

## Tema 3

# Los servicios. El turismo. Los transportes.

## 1. El sector terciario o de servicios.

### 1.1. La naturaleza del sector servicios.

- 1.1.1. Una naturaleza de cajón de sastre donde se incluía lo que por exclusión no se podía situar en el primario y en el secundario.
- 1.1.2. Rasgos:
  - 1.1.2.1. Heterogeneidad: actividades muy variadas. Aparición de un sector cuaternario definido en función de su grado de cualificación.
  - 1.1.2.2. Las actividades de este sector son intangibles y no almacenables.
- 1.1.3. El sector terciario abarca los trabajos y funciones no ligadas directamente con la manipulación y la transformación material de bienes, y cuyo consumo es intangible (aunque no inmaterial).

### 1.2. La tipología de los servicios.

- 1.2.1. Enorme diversidad de topologías y criterios.
- 1.2.2. Se incluyen los siguientes servicios: Comercio, restaurantes, hostelería, reparaciones, transporte y comunicaciones, servicios a la producción (instituciones financieras, seguros, servicios a empresas y alquileres), otros servicios.

### 1.3. La terciarización de la economía española.

- 1.3.1. Terciarización del empleo español desde los primeros años setenta. Pero el empleo no es un indicador demasiado efectivo porque se constituye como un cajón de sastre.
- 1.3.2. Los subsectores que más han crecido han sido los financieros y los ligados a la prestación de servicios especializados a empresa, así como el subsector público.
- 1.3.3. Parecidos problemas plantea el análisis de la producción, aunque es un mejor indicador. Todas las autonomías evolucionan hacia la terciarización.
  - 1.3.3.1. 1973: destacaban Baleares, Canarias, y Madrid.

1.3.3.2. 1985: las mismas de antes pero la mayoría de las comunidades han igualado o sobrepasado el 50 %.

1.3.4. Este sector tiende a reorganizar estructuralmente la red urbana y sus centros de gravedad.

#### 1.4. Las causas de la terciarización.

1.4.1. España exporta servicios como el turismo que aporta una elevada cantidad de divisas para equilibrar la balanza de pagos.

1.4.2. El aumento de la renta per cápita genera un aumento de la demanda de servicios destinados al consumo final. Los servicios que más han crecido no son los complementarios de los bienes producidos (reparaciones, mantenimiento, transporte y comunicaciones) sino los no complementarios (enseñanza, sanidad, servicio doméstico <sup>[incorporación mujer al trabajo]</sup>, ocio, cultura...).

1.4.3. Los servicios a las empresas y los servicios intermedios en los procesos de producción influyen decisivamente en la mejora de la productividad. Este tipo de servicio requiere una alta especialización (proyectos, consultoría, asesoramiento, comunicaciones, servicios financieros...). Los servicios avanzados forman parte de la infraestructura económica y pueden situarse con cierta independencia de la industria impulsando cambios en los propios factores de localización industrial.

1.4.4. El sector tiene aún cierto carácter de refugio para trabajadores excedentes de otros sectores y para el aumento de la tasa de actividad femenina. El capital no ha sustituido a la mano de obra de forma tan clara como en otros sectores.

1.4.5. El aumento de sector público ha sido fundamental:

1.4.5.1. Nueva estructura autonómica → asunción nuevas competencias surgidas tras la descentralización.

1.4.5.2. Generalización del estado de bienestar → aumenta gasto público:

1.4.5.2.1. Enseñanza.

1.4.5.2.2. Sanidad.

1.4.5.2.3. Servicios sociales.

#### 1.5. Los servicios y el territorio.

1.5.1. Las diferencias regionales.

1.5.1.1. Las comunidades autónomas pueden clasificarse en función de las características de su sector terciario.

- Actividades financieras, servicios a las empresas y servicios a la venta: Madrid y Cataluña.

- Servicios de la Administración: Madrid.
- Servicios destinados al consumo (comercio, hostelería, transportes...) y al turismo: Baleares y Canarias.
- Comercio: Comunidad Valenciana.
- Transporte: País Vasco, Navarra y Cantabria.
- El resto está dominado por los servicios no destinados a la venta (administrativos de segundo orden, comercio local o comarcal, sector público asistencial...)

#### 1.5.2. Los servicios en el espacio urbano.

1.5.2.1. La ciudad es el territorio terciario por excelencia. Actualmente estas actividades han superado el CBD

1.5.2.1.1. **Comercio:** crisis del pequeño comercio tradicional ← cambios en la oferta y en la demanda (periodicidad...). aparición de las grandes superficies y su localización en las afueras de las ciudades → motorización de la sociedad.

1.5.2.1.2. **Servicios a la producción:** los centros de decisiones se concentran en áreas muy concretas de los centros metropolitanos.

1.5.2.1.3. **Mercado inmobiliario de oficinas:** ubicación en edificios funcionales junto a las vías rápidas y determinados ejes urbanos.

1.5.2.1.4. **La Administración:** ocupan el centro histórico de las ciudades, rehabilitando edificios de valor histórico-patrimonial.

## 2. El turismo.

### 2.1. La evolución del turismo en España.

2.1.1. El turismo como fenómeno de masas surge en los años cincuenta ← crecimiento económico de Europa occidental, cambio de valores sociales y culturales (nuevas necesidades de ocio) y mejora medios e infraestructuras de transporte –coches y autopistas–.

2.1.2. Oferta turística de sol y playa, a precios baratos y destinada a una clientela europea de poder adquisitivo medio y medio-bajo.

2.1.3. Este modelo comienza a agotarse en los ochenta ← España dejó de ser barata y exótica, y saturación por:

2.1.3.1. Insuficiencias de infraestructuras.

2.1.3.2. Baja calidad de los servicios.

2.1.3.3. Impactos negativos en el medio ambiente.

2.1.3.4. Deficiencias en la gestión → dependencia operadores extranjeros.

**Comentario:** Página: 3  
Toros, botijos, flamenco, burros, boinas....

**Comentario:** Página: 3  
Camareros aficionados, malos productos...

#### 2.1.4. Soluciones al agotamiento del modelo:

- 2.1.4.1. Política de control y reestructuración de los alojamientos.
- 2.1.4.2. Ampliación de la oferta a actividades de ocio y cultura que implica una diversificación territorial hacia las zonas de interior.

### 2.2. Los factores.

2.2.1. El espacio turístico es el resultado de combinar un marco natural de características peculiares con la decisión de los agentes socioeconómicos de facilitar una oferta adecuada.

#### 2.2.2. Factores naturales.

- 2.2.2.1. El relieve. Variado y abrupto → deportes de montaña e invierno, senderismo, espeleología...
- 2.2.2.2. Un clima suave y con generosa insolación.
- 2.2.2.3. Recursos forestales de importancia relativa pero buen complemento para determinados espacios y aprovechamientos (caza).
- 2.2.2.4. El mar, debido a la gran cantidad de kilómetros de costas. Las aguas continentales son utilizadas para el termalismo, deportes fluviales, piragüismo...

#### 2.2.3. Factores humanos.

- 2.2.3.1. Los factores económicos. Nuevas necesidades de ocio ← España puede satisfacerlas gracias a las economías de escala originadas en las regiones turísticas. Una peseta barata → un lugar de vacaciones baratas.
- 2.2.3.2. Los factores técnicos. Mejoras en los medios de transporte; modernización infraestructuras de las comunicaciones terrestres; abundante y variada estructura de alojamientos; estrategias de los tour operadores internacionales que dirigen una oferta de vacaciones baratas.
- 2.2.3.3. Los factores culturales. Complemento del turismo de sol y playa. Ofertas religiosas (Camino de Santiago), patrimonio artístico, fiestas... Creciente importancia del turismo rural (segundas residencias o casas de labranza).

### 2.3. Las regiones turísticas.

#### 2.3.1. Mediterráneo.

- 2.3.1.1. Cataluña.
- 2.3.1.2. Andalucía.
- 2.3.1.3. Comunidad Valenciana.
- 2.3.1.4. Murcia.

#### 2.3.2. Atlántico y Cantábrico.

- 2.3.2.1. Galicia.
- 2.3.2.2. Resto cornisa cantábrica.
- 2.3.3. Interior peninsular.
  - 2.3.3.1. Madrid.
  - 2.3.3.2. Ciudades históricas del interior: Toledo, Salamanca, Segovia...
  - 2.3.3.3. Estaciones invernales.
  - 2.3.3.4. Turismo rural y ecoturismo.
- 2.3.4. Archipiélagos.
  - 2.3.4.1. Baleares.
  - 2.3.4.2. Canarias.

## 2.4. El impacto ambiental de las actividades turísticas.

- 2.4.1. En el medio físico.
  - 2.4.1.1. La presión turística es un elemento distorsionador, aunque a veces sirva para humanizar un medio hostil.
  - 2.4.1.2. Elementos impactantes en el turismo de playa:
    - Contaminación de las playas con residuos sólidos y líquidos.
    - Construcción de diques en puertos deportivos → alteración corrientes marinas y desaparición de playas.
    - Urbanización masiva de la costa "Marbellización".
    - Sobreexplotación de las aguas destinadas al consumo humano → déficit en el abastecimiento y salinización.
  - 2.4.1.3. En las áreas de montaña puede afectar por: deforestación, alteraciones de la fauna, contaminación por residuos.
  - 2.4.1.4. Como elemento positivo afirmar que puede mantener las actividades tradicionales de las zonas de montaña, redundando en un desarrollo sostenible.
- 2.4.2. En la población.
  - 2.4.2.1. El turismo ha servido para mantener la población de muchas zonas y también para aumentarla por la capacidad de empleo del sector.
  - 2.4.2.2. Un empleo con alto grado de estacionalidad, con migraciones intraprovinciales y con transferencias de otros sectores hacia la hostelería. Frecuente trabajo sumergido.
- 2.4.3. En la red de ciudades.
  - 2.4.3.1. Se ve muy afectada cuando la jerarquía actual puede suponer la ruptura completa de la red existente previamente. Las redes de co-

municación se han modernizado y transformado en función de los intereses turísticos, especialmente en las zonas costeras.

### 3. Los transportes.

#### 3.1. Un sector primordial.

- 3.1.1. Un sector fundamental para la economía moderna tan mecanizada y donde tanto importa el tiempo.
- 3.1.2. Un 18 % de la población activa trabaja en actividades relacionadas con él.

#### 3.2. El transporte por carretera.

- 3.2.1. Una red deficitaria ← orografía difícil y tardío desarrollo económico.
- 3.2.2. Ayuda europea para mejora y ampliación del trazado (fondos Feder). Actuación estatal a partir del P.D.I. (Plan Director de Infraestructuras) que planifica las inversiones en carreteras y ferrocarril (18,7 billones de pesetas) hasta el año 2007.
- 3.2.3. El tipo de transporte más utilizado, tanto en las mercancías como en los viajeros ← más rentable en distancias cortas y medias.
- 3.2.4. Una red radial y centralizada en Madrid. Ejes transversales y costeros (turismo, A7)
- 3.2.5. Problemas:
  - 3.2.5.1. Contaminación ambiental y acústica.
  - 3.2.5.2. Sinistralidad (muy elevada dentro del contexto europeo).
  - 3.2.5.3. Aparcamiento y excesivo número de vehículos para los kms. de carreteras.

#### 3.3. El transporte ferroviario.

- 3.3.1. Un lento desarrollo y escaso número de kilómetros (según cánones europeos). Igual resultado si aplicamos el criterio de densidad de la red o el de número de viajeros.
- 3.3.2. La máxima extensión de la red se produjo en los años 60 y desde entonces se ha ido reduciendo al eliminarse líneas no rentables.
- 3.3.3. Hoy salvo la alta velocidad (TALGO, AVE, Euromed) y las líneas de cercanías, el resto de las líneas (regionales y nacionales) son deficitarias.
- 3.3.4. Problemas de la red.
  - 3.3.4.1. Adaptación al ancho europeo.
  - 3.3.4.2. Distribución radial completada con ramales secundarios transversales. Alto coste de mantenimiento → déficit crónico de las empresas (RENFE).

**Comentario:** Geografía de Ecir, pags. 246-251.

3.3.4.3. Cierre de líneas poco rentables (el caso Xàtiva-Alcoi).

### 3.4. El transporte marítimo y aéreo.

#### 3.4.1. Rasgos del transporte marítimo.

- 3.4.1.1. Gran extensión de costa → aspecto favorable. Mejores condiciones en el Atlántico, menos en el Mediterráneo.
- 3.4.1.2. Papel fundamental en el comercio interior y exterior (88 % importaciones y 67 % de las exportaciones).
- 3.4.1.3. El tráfico de pasajeros. Conecta la Península con las islas y con Ceuta.
- 3.4.1.4. El tráfico de mercancías. Destacan Algeciras, Tarragona y Bilbao (líquidos, productos petrolíferos) y Barcelona. Tráfico de sólidos en los puertos de regiones de tradición minera e industrial (Huelva, Gijón, Bilbao...) o agrícola (Valencia).

#### 3.4.2. Rasgos del transporte aéreo.

- 3.4.2.1. Las grandes compañías españolas (Iberia, Aviaco).
- 3.4.2.2. Aumento del tráfico aéreo en los últimos años → ruptura del monopolio Iberia-Aviaco → abaratamiento costes.
- 3.4.2.3. Principales aeropuertos: Madrid-Barajas, Barcelona-Prat y otros relacionados con el turismo (Alicante, Palma de Mallorca, Málaga, Tenerife-Sur, Gran Canaria) . Las conexiones con Latinoamérica son muy importantes.
- 3.4.2.4. Problemas: congestión de los principales aeropuertos; escasez de conexiones directas interiores.