandes superficies comerciales. Su posible solución pasa por la necesidad de concentración (cooperativas) y mejora de sus servicios y ofrecer aquello que no ofrecen las grandes superficies: la especialización, exclusividad en algunos géneros, una clara apuesta por la calidad de sus productos y el trato personalizado. Las tiendas exclusivas en franquicias son un ejemplo de ello (Rodilla, Lizarrán, Accesorize, Síntesis...).
- b) **Comercio moderno:** Se impone ante la nueva realidad social, promovido por la creciente tasa de urbanización, por el incremento del nivel de vida, por la modificación de la estructura familiar clásica, y por la rotunda presión de la publicidad, entre otros aspectos; en este sentido destacan los autoservicios, supermercados y grandes almacenes, que en la mayoría de los casos presentan importantes participaciones extranjeras.

En los últimos años han surgido nuevas formas de comercio que cada vez logran mayor cuota de mercado, en ellas se incluye la venta por catálogo, la telecompra o el **comercio electrónico** (internet), que cuentan con las tarjetas de crédito como el más eficaz sistema de pago.

Otras nuevas formas de comercio de las últimas décadas son las tiendas "Todo a cien", tiendas de "conveniencia" o de 24 horas, tiendas solidarias... También se está generando la oferta de centros comerciales integrados que combinan establecimientos comerciales de todo tipo y actividades de ocio.

Los mercadillos semanales continúan siendo un punto importante de concentración comarcal. Las ferias se han especializado y diversificado cada vez más: a las clásicas ganaderas, del libro y del mueble se unen ferias de artesanía, del queso, del turismo (FITUR).

A nivel nacional las encuestas indican que los gastos de consumo en España se orientan a la alimentación, vivienda, transporte, vestido y gasto doméstico, siendo mayor el volumen de gasto en el cuadrante que une el País Vasco con Alicante pasando por Madrid (cuadrante nororiental). Por el contrario, Extremadura, las dos Castillas, Andalucía y Galicia tienen cifras menores, poniendo así de manifiesto una clara interrelación entre nivel de consumo y dinamismo socioeconómico.

El **comercio exterior** (intercambio de bienes y servicios entre un Estado y el resto del mundo, reflejado en la Balanza de Pagos) es una exigencia de la economía moderna a nivel mundial, y está presente en la práctica totalidad de los países; en España la **balanza comercial** (registra las exportaciones e importaciones de mercancías) resulta tradicionalmente **deficitaria** debido al mayor valor de las importaciones, que se basan fundamentalmente en recursos energéticos y materias primas como el petróleo y sus derivados, en material de transporte, aparatos electrónicos y tecnologías modernas; en materia de exportaciones destacan las ventas de máquinas y aparatos eléctricos, productos agrarios, calzados y productos textiles, entre otros.

Nuestros **principales compradores** son los países europeos, destacando Francia, Alemania y Portugal; los países americanos con USA a la cabeza, seguidos de Argentina, Chile, Méjico, y en menor medida los países orientales y subsaharianos. **Nos abastecen** principalmente los países de Europa Occidental,

Estados Unidos, México, Brasil, Argentina y los países productores de petróleo de África y Próximo Oriente.

El déficit de la balanza comercial española queda, a pesar de todo, **saneado** con los ingresos derivados del turismo y con las inversiones en el extranjero, cuyos beneficios están repercutiendo positivamente en la economía española.

5 EL TURISMO EN ESPAÑA.

El **turismo** es hoy en España un fenómeno de masas que se inició a finales de la década de los 50; consiste en el movimiento temporal de las personas fuera de su residencia habitual por **motivos de ocio**, incluye actividades muy diversas y precisa de servicios muy variados; está vinculado a las sociedades desarrolladas, al crecimiento del transporte y al estado de bienestar.

El turismo está condicionado por diversos factores:

- físicos: paisajes, climas, km de costa...
- humanos: comunicaciones, hoteles, servicios, mano de obra especializada...
- económicos: relación calidad y precio
- culturales: tradiciones, patrimonio histórico-artístico, organización de acontecimientos...
- políticos: planificación, seguridad, estabilidad política...

En la actualidad el turismo es **una de las principales actividades económicas en nuestro país**: da empleo a más de 1,5 millones de personas y genera ingresos equivalentes a 30.000 millones de euros. Su importancia en la economía nacional ha obligado al Estado a poner en marcha los **Planes de Excelencia Turística** con el objetivo de recuperar aquellas áreas cuyo paisaje se ha visto severamente transformado ante la excesiva carga turística; y los **Planes de Dinamización Turística**, que tienen como objetivo diversificar y enriquecer la oferta turística.

5.1 Factores de atracción y tipos de flujos turísticos.

Los factores que explican el protagonismo que España desempeña en el turismo internacional son los siguientes:

- a) Oferta abundante de recursos naturales vinculados a la diversidad geográfica y climática: clima templado, paisajes muy variados, playas y costas de calidad, etc,
- b) Gran riqueza cultural vinculada a la historia, al arte y al folclore.
- c) Comunicaciones, en general, competitivas, con una extensa red de aeropuertos y bien conectada por ferrocarril y carretera con el resto de los países europeos.
- d) Precios competitivos frente a otros destinos alternativos.
- e) Buena promoción publicitaria a nivel nacional e internacional.
- f) Consolidada estabilidad política y financiera.

En cuanto a los **flujos turísticos**, se pueden clasificar en varios tipos, según el destino y/o la intención del propio turista:

- a) **Turismo litoral**. Es el tradicional en nuestro país desde los años cincuenta; se trata de un turismo masivo que se basa en la búsqueda de sol y playa. Las Comunidades de la costa mediterránea y los archipiélagos canario y balear constituyen los principales destinos turísticos en esta modalidad, a bastante distancia de la costa atlántica. El desarrollo de esta modalidad precisa de grandes inversiones en todo tipo de infraestructuras que han contribuido a transformar profundamente el paisaje.
- b) **Turismo de montaña**. Es una modalidad menos masificada que tiende a incrementarse. Se basa en el disfrute de los valores naturales y paisajísticos que ofrece la montaña tanto en invierno como en verano, destacando las áreas cantábrica, pirenaica y bética, principalmente.
- c) **Turismo cultural**. Está asociado a la visita de lugares de interés histórico, artístico- folclórico; es de gran importancia en aquellas áreas que cuentan con ricos patrimonios arquitectónicos (Sevilla, Barcelona, Granada, Madrid, Bilbao, etc) y/o que desarrollan actividades culturales de prestigio internacional (olimpiadas, festivales, certámenes, etc). En esta tipología se encuentra el Camino de Santiago.
- d) **Turismo rural**. Modalidad que ha adquirido gran expansión en las últimas décadas; se basa en el contacto permanente con la naturaleza, en el conocimiento de arquitecturas tradicionales y folclores locales, y en gran medida surge como interesante alternativa a las masificaciones que pueden generar otras modalidades turísticas. Incluye el turismo verde o ecoturismo, para conocer espacios naturales de interés ecológico.

Existen otras formas de turismo más específicas que generan importantes ingresos a sus empresas promotoras: el turismo **enológico**, el **turismo cinematográfico**, **turismo de aventura** (parapente, piragüismo,

escalada), el turismo vinculado a los **parques temáticos** (Port Aventura, Isla Mágica, Terra Mítica), y el turismo de **salud o termal** (balnearios), que combinan tratamientos terapéuticos con el ocio y el contacto con la naturaleza.

5.2 Indicadores y características actuales del turismo en España.

En la actualidad España compite con EEUU por el segundo destino turístico del mundo en función del número de turistas e ingresos, después de Francia. El volumen de turistas extranjeros se viene aproximando a los 70 millones, **sobrepasando los 30.000 millones de euros en cuanto a ingresos anuales, concentra más del 12% del PIB y más del 14% de la población activa ocupada.**

El éxito de nuestro modelo turístico radica en unos factores externos: crecimiento económico de Europa occidental tras la Segunda Guerra Mundial, generalización de las vacaciones pagadas, abaratamiento y mejora de los transportes y ofertas de los turoperadores extranjeros. Como factores internos destacan dos: nuestras características geográficas y ser económicamente un “país barato”.

Las **características básicas del turismo en España** pueden resumirse del modo siguiente:

- Más del 90% de los turistas extranjeros que vienen a España proceden de países europeos, principalmente del Reino Unido, Alemania, Francia, Países Bajos e Italia.
- Los destinos más importantes son el archipiélago balear y el canario y el litoral mediterráneo, pues dos de cada tres turistas se concentran en Baleares, Canarias y costas catalanas.
- La temporada de verano es el periodo de mayor intensidad turística, siendo el avión el medio de transporte más utilizado, y el hotel el medio de alojamiento más frecuente.
- El turismo es la primera actividad económica de España por su gran trascendencia socioeconómica, pues genera casi 1,5 millones de empleos y aporta el 12% del PIB.

Hoy España se considera uno de los mejores países en cuanto a dotación en recursos turísticos, naturales y culturales, por ello junto a la mejora de la calidad turística se apuesta por potenciar el turismo cultural y rural, aprovechando la gran diversidad de recursos, menos conocidos y poco explotados, de las regiones del interior.

Las **transformaciones más recientes** de este sector han sido:

- en los últimos años se está diversificando la oferta turística, potenciando el turismo cultural y la práctica de deportes al aire libre (golf, vela...).
- se ha generalizado el uso de compañías aéreas de bajo coste.
- el uso de Internet para buscar información y hacer reservas.
- incremento de los pagos a través del comercio electrónico en la red.

5.3 El impacto espacial del turismo.

Como importante fenómeno de masas, el turismo ocasiona destacados impactos territoriales en las áreas receptoras, siendo estos mucho más evidentes en las tradicionales áreas costeras que en las zonas del interior.

Desde el punto de vista **demográfico**, en las **áreas litorales** el turismo incrementa los efectivos de población con jóvenes que acuden en busca de trabajo, pero también aumenta con población adulta que se establece de modo permanente por motivos terapéuticos, de ocio o empresariales; además aumenta la población vinculada al sector servicios y al de la construcción. En las **áreas de interior**, el turismo ha frenado el despoblamiento, ha estimulado la artesanía, las tradiciones populares, las agroindustrias y ha favorecido importantes inversiones en infraestructuras.

En cuanto a los efectos sobre el **poblamiento**, en las **áreas litorales** ha contribuido a crear nuevas estructuras de poblamiento (conurbaciones, complejos residenciales, ciudades turísticas, etc.), áreas de ocio (camping, campos de golf, parques temáticos, etc.) que han provocado constantes replanteamientos en la ordenación del territorio y problemas vinculados a la especulación del suelo; en las **áreas de interior** estos efectos están un tanto minimizados y el turismo ha favorecido la rehabilitación del patrimonio edificado.

Desde el punto de vista **económico**, el turismo es un subsector con gran potencial para generar empleo (más del 13% de la población activa en 2007) a pesar del carácter estacional del mismo; ejerce un efecto multiplicador sobre otras actividades económicas y sigue siendo una de las bases de la economía del país (12% del PIB), compensa la balanza comercial, frena el endeudamiento externo e influye directamente en la política de transportes (autovía del mediterráneo, redes de aeropuertos, puertos deportivos, etc.).

Con referencia a las repercusiones medioambientales, muchas de ellas negativas, vinculadas a la destrucción de suelo, alteración del paisaje natural, contaminación de aguas, etc., los ya mencionados PLANES DE EXCELENCIA TURÍSTICA pretenden hacer frente a tales problemas con intención de lograr un turismo sostenible en armonía con el medio y los recursos disponibles.

6 EL SECTOR TERCIARIO EN EXTREMADURA.

La tasa de población activa dedicada al sector servicios se sitúa en Extremadura sobre el 60%, por lo que presenta un volumen muy similar al del resto de las CCAA. Este sector cobró destacada importancia a partir de la década de los 80, más tardío que la media nacional, al no haber venido precedido de un sólido proceso de industrialización.

Fueron la configuración de la región como **Comunidad Autónoma** (1.983) y el **ingreso de España en la U.E.** (1.986) los dos hechos que contribuyeron a desarrollar de modo intenso el sector servicios que hoy se traduce en un claro incremento del nivel y de la calidad de vida en nuestra Comunidad.

6.1 Servicios públicos: sanidad y educación.

En los últimos años viene apreciándose una tendencia positiva en el intento de lograr una serie de actuaciones encaminadas al logro de la mejora de la calidad de vida para los colectivos más necesitados, y una oferta más variada en los servicios sociales básicos:

a) SANIDAD.

Gestionada desde hace varios años por el SES, centra sus objetivos en la salud integral, en la prevención, asistencia curativa y rehabilitación; basada en el trabajo en equipo se desarrolla en 9 importantes centros hospitalarios con sus correspondientes áreas de salud: Badajoz, Mérida, Don Benito-Villanueva, Llerena, Zafra, Cáceres, Coria, Plasencia y Navalmoral, estando en también en funcionamiento el de La Siberia y Tierra de Barros. Otros servicios vinculados a la sanidad que se ofrecen en nuestra comunidad son la atención a la infancia y al menor, residencias y pisos tutelados a la 3ª edad, atención a discapacitados y rehabilitación de drogodependencias.

La sanidad pública en Extremadura es bastante más demandada que la privada, centrándose esta última, casi exclusivamente en las dos capitales provinciales.

b) EDUCACIÓN.

Los centros públicos extremeños suponen casi el 85% del total regional (67% nacional), y están gestionados por la **Consejería de ECT**. Todos ellos han avanzado considerablemente en materia de oferta educativa y equipamiento. A nivel cultural precisaremos que la oferta cultural en la región (bibliotecas, museos, archivos históricos, etc.) también se ha incrementado, y las ofertas universitarias se han **incrementado tanto en los niveles medios como en los campus universitarios de Cáceres y Badajoz.**

6.2 Redes y sistemas de transporte.

Imprescindibles para el desarrollo del territorio y la vertebración regional, la necesidad de inversiones en este subsector es más que evidente:

a) El transporte **por ferrocarril** ha experimentado un marcado deterioro en los últimos años, RENFE ha suprimido líneas y servicios que consideraba poco rentables y no ha invertido en la modernización de infraestructuras, resultando el ferrocarril caro, lento y escaso. El paso del AVE por Extremadura se considera un importante logro desde todos los puntos de vista.

b) El **transporte por carretera** es fundamental para la región, tanto para mercancías como para pasajeros. En los últimos veinte años ha experimentado una notable mejoría pero todavía la densidad de las redes de Extremadura es inferior a la media nacional. Destacan la **A-V**, autovía de trazado diagonal, que es principal eje para transporte de personas y mercancías con Portugal, Madrid y el resto de Europa; la **A-66** o **Vía de la Plata**, autovía desde 2.007, atraviesa Extremadura de Norte a Sur, es clave para las comunicaciones con Andalucía y la Submeseta Norte; la **Nacional 430** enlaza Badajoz (la A-V) con Castilla- La Mancha y Levante; y la **Nacional 521** comunica Valencia de Alcántara con Cáceres y Trujillo, articulándose a la **A-V**, a la que se enlaza, a su vez, Plasencia..

En cuanto al parque de vehículos, ha tenido un incremento constante en todas las modalidades; este hecho unido a la mejora de la red de carreteras posibilita un mayor número de intercambios y acceso a bienes y servicios, constituyendo a la vez un dato indicativo de mayor nivel de desarrollo.

c) El **transporte aéreo** se limita al aeropuerto de Talavera la Real; sus dimensiones y su tráfico son escasos, aun así en la última década el número de pasajeros se ha multiplicado por tres.

Año	1997	2010
Pasajeros	20.336	61.177

6.3 El Comercio.

Genera casi el 35% de la riqueza del sector servicios, si bien su productividad aún continúa por debajo de la media nacional (baja densidad demográfica, precariedad en el nivel de renta de la población, etc.); sin embargo la tendencia creciente del consumo privado, el incremento de la demanda externa y del volumen de las exportaciones, junto con el fomento por parte de las instituciones públicas de ferias, potenciación de las denominaciones de origen, fomento de la creación de cooperativas y empresas asociadas a los recursos naturales de la región, están contribuyendo a dinamizar este subsector..

El **comercio mayorista** es muy importante en la región en lo que a productos agroganaderos y recursos naturales se refiere; dentro del **minorista** aún perviven pequeños establecimientos poco especializados, con pocos recursos y carácter familiar, si bien desde los últimos 15 años están cobrando gran importancia los hipermercados, principalmente en los núcleos más densamente poblados y de mayor accesibilidad. Las dos capitales de provincia se configuran como las principales áreas de influencia, a estos núcleos le siguen Mérida (administración, turismo), Zafra y Almendralejo (ferias y mercados ganaderos y vitivinícolas), y las demás cabeceras comarcales, cuya importancia se vincula a la mayor densidad demográfica. La venta ambulante es aún una modalidad de comercio ampliamente aceptada por la población extremeña: el “mercadillo”. **Referente al comercio exterior** se aprecia una clara tendencia al incremento del valor de las exportaciones, principalmente en los productos vinculados al sector primario (productos de la industria agroalimentaria, cárnicos, tabaco, corcho), energía eléctrica y bienes intermedios (madera, papel, estructuras metálicas, etc), siendo nuestros principales clientes los países de la UE y Portugal el más importante. En materia de importaciones destacan los aparatos mecánicos, herramientas, productos electrónicos, textiles, calzado y tecnología en general.

6.4 El turismo.

Desde 1985, año en que la Junta de Extremadura asume las competencias en esta materia, y siguiendo las directrices que marca la Ley sobre Turismo en Extremadura, las principales labores en este subsector se han orientado a:

- a) Promocionar, investigar y divulgar los principales recursos turísticos que Extremadura contiene en todas sus modalidades.
- b) Establecer subvenciones y ayudas para mejorar la infraestructura hotelera (hoteles, balnearios casas rurales, campings).
- c) Formar profesionalmente a los trabajadores del sector para mejorar la calidad de los servicios (Escuela Hotel de Orellana).
- d) Crear una infraestructura turística de calidad y mejorar la red de carreteras.

En cuanto a la oferta turística que Extremadura posee, señalaremos que se basa en un rico **Patrimonio cultural histórico-artístico** que incluye los conjuntos de Cáceres, Mérida y Guadalupe, catalogados como Patrimonio de la Humanidad; así como otros muchos núcleos importantes (Trujillo, Plasencia, Jerez, Zafra, etc) que se complementan con una extensa y variada red de museos (Nacional de Arte Romano, Arqueológico Provincial, Bellas Artes, etc.); un variado **Patrimonio Natural** que incluye desde el Parque Nacional de Monfragüe y el Natural de Cornalvo, pasando por las ZEPAS y los diversos marcos paisajísticos de la Vera, Jerte, Hurdes, Gata, Campiña Sur, Sierra de Jerez, etc. ideales para practicar el **ecoturismo**. Vinculado al patrimonio natural se encuentra la **actividad cinegética y el turismo de salud** (balnearios de El Raposo, Alange y Baños de Montemayor). Otros atractivos turísticos extremeños se vinculan al rico folclore, a la artesanía, a la gastronomía, a las ferias y a los ciclos de teatro que anualmente se celebran en la región.

Con referencia al origen de los turistas que llegan a Extremadura precisaremos que predominan los de origen nacional (la mitad proceden de Madrid; otros lugares de procedencia son Cataluña, Andalucía, Castilla-León y País Vasco), y entre los extranjeros los de la UE, destacando alemanes, franceses y británicos. El turismo extremeño hoy presenta una clara tendencia alcista, tanto en lo referente al número de turistas como al volumen.

7 CONCEPTOS CLAVE

Se consideran conceptos clave para los temas Geografía Económica los siguientes:

- Agroindustria.
- Balanza comercial
- Balanza de pagos.
- Bienes de equipo.
- Comercio interior/ exterior.
- Globalización.
- Industria base.
- Industria pesada.
- Industria punta.
- Multinacional.
- P.I.B. (producto interior bruto).
- Parque tecnológico.
- Renta per cápita.
- Sectores económicos: primario, secundario y terciario.
- Terciarización.
- Transporte.
- Turismo.

(Páginas del libro de texto: -)