

TEMA 7.- EL SECTOR TERCIARIO



Índice de contenidos

1- INTRODUCCIÓN.

- 1.1.- El sector terciario o de servicios.
- 1.2.- Terciarización de la economía.
- 1.3.- Distribución territorial y sectorial del sector servicios.

2- TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

- 2.1.- Características del sistema de transporte español.
- 2.2.- El transporte por carretera.
- 2.3.- El transporte ferroviario.
- 2.4.- El transporte marítimo
- 2.5.- El transporte aéreo.
- 2.6.- El transporte intermodal.
- 2.7.- Los nuevos sistemas de transportes y telecomunicaciones.
- 2.8.- Transporte y medio ambiente: impacto en el territorio y la sociedad.

3- EL COMERCIO INTERIOR Y EXTERIOR

- 3.1.- El comercio interior.
- 3.2.- El comercio exterior.

4- EL TURISMO EN ESPAÑA

- 4.1.- El desarrollo turístico español.
- 4.2.- El modelo turístico tradicional.
- 4.3.- Tipos de turismo.
- 4.4.- El modelo turístico español: características y problemas.

1.- INTRODUCCIÓN.

1.1.- El sector terciario o de servicios

El sector terciario o de servicios está integrado por el conjunto de actividades cuyo fin es proporcionar servicios a la sociedad.

El sector terciario es muy heterogéneo. **Los servicios se clasifican en: comercio, transportes, comunicaciones y suministro de información, ocio, turismo, sanidad, educación, seguridad, administración privada y pública, servicios bancarios y financieros**, además de otros **servicios a empresas** (asesoría o publicidad).

Hay que distinguir a su vez entre los tipos de servicios que requieren poca cualificación profesional (servicio doméstico, limpieza o los relacionados con el ocio –hostelería, turismo-) y los cualificados: educación, sanidad, finanzas, informática, etc. A su vez los **servicios pueden ser públicos** (los prestan Organismos Públicos que buscan un bien social: justicia, defensa...) o **privados** (los prestan empresas privadas con el objetivo de conseguir un beneficio económico).

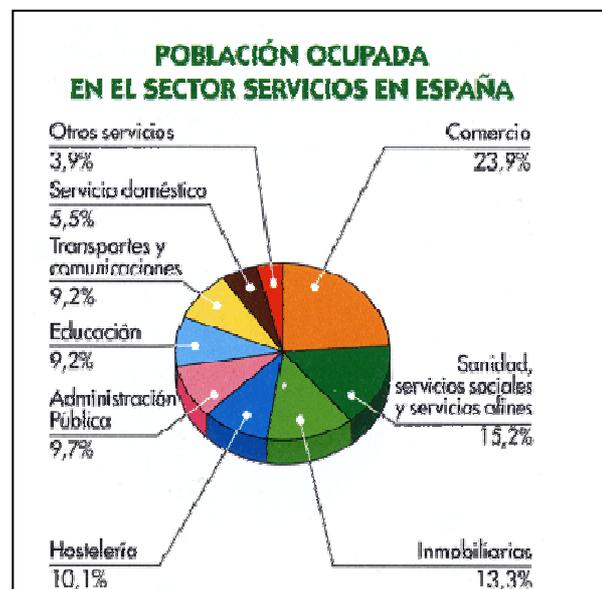
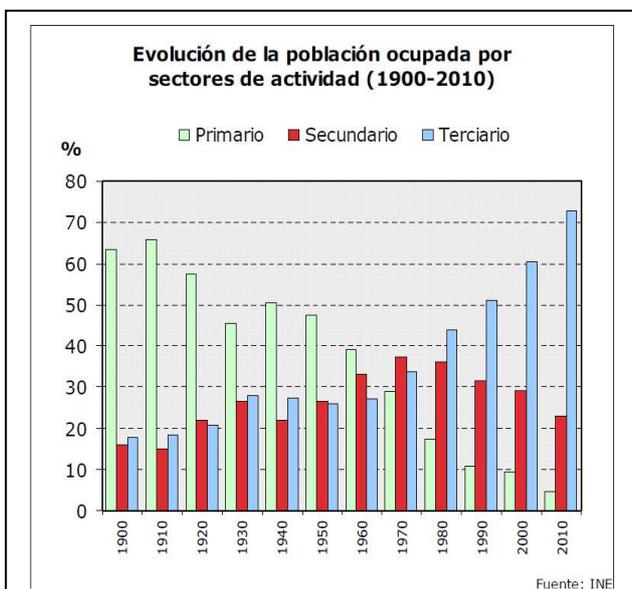
1.2.- Terciarización de la economía.

Las actividades económicas que se incluyen en el sector terciario son numerosas y en aumento, debido a que las sociedades avanzan en la terciarización de la economía (proceso por el cual el sector terciario de la economía va ganando peso respecto a los sectores primario y secundario).

El crecimiento del sector terciario durante las últimas décadas lo ha convertido en el más importante y su crecimiento ha dado lugar a la ‘**terciarización**’ de la economía española, aportando **en torno al 71 % PIB español y ocupando a más del 70% de la población activa** (datos de 2010).

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

- El aumento del nivel de vida en España, que ha favorecido el desarrollo de ciertas actividades terciarias como los servicios públicos y el “Estado de Bienestar” (sanidad, educación, servicios sociales y actividades de ocio).
- El desarrollo del turismo en España.
- La evolución de la industria que ha favorecido el transporte, las finanzas y los servicios a la producción (publicidad o gestión de calidad).
- La creciente incorporación de la mujer al mundo del trabajo. (que ha desarrollado actividades tales como empleadas de hogar, guarderías, etc.)



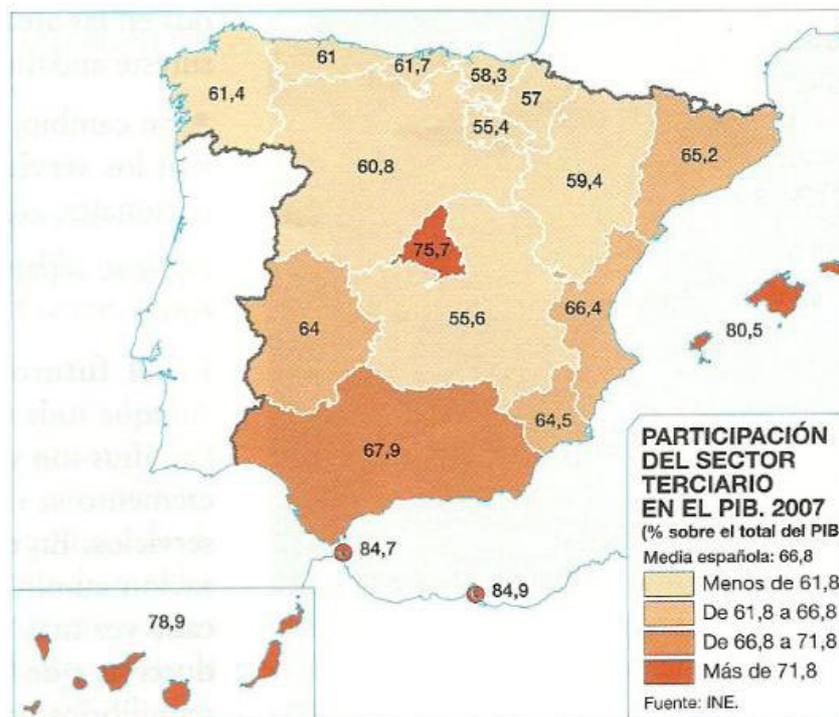
Del total de la **población activa ocupada en el sector servicios**, más del 50% se corresponde a actividades que de poca cualificación profesional (comercio, hostelería o servicios domésticos) y un 35% a actividades relacionadas con el denominado “Estado del Bienestar” (educación, sanidad, servicios sociales y administración pública), propio de los países desarrollados.

De la producción total del sector servicios; el 80% se concentra en el comercio, el turismo y los servicios públicos, aumentando en los últimos años los transportes y las comunicaciones.

1.3.- Distribución territorial del sector terciario.

La importancia del sector servicios en el empleo es mayor en las áreas especializadas en turismo (Canarias, Baleares, Andalucía), en los grandes centros administrativos e industriales del país (Madrid, Barcelona...), y en general en las grandes ciudades o capitales provinciales, que suelen prestar servicios a los núcleos rurales próximos. En el caso de Ceuta y Melilla, la importancia del sector terciario se debe a la ausencia de otras actividades económicas (industria, agricultura).

Por el contrario, el **peso del sector terciario se reduce** en áreas rurales y de industria agroalimentaria: La Rioja, Galicia, Navarra, Castilla-La Mancha.



Por sectores, el sector servicios también presenta diferencias territoriales:

- Los **servicios destinados a las empresas** o a la producción dominan en un reducido número de provincias: Madrid, Barcelona, Vizcaya y Zaragoza.
- Los **servicios relacionados con el consumo** (comercio, hostelería, alquiler de inmuebles) están más implantados en las áreas turísticas: Comunidad Valenciana, Murcia, el sureste andaluz y las islas Canarias y Baleares.
- Los **servicios escasamente cualificados**, como los personales, los administrativos y los de carácter asistencial, predominan en el resto del territorio.

2.- TRANSPORTE Y COMUNICACIONES.

El **sistema de transporte** es el conjunto de medios que permite el desplazamiento de personas, mercancías e información entre distintos lugares geográficos. Los transportes en su conjunto tienen asignadas tres funciones importantes:

- Permiten el desplazamiento de las personas.**
- Desarrollan las actividades económicas**, ya que ponen en contacto la producción con el mercado y posibilitan la distribución de bienes y servicios.
- Contribuyen a la integración de los diversos grupos sociales y a la difusión de las ideas, técnica y cultura.**

2.1.- Características del sistema de transporte español.

- La acusada influencia del medio natural**, que se ejerce fundamentalmente a través del **relieve**. Así, a la elevada altitud media de nuestras tierras, ha de añadirse una morfología que dificulta el trazado de las vías de comunicación y obliga a la construcción de costosas infraestructuras (puentes, viaductos, túneles).
- Las redes terrestre y aérea son radiales**. Tienen su centro en Madrid y radios hacia las fronteras y puertos principales. Esta red presenta desequilibrios territoriales en cuanto a densidad de tráfico y calidad de las carreteras.
- En el tráfico de pasajeros y mercancías **predomina la carretera**, dado que permite acceder a cualquier punto y proporciona un servicio 'puerta a puerta' a bajo precio.
- El sistema ejerce un **impacto sobre el medio ambiente** que puede ser visual, acústico y de contaminación atmosférica.
- Competencias sobre el transporte:**
 - El Estado** se reserva el control sobre el transporte internacional y tiene competencias exclusivas sobre el transporte terrestre que discurra por más de una comunidad autónoma, la marina mercante, los puertos y aeropuertos de interés general, el espacio y el transporte aéreo y los correos y telecomunicaciones.
 - Las Comunidades Autónomas** tienen competencias exclusivas sobre el transporte terrestre que discurra íntegramente por su comunidad, los puertos y aeropuertos no comerciales y las comunicaciones por cable.
- La política del Gobierno de España sobre transportes se rige por el **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT)** (2005-2020), elaborado por el Ministerio de Fomento, que se plantea, entre otros, los siguientes objetivos:
 - Corregir la forma radial de la red y el excesivo peso del transporte por carretera, potenciando del transporte ferroviario (tanto de mercancías como de personas), especialmente las líneas de alta velocidad.
 - Aumentar la rapidez y reducir la congestión y los accidentes de tráfico.
 - Fomentar la intermodalidad (interconexión entre modos de transporte a nivel regional y en las áreas metropolitanas, tanto de mercancías como de pasajeros).
 - Integración de la red española en la red europea de transportes.

2.2.- El transporte por carretera.

En la actualidad, es el de mayor importancia (Concentra el 90% del transporte de viajeros y más del 70% de mercancías) debido a su menor precio en relación a otros sistemas de transportes y porque permite la relación directa entre los puntos de partida y de destino. Además la red de calzadas ejerce gran influencia en la articulación del territorio.

2.2.1.-Características del transporte por carretera en España:

- ❑ La red presenta **modelo radial**, con centro en Madrid. El **Plan REDIA** (Red de Itinerarios Asfálticos, 1967-1971), diseñó la red radial española en base a **seis grandes ejes** que forman el soporte del modelo radial actual (**Nacionales I a VI**).
- ❑ Las **competencias** sobre la red se reparten entre el **Estado, las Comunidades Autónomas y las Diputaciones**: La red del Estado enlaza los principales núcleos de población del país y comunica con la red internacional. Está compuesta por las **vías de alta capacidad (autopistas de peaje y las autovías**: ambas con doble vía de circulación por ambos sentidos)
- ❑ Las características técnicas de las carreteras son variadas. El diseño y estado de conservación de la red estatal es mejor que el de diputaciones o ayuntamientos. De todas formas **uno de los problemas actuales es la falta de inversión pública en el mantenimiento de las carreteras** (Crisis económica).
- ❑ Una de los objetivos del **PEIT**, para corregir la red radial, es la construcción de **ejes transversales** tanto en sentido N-S (Ruta de la Plata: Andalucía-Galicia a través de Extremadura y sin pasar por Madrid) o en sentido E-O (eje cantábrico), entre otros.

Red de autopistas y autovías



2.2.2.-Desequilibrios territoriales en cuanto a intensidad de tráfico rodado.

La intensidad del tráfico es más elevada en los corredores trasversales (mediterráneo, cantábrico y del Ebro), donde se hallan las mayores densidades urbanas, industriales o turísticas, y en los 60-80 Km. de carreteras radiales a partir de Madrid.

La menor intensidad corresponde a las zonas de nivel económico más bajo y poblamiento concentrado, con distancias relativamente grandes entre los núcleos de población (Extremadura, Aragón, ambas Castillas y Andalucía).

2.3.- El transporte ferroviario.

Desarrollado en la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX, coincidiendo con la industrialización de España. La red ferroviaria se diseñó con un ancho de vía distinto al europeo, lo que históricamente ha contribuido al aislamiento de este sistema de transporte con el resto de Europa.

En la actualidad, tiene menor importancia que el transporte por carretera tanto en pasajeros como en mercancías (se utiliza para cargas pesadas y de gran volumen).

Las principales ventajas del transporte ferroviario con respecto al de carretera son su mayor seguridad (menor número de accidentes), menor contaminación y congestión del tráfico.

En relación al transporte aéreo tiene la ventaja de que las estaciones de tren suelen estar en el centro de las ciudades (frente a los aeropuertos que están en las afueras), lo que ahorra tiempo en distancias medias y evitar utilizar trasportes complementarios.

Las **competencias** se reparten entre el Estado y las Comunidades Autónomas. La empresa pública encargada del mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias es **ADIF**.

La **red de ferrocarriles españoles**, al igual que la de carreteras, tiene una **disposición radial** con centro en Madrid y **se compone de 3 redes**:

- Ferrocarril de vía convencional**, gestionado por la empresa pública **RENFE**. La longitud de la red es de 12.700 Km.
- Ferrocarril De vía estrecha (FEVE)**, de unos 2.000 Km., localizado principalmente en la cornisa cantábrica.
- Tren de Alta Velocidad (AVE)**, desde 1992 (trayecto Madrid-Sevilla) y con **ancho de vía europeo**. Se alcanzan velocidades de 250 km/h. La red del AVE se ha ampliado con las líneas de Madrid hacia Barcelona, Málaga, Valencia o **Alicante** (año 2013). España cuenta con algo más de 3.000 km. de líneas de alta velocidad (siendo el 1º país de Europa y 2º del mundo tras China). En diciembre de 2013 se pudo conectar la alta velocidad española con Francia (Trayecto Barcelona-París).



Los problemas que presenta el sistema ferroviario presenta son los siguientes:

- Impacto medioambiental (sobre todo el trazado del AVE).
- Hay grandes contrastes entre líneas ferroviarias muy tecnificadas (como las de alta velocidad) y otras líneas que necesitan inversiones para su renovación:
 - El 45% de la red ferroviaria convencional (sin tener en cuenta el AVE) está todavía sin electrificar (utilizan locomotoras diesel).
 - Existen gran cantidad de tramos ferroviarios de dirección única, no de vía doble (que encarece el tiempo y coste del transporte).

- La distinta calidad de la red ferroviaria aumenta los desequilibrios territoriales en equipamiento e inversiones.
- Se está cerrando tramos de vías poco rentables:
 - Perjudica la comunicación y economía de las zonas afectadas
 - Como positivo, en estos trazados abandonados, RENFE comenzó a inicios de los 90 el **programa de “vías verdes”** (unos 70 en la actualidad), para su uso a pie o bicicleta.

Objetivos del PEIT:

- Incrementar el tráfico de cercanías y el de mercancías multimodal.
- Ampliar la red de alta velocidad con el objetivo de unir por AVE a las principales ciudades españolas y conectarla con Europa.
- Modernizar la red ferroviaria y los trenes, mejorar la señalización y seguridad.

2.4.- El transporte marítimo.

El transporte marítimo se utiliza fundamentalmente para mercancías de gran peso y volumen, gracias a su bajo coste. El transporte de pasajeros queda reducido a Cruceros (viajes de ocio) o para el transporte de personas a corta distancia. Mientras que el transporte fluvial se reduce en el río Guadalquivir al puerto de Sevilla (único tramo navegable para grandes barcos).

Las rutas marítimas más frecuentadas se encuentran en el Atlántico (comercio entre América y Europa), Mediterráneo, costas del Japón y Océano Índico. Para reducir el tiempo de travesía se utilizan los Canales de Suez (Egipto) y Panamá (América Central).

La tendencia actual es la especialización de los barcos en el transporte de productos concretos (barcos petroleros, porta-contenedores, etc.). Esto ha supuesto un aumento del tonelaje de los barcos, por lo que el tráfico marítimo se concentra en los puertos de mayor calado y mejores instalaciones, a la vez que se tiende a la especialización de los puertos marítimos.

Características del transporte marítimo español:

- En España **el comercio exterior se realiza a través de los puertos** (por donde pasa el 85% de las mercancías importadas y más del 70% de las exportaciones).
- Los principales puertos españoles son del Estado (Ley de Puertos de 1992)**, en lo que respecta a la infraestructura portuaria, mientras que los accesorios o edificios complementarios (grúas, almacenes o remolques) pueden ser públicos o de empresas privadas que pagan un canon al puerto. La competencia del resto depende de las Comunidades Autónomas.
- El acondicionamiento de los puertos exige **costosas obras**: carga y descarga de mercancías, almacenamiento de contenedores y conexión con otros medios de transporte (ferrocarril o en camión). Además los puertos compiten entre sí para atraer tráfico y se crean **Zonas de Actividad Logística (ZAL)** para el almacenaje y redistribución de contenedores.
- El tráfico de cabotaje** (aquel que se realiza entre puertos de un mismo país) se utiliza para productos petrolíferos, minerales y cemento.
- Principales puertos:**
 - Mediterráneo: Barcelona (el más importante), Tarragona (especializado en el refinado de petróleo), Valencia, Alicante, Cartagena (materias primas), Almería, Málaga y Algeciras.
 - Atlántico: Bilbao, A Coruña, Gijón y Avilés.
 - Transporte de pasajeros: Algeciras, Ceuta y Santa Cruz de Tenerife (por ser puerta de entrada a Europa desde África). En general, los puertos mediterráneos y de las islas destacan en Cruceros (viajes de ocio).

- ❑ El PEIT tiene como objetivo la especialización de los puertos y su integración en Europa a través de las “autopistas del mar” (vías marítimas por donde navegan los grandes buques de mercancías)

2.5.- El transporte aéreo.

Es el **principal medio de transporte para viajeros en medias y largas distancias**, gracias a su gran velocidad y a que puede llegar a prácticamente todos los puntos del planeta. En la actualidad está alcanzando **nuevos usos**: transporte de mercancías perecederas de alto valor en el mercado y de poco peso, transporte de flores o aparatos de precisión.

Para su buen funcionamiento **necesita de elevadas inversiones** en infraestructuras: aeropuertos (con pistas, hangares, talleres...) y vías de acceso al aeropuerto.

Características del transporte aéreo español:

- ❑ En España, la gestión de los aeropuertos las lleva a cabo la empresa pública **AENA**. En estos aeropuertos operan las distintas compañías aéreas privadas (que pagan un canon a AENA por la utilización del aeropuerto).
- ❑ En España hay 52 aeropuertos comerciales operativos, pero existen **desequilibrios territoriales** en el tráfico aéreo:
 - ❑ **Aeropuertos centrales:** Madrid-Barajas, Barcelona y Palma de Mallorca (los 3 primeros por el número de pasajeros)
 - ❑ **Aeropuertos troncales:** Sevilla, Málaga, Valencia, Santiago o Alicante, etc. Que se convierten en centros regionales, en algunos casos con importancia del turismo.
 - ❑ **Aeropuertos locales o marginales:** el resto. En este grupo se incluyen pequeños aeropuertos provinciales (Valladolid, Murcia, etc.), infrautilizados y poco rentables en su mayoría. En los años de la “burbuja inmobiliaria”, algunas Comunidades Autónomas han realizado fuertes inversiones en la construcción de aeropuertos que no han resultado viables (Ciudad Real o Castellón por ejemplo).
- ❑ En la **Comunidad Valenciana** el de Valencia (Manises) atiende principalmente vuelos regulares de ámbito español durante todo el año, sobre todo hacia Madrid y Barcelona. Y el de Alicante-Elche (Altet) opera sobre todo con vuelos chárter internacionales, que traen a los turistas y presentan fuerte estacionalidad estival, aunque también es importante el tráfico interior. En ambos casos, el tráfico de mercancías es escaso.
- ❑ También ha habido una explosión en los últimos años de **compañías de bajo coste** que utilizando aeropuertos secundarios (con menores costes) realizan traslados internacionales.
- ❑ El PEIT tiene como objetivos la especialización y mejora de accesos a aeropuertos. Además de la integración en la red aérea europea y en el Proyecto Galileo (navegación aérea por satélite).

2.6.- El transporte intermodal.

El transporte intermodal consiste en el uso de varios nodos (puntos donde confluyen los distintos modos de transporte). Tiene como principal objetivo corregir el predominio del transporte por carretera:

- ❑ **El transporte intermodal de mercancías utiliza el sistema de contenedores.** Estos contenedores se transbordan en los nodos a otros tipos de transporte (por ejemplo de barcos a camiones o trenes). En los principales nodos se contempla la creación de plataformas logísticas.

- ❑ **El transporte intermodal de pasajeros** también utiliza el sistema de de nodos donde se localizan los intercambiadores entre los distintos medios de transporte. Se potenciarán especialmente los intercambiadores ferrocarril-autobús interurbano entre ciudades medias.

2.7.- Los nuevos sistemas de transportes y comunicaciones

2.7.1.- Transportes por tubería.

Oleoductos: trasladan productos petrolíferos de las refinerías a centros de distribución y consumo.

Gasoductos que forman redes urbanas hasta los centros de distribución y consumo y otros que atraviesan el país y son abastecidos con el gas natural que viene del Norte de África a través del Estrecho de Gibraltar o Almería (gas de Argelia) o de Europa del Este a través de las conexiones con Francia (por el País Vasco y Cataluña). En la actualidad, la red de gaseoductos tiene unos 80.000 Km.

También por tubería **se transporta el agua.**

2.7.2.- Los sistemas postales.

Utilizan el ferrocarril o avión para transportar una materia especial, los productos materiales de poco peso o volumen y los transportes de correspondencia.

2.7.3.- Las telecomunicaciones.

Forman un sistema de transporte novedoso. Se incluye el **telégrafo, teléfono, televisión, teletexto, Internet**. Cuya característica es la naturaleza inmaterial del bien transportado, normalmente información, que es transmitida en tiempo real, sin que medie el tiempo entre la emisión y la recepción del mensaje. Podemos hablar también del **transporte de capitales** que se realiza mediante movimientos derivados de las órdenes de compra, venta o transferencia cursadas por los medios de telecomunicación.

En la actualidad las **Tecnologías de la Información (TIC)**, Internet-Telefonía-Televisión, tienen un papel clave en la transmisión de información y en la integración de España en un mundo cada vez más globalizado. En este sentido la población española con acceso a Internet está por encima de la media de la Unión Europea

2.8.- Transporte y medio ambiente: impactos en el territorio y la sociedad.

El transporte y las infraestructuras creadas producen impactos sobre el medio ambiente:

- ❑ **Barreras sobre el territorio.** Algunos transportes como el AVE producen impactos en el territorio, acentúan los desequilibrios al potenciar las grandes ciudades ya existentes. Se le achaca el llamado “efecto túnel”, o corredor ambiental que degrada lo que atraviesa y sólo produce beneficios en las ciudades en las que para.
- ❑ **Incremento de contaminación atmosférica.** El transporte tiene un alto consumo energético. El tráfico motorizado es el que más energía demanda y más dióxido de carbono emite a la atmósfera.
- ❑ **Contaminación acústica.** Destacan los alrededores de los aeropuertos, pero también en las áreas cercanas a las grandes carreteras, autopistas, incluso en las circunvalaciones y vías rápidas de las ciudades, y que se intenta solucionar con pantallas acústicas o zonas verdes cercanas a las grandes vías.

- ❑ **Impactos visuales.** Son producidas por las infraestructuras de comunicaciones. Ejemplo de ello son los repetidores de satélites, en zonas de mayor altitud en el territorio.
- ❑ **Impacto ambiental.** La legislación obliga a realizar estudios medioambientales que valoren los impactos que pueda producir una determinada infraestructura.

3.- EL COMERCIO INTERIOR Y EXTERIOR.

El comercio es la actividad económica que consiste en el intercambio o compraventa de bienes para su uso, venta o transformación. Puede realizarse dentro de las fronteras del propio país (comercio interior) o fuera de ellas (comercio exterior).

3.1.- El comercio interior.

Los circuitos de comercialización **pasa del comercio al por mayor o mayorista** (empresas que compran grandes cantidades de mercancías a los centros de producción y los venden a minoristas) **al comercio minorista o al detall** (los pequeños comerciantes compran a los mayoristas y los venden directamente al consumidor).

El comercio minorista es el predominante en España. Las formas comercio minorista son variadas: autoservicios, supermercados, grandes almacenes, mercadillos, o incluso la venta por catálogo o internet.

El comercio minorista tradicional que supone el 90 % del comercio al por menor, está integrado por establecimientos de pequeñas dimensiones, situados en inmuebles de considerable antigüedad. Suelen estar dirigidos por empresarios individuales que emplean a pocos trabajadores, con equipamientos deficientes y a menudo anticuados. Todo ello nos explica que este sector actualmente esté en crisis.

Las nuevas formas comerciales son las grandes superficies comerciales (ejemplo Alcampo o Carrefour), que deben su prosperidad al aumento del nivel de vida y de la capacidad de compra, así como a los cambios en los hábitos de los consumidores: autoservicios, los supermercados, los hipermercados y las cadenas de descuento (Consum, Mercadona, etc.) han adoptado el sistema de venta por autoservicio. Al eliminar personal y comprar género en grandes cantidades, pueden ofrecer precios bajos.

Los grandes almacenes por secciones poseen enormes dimensiones y cuentan con más de cien empleados (ejemplo El Corte Inglés). Venden toda clase de mercancías distribuidas por secciones, salvo las muy especializadas. Suelen situarse en el centro de las grandes ciudades.

Localización del comercio:

Las áreas con una buena red de transportes, alta densidad de población y mayor renta per cápita estarán mejor dotadas de comercios: destacan Madrid, Cataluña, Navarra, País Vasco y Cantabria. Las menos favorecidas: Extremadura, Castilla-La Mancha, Andalucía y Canarias.

Lo mismo ocurre en el ámbito urbano: los barrios mejor abastecidos son los que cuentan con buena red de transportes y mayor poder adquisitivo.

La política comercial

Se ha basado fundamentalmente en la liberalización de los horarios de los establecimientos comerciales, aunque parte de estas competencias recaen en las Comunidades Autónomas. Esta liberalización ha favorecido sobre todo a los grandes comercios y ha sido una de las quejas de los comercios minoristas, que no pueden competir con los grandes comercios.

3.2.- El comercio exterior.

El comercio exterior es el intercambio de bienes y servicios entre un Estado (España) y el resto del mundo. Estos intercambios se recogen en un registro llamado **Balanza de Pagos, que recoge el valor de la compra y venta de servicios + el de bienes o mercancías –balanza comercial-**

En los últimos años ha tenido un progresivo incremento como resultado de la incorporación de España a la globalización económica mundial y a su integración en la Unión Europea. Las características del comercio exterior español son:

- En las **exportaciones** pierden importancia los productos del sector primario a favor de bienes industriales semielaborados, de equipo, vehículos de carretera, y bienes de consumo. En las **importaciones** destacan los productos energéticos, los industriales y los agrarios.
- Tradicionalmente la balanza comercial (importación y exportación de mercancías) exterior ha sido deficitaria:** el valor de lo vendido al exterior ha sido inferior a lo comprado, a excepción del comercio con América Latina. Sin embargo en 2013 las exportaciones ha sido uno de los sectores más dinámicos, logrando una balanza comercial positiva. Esto ha sido debido al aumento de la competitividad de las empresas españolas en el exterior (a costa de la reducción de sueldos).
- Las áreas del comercio exterior se modificaron tras la entrada de España en la Unión Europea, que es la principal compradora de productos españoles (unas $\frac{3}{4}$ partes de lo que vendemos) y de ella proceden también el grueso de las importaciones españolas.

4.- EL TURISMO EN ESPAÑA.

El turismo es el desplazamiento temporal de las personal de un lugar a otro diferente al de residencia y por motivos de ocio. El turista pernocta, al menos, 1 noche y se desplaza al menos 24 horas, a diferencia del excursionista que no pernocta y la estancia es inferior a 1 día.

Hasta la Segunda Guerra Mundial el turismo en Europa sólo era accesible a las clases más adineradas, no será hasta después de la guerra (sobre todo a partir de la década de 1950) cuando se puede hablar de turismo de masas, debido fundamentalmente a la difusión de las vacaciones pagadas, el aumento del nivel de vida entre los trabajadores europeos y el desarrollo de los transportes.

4.1.- El desarrollo turístico español.

Desde los años sesenta, España ha experimentado un gran desarrollo en el turismo. Hoy es **una de las grandes potencias turísticas del mundo, tanto por el volumen del turismo extranjero** (En 2013 España ha recibido en torno a 60 millones de turistas extranjeros, siendo el tercer país del mundo que más turistas ha recibió, detrás de Francia y Estados Unidos) como por los ingresos aportados por esta actividad (**15% del PIB español**). Además el turismo **proporciona un 11% del empleo total en España**. Datos de 2011.

Causas del desarrollo turístico español:

- Aumento del nivel de vida en Europa y desarrollo de los transportes.
- Las buenas condiciones del clima, paisaje y playa (turismo de sol y playa).
- El atractivo cultural: monumentos, tradiciones, gastronomía.
- El bajo coste por el cambio favorable de la peseta a raíz de su devaluación en 1959.
- El apoyo del Estado franquista al turismo como medio para financiar la industrialización y equilibrar el déficit comercial.

4.2.- El modelo turístico español tradicional.

El modelo turístico español surgido a partir de 1960 se va a caracterizar por una abundante oferta dirigida a una **clientela masiva, de poder adquisitivo medio o medio bajo**, alojada mayoritariamente en hoteles y apartamentos de categoría intermedia y en zonas de sol y playa.

También se va a consolidar la importante dependencia del sector respecto a **tour-operadores internacionales** (grandes empresas mayoristas de turismo) que resuelven y ofrecen todo, por lo que buena parte del gasto total de los turistas queda fuera de España.

4.3.- Tipos de turismo.

4.3.1- Turismo litoral (turismo de sol y playa).

Se localiza fundamentalmente en las islas Baleares y Canarias y la costa mediterránea peninsular. En el caso de la Comunidad Valenciana es uno de los sectores económicos más importantes.

Es la zona de mayor afluencia de turistas (nacional y sobre todo internacional) y cuenta con una importante infraestructura viaria, de edificios y servicios (hostelería, ocio, apartamentos) para atender las necesidades del turista.

4.3.2- Turismo en ciudades históricas y monumentales.

Son ciudades con un atractivo cultural y un rico patrimonio histórico (barrios medievales, catedrales, iglesias o museos). Destacan en el interior peninsular: Madrid, Segovia, Toledo, Salamanca, Cáceres, León, Burgos, Zaragoza o Ávila. También en Andalucía: Granada, Córdoba o Sevilla.

4.3.3- Turismo rural.

Es una modalidad de turismo con gran crecimiento en los últimos años y que ha reactivado las economías de ciertas zonas rurales: casas, hoteles rurales, etc. Predomina sobre todo el turismo nacional, aunque se va abriendo paso el internacional.

Un complemento al turismo rural es el **turismo de aventura**: senderismo, deportes de riesgo, etc., y el **turismo ecológico** que en algunos casos se desarrolla en espacios naturales protegidos.

4.3.3- Turismo invernal.

Se concentra en invierno en estaciones de esquí: Sierra Nevada, Pirineos, Sistemas Ibéricos, Central y Cantábrico. Afecta muy negativamente a estos espacios geográficos debido a su alto valor ecológico.

4.3.4- Turismo de negocios o congresos (grandes ciudades como Madrid o Barcelona)

4.4.- El modelo turístico español actual: características y problemas.

El modelo turístico que se ha consolidado en España tiene como principales caracteres la **procedencia internacional de los visitantes**, su condición de **turismo de masas** y la **demandas concreta de sol y playa**, que se complementa con otras ofertas de recreo (parques recreativos, campos de golf, etc.).

4.4.1.- Procedencia de los turistas.

Los **países emisores de turistas a España** son, principalmente los integrantes de la Unión Europea. Destaca Alemania y Reino Unido, de donde procede casi la mitad de los turistas que nos visitan anualmente, y les siguen Francia, Benelux, Italia y los países escandinavos. También es importante la corriente turística procedente de Estados Unidos y de Japón, y comienzan a emerger algunos países del Este, sobre todo Rusia.

El turista extranjero se centra sobre todo en el litoral, aunque con la llegada de turismo de más poder adquisitivo (Japón, Estados Unidos o incluso Rusia) está en aumento el turismo cultural en ciudades del interior.

Las preferencias del **turismo nacional** son más variadas: turismo rural y hacia ciudades con importante patrimonio histórico, aunque destaca también el turismo de sol y playa. Otra variante es el turismo de jubilados (en temporada baja). Hay que señalar que **la crisis prolongada que vive España ha influido en el descenso del turismo nacional, frente a la recuperación del turismo internacional, que ha batido el record de llegada de turistas en 2014 (65 millones).**

4.4.2.- Aspectos positivos y negativos del turismo.

Como aspectos positivos, el turismo aporta riqueza al país (un 15% del PIB), equilibrando nuestra balanza de pagos exterior, además crea muchos puestos de trabajo y ha permitido el crecimiento de actividades como la construcción, el comercio o el transporte. Además, el turismo extranjero a partir de la década de 1960 puso en contacto a los españoles con la sociedad y cultura de Europa occidental (más abierta y tolerante que la española).

Como aspectos negativos, a pesar del aumento del número de turistas y los ingresos que proporcionan, se puede hablar de un **agotamiento del modelo turístico** tradicional causado por:

- Predominio del turismo de nivel medio-bajo**, con poder adquisitivo no muy alto, y cuyo destino sigue siendo en su mayoría el litoral.
- La excesiva estacionalidad del turismo**: muy concentrado en los meses de verano, lo que provoca una saturación en los meses de temporada alta (junio a septiembre) y una infrautilización de servicios y plazas hoteleras en temporada baja.
- Dependencia de los tour-operadores internacionales** (británicos, alemanes...), que organizan gran parte de los viajes de turistas extranjeros. Estas grandes empresas mayoristas del turismo negocian con los hoteles un gran volumen de reservas por lo que puede negociar precios más baratos (lo que aumenta su margen de beneficios).
- Deterioro medioambiental y alteraciones paisajísticas** en algunas áreas turísticas: la construcción de edificios o vías de comunicación destruyen o alteran el paisaje, en ocasiones en zonas de alto valor ecológico.
- Problemas de **contaminación o sobreexplotación de los recursos** (como el agua) en las zonas de mayor turismo.
- El turismo ha supuesto también la **transformación de núcleos urbanos** para adaptarlos a las necesidades del turismo (Benidorm, Torrevieja, etc.).
- Encarecimiento de precios** en lugares turísticos.
- El desarrollo de la construcción para actividades turísticas (hoteles, apartamentos, centros de ocio o comerciales), ha servido en ocasiones para la **especulación del suelo** (recalificaciones de suelo para poder construir, precios del suelo “inflados” muy por encima del valor real), gracias a la connivencia entre constructores y algunos políticos.
- Las transformaciones sociales, demográficas y culturales que generan el turismo, **han aumentado los desequilibrios entre las zonas litorales turísticas** (con rentas más altas, más población y mejores infraestructuras) **y el interior**. Además han favorecido el cambio y desaparición de las formas de vida tradicional rurales y pesqueras.
- La especialización turística en la costa mediterránea ha supuesto en ocasiones **conflictos con otros sectores como la industria o la agricultura** (por el uso del agua o del suelo y abandono de tierras agrarias para actividades turísticas).

4.4.3.- Perspectivas del turismo en España.

El turismo sigue siendo una de las principales fuente de ingresos de España y ocupa a gran número de mano de obra, pero para no ver disminuida su competitividad en el exterior y para incrementar el turismo nacional, se necesita una **reconversión y renovación** del sector basadas en una planificación que tenga en cuenta lo siguiente:

- Potenciar el turismo de calidad (de alto poder adquisitivo).
- Mejorar la oferta para disminuir la estacionalidad, los desequilibrios regionales y fomentando nuevas modalidades de turismo.
- Disminuir la dependencia del exterior. Hay que tener en cuenta que el turismo en uno de los sectores más sensibles ante cualquier crisis internacional.
- Compatibilizar el desarrollo turístico con la calidad medioambiental (cuestión que ya demandan los turistas europeos de ciertos países donde se le da mucha importancia al respeto del medio ambiente).

