

TEMA 10: SERVICIOS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE.

0.INTRODUCCIÓN

El sector terciario incluye todas las actividades cuyo fin es proporcionar servicios a la sociedad. Es muy heterogéneo, incluye todas las actividades que no son ni primaria, ni secundarias. Nuestra economía ha experimentado un proceso de terciarización, igual que otros países desarrollados. La terciarización económica es el proceso por el cual el sector terciario de la economía ha ido ganando peso con respecto a los otros sectores(primario, secundario) hasta convertirse en el sector principal. En España el sector terciario supone el 65% del PIB y el 65,5% de la población activa.

1.SIGNIFICADO DEL SECTOR SERVICIOS.CONCEPTO Y PROCESOS DE TERCIALIZACIÓN.

Los servicios se agrupan en el sector terciario, que es el que se dedica a aquellas actividades de distribución y venta de bienes, que no producen bienes materiales de forma directa, como sucede en el caso de la agricultura o en la industria. Su producto no resulta tangible. Comprende los transportes, comunicaciones, turismo, comercio, sanidad, educación, cultura, ocio, finanzas, banca, seguros, administración y otros servicios personales. Todas ellas actividades que impulsan el proceso de urbanización y el desarrollo económico.

En España comienza este sector a funcionar en los años cincuenta(proceso maquinización del campo, población rural emigra ciudad, halla empleo en industria y servicios). El cambio de mentalidad de la sociedad ha influido para el aumento de este sector(vacaciones, viajes, ocio,..).

En los años sesenta siguió aumentando la emigración del campo a la ciudad. En las décadas siguientes el sector terciario seguía creciendo(proporcionar nuevos servicios y acoger excedentes laborales de otros sectores).En ello ha influido, principalmente:

- Evolución general de la sociedad hacia un estado del bienestar económico;demanda servicios.
- Incremento de la productividad en los sectores agrarios e industriales(necesitan menos mano de obra en producción y más en transporte, comercio,...)
- Espectacular proceso de urbanización que ha generado otras necesidades.
- Importancia de los servicios públicos y administrativos.
- Demanda de actividades de ocio.

Este sector terciario es nuevo, complejo y muy dinámico; sobresalen actividades relacionadas con el comercio y administración pública(60% pob.activa), el transporte(10% pob.activa).El grado de terciarización no es igual en todas las CCAA, ni en todos los subsectores; aumentando administración, sanidad, educación, ocio, servicios a empresas y el sector público(atención necesidades).

*Factores que han estimulado el crecimiento del sector servicios:

- Crecimiento económico general ha aumentado la capacidad adquisitiva de los ciudadanos.
- Auge del turismo.
- Implantación progresiva del estado del bienestar(expansión de prestaciones sociales)
- Descentralización del Estado en CCAA(aumentado servicios administrativos)
- Las exigencias de las empresas en servicios(asesorías, financieros, informáticos,...)

*La distribución geográfica de la terciarización es desigual. Se aprecian:

- Mayor grado de terciarización en el litoral que en el interior.
- Mayor en las ciudades que en las áreas rurales.
- A mayor grado de desarrollo económico de los territorios, mayor terciarización.

Las CCAA con mayor grado de terciarización:

- Comunidades receptoras de turismo: Canarias, Baleares y Andalucía, en menor grado (peso de actividades agrarias)
- Las CCAA que forman los centros receptores del país: Madrid y Cataluña.
- Las CCAA cuya industria estimula la demanda de servicios: País Vasco, Navarra y Cataluña.
- Las CCAA con menor grado de terciarización son en las que el sector primario es mayor: Galicia, Castilla y León, Extremadura, Murcia, Castilla-La Mancha, Asturias, Cantabria y La Rioja.

*Tipos de terciarización:

- Especializadas en servicios de alto nivel (fundamentalmente empresas): Madrid, Barcelona, País Vasco y Zaragoza.
- Servicios relacionados con el consumo (comercio, hostelería,...): Levante, sudeste andaluz, Canarias y Baleares.
- El resto del territorio donde predominan los servicios de escasa cualificación (servicio doméstico), administrativos y asistenciales (sobre todo públicos).

2. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

2.1. El transporte: elemento básico de la articulación territorial y económica.

Un sistema de transporte incluye viajeros, vehículos, mercancías e infraestructuras. El transporte, que mueve personas y bienes a cierta velocidad entre distintos puntos, no experimenta grandes cambios hasta la Revolución Industrial. Las mejoras introducidas a partir de este momento provocarán la extensión de las ciudades en el espacio, la diversificación de actividades en distintos ámbitos y una mayor accesibilidad. Esta es un indicador del equilibrio territorial que hace posible la comunicación entre distintos puntos del espacio, y a la que han contribuido de forma muy directa el desarrollo de los transportes y las comunicaciones.

*Características del sistema de transporte (herencia histórica y evolución):

- Acusada influencia del medio natural (relieve), dificultan el trazado, encarecen la ejecución,.
- El trazado radial (centro Madrid) tanto en carreteras, ferrocarriles y aéreo.
- Desequilibrios territoriales (densidad de redes viarias, calidad,...); a mayor grado de desarrollo mejores comunicaciones.
- Deficiencias de comunicación interregional sin solucionar (factores físicos, disposición radial, desequilibrios regionales)
- Desequilibrio a favor del transporte por carretera (sobrecarga número personas y mercancías)

2.2. Sistema de transportes. Infraestructuras de los sistemas.

Se denomina sistema de transportes al conjunto de modos de transporte que satisfacen las necesidades de desplazamiento de personas y mercancías. Los distintos modos de transporte(carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo) se asientan mediante redes integradas por infraestructuras y equipamientos.

Es un elemento básico para la articulación del territorio y de la economía española. Nuestras redes terrestres y aéreas son radiales(centro Madrid) salen hacia fronteras y puertos principales. Los aeropuertos tienen conexión: los españoles entre sí y con los principales aeropuertos extranjeros. En general, la red presenta importantes desequilibrios territoriales en cuanto a densidad, intensidad y calidad(se ha prestado atención preferente a los ejes de tráfico principales).

En la actualidad, son tan importantes que no se concibe un país desarrollado que no tenga una red que abarque todo el territorio(influye en la economía). En España da trabajo al 19% pob. activa. Su importancia es tal que se ha legislado el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes(2005-2020).
Objetivos:

- Impulsar el desarrollo económico y la competitividad de la económica
- Fomentar otros sistemas de transportes en detrimento de la carretera.
- Incrementar la calidad y la seguridad.
- Contribuir a la movilidad sostenible,disminuyendo emisiones del transporte(directrices UE)
- Asignatura pendiente, integrarse en la red europea(buen funcionamiento mercado único)

El transporte es factor clave para la integración del territorio(función vertebradora), ya que los flujos de personas, mercancías e información sirven de unión entre los distintos lugares. Las regiones más accesibles son más atractivas para la actividad económica.

**Rasgos generales del sistema de transporte español.*

- ◆ Condicionantes naturales inciden de forma desigual; desfavorables para los transportes terrestres(relieve), también para el fluvial(relieve accidentado); en cuanto al marítimo los muchos km de costa es positivo pero al ser poco recortadas limita los puertos naturales.
- ◆ Disposición radial de las redes de transporte; consecuencia del modelo centralista del s.XVIII.
- ◆ Distribución modal es desequilibrado; el transporte por carretera es el hegemónico(90%pasajeros y 83%mercancías). Actualmente se revitalizan otros como tráfico aéreo, ferrocarril(alta velocidad y cercanías, tráfico marítimo a larga distancia(contenedores)
- ◆ Actualmente hay una descentralización en competencias en materia de transporte por la implantación del Estado de las Autonomías. El Ministerio de Fomento asume: ferrocarriles y transportes terrestres que van por más de una CA, marina mercante, puertos interés general, control espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, correos y telecomunicaciones. Las CCAA, ferrocarriles y carreteras dentro de su comunidad, puertos y aeropuertos que no desarrollan actividades comerciales.
- ◆ Situación de la redes españolas en el contexto europeo es periférica debido a la localización del país(obstáculos naturales, carácter peninsular-Pirineos-, además de las deficiencias estructurales del sistema de transportes).

2.3.Las redes viarias(carreteras y ferrocarriles), portuarias y aeroportuarias.

2.3.1. Transporte por carretera.

El transporte por carretera es más deficitario que en otros países, por ello España ha sido uno de los países más favorecidos con los fondos FEDER para mejorar la red.

El más usado tanto en España como en Europa es el de carreteras, tanto pasajeros como mercancías. El M. Fomento es el encargado de su construcción y mantenimiento (se está traspasando a algunas CCAA). La red principal de carreteras se compone de varias redes, con funciones y características diferentes:

-Desde el punto de vista de las **competencias**:

- Red estatal (Administración central), representa el 75% de la red de alta capacidad y registra más de la mitad del tránsito. Comprende la Red de Interés General del Estado (RIGE).
- Redes autonómicas (CCAA) engloban las carreteras que unen los distintos espacios interregionales y conexión a la red estatal.
- Redes provinciales (Diputaciones)
- Redes insulares (Cabildo Canarias y consejos en Baleares)
- Vías titularidad municipal; viario urbano como caminos rurales. No forman parte de la red principal.

-Desde el punto de vista de las **características técnicas y de la capacidad de flujo** destaca la **red de carreteras de altas prestaciones** (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada).

- Estructura radial
- Soporta niveles desiguales de intensidad de tránsito.
- El desarrollo futuro de esta red se recoge en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT). Sus objetivos son:

*Aumentar la capacidad de los itinerarios más sobrecargados con autovías o autopistas peaje.

*Conseguir una estructura con más enlaces para descongestionar y/o conectar ciertos espacios.

*Conectar todas las capitales de provincia a la red de alta capacidad.

*Conseguir una mejor integración en la red europea (aumento o mejora de pasos fronterizos con Francia y Portugal)

-España y la **red transeuropea** de carreteras, las principales conexiones se establecen en País Vasco (Irún-Hendaya) y por Cataluña (La Jonquera), el resto se utilizan muy poco (carreteras de montaña). La integración efectiva en Europa implica: mejorar los pasos pirenaicos y establecer conexión con las regiones alejadas de los ejes europeos. La conexión entre España y Portugal se potenciará con vías de alta capacidad.

-Aspectos negativos del transporte por carretera:

- Altísimo grado de siniestralidad.
- Excesivo número de vehículos para la longitud de trazado que tenemos (embotellamiento, lenta circulación, ...)

-Desequilibrios territoriales; la mayor densidad corresponde a las CCAA más desarrolladas (Madrid, Cataluña y C. Valenciana); la menor densidad en zonas de nivel económico más bajo y poblamiento concentrado.

2.3.2. Transporte por ferrocarril.

Desde finales del s.XIX a principios del s.XX fue el transporte principal. Desde entonces, la competencia con otros medios lo ha puesto en una posición secundaria, tanto de viajeros como de mercancías.

La red ferroviaria se empezó a construir a mediados del s.XIX con la misma disposición radial que la de caminos. Se realizó a través de concesiones ferroviarias (manos privadas). La Guerra Civil dañó las instalaciones; su recuperación lenta y difícil y después la 2ª Guerra Mundial no permitía la renovación de equipos. Al final, el Estado terminó por hacerse cargo del trazado y mantenimiento ferroviario. Así apareció RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, 1941), que supuso la nacionalización de todas las empresas ferroviarias.

-La **estructura es radial** y arboriforme (tronco básico, Madrid, salen múltiples ramas. Hay tres ramas principales:

- Madrid-Venta de Baños, canaliza Madrid y el Norte.
- Madrid-Zaragoza, conexiones con el nordeste.
- Madrid-Alcázar de San Juan, comunica con Levanta y Andalucía.

-La explotación ferroviaria está gestionada por dos empresas:

- × ADIF (Administrados de Infraestructuras Ferroviarias, 2005); principal empresa de administración y construcción de la red ferroviaria de interés general. Administra:
 - Red electrificada convencional; corredores principales; poco competitivos; vía única.
 - Red sin electrificar; lugares periféricos; vía única; carece de bloqueo automático; peores tramos y menor demanda se han cerrado.
 - Red de alta capacidad (1992); mayor velocidad; AVE, Madrid-Sevilla; existen actualmente otros tramos en funcionamiento.
 - FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha, 1965); se concentra en el norte peninsular (Galicia-País Vasco), Valencia, Madrid y Mallorca; gestiona tráfico regional y cercanías.
- × RENFE; inicio su remodelada actividad 2005; prestación de servicios ferroviarios de viajeros y mercancías; presta servicios de mantenimiento.

-El PEIT (2005-2020) plantea los siguientes objetivos:

- Reducir a la mitad los tiempos de viaje entre grandes ciudades.
- Con seguir que todas las capitales de provincia queden a menos de 4h (Madrid) y 6h (Barcelona).
- Construir líneas de alta velocidad; Madrid-Valencia, Alicante y Murcia; Madrid-Barcelona-frontera francesa.
- Actuaciones de modernización de la red actual en los llamados trenes de altas prestaciones.
- Mejora de las relaciones entre líneas transversales.

-Cercanías; RENFE se ha esforzado en mejorar la red, tanto en ampliación de líneas, adquisición de material, aumento de las frecuencias; esto ha provocado con el aumento de pasajeros.

-Integración de España en la red europea es aún más difícil que la conexión por carretera. Dificultades: barrera natural de los Pirineos, ancho de vía español(mayor que el europeo). Esta decisión de diferente ancho viene dada desde s.XIX , se pensó que se necesitarían locomotoras más potentes por las fuertes pendientes, esto requería más anchura. Esto provoca menor utilización de ferrocarril en el transporte internacional, ya que hay que cambiar de tren o cambiar los ejes de los convoyes. Para paliar esto, las líneas de alta velocidad se están construyendo con ancho europeo.

-Hay desequilibrios territoriales en equipamiento e inversiones;vías más equipadas,más inversiones, tales como Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, Sevilla y Zaragoza, mientras otras con infraestructuras deficientes como Castilla y León, Extremadura, Murcia y Andalucía oriental.

2.3.3. Transporte marítimo.

España existen muchos pequeños puertos pero servían de refugio a pesqueros y de cabotaje y protección a la flota de guerra. Hoy se tiende a concentrar el tráfico marítimo en unos pocos puntos.

-En España cuenta con 44 puertos comerciales dependiente administración central y administrados por 28 autoridades portuarias. La mayoría tienen como función canalizar el movimiento internacional de mercancías(se están adaptando al sistema de contenedores). Es necesario: costosas infraestructuras para atender barcos mayores, reducir tiempo atraque y facilitar buenas conexiones terrestres. Puertos importantes: Algeciras, Barcelona, Valencia y Las Palmas.

-Distinguimos entre tráfico de mercancías y el de viajeros.

- El de mercancías crece muy rápidamente(contenedores); barcos cada vez mayores(reducir costes) y deben acortar el tiempo en puerto. Los grandes buques solo atracan en unos cuantos puntos(los más ventajosos). Tiene mucha importancia, la mayor parte de importaciones y exportaciones se realizan por barco. El tráfico de cabotaje(entre los puertos españoles) permanece estancado y dedicado a derivados del petróleo(refinerías a puertos próximos a zona consumo)

- El tráfico de pasajeros presenta un volumen reducido y crece poco. Se concentra entre el puerto de Algeciras y norte de África(en verano), al igual que los de Málaga y Almería con Melilla, además de la conexión de las islas con la península. El transporte fluvial tiene muy poca importancia en España ya que los ríos no son navegables, excepto el Guadalquivir(Sevilla) pero presenta problemas de calado.

-La infraestructura portuaria española sufre déficit de equipamiento y precisa inversiones masivas, tales como:

- Más calado
- Muelles más extensos para facilitar atraque.
- Mejoras en los equipos de carga y descarga.
- Coordinación entre las rutas terrestres y marítimas.
- Mejores condiciones de seguridad y conservación en el almacenamiento de mercancías.

-Los mejores enclaves portuarios están en el litoral cantábrico, gallego y atlántico andaluz; los mediterráneo tienen menores posibilidades aunque los hay tan importantes como Cartagena, Barcelona, Valencia, Alicante,Palma de Mallorca.

-La red portuaria está distribuida entre el Estado(puertos comerciales) y las CCAA(pequeños puertos,actividades pesqueras o deportivas. La Ley de Puertos permite a las CCAA participar en los puertos comerciales de su territorio.

2.3.4. Transporte aéreo.

Ha sido el último en incorporarse al sistema de transportes, pero su desarrollo ha sido rápido (aumento del poder adquisitivo de los ciudadanos, internacionalización economía). Medio muy indicado por la existencia de archipiélagos y se facilita el tráfico interno. Hay trasvase de pasajeros de otros medios al aéreo por:

- Mejoras técnicas en seguridad y rapidez
- Mayor capacidad, precios más baratos.
- Crecimiento de la demanda turística, profesional y de negocios.
- Desarrollo de los vuelos internacionales.

-Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) es el ente público que gestiona los 47 aeropuertos. Los principales se hallan en la periferia peninsular (grandes ciudades, islas). Se considera una dotación excesiva (aeropuerto-ciudad, no; aeropuerto-zona). Consecuencias aeropuertos infrautilizados, sin rentabilidad.

-Se distinguen dos tipos de tráfico:

- Pasajeros; el avión resulta competitivo en distancias medias y largas. El aumento es grande en el de viajeros (vuelos internacionales).
- Mercancías; importancia menor, solo para mercancías valiosas, de pequeño volumen y peso.
- Madrid y Barcelona captan la mayor parte del tráfico, Vitoria aumenta en importancia como base logística de grandes empresas.

-La estructura aeroportuaria está organizada jerárquicamente:

1. Aeropuertos centrales: Madrid y Barcelona, conexiones nacionales e internacionales.
2. Aeropuertos troncales; dos tipos:
 - Turísticos; uso estacional, se congestionan en determinadas épocas: Palma de Mallorca, Las Palmas, Málaga, Alicante, Ibiza ...
 - Regionales; intenso tráfico nacional ligado al dinamismo de ciudades como: Bilbao, Sevilla, Valencia, ...
3. Aeropuertos locales y marginales tienen enlaces con los centrales y algunos troncales; infrautilizados.

-Futuro; el PEIT (2005-2020) estima un aumento del tráfico de pasajeros. En algunos aeropuertos se crean problemas de saturación en determinados momentos. Las inversiones previstas van a incrementar las capacidades de los aeropuertos de Madrid y Barcelona y los principales turísticos.

2.4. La revolución de las telecomunicaciones.

Facilitan la transmisión de información; vertiginosa expansión. Este desarrollo se ha basado en los avances científicos y técnicos de la 3ª Revolución Industrial.

.-*Servicios postales.*

Medio de comunicación más antiguo (SXVIII). Actualmente sufre la competencia de servicios privados de mensajería, telefax, correo electrónico. Tanto este como el telégrafo están en decadencia.

.-Teléfono.

Primeras comunicaciones de forma experimental(sXIX).Principios de s.XX se creó la Compañía Telefónica Nacional de España(CTNE)sociedad anónima participada por el Estado(servicio telefónico monopolio)hasta que se liberalizaron los servicios de telefonía móvil(1994) y fija(1997). Pasó de ser artículo de lujo a artículo de primera necesidad.

.-Los medios de comunicación social(Comunicación de masas)

Reciben el nombre de “cuarto poder” por su capacidad para influir en el ámbito político, opinión pública. Son:

- Prensa escrita; el s.XIX auge y ha ido disminuyendo en competencia con radio y tv. España es uno de los países donde hay un menor índice de prensa escrita.
- Radio; auge primera mitad s.XX. La aparición de la tv le restó importancia, aunque hoy mantiene una audiencia consolidada.
- Televisión; principal medio de comunicación de masas(1956); rápida expansión;régimen de monopolio hasta 1990(empiezan a emitir cadenas privadas);continua expansión;televisión digital en 2010. Diferencias regionales notables en su implantación. Mayor difusión en las desarrolladas(C. Valenciana, Madrid,Cataluña,Baleares,País Vasco,Navarra).

El desarrollo de las telecomunicaciones ha relativizado la importancia de la localización de ciertas actividades económicas, por lo que el acceso a las redes de telecomunicación es factor de localización fundamental.

2.5.Transportes, comunicaciones y medio ambiente.

El impacto de los transportes y comunicaciones en el medio ambiente es difícil de cuantificar, en algunos casos contribuyen de forma dominante a la degradación(obras vías comunicación-carreteras, puentes,..)y en otros casos tiene un papel secundario; mayor uso, mayor demanda de combustible, mayor contaminación, ruido,...

El transporte de personas y mercancías es un elemento imprescindible para el desarrollo de la actividad económica y social. Aspectos medioambientales: emisiones atmosféricas, ruido, consumo energía, residuos. Se estima que el transporte(camiones-coches) es la principal fuente de emisiones de productos contaminantes.

La UE muestra su preocupación; solución a la problemática encontrar un equilibrio entre el desarrollo económico, transportes y medio ambiente.

3.COMERCIO Y TERRITORIO.

3.1.Elementos y factores del comercio.

Es la actividad económica que permite el trasiego de productos o mercancías desde los productores o fabricantes hasta los usuarios o consumidores. Hoy las formas de intercambio son variadas: trueque, pago en moneda, tarjeta, etc.

El incesante crecimiento del sector terciario se traduce en el paisaje,es por ello por lo que encontramos la proliferación de centros comerciales, la construcción de edificios para oficinas que invaden los espacios residenciales e industriales, una mejora e incremento de infraestructuras turísticas, de ocio y de comunicaciones, y la mejora de los transportes.

A grandes rasgos, el comercio puede ser **interior o exterior**. Como modalidad aparte podemos considerar también el comercio electrónico.

El **comercio interior** es el que se realiza dentro de las fronteras de un país. Supone una fuente de ingresos para los municipios e influye en la estructura urbana. Las áreas de mayor dinamismo comercial son las más pobladas, las de mayores rentas y las que cuentan con una presencia más abundante de turismo. Existe una gran diversidad de formas comerciales.

El **comercio exterior** o comercio internacional es el intercambio de bienes y servicios entre un país y el resto del mundo, se trata de exportaciones, si se vende, y de importaciones, si se compra. Para la mayoría de los grupos de productos se importa más de lo que se exporta, por lo que la balanza comercial española, registra la diferencia entre lo exportado e importado, ha sido casi siempre deficitaria.

Actualmente, la contraposición entre comercio exterior e interior se ha atenuado y se han hecho muy dependientes el uno del otro. Esto se debe tanto a la globalización de los mercados como a la creación de zonas de comercio común; la más importante UE (supresión de barreras interiores que dificultaban el libre tránsito de personas, capitales y mercancías).

3.2. Comercio interior: de la tradición a la gran superficie y a la franquicia.

Dentro de las fronteras; se basaba en circuitos de distribución muy tradicionales; poco especializado, ferias, mercados... El comercio interior ha experimentado cambios profundos debido a:

- La estandarización de la producción (de granel a envasado)
- Incremento de la renta de la sociedad.
- Aparición de nuevas tecnologías (congelación, pasteurización,...)
- Surgimiento de nuevas formas de distribución de los productos (autoservicio, compra por catálogo, Internet,...)
- Incorporación de la mujer al trabajo, los cambios de dieta, generalización de los electrodomésticos, etc.

**El comercio al por mayor o mayorista.*

Concentra los productos para su distribución a los minoristas. Actualmente ha alcanzado cierto grado de especialización, estando condicionado por: la producción, consumo y accesibilidad (vías de comunicación). Mayor implantación en lugares de mayor nivel de renta y densidad de población.

**El comercio minorista.*

Abastece directamente al usuario o consumidor. En la actualidad presenta en España muchas variedades (rural-urbano, tradicional-moderno). El comercio minorista tradicional supone un porcentaje importante del comercio al por menor. Lo integran: establecimientos reducidos (muy repartidos) y empresa pequeña; su éxito su proximidad al consumidor. Ha experimentado una crisis muy fuerte ante la competencia (supermercados, hipermercados,...).

Las nuevas formas de comercio minorista son aquellas que se han adaptado a las demandas y oportunidades de la sociedad actual, tales como:

- Supermercados (años 60); dirigido sector alimentación; zonas modernas o de expansión.
- Hipermercados; mayor superficie de venta; localización en periferias urbanas.

- Centros comerciales; cuyo núcleo es un hipermercado y se asocian tiendas especializadas, cafeterías, cine,..Se localizan en la periferia.
- Grandes almacenes; a diferencia de los centros comerciales están situados en el centro de las ciudades.
- Franquicias; comercio especializado de implantación internacional, calidad estándar. La firma autoriza la apertura de establecimientos bajo su propia marca y los abastece de sus productos.

3.3.Comercio exterior: rasgos de las exportaciones e importaciones.

Se mantienen intensas relaciones comerciales con otros países, en un doble sentido: la exportación (venta-beneficios económicos) y la importación (compra-gravamen para la economía). La comparación entre el valor de lo exportado y el valor de lo importado se realiza a través de la **balanza de pagos**.

Hasta hace pocas décadas, España tuvo un comercio exterior débil, con balanza comercial deficitaria (exportaciones carácter primario, productos agrícolas y minerales). Actualmente, el comercio exterior ha variado con la incorporación de España a la UE y la internacionalización de los mercados; el comercio exterior ha pasado básicamente exportador industrial.

3.4.Geografía del comercio exterior español.

Características principales y la geografía de las exportaciones españolas son las siguientes:

- Bienes industriales semielaborados: de equipo (maquinaria en general, equipos informáticos y telecomunicaciones, materiales transporte, motores,..); el sector del automóvil y productos alimenticios (frutas, pescado). Esto supone más de la mitad del total de las exportaciones.
- Las tres cuartas partes de las ventas tienen como destino Europa (70%, con la política regulada por el Mercado Común Europeo) y América Latina.
- Las CCAA más exportadoras son: Cataluña, Madrid, C. Valenciana y País Vasco.

Características principales y geografía de las importaciones españolas:

- Bienes de equipo (maquinaria para industria, aparatos eléctricos,...) y productos energéticos (petróleo y gas natural; dependencia energética).
- Las dos terceras partes proceden de Europa y China, gas y petróleo de Argelia, Nigeria y Arabia Saudí)
- Las CCAA que importan productos por mayor valor: Cataluña, Madrid y C. Valenciana.

3.5.Balanza comercial y balanza de pagos.

La balanza comercial: Consiste en la diferencia entre lo que un país o territorio ingresa por las exportaciones de bienes y lo que importa de terceros países. Si predominan las primeras se habla de superávit comercial, si por el contrario las segundas son más numerosas se conoce a esa situación con el nombre de déficit comercial. Nuestra balanza comercial es deficitaria y ha ido aumentando en los últimos años. Merecen mención especial:

- Déficit acusado en los productos energéticos., bienes de equipo y manufacturas.
- Somos exportadores e importadores de los mismos productos, por ejemplo, automóviles.
- Principales compradores y vendedores la UE; excepción los países que nos surten de gas y petróleo y China (importamos muchos productos)

-De ser gran exportadora de calzado, juguetes o productos pesqueros, al aumentar consumo internos hemos pasado a ser importadores(no consumimos producción propia) de prendas de vestir(influye la deslocalización) y cereales(piensa ganadería industrial).

-Nuestra balanza comercial con signo deficitario: Alemania y China, menor Italia, Rusia, Países Bajos y Japón. Equilibrada con Francia y Marruecos; signo positivo con Reino Unidos, México, Grecia y Portugal. Con EEUU tuvimos un comercio intenso, con saldo deficitario, pero ha disminuido mucho con la integración en la UE.

-Los países del mundo que presentan mayor superávit en su balanza comercial son, por este orden, China, Alemania y Japón. Los que presentan mayor déficit son Estados Unidos, España y Reino Unido.

La contabilidad del comercio exterior se lleva a través de la **balanza de pagos**, donde se registran las transacciones de comercial (mercancías) y financiero(movimientos capital) entre los residentes de un país y el resto del mundo durante un periodo de tiempo(normalmente un año). La balanza de pagos recoge dos elementos:

-La **balanza corriente**, recoge las transacciones de mercancías(balanza comercial), servicios(b. servicios) y las transferencias(b. transferencias) que afecta a la renta disponible en el periodo contabilizado. Las transferencias son ingresos y pagos entre dos países, que no implica una contraprestación de bienes o servicios(donaciones entre gobiernos o privadas, remesas de emigrantes,...)

-La **balanza de capital**, registra los movimientos de capital a largo y corto plazo. Incluye inversiones, préstamos, y depósitos de España en el exterior y del exterior en España, así como la variación de reservas experimentada durante un periodo.

Piense en la multinacional española Repsol. Cuando realiza prospecciones o cualquier otra actividad en cualquier punto del planeta realiza fuertes inversiones en el país correspondiente. Por otro lado, es una sociedad que nace de la fusión de Repsol e YPF (empresa argentina).

Las acciones de Repsol YPF son demandadas por numerosos inversores internacionales. Es ejemplo de una compañía que genera todos los años fuertes movimientos en la balanza por cuenta financiera de España.

Las características de la balanza de pago española son:

-La balanza comercial presenta déficit crónico(5%PIB) debido a la dependencia tecnológica y energética.

-La balanza de servicios es positiva, debido al turismo. Nuestro saldo por cuenta corriente hace que sea más razonable.

-La balanza de transferencias da cifras positivas(menor cuantía que las anteriores) debido a remesas de emigrantes(hasta 1980) y las subvenciones de la UE.

En conclusión, en superávit de la balanza de servicios y de transferencias tienden a compensar el déficit comercial.

4. TURISMO Y OCIO.

4.1.Génesis del turismo de masas en España.

Hoy España es una de las principales potencias turísticas del mundo, por número de visitantes y por ingresos que recibe. Esta consolidación data del año 1959, aunque tiene antecedentes, viajeros

ilustrados y románticos(SXVIII y XIX). Las causas:

-Externas; estado de bonanza económica después de la 2ª Guerra Mundial

-Internas: situación geográfica(proximidad), el clima, variedad de paisajes, rico patrimonio cultural, exotismo y folclore, baja cotización de la peseta y el apoyo estatal por la entrada de divisas.

4.2.Evolución del turismo en España.

Los inicios del turismo en los años cincuenta y el despegue en 1959. En ese momento la planificación económica de España entendió el turismo como un factor de desarrollo.

De 1969-73, *expansión*; se pusieron las bases del modelo turístico de masas(complejos de apartamentos, hoteles,..).Esto dio lugar a la precipitada urbanización de litorales, especulación,...

De 1973-84, *recesión* debido a la crisis del petróleo, el ocaso del franquismo y el inicio de la transición democrática. De 1976 al 1989, fue una etapa de crecimiento sostenido(aumento de turistas extranjeros y españoles). Tras recesión en los años noventa, por encarecimiento de la oferta española y surgimientos de otras ofertas en Europa y en el ámbito mediterráneo.

En la actualidad, recuperación. España se sitúa como 2º destino turístico mundial por detrás de Francia y por delante de EEUU. Pero comparando la evolución seguida el sector turístico ha perdido buena parte de su rentabilidad, no por la disminución de gasto de los turistas sino por el encarecimiento de los precios del sector.

4.3.Caracterización y tipología de modelos turísticos en España.

El modelo consolidado tiene como características principales la procedencia internacional de los visitantes, su condición de turismo de masas y concretar sus demandas en el disfrute del sol y playa.

Los países emisores de turistas son principalmente de la UE(Reino Unido, Francia y Alemania), siguen países nórdicos y Portugal.

Hay una estacionalidad en el turismo que busca evasión, ocio y descanso. Su calendario está condicionado por vacaciones laborales y escolares(verano) produciendo saturación en los sectores de transporte y hostelería.

A este modelo de turismo se ha incorporado: turismo nacional, personal jubiladas que alternan su estancia en el litoral con su domicilio habitual, el fraccionamiento de las vacaciones,...Estas últimas opciones pierden la estacionalidad beneficiando al sector.

*Tipos de modelos turísticos en España

- Turismo litoral masivo del sol y playa(costa mediterránea y archipiélagos)
- Turismo de montaña, menos masificado(destaca estaciones de esquí)
- Turismo cultural(lugares de interés histórico y artístico)
- Turismo de negocios y congresos(Madrid y Barcelona)
- Turismo rural(albergues y casas rurales del interior peninsular).Este recibe impulso (subvenciones)de la UE para evitar el despoblamiento.
- Ecoturismo; aprovecha parque y parajes naturales. Implica medidas para preservar los espacios.
- Turismo de salud a balnearios(tratamientos desestresantes, terapéuticos y estéticos)

4.4.Principales áreas turísticas en España.

*Costa mediterránea.

Comprende el litoral catalán, valenciano y murciano. Características: medio físico playero y la accesibilidad desde el centro de Europa. Distinguimos: Costa Brava y Dorada(Cataluña), Costa Azahar, Costa Blanca(C. Valenciana), Costa Cálida(Murcia).

*Andalucía

Sobresalen tres zonas: la Costa de Almería(alrededor Cabo de Gata), la Costa del Sol(Málaga y parte de Granada) y Costa de la Luz(Cádiz y Huelva).

*Islas Baleares y Canarias.

Les favorece su clima. La oferta balear(Mallorca, Menorca e Ibiza) es sobre todo playa y deportes náuticos. La oferta canaria(playas y parques naturales) es la que tiene menos estacionalidad por su clima.

*Cornisa gallega y cantábrica

Turismo nacional, poca masificación(Rías Altas, las Bajas y el Camino de Santiago). En la cornisa cantábrica(Costa Verde y Costa Vasca) y potenciación en Asturias del turismo rural(senderismo, deportes de montaña)

*Zona interior.

Atraen las grandes ciudades monumentales(Madrid) tanto a turismo extranjero como nacional.

*Ciudades patrimoniales (históricas de interior)

Tales como Toledo, Salamanca, Segovia,... suelen recibir visitas de un día.

*Zona de montaña.

Turismo de poca duración, funcionan en la corta temporada de esquí. Turismo de interior y de alto poder adquisitivo.(Pirineo aragonés)

4.5.Significado del turismo en la economía y la sociedad española.

Para la economía española, el turismo es un sector que crea empleo porque exige una demanda de mano de obra poco cualificada.

En el año 2010, los ingresos fueron del 12% del PIB, por lo que es fundamental para nuestra economía. Compensa la balanza comercial y frena el endeudamiento externo. El turismo ha sido determinante en la creación de la autopista del Mediterráneo(una zona receptora con zonas emisoras de UE); modernizado la red de aeropuertos y la capacidad portuaria(recreativa y deportivas)

A nivel sociocultural, ha incidido de forma negativa en la vida de la sociedad local(perdida de costumbres, identidades, ..) como positiva, ha significado cambio y modernización.



4.6. Turismo y medio ambiente en España.

Los efectos negativos provienen de un fuerte desarrollo del sector en poco tiempo, en un espacio reducido y en un momento que no preocupaba el medio ambiente. Las consecuencias: especulación urbanística salvaje, urbanización incontrolada en espacio naturales, contaminación de playas y bosques...exigen políticas de protección y rehabilitación.

Hoy la Ley de Costas regula tanto la construcción de edificios a una determinada distancia de la plana, regula los chiringuitos,...

Entre las medidas que componen una estrategia medioambiental destaca:

- Valoración de impacto ambiental.
- Preservación de identidades territoriales, paisajísticas y culturales
- Integración del turismo en otras actividades productivas.
- Mejora de la escena urbana, equipamientos, espacios libres,...
- Solución adecuada a los problemas del litoral(Prohibición de actuaciones que alteren la costa)
- Puesta en marcha de medidas correctoras para sanear los espacios deteriorados.

Estos supuestos constituyen los principios de desarrollo sostenible("Sustainable Tourism"), un turismo respetuoso con el medio ambiente.