

# LOS ESPACIOS DE SERVICIOS EN ESPAÑA



## INTRODUCCIÓN

El **sector terciario** o **sector servicios** es un conjunto de actividades muy heterogéneas, excluidas del sector primario (agrosilvopastoril) y secundario (industria y construcción).

Se caracteriza por la intangibilidad o inmaterialidad de la actividad, la casi imposibilidad de almacenamiento y la instantaneidad del acto producción-consumo. En las últimas décadas, existe un vínculo entre producción y servicios, ya que se refuerzan mutuamente.

El sector terciario presenta una **estructura interna** variada:

-En cuanto a su aparición histórica: distinguimos un *terciario tradicional* (comercio), un *terciario moderno* (turismo) y un *terciario neointustrial* (marketing, auditorías).

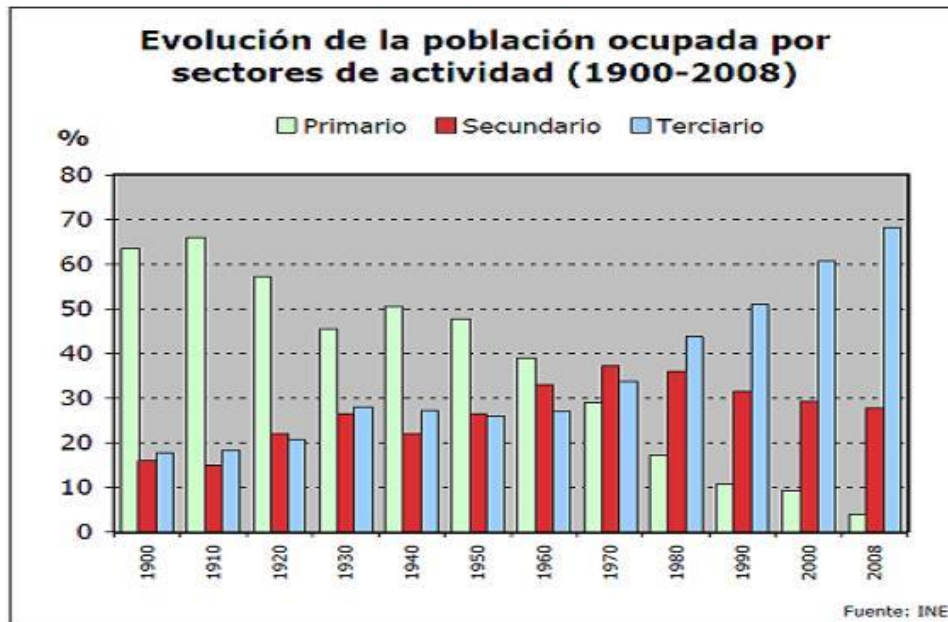
-También distinguimos entre servicios públicos o servicios privados: el *terciario público* debe cumplir objetivos de carácter social y de ordenación del territorio (sanidad, educación) y el *terciario privado* obedece a las leyes del mercado en su localización y se apoya en el servicio a una clientela (comercio, bancos).

-Servicios al consumo entre los que se encuentran el comercio y el turismo, y servicios integrados en la producción o servicios a las empresas (gestión, seguridad, marketing, transporte).

-Sector cuaternario o terciario superior: servicios financieros, informáticos, de investigación, de dirección.

## CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL SECTOR TERCIARIO EN ESPAÑA

Desde los años 60 del siglo XX, es patente la progresiva **terciarización de la economía** española ya que el sector servicios va ganando peso (tanto en PIB, VAB y población) frente al sector primario y secundario. En el año 2010, el 64,8% de la población activa española trabaja en el sector terciario.



**Las causas del crecimiento del sector terciario** han sido las siguientes:

-El aumento del nivel de vida (renta familiar y poder adquisitivo) posibilita un mayor consumo de servicios y exige que sean cada vez más numerosos y especializados.

-El incremento de los servicios públicos (sanidad, educación) gracias a la implantación del estado del bienestar en las sociedades occidentales. Y motivado también por la creación de las administraciones autonómica y europea.

-La creciente incorporación de la mujer al trabajo, que fundamentalmente trabaja en este sector.

-El auge del turismo contribuye al crecimiento de servicios como la hostelería, el comercio, los transportes y los servicios relacionados con el ocio.

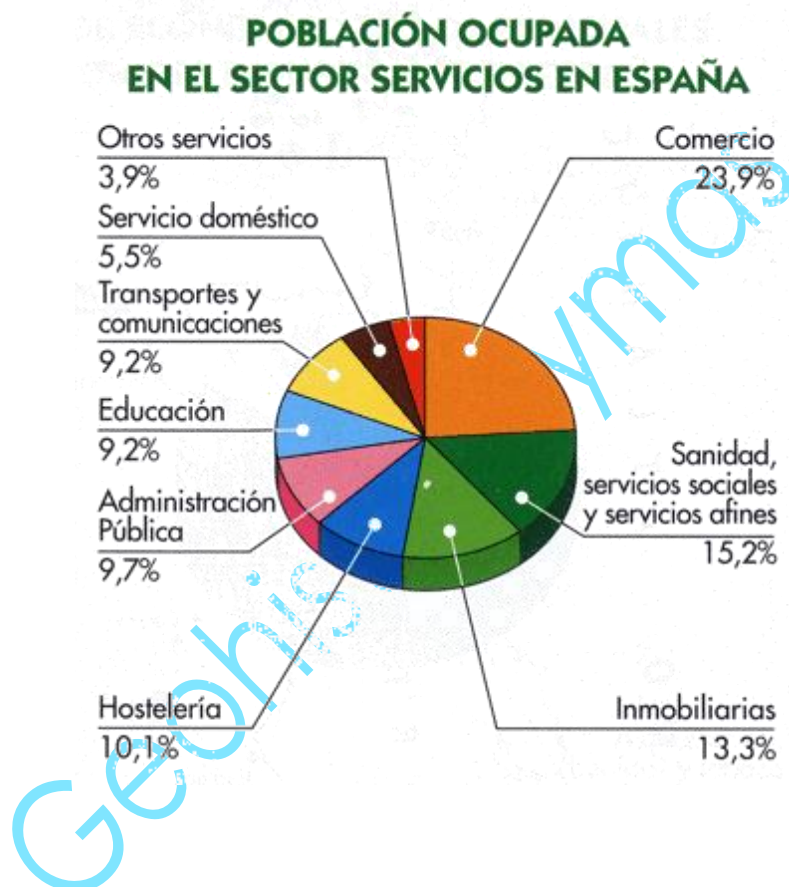
-Las actividades industriales han provocado un crecimiento del sector servicios. El desarrollo industrial de la década de 1960 impulsó el crecimiento de servicios como los transportes y las finanzas; y tras la crisis de 1975, se convirtió en el sector refugio para muchos parados procedentes de la actividad industrial. Actualmente, la industria moderna demanda numerosos servicios, como el marketing, la publicidad, etc.

En cuanto a la **estructura interna** de los servicios en España, se observa un predominio del terciario tradicional (administración, comercio); mientras que los servicios a las empresas todavía tienen un peso escaso.

Los servicios prestados por las administraciones públicas tienen un predominio en el empleo y en el Valor Añadido Bruto (VAB), seguidos por los servicios comerciales.

Los transportes y comunicaciones, los servicios inmobiliarios, los de crédito y seguros, además de los relacionados con reparación y recuperación han perdido peso en el empleo.

Los servicios a las empresas aunque todavía tienen escaso desarrollo, han experimentado un crecimiento relativo. Aquí se incluyen servicios personales (jurídicos, contables, de gestión, seguridad) y servicios avanzados (técnicos, I+D).



Aunque en todas las comunidades autónomas el sector terciario es el protagonista, tanto en la aportación al PIB como en el empleo, existen **desequilibrios territoriales** debido a una serie de factores como la cantidad de población, el grado de urbanización y los niveles de renta.

El sector terciario es reducido en Galicia, Asturias, La Rioja, Extremadura, Castilla-León, Castilla-La Mancha y Aragón, ya que tiene un mayor peso el sector agrario y el agroindustrial.

Los servicios turísticos y los relacionados con el consumo se concentran en Canarias, Baleares, Comunidad Valenciana, Murcia y Andalucía.

Los servicios destinados a las empresas tienen un mayor peso en Madrid, Barcelona y Vizcaya.



## LA RED DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

El sistema de transporte es el conjunto de medios que permite el desplazamiento de personas y mercancías entre lugares geográficos.

Es un elemento esencial en la organización espacial y económica de un país. El transporte refleja los desequilibrios espaciales en la distribución de la población y en el desarrollo económico, ya que se adapta a la localización de los mayores núcleos urbanos y económicos. Además, introduce cambios en el territorio, pues es un factor clave para el desarrollo de las regiones al hacerlas más accesibles y atractivas para las actividades económicas.

Las características de **la red de transportes** en España son las siguientes:

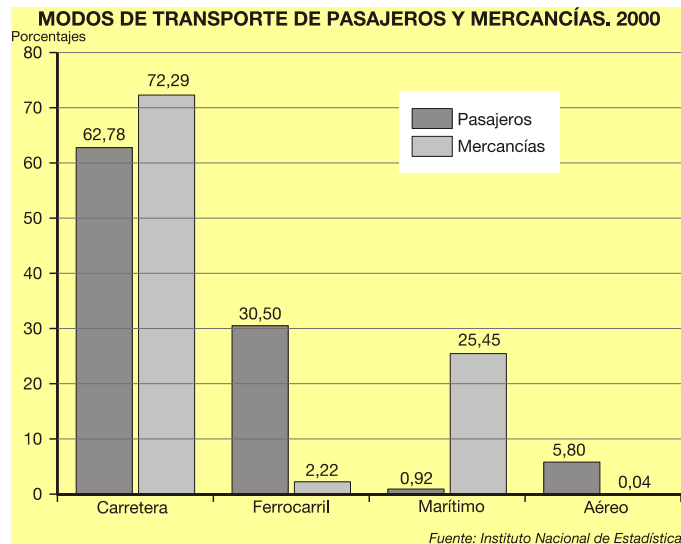
-El medio físico es desfavorable por lo accidentado del relieve y por algunos elementos del clima como las heladas, las fuertes precipitaciones y las nieblas. El relieve accidentado supone un aumento de los costes y en consecuencia un menor rentabilidad

-Organización radial de las redes terrestre y aérea, con centro en Madrid, del que parten las principales rutas.

La red de transporte terrestre tiene su centro en Madrid y radios hacia las fronteras y los principales puertos marítimos. Este modelo surgió en el siglo XVIII con los Borbones.

En la red de aeropuertos, Madrid-Barajas tiene conexiones directas con casi todos los aeropuertos españoles y con los principales extranjeros; sin embargo, muchos aeropuertos periféricos tienen que realizar sus enlaces a través de la capital.

-Predominio del transporte por carretera: 90% del tráfico de viajeros y 75% de las mercancías.



-Las competencias sobre el transporte se descentralizaron a partir de la implantación del estado de las autonomías: El Estado se reserva el control sobre el transporte internacional, el transporte terrestre que discurre por más de una comunidad autónoma, la marina mercante, los puertos y aeropuertos comerciales, el correo y las telecomunicaciones.

-Existen grandes desequilibrios territoriales en cuanto a densidad, intensidad y calidad. La política española de transportes tiene como objetivos: lograr una mayor cohesión y accesibilidad, fomentar el transporte ferroviario, y la interconexión de los diferentes modos de transporte.

-La red de transporte española se integra en la red europea. La política de transportes de la Unión Europea pretende potenciar la integración de los países que la forman mediante el impulso de las redes transeuropeas y la mejora de las infraestructuras de las regiones periféricas.

### **El transporte por carretera**

Tiene una disposición radial con centro en Madrid a causa de la política centralista borbónica y las actuaciones durante la dictadura franquista.

Ya hemos señalado que a partir de 1978 se ha producido una descentralización de las competencias:

- +El Estado controla las vías entre CC.AA.: autovías, autopistas, y los que comunican con las redes internacionales.
- +Cada Comunidad Autónoma gestiona las redes intrarregionales.
- +Las diputaciones, cabildos y consejos baleares promueven el acceso a todos los núcleos de población.

Recibe la mayor parte del tráfico de viajeros y mercancías, debido a su menor coste y a la mayor accesibilidad entre el punto de partida y el de destino.

Existen destacados desequilibrios territoriales:



+Mayor densidad en las comunidades más desarrolladas, en las que tienen una población dispersa, en las de relieve más fragmentado y en las islas.

+Mayor intensidad: en el área metropolitana de Madrid y en los corredores transversales (mediterráneo, cantábrico y del Ebro).

+Mayor accesibilidad en áreas industriales y turísticas.

Desde el Estado y la U.E. se intenta una mayor integración de los espacios a través de inversiones en infraestructuras.



### El transporte ferroviario:

Fue el modo de transporte principal entre mediados del siglo XIX y principios del XX. Desde entonces, la competencia de otros medios lo han colocado en una situación secundaria y en una grave situación financiera, al mantenerse la demanda estacionaria y tener unos costes de explotación muy elevados, sobre todo en las líneas secundarias.

El transporte ferroviario de compone de tres redes:

+Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE): estructura radial (desde Madrid hacia las ciudades principales) y arboriforme (redes secundaria y complementaria). Acoge el 90% del tráfico ferroviario.

+Ferrocarriles de vía estrecha (FEVE) en la cornisa cantábrica, y en menor medida en Castilla y León, Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia y Baleares. Su principal problema es la infrautilización de la red, que trata de solucionarse mejorando las infraestructuras y asumiendo la función de modo de locomoción de cercanías.

+Red de alta velocidad (AVE) se inició en 1992 con la línea Madrid-Sevilla. En el año 2011, la red de alta velocidad comunica Madrid con Valladolid, Barcelona y Valencia.

Por otro lado, las características técnicas son mediocres en la mayoría de las líneas: están sin electrificar, son de dirección única, tienen fuertes pendientes, grandes rodeos y no son aptas para el tráfico pesado, todo ello da lugar a un mayor tiempo de trayecto y a mayores costes.

Además, existen fuertes desequilibrios espaciales en equipamiento e inversiones. Las vías más equipadas y las que reciben mayores inversiones son las que unen las zonas más desarrolladas económicamente (Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia y Zaragoza), mientras que otras regiones cuentan con infraestructuras deficientes, como León, Extremadura, Murcia y Andalucía oriental.

Se han establecido una serie de compromisos para el año 2020 desde el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT):

+Promover el transporte ferroviario en el tráfico de cercanías.

+Conectar todas las provincias españolas.

+Ampliar la red de alta velocidad e integrarla en la red de la Unión Europea.

### **El transporte marítimo:**

Presenta las siguientes características:

-La red portuaria se distribuye entre el Estado (control de los puertos comerciales) y las comunidades autónomas (control de pequeños puertos destinados a la actividad pesquera o deportiva).

-El tráfico de viajeros es reducido. Destacan las conexiones entre Algeciras-Ceuta, las intrainsulares, y desde las islas a la Península.

-Destaca el tráfico de cabotaje para el transporte de los derivados del petróleo: desde las refinerías hacia los puertos próximos a las zonas de consumo.

-El tráfico internacional de mercancías tiene una gran importancia. Destacan los siguientes puertos:

+Tráfico de graneles sólidos (minerales): Ferrol, Gijón, Tarragona y Huelva.

+Tráfico de graneles líquidos (productos petrolíferos): Huelva, Algeciras, Cartagena, Castellón, Tarragona, Barcelona, Bilbao, A Coruña, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas.

+Tráfico de contenedores en los puertos que ofrecen mayores ventajas competitivas (mayor equipamiento e inversiones): Algeciras, Valencia, Barcelona y Bilbao.

### **El transporte fluvial:**

Se localiza únicamente en el puerto de Sevilla, en el río Guadalquivir. Su área de influencia (hinterland) se extiende por el valle del Guadalquivir y Extremadura. Los problemas que sufre este puerto son los bancos de arena y la sedimentación que conllevan a una reducción del calado.



### El transporte aéreo:

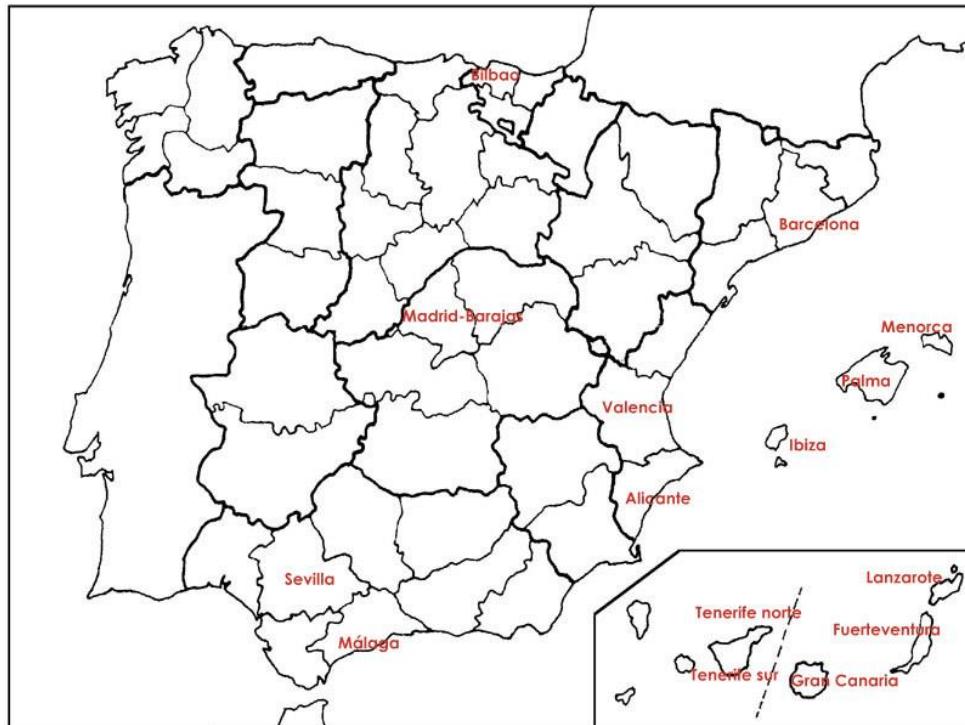
Ha sufrido un rápido desarrollo por el incremento del nivel de vida y el aumento de la demanda turística, profesional y de negocios, dentro de una economía cada vez más global.

Existe una amplia red de aeropuertos organizada jerárquicamente en torno a Madrid-Barajas (aeropuerto central o “hub”), le sigue Barcelona (turismo, negocios); Baleares, Canarias y costa mediterránea (turismo). En consecuencia, existen fuertes desequilibrios regionales, ya que los principales aeropuertos se encuentran en los núcleos urbanos, económicos y turísticos más destacados.

El tráfico de pasajeros es competitivo en medias y largas distancias por su rapidez y comodidad. Mientras que el tráfico de mercancías se reduce a productos perecederos o valiosos.







Principales aeropuertos españoles

### Las comunicaciones:

Se posiciona como el elemento fundamental en un espacio mundial globalizado. Ya no importa tanto disfrutar de una posición central en el espacio geográfico como estar bien conectado a las redes de telecomunicación.

Estas redes incluyen el teléfono, el telefax y el intercambio de datos entre ordenadores (internet, correo electrónico, redes sociales).

La red española ha sufrido un incremento en las últimas décadas, pero existen desigualdades regionales. Madrid destaca como nodo principal de la red, mientras que las otras provincias son nodos secundarios y actúan para sistemas regionales próximos.

## EL TURISMO

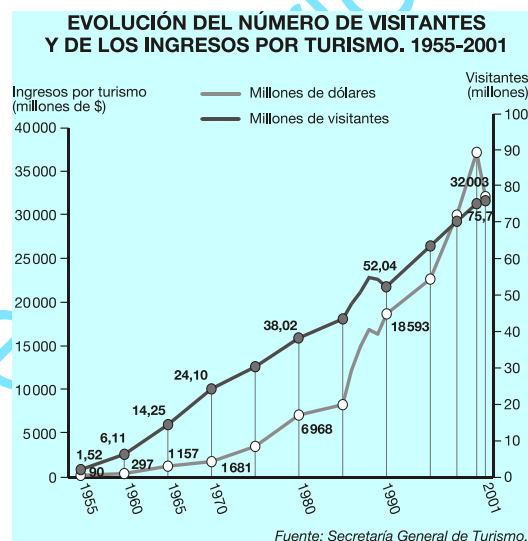
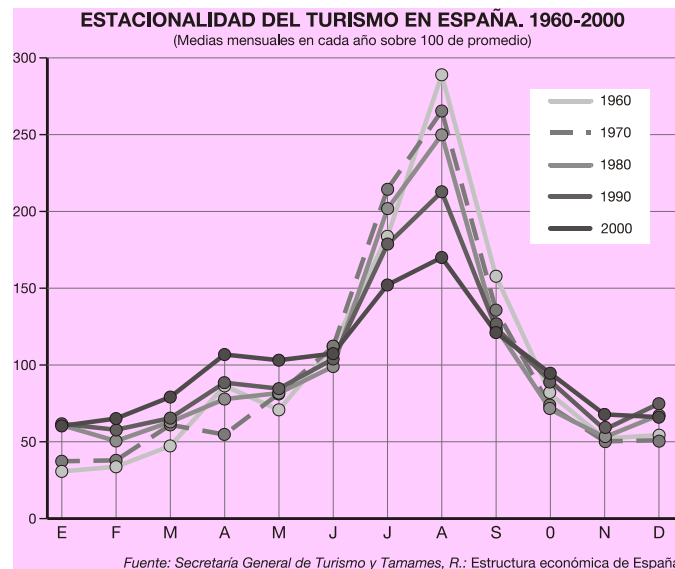
El turismo se define como el desplazamiento temporal de la población con fines recreativos y de ocio, durante un periodo inferior a un año. Cuando los visitantes realizan una estancia inferior a 24 horas se consideran excursionistas; si pernoctan, y la estancia supera las 24 horas, se consideran turistas propiamente dichos.

Las **características generales** del turismo en España son las siguientes:

-Su desarrollo se produjo a partir de los años 60 del siglo XX.

-Ha sido uno de los pilares del crecimiento económico de España durante la segunda mitad del siglo XX. Aporta el 11% del PIB español. A nivel regional, destaca Baleares, donde el turismo aporta el 80% del PIB.

- Predomina el turismo de *sol y playa* que acoge al 75% de los visitantes.
- Ocupa al 10% de la población activa española. Aunque el empleo es precario, mal remunerado y poco cualificado, por la acusada estacionalidad de la actividad turística.
- El impacto medioambiental es preocupante ya que se han producido cambios en el paisaje y se ha modificado el medio ambiente.



Entre los **factores que explican el desarrollo turístico español** distinguiremos unos factores externos y otros internos.

**Externos:**

- Incremento del poder adquisitivo de la clase media europea.
- Implantación de vacaciones pagadas.
- Mejoras en el transporte: abaratamiento del avión, generalización del uso del automóvil, ampliación de la red de carreteras y ferrocarriles.

**Internos:**

- Facilidades estatales desde los años 60 del siglo XX.

- Cercanía espacial.
- Buenas condiciones climáticas y paisajísticas.
- Bajos costes.
- Actualmente: amplia demanda interna, calidad de la oferta y mejora de los transportes.

La demanda turística ha variado con el tiempo, de modo que podemos distinguir dos **modelos turísticos**:

El **tradicional** se implantó en la década de 1960 y fue el turismo de masas de “sol y playa” localizado en el litoral mediterráneo, Baleares y Canarias. Los turistas eran europeos con un poder adquisitivo medio-bajo, procedentes fundamentalmente de Reino Unido y Alemania. Los hoteles y apartamentos eran de categoría intermedia y los tour-operadores internacionales dirigían la comercialización de este turismo. Finalmente, se produjo una excesiva estacionalidad, localizada sobre todo en los meses de verano. Cabe destacar la despreocupación por el impacto medioambiental de esta actividad.

Tras la crisis de 1975 y hasta mediados de los años 80, el turismo español atravesó una recesión por el freno en la demanda y la escasa calidad en el servicio, las infraestructuras y el medio ambiente.

Entre las características del **modelo turístico actual** destacamos:

- Ha aumentado la demanda nacional, que no sólo se dirige a la costa mediterránea y las islas, sino que se traslada al norte e interior peninsular.
- Se ha producido un agotamiento del modelo turístico tradicional ya que se demanda más calidad y menores precios; y sufrimos la competencia de otros países mediterráneos.
- Se potencia el turismo de calidad.
- Ha mejorado la oferta a través de nuevas modalidades de turismo: tercera edad, deportivo, rural, ecoturismo, cultural...
- La aparición de tour-operadores nacionales reducen la dependencia exterior en la comercialización del turismo.
- Se defiende la sostenibilidad medioambiental.

### **Tipología de las áreas turísticas en España:**

Los tipos de turismo siguen estando encabezados por el de sol y playa, aunque desde la década de 1990 van teniendo importancia otras modalidades, que aprovechan la diversidad de los recursos turísticos de España. Las causas de este cambio son la exigencia de mayor diversidad por la clientela, la demanda de espacios menos saturados, el aumento del turismo nacional a lo largo del año (fines de semana y puentes), y la promoción del turismo como medida para el desarrollo de áreas desfavorecidas, como las rurales y de montaña.

### Turismo de sol y playa:

Se localiza en Canarias, Baleares y litoral mediterráneo. Cuenta con altas densidades de turistas sobre todo en las áreas más accesibles (cerca de aeropuertos y autopistas).

En cuanto a la ocupación del espacio: los alojamientos turísticos aparecen junto al núcleo tradicional o configurando ensanches. Este turismo también genera nuevos asentamientos como equipamientos deportivos y recreativos, y áreas comerciales.

Finalmente, existe una gran variedad en el tipo, calidad y clientela de los alojamientos.

### Turismo cultural o urbano:

Localizado en las ciudades con patrimonio histórico, artístico y cultural, o declaradas Patrimonio de la Humanidad (Ávila, Salamanca, Toledo, Segovia, Granada). Estas ciudades históricas y monumentales tienen una densidad de turistas media-baja.

Barcelona y Madrid presentan una alta densidad de turistas a los que se suma el turismo urbano de negocios (ferias, exposiciones y congresos).

Este tipo de turismo tiene menor estacionalidad que los destinos litorales.

**Turismo rural, deportivo, ecoturismo:** costa gallega y cantábrica, interior, estaciones de esquí. El turismo rural incluye el alojamiento y estancia en el mundo rural, mientras que el ecoturismo se centra en la visita a espacios naturales protegidos, como parques naturales o nacionales.



### **Impactos espaciales del turismo:**

El turismo ocasiona importantes repercusiones en las áreas receptoras. Estas son más evidentes en las zonas turísticas tradicionales de la costa, pero afectan también al resto de las áreas.

-Repercusiones demográficas: se produce un aumento poblacional en la costa. En ciertas áreas rurales y de montaña, el turismo ha frenado el despoblamiento.

-Transformaciones en el poblamiento: surgen conurbaciones alrededor de las zonas turísticas más importantes y altas densidades demográficas en los meses de verano.

-Repercusiones económicas: aunque el turismo crea más del 12% del empleo, aporta riqueza al país, compensa la balanza comercial e influye en la política de transportes, este empleo es muchas veces estacional y de baja cualificación.

-Repercusiones sociales: el turismo favorece el contacto entre culturas, pero también incide negativamente sobre la población local porque se van perdiendo las costumbres y las señas de identidad propias, y empeora la calidad de vida por la saturación de servicios e infraestructuras.

-Consecuencias territoriales: alteraciones en el medio y en el paisaje, y conflicto por los usos del suelo y los recursos.

-Problemas medioambientales: urbanización incontrolada, destrucción de ecosistemas y contaminación.



Torremolinos: Año 1950 y 2009.

## **EL COMERCIO**

El comercio es la actividad económica que ofrece los excedentes de productos y servicios a los consumidores.

Distinguimos un comercio interior (dentro de nuestras fronteras) y un comercio exterior (fuera de nuestras fronteras).



### **Comercio interior:**

Su localización depende de los transportes y de la existencia de un mercado de consumo amplio y con poder adquisitivo adecuado. De modo que las áreas con una buena red de transportes, alta densidad de población y mayor renta per cápita están mejor dotadas de comercios, como Madrid, Cataluña, Navarra y País Vasco.

Se han producido cambios en su estructura: aparición de la venta en autoservicios; nuevos equipamientos (datáfono, registrador de código de barras); y nuevas formas de pago (tarjetas).

También se han desarrollado nuevos hábitos de compra: como el telecomercio e internet.

Dentro del comercio interior distinguimos dos tipos: el mayorista (distribuye al comercio minorista y busca emplazamientos centrales) y el minorista vende directamente al consumidor. El comercio minorista ha sufrido importantes cambios, frente al comercio tradicional (establecimientos pequeños, familiares, con equipamientos algo anticuados) surge el comercio moderno en las grandes superficies comerciales (autoservicios, supermercados e hipermercados).

### **Comercio exterior:**

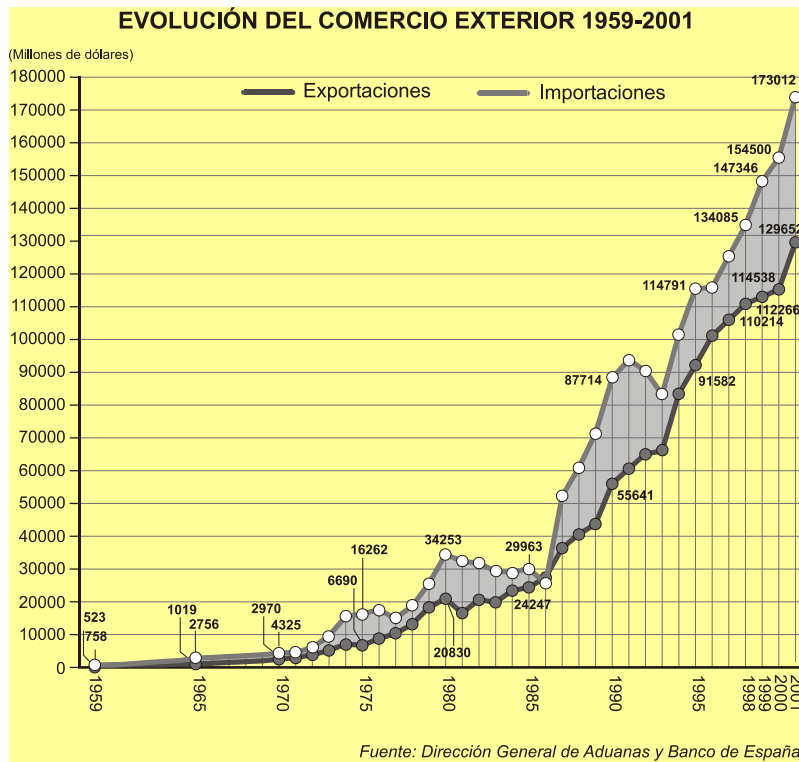
Se define como el intercambio de productos y servicios de un país con el resto del mundo. Denominamos exportación a la venta de productos nacionales en el extranjero, e importación a la compra de productos extranjeros por un país.

En nuestro país han aumentado las exportaciones. Van perdiendo importancia los productos procedentes del sector primario y predominan los bienes industriales semi elaborados, de equipo (maquinaria), vehículos y moda.

Las importaciones también han crecido por la expansión de la demanda interna. Importamos sobre todo productos energéticos, industriales y agrarios.

La balanza comercial (diferencia entre exportaciones e importaciones) es deficitaria. Sin embargo, este déficit se compensa en la balanza de pagos con la venta de servicios (turismo) y con las inversiones de capital extranjero en España.

Las principales áreas del comercio exterior son la Unión Europea y América Latina.



Geohistoriaymas