



## Ámbito Social.

Módulo Tres. Bloque 9. Tema 11

# El sector terciario

---

## Bloque 9. Tema 11

# El sector terciario

### ÍNDICE

1. ¿Qué es el sector terciario?
2. El comercio
  - 2.1. El comercio interior
  - 2.2. El comercio exterior
3. El transporte
  - 3.1. Evolución y funcionalidad del transporte
  - 3.2. El transporte terrestre
  - 3.3. El transporte aéreo
  - 3.4. El transporte marítimo
  - 3.5. El transporte fluvial
4. Ocio y turismo
5. Otros servicios
  - 5.1. Servicios de interés público
  - 5.2. Servicios de comunicación
6. El sector terciario en España y en Castilla-La Mancha



## 1. ¿Qué es el sector terciario?

El sector terciario se define más por lo que no es que por lo que es y le caracteriza mejor la diferencia con los otros sectores económicos que las semejanzas entre sus propias actividades. Y esto es porque las actividades que engloba son tremendamente diversas y lo único que las une es que se destinan no a producir bienes materiales sino a proporcionar servicios a la población. Incluso se habla ya de la existencia de un sector nuevo, el cuaternario, que albergaría servicios muy desarrollados en los últimos años como son los financieros, informáticos, de comunicación, etc... Los servicios definen actualmente las sociedades desarrolladas por su importancia: a mayor desarrollo económico y social, mayor desarrollo de los servicios. Así, este sector aporta, en los países desarrollados, más del 60% del P.I.B. y en ellos trabaja más de la mitad de la población activa.

### Comparar es útil...

En esta página web tienes unos gráficos sencillos pero muy claros sobre la población empleada en los distintos sectores económicos en tres países muy diferentes.

<http://www.bbc.co.uk/schools/gcsebitesize/geography/economic/employmentrev3.shtml>

Esta otra te muestra la población activa empleada en el sector terciario en los distintos países del mundo.

[http://www.kalipedia.com/geografia-general/tema/geografia-economica/graficos-sector-terciario.html?x1=20070417klpgeogra\\_99.Ees&x=20070417klpgeogra\\_126.Kes](http://www.kalipedia.com/geografia-general/tema/geografia-economica/graficos-sector-terciario.html?x1=20070417klpgeogra_99.Ees&x=20070417klpgeogra_126.Kes)

Los servicios son necesidades que surgen en la sociedad una vez que se han satisfecho las básicas para la supervivencia. Aparecen entonces la sanidad, la educación, la comunicación, la seguridad, etc... como premisas para una vida satisfactoria en sociedad. Los servicios son muy variados. Algunos son tan costosos que sólo el Estado puede satisfacerlos, como la educación. Otros son desempeñados por empresas privadas. Esta sería la primera clasificación de los servicios: según quien los gestiona, pueden ser públicos o privados. Los primeros son aquellos de los que se encarga el Estado: orden público, sanidad, educación,

control financiero, etc... Los segundos son desempeñados por empresas particulares que, normalmente, complementan a los públicos buscando en la competencia mayor calidad.



*Una actividad propia del sector terciario: una agencia de viajes.*

Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>

También podemos clasificar los servicios por su funcionalidad. Así tendríamos:

- Administrativos. Son los que se encargan de la gestión de documentos públicos o privados y surgen por la necesidad de organización de empresas y organismos públicos.
- Comerciales. Son los que enlazan a productores y consumidores. El comercio es básico en la sociedad actual.
- Culturales. Destinados a promocionar la cultura: museos, galerías de arte, bibliotecas, teatros, cines, etc.
- Financieros. Son los que realizan operaciones monetarias. Normalmente los cumplen los bancos, cajas de ahorros y otras entidades financieras: créditos, movimiento de capitales, inversiones monetarias, etc
- Información y comunicación. Se trata de un sector con una importancia tanto social como económica creciente: medios de comunicación, prensa, teléfono, internet, etc...
- Ocio y turismo. Encaminados al descanso y la diversión.
- Personales. Son aquellos ofrecidos tradicionalmente por los llamados profesionales liberales: abogados, asesores, arquitectos... También pueden serlo los desempeñados por técnicos de todo tipo.

- Sociales. Muy importantes en el llamado “Estado del Bienestar”, suelen ser desempeñados por los poderes públicos, como la educación, la sanidad, la protección social a enfermos, desempleados, etc.
- Transporte. Uno de los subsectores más importante y visible dentro del sector terciario; cuenta con varios tipos que estudiaremos después.

## 2. El comercio



*Mercado al aire libre en Lisboa, Portugal.*

Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>

Comercio es el conjunto de actividades económicas que tienen por finalidad, mediante la compra y venta de mercancías y servicios, conectar la producción con el consumo. Tiene una importancia fundamental en el actual sistema económico mundial debido al consumo masivo de las sociedades desarrolladas. Se ha venido practicando desde las sociedades paleolíticas, pero es cuando aparecen los excedentes, en el Neolítico, cuando se desarrolla.

Los intercambios comerciales tienen lugar en el mercado, que es el espacio donde se realizan las compraventas. Este puede ser abstracto (cuando el producto no está presente, como la Bolsa), concreto (cuando los productos se encuentran físicamente, como en un supermercado) o intermedio (en el que sólo una parte de los productos se encuentra en el mercado, como en una feria de muestras). De todas formas, los nuevos mercados, como internet, la venta puerta a puerta, la venta por catálogo o televisión, etc... han diluido, ampliándolo, el espacio del mercado que, ahora, puede ser cualquier lugar o, incluso, virtual. El mercado suele dirigirse

desde grandes centros urbanos que cuentan con todos los medios necesarios y adquieren gran poder decisorio: por ejemplo, ¿qué duda cabe de que los centros del mercado de la moda más importantes son París y Milán, ¿verdad?

## 2.1. El comercio interior

Es el que se desarrolla dentro de los límites de un país. Se organiza en canales de distribución cuya mayor complejidad aporta aumentos en el precio final del producto o servicio, es decir, cuantos más intermediarios, precios más altos. Se organiza en dos estructuras de distribución:

- Comercio al por mayor o mayorista. Es el que adquiere directamente los productos a los productores y los vende a los almacenistas o a los minoristas.
- Comercio al por menor o al detall. Es el realizado por los minoristas, que compran los productos a los mayoristas o almacenistas y los venden directamente a los consumidores.



Un típico comercio minorista: una frutería.  
Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>

Cuanto más se alargue y complique esta red, más diferencia habrá en el precio entre el productor y el consumidor. Para eliminar eslabones de la cadena, algunas empresas que venden directamente a los consumidores pueden ser mayoristas, como los hipermercados, o bien los consumidores se organizan en cooperativas de consumidores, que compran directamente a los productores. Esta figura está especialmente difundida en los países nórdicos.

En los países desarrollados, el comercio interior se realiza en diferentes espacios comerciales:

- Hipermercados y grandes superficies. Se encuentran a las afueras de las ciudades pues necesitan amplios aparcamientos. Venden toda clase de productos y su sistema de venta es el autoservicio. Suelen asociarse a centros de ocio con distintos tipos de tiendas y servicios como cines, restaurantes, etc... en los llamados centros comerciales.



*Centro comercial en Yakarta, Indonesia.*

Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>

- Grandes almacenes. Se encuentran en el centro de las grandes ciudades. Venden también toda clase de productos pero hay un gran número de vendedores para asesorar al cliente.
- Supermercados. Son de dimensiones medias y se distribuyen por los barrios de la ciudad. Suelen estar especializados, sobre todo en alimentación, y venden por autoservicio.
- Tienda tradicional. Repartidas por todos el núcleo urbano, son de reducidas dimensiones. Suelen estar especializadas por sectores y se basan en el trato y asesoramiento personal al cliente. Antes era el establecimiento comercial por excelencia, pero se transformó todo el sector en la segunda mitad del siglo XX, provocando la desaparición de un enorme número de estos establecimientos.



*Interior de un comercio tradicional.*

Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>

Actualmente hay otros establecimientos comerciales. Los mercados de abastos son una reunión de tiendas tradicionales en un mismo espacio. Los mercadillos, muy populares, inciden en el bajo precio de sus productos que pueden lograr al no tener una infraestructura estable. Finalmente, las nuevas formas comerciales (vistas antes) han cambiado toda la estructura del comercio interior y siguen haciéndolo.

En los países subdesarrollados encontramos una gran dualidad: junto al mercado tradicional, callejero y sin las mínimas garantías higiénicas, se levantan grandes centros comerciales con tiendas internacionales y productos lujosos. La falta de vertebración social y económica hace que no haya comercios intermedios.



*La dualidad del comercio en un país no desarrollado: mercado tradicional y moderno centro comercial en Indonesia.*

Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>

## 2.2. El comercio exterior

Es el intercambio de bienes, servicios y capitales entre un país y el resto. Como estas operaciones pueden ser tanto compras como ventas, a las primeras, a comprar productos, capitales o servicios de otros países se denomina importación; mientras que la venta a otros países se conoce como exportación. Estos intercambios quedan reflejados en la Balanza de Pagos, que es el registro contable de todas las importaciones y exportaciones de un país con el resto del mundo. Lógicamente es deseable tener superávit en la balanza de pagos, es decir, que vendamos al exterior más que compremos de él, con lo que tendremos un saldo positivo, a nuestro favor. Si las importaciones son mayores que las exportaciones el saldo será negativo, por lo que la balanza de pagos registrará un déficit. La Balanza de Pagos tiene distintos apartados, por ejemplo, en el caso español, la balanza comercial (un apartado de la balanza de pagos que registra los intercambios de mercancías) es negativa pues importamos más bienes que exportamos; sin embargo contribuyen a equilibrar el saldo los ingresos por el turismo (que se anotan en otro apartado: la balanza de servicios) y las inversiones extranjeras (que, a su vez, se anotan en la balanza de operaciones de capital con contrapartida, otro apartado de la Balanza de Pagos).

### Importante...

Aquí puedes apreciar el comercio mundial según el balance de la balanza de pagos de los distintos países.

[http://www.kalipedia.com/geografia-general/tema/geografia-economica/comercio-exterior.html?x=20070417klpgeogra\\_176.Kes&ap=1](http://www.kalipedia.com/geografia-general/tema/geografia-economica/comercio-exterior.html?x=20070417klpgeogra_176.Kes&ap=1)

El comercio no se realiza de forma justa ni equilibrada en el mundo, pues no todos los países compiten en plano de igualdad en él. Una consecuencia negativa de la globalización es el actual sistema comercial mundial que obliga a los países no desarrollados a competir con desventaja en el mercado internacional. Esto se aprecia claramente si se observan los grandes grupos de países del comercio mundial:

1. Países desarrollados. Representan apenas una quinta parte de la población mundial y desarrollan la gran mayoría de los intercambios comerciales.

Exportan productos manufacturados y capitales e importan energía y materias primas. Son la Unión Europea, U.S.A., Canadá y Japón, básicamente.

2. Nuevos Países Industriales. Son los localizados en Asia suroriental (Corea del Sur, Taiwán y Singapur, principalmente, junto con China –de régimen económico peculiar-, Tailandia, Filipinas e Indonesia) y algunos otros como Israel y Brasil. Los asiáticos se ha especializado en la exportación de manufacturas cuyo bajo coste se explica por una mano de obra muy barata. Todo este grupo cada vez tiene mayor importancia en el comercio mundial.
3. Países en vías de desarrollo y ex-comunistas. Suelen ser importadores de capital y tienen infraestructuras económicas que pueden aumentar su importancia comercial. En el primer caso tenemos, por ejemplo, a Chile y Argentina, en el segundo, buena parte de la Europa del Este, que va siendo paulatinamente incorporada a la Unión Europea.



Productor de banana de comercio justo en Ecuador.

Fuente: [http://es.wikipedia.org/wiki/Comercio\\_justo](http://es.wikipedia.org/wiki/Comercio_justo)

4. Países subdesarrollados. Representan más del 60% de la población mundial y sólo el 13% del comercio. Exportan a bajo precio fuentes de energía y materia primas e importan productos elaborados muy caros para sus economías. Además dependen tecnológica y financieramente de los países desarrollados, lo que limita seriamente sus posibilidades de crecimiento. Normalmente sus exportaciones se centran en uno o dos productos principales y esto les hace especialmente vulnerables a los altibajos del mercado. Si añadimos que los precios de estos productos se ponen en los países desarrollados, se comprende mejor la injusticia del sistema. Todo ello

hace que tengan que recurrir a la ayuda internacional que, en la gran mayoría de los casos, es en forma de préstamos cuyos intereses ahogan a estos países, atenazados por esta gran deuda externa. Como se ve, es un círculo vicioso del que estos países tienen muy difícil escapar.

El comercio internacional está regulado por organismos como la O.M.C. (Organización Mundial del Comercio) que defiende la libre competencia entre los distintos países. Como hemos visto, el desequilibrio existente en la actualidad hace que esta libre competencia sea un instrumento más para mantener la dependencia del Tercer Mundo. Frente a las normas que pretende imponer la O.M.C., en aras de la bondad de la globalización, se levantan alternativas como el Comercio Justo, que pretende ayudar a los productores de los países subdesarrollados a acceder a los mercados internacionales con la protección suficiente como para competir en plano de igualdad. Otros organismos que contribuyen financieramente al comercio internacional son el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, controlados por los países desarrollados, especialmente, los Estados Unidos.



*Sede de la Organización Mundial del Comercio en Ginebra, Suiza.*

*Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>*

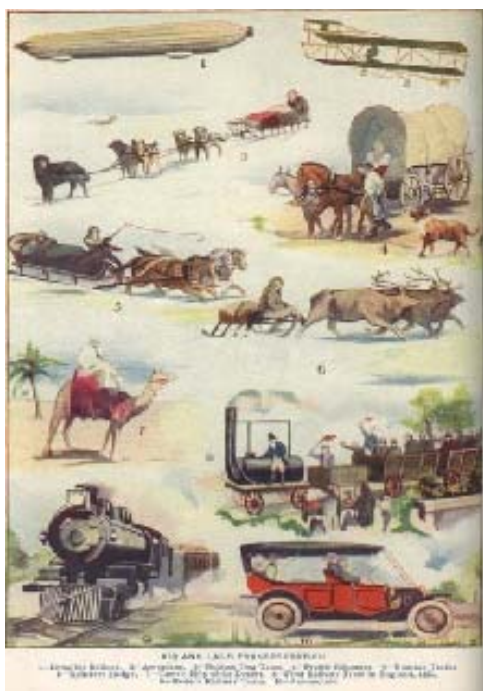
Geográficamente, el comercio exterior tiende a agruparse en zonas o bloques regionales que intensifican los contactos comerciales entre sí. La Unión Europea es quizás la muestra más exitosa de lo que nació como una Unión Aduanera y ahora tiene pretensiones políticas y sociales mucho mayores. Otros bloques regionales son MERCOSUR, que agrupa a los países del cono sur americano; NAFTA, una zona de libre comercio entre Canadá, Estados Unidos y México; la APEC (Cooperación

Económica Asia-Pacífico) que agrupa a los Estados Unidos y a buena parte de los países asiáticos, etc.

### 3. El transporte

#### 3.1. Evolución y funcionalidad del transporte

La necesidad de desplazamiento está ligada a la civilización humana y, por supuesto es absolutamente esencial a la sociedad actual. Los avances técnicos han reducido las distancias y han modificado el tiempo y el espacio en una revolución que, en los últimos 100 años, ha sido fabulosa.



Los transportes en 1909, según la enciclopedia *The How and Why Library: Little Questions that Lead to Great Discoveries*

Fuente: <http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte>

Hasta la 1ª Revolución Industrial las redes de transporte se limitaban a carreteras, en las que destaca la herencia de las calzadas romanas, y la navegación, que mejora significativamente al final de la Edad Media y sigue desarrollándose en la Edad Moderna. La 1ª Revolución Industrial propicia una mejora de los caminos, el desarrollo de la navegación fluvial y, sobre todo, la aparición de los ferrocarriles en

1830, que revolucionaron los transportes terrestres. La 2ª Revolución Industrial presenció la generalización de la navegación a vapor mientras que la electricidad propició nuevos transportes urbanos, como el metro y el tranvía. El motor de explosión, que usa como combustible el petróleo, permitió el automóvil y la aviación. En la actualidad, la electrónica y la informática han transformado los transportes: la velocidad es cada vez mayor en trenes y aviones, mientras que el tamaño de estos y de los barcos también aumenta. Aún así, queda camino por recorrer en seguridad, nuevos combustibles y planificación y control del tráfico.

En cuanto a las funciones del transporte, son complejas e interrelacionadas. Las más importantes son las funciones económicas, pues el desarrollo armónico de las redes es básico para el crecimiento económico. A mayor desarrollo de un país, su red de transportes es más compleja e integrada. Cumple también funciones poblacionales, pues, a lo largo de la Historia, los asentamientos han estado ligados a las redes de transporte. Los transportes también cumplen funciones políticas -tanto a nivel nacional como internacional- y sociales. Finalmente, los transportes cumplen funciones militares y estratégicas.

### **3.2. El transporte terrestre**

Los transportes terrestres son los que más acusan el condicionamiento de factores físicos y humanos para el trazado de sus redes. Estas son el reflejo del desarrollo económico de un país, así como de su pasado histórico. Las redes estructuran una región y posibilitan la circulación de flujos. Los tipos de redes principales son cuatro:

- Redes cuadrangulares u ortogonales. Responden a una avanzada planificación, con trazados que se cruzan entre sí perpendicularmente. Son propias de países nuevos y del trazado histórico de otros, como la India.
- Redes lineales. Estas conectan los núcleos importantes sin penetrar en el resto del país. Las encontramos en Brasil, Australia y en la fachada occidental africana.
- Redes centralizadas o radiales. Responden a centralizaciones políticas o administrativas. España es un ejemplo claro.

- Redes anárquicas. Tienen forma irregular y responden a una dispersión poblacional, como en Grecia.

**El transporte por carretera.** Estas redes se vienen desarrollando, sobre todo, desde el siglo XVIII y alcanzan su auge en el XX. En los países desarrollados son muy complejas y jerarquizadas, con vías de distinto tipo y capacidad: carreteras locales o comarcales, regionales, nacionales y autovías o autopistas. Cada vía tiene sus dimensiones y límites de velocidad propios. En los subdesarrollados las redes son inconexas y las infraestructuras muy deficientes. Los vehículos también son de características muy variadas, tanto para uso de pasajeros como de mercancías, destacando, por sus ventajas frente al automóvil, el transporte público, vital en las grandes ciudades. El transporte por carretera es adecuado para personas y mercancías en distancias cortas y con poco tonelaje de peso. En cuanto a sus inconvenientes, los principales son el despilfarro energético del automóvil, el consumo de energía masivo en zonas muy localizadas (las ciudades), la contaminación atmosférica y la contaminación de suelos y aguas producida por los desechos de lubricantes y resto de material, así como las infraestructuras necesarias para las vías de gran capacidad.



*Un "road train" australiano.*

Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>

Hay que prestar especial importancia, en este apartado, a la educación vial. En la carretera las personas somos agentes protagonistas pues desempeñamos un triple papel: peatones, conductores y pasajeros. Como peatones debemos respetar las normas y circular sólo por los espacios permitidos: por la aceras en ciudad,

efectuando los cruces por pasos de peatones y semafóricos, y por el arcén del carril izquierdo en carretera, siempre que no sea posible hacerlo por fuera de la misma. Como conductores debemos mantener nuestro vehículo, sea del tipo que sea, en perfecto estado, cuidando de practicarle las revisiones periódicas necesarias para su correcto mantenimiento. Igualmente es, no sólo nuestra obligación, sino nuestra responsabilidad el cumplimiento de las normas de circulación y el conducir en correctas condiciones, evitando el consumo de alcohol y sustancias estupefacientes y dentro de los límites de velocidad establecidos.



Respetar las normas de circulación es responsabilidad de todos y evita graves consecuencias como las reflejadas en la imagen

Fuente: <http://www.circulaseguro.com/>

Es obvio que las normas de circulación no son un capricho, una arbitrariedad de los gobernantes: ¿te imaginas lo que pasaría si no existieran dichas normas, si no hubiera un reglamento para regular la circulación por las carreteras? La respuesta es fácil y de ella se deduce la necesidad de que todos cumplamos escrupulosamente las normas. No por el miedo a la sanción (que también) sino, sencillamente, porque nos puede ir en ello un grave disgusto y, en el peor de los casos, la vida. Nuestra responsabilidad vial se extiende también a otras acciones respetuosas con el medio ambiente, como la conveniencia de una conducción respetuosa y la del uso del transporte colectivo. Todo ello incidirá en una mejor y mayor calidad de vida y en unas carreteras y transportes terrestres sostenibles y seguros.

## El transporte ferroviario.



*Moderno tren de cercanías británico.*

Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>

Ha sido el principal medio de transporte terrestre y es muy usado hoy en día. En las grandes ciudades es insustituible en el transporte de grandes masas de viajeros y es el más adecuado para las mercancías de gran tonelaje en distancias medias. Compite con el avión en el transporte de viajeros en distancias de hasta 1000 km gracias al desarrollo de la alta velocidad ferroviaria. Precisa de infraestructuras propias para mercancías y viajeros, las estaciones, lo que hace que frecuentemente sea el ferroviario un servicio público debido a las grandes inversiones que requiere. Los países subdesarrollados tienen redes lineales destinadas a la extracción de sus materias primas y el material móvil es obsoleto. El transporte ferroviario es muy ventajoso por su seguridad, su uso masivo, el consumo de energía eléctrica y su nula contaminación. Sus infraestructuras sí son agresivas, en muchas ocasiones, pero este es el único inconveniente que se le puede achacar.

### 3.3. El transporte aéreo



*Un avión en un aeropuerto rodeado de los servicios y equipamientos necesarios*

Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>

Su época de esplendor comenzó tras la 2ª Guerra Mundial. Es especialmente apto para transporte de viajeros a partir de 1000 km de distancia y para mercancías de alto valor añadido y poco peso, debido a su rapidez. Sus instalaciones (los aeropuertos) son muy costosas. Hay aviones de muy diversos tipos pero distinguimos entre los de radio pequeño, destinados a vuelos dentro del mismo país, y de radio amplio, destinados a vuelos internacionales e intercontinentales. Las aeronaves vuelan por rutas predefinidas -auténticas autopistas del cielo-, por lo que el control del tráfico aéreo y su seguridad es esencial, sobre todo debido al aumento del volumen del tráfico en los últimos años. Los vuelos pueden ser regulares, es decir, en días fijos y que se producen haya o no pasajeros, y chárter: vuelos contratados para un trayecto y momento concretos. Las compañías aéreas pueden ser tanto públicas como privadas y la mayor parte del tráfico aéreo tiene lugar entre los países desarrollados. Los países subdesarrollados tienen este medio de transporte restringido a las grandes ciudades. En cuanto a sus inconvenientes, destaca la contaminación atmosférica y la acústica, que puede constituir un grave inconveniente en zonas cercanas a los aeropuertos.

#### **Saber más...**

En este mapa aparece el tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos del mundo.

[http://www.kalipedia.com/geografia-general/tema/geografia-economica/graficos- trafico-principales- aeropuertos.html?x1=20070417klpgeogra\\_121.Ees&x=20070417klpgeogra\\_180.Kes](http://www.kalipedia.com/geografia-general/tema/geografia-economica/graficos- trafico-principales- aeropuertos.html?x1=20070417klpgeogra_121.Ees&x=20070417klpgeogra_180.Kes)

### 3.4. El transporte marítimo



Mercante atracado en el muelle.

Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>

Más de la mitad del transporte mundial tiene lugar por vía marítima. Es el medio ideal para mercancías de gran tonelaje y bajo coste en largas distancias debido a la gran capacidad de carga de los navíos y a su bajo coste como medio de transporte. En cuanto a sus inconvenientes, destaca en primer lugar la necesidad de otros medios de transporte alternativos para llegar a sus instalaciones, los puertos. En el terreno medioambiental, la navegación marítima ha provocado algunos de los desastres ecológicos más graves por el vertido de crudo de los petroleros. Sus infraestructuras son muy costosas, también financiadas por el Estado, aunque el tráfico se organice por compañías navieras frecuentemente privadas. Los puertos pueden ser de recreo, pesqueros o mercantes. Estos últimos deben reunir unas condiciones en cuanto a su accesibilidad, instalaciones, calado, medios de transporte, aduanas, etc... Los barcos están especializados y los hay de todo tipo: carboneros, petroleros, gasistas, porta-contenedores, trasatlánticos y ferrys para el transporte de pasajeros, etc.... El mayor volumen del tráfico marítimo se ha situado, tradicionalmente, en el Atlántico Norte, aunque en la actualidad el Pacífico es el eje fundamental. En los países subdesarrollados las líneas y las compañías son

escasas y las instalaciones, deficientes. En estas zonas predomina la navegación de cabotaje.

### Saber más...

Aquí tienes un interesante mapa donde puedes apreciar los principales puertos del mundo según el volumen de mercancías descargadas.

[http://www.kalipedia.com/geografia-general/tema/geografia-economica/transporte-naval.html?x=20070417klpgeogra\\_180.Kes&ap=3](http://www.kalipedia.com/geografia-general/tema/geografia-economica/transporte-naval.html?x=20070417klpgeogra_180.Kes&ap=3)

## 3.5. El transporte fluvial



Convoy de barcazas en el río Mississippi.

Fuente: [http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_fluvial](http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_fluvial)

Las vías fluviales son adecuadas para mercancías de gran peso y volumen y poco coste. Se realiza en gabarras y barcazas excepto en los Grandes Lagos norteamericanos y el río San Lorenzo que, por sus características, permiten la navegación de grandes buques. Cuando los ríos naturales no bastan, se construyen canales que comunican las diferentes cuencas. Aunque en España no es un medio de transporte muy desarrollado, sí es muy usado en el resto del mundo. En los países desarrollados las obras son complejas y financiadas por el Estado. En los países subdesarrollados son los grandes ríos las principales vías de comunicación, en muchas ocasiones, ante la ausencia de infraestructuras.

## 4. Ocio y turismo

El avance social en los países desarrollados determinó, sobre todo a partir de la 2ª Guerra Mundial, que aparecieran nuevas necesidades para el ser humano. Aparecía el tiempo libre, no ya como una especie de don, sino como un derecho de grandes masas de trabajadores. Tanto el Estado como la empresa privada debían satisfacer las nuevas necesidades. Ya al principio del tema indicábamos los servicios de ocio y recreo como un subsector más del sector terciario. Los Estados promueven actividades enriquecedoras y activas para emplear el tiempo libre y emplean para ello otros servicios: los culturales, también promovidos por el sector privado. Sin embargo, la actividad más importante, económicamente hablando, de este ámbito del sector terciario es el turismo.

### Importante...

En este mapa puedes apreciar los principales destinos y flujos turísticos a nivel planetario.

[http://www.kalipedia.com/geografia-general/tema/geografia-economica/graficos-principales-destinos-flujos.html?x1=20070417klpgeogra\\_123.Ees&x=20070417klpgeogra\\_184.Kes](http://www.kalipedia.com/geografia-general/tema/geografia-economica/graficos-principales-destinos-flujos.html?x1=20070417klpgeogra_123.Ees&x=20070417klpgeogra_184.Kes)

La actividad turística es ya la primera industria del mundo. Los viajes y el turismo aportaban a la economía mundial más de un 11% en 2006 y 380 millones de personas trabajaban en él. Comenzó a desarrollarse esta actividad a principios del siglo XX pero su auge vino de mano del desarrollo de la aviación tras la 2ª Guerra Mundial, cuando el establecimiento de un Estado social puso en las manos de millones de trabajadores la posibilidad de viajar y el turismo ya no era una actividad exclusiva de las clases altas. El turismo está condicionado por factores tanto físicos como humanos. Entre los primeros destaca el clima: por ejemplo, el clima mediterráneo es el clima turístico por excelencia al coincidir la estación seca con el período vacacional de la mayor parte del mundo desarrollado. Igualmente, para el turismo de invierno la caída de la nieve debe estar garantizada. Los condicionantes físicos son esenciales para el turismo activo y de deporte. Pero igualmente condicionantes son los factores humanos. Una zona puede tener el mejor entorno para el turismo pero si no construye y acondiciona unas determinadas

infraestructuras, si no ofrece unos servicios para el visitante, esa zona quedará fuera de los circuitos turísticos. La oferta de alojamientos, servicios sanitarios, culturales, accesibilidad, precios, etc... determina la excelencia turística. Por supuesto, el auge del turismo no habría sido posible sin el desarrollo de los transportes. Ya hemos hablado del avión, que permite el traslado rápido a destinos remotos; pero no ha sido menos importante la generalización del automóvil que ha permitido viajar a un enorme número de personas.



La evolución del turismo de sol y playa desde los años 20 del siglo pasado a nuestros días.

Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>

Podemos distinguir varios tipos de turismo:

- Turismo de playa o litoral. Es el más importante porque es el que practica mayor número de personas. Este turismo busca costas bajas y arenosas y clima seco y soleado. La cuenca mediterránea sigue siendo el destino ideal por el clima y la larga tradición de su industria turística aunque últimamente se han añadido otros destinos como el Caribe y el Sureste asiático.
- Turismo deportivo. Es el que se centra en la práctica de algún deporte. Desde luego, dentro de éste el más importante es el turismo de invierno, para practicar el esquí. Las estaciones se localizan, lógicamente, en las cadenas montañosas.
- Turismo de la naturaleza. Está muy relacionado con el anterior, pero no es tan estacional. También se conoce como turismo activo y se desarrolla en el marco natural. Puede destinarse al conocimiento del medio ambiente (ecoturismo) o a la práctica de deportes de montaña (turismo de aventura).
- Turismo cultural. Es el que se centra en el conocimiento del patrimonio histórico y artístico de otros lugares como Roma, Florencia, Venecia,

Salamanca, Toledo, etc... En España está muy relacionado con el turismo de interior, igual que el anterior tipo.

- Turismo religioso. Se refiere a los desplazamientos que tienen como centro un destino de peregrinación y a los que se acude por motivos religiosos: Santiago de Compostela, Roma, Jerusalén, Lourdes...
- Turismo de balneario. Muy usadas en los dos siglos anteriores, están renaciendo estas instalaciones tanto para tratamientos curativos como preventivos, o simplemente, para relax y descanso. Por ejemplo, La Toja, Solán de Cabras, etc...



Turismo cultural: visitantes en el Museo del Hermitage, en San Petersburgo.

Fuente: [http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Cultural\\_tourism](http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Cultural_tourism)

Junto con el transporte, el turismo es la actividad del sector terciario que más impacto produce en el medio ambiente transformando profundamente el espacio físico de la zona donde se asienta debido a las grandes infraestructuras que necesita. De todos es conocida la transformación sufrida, a peor, por las costas levantinas españolas. La urbanización, los accesos, el tratamiento de residuos, etc... suponen serios retos medioambientales para las regiones turísticas. Pero no sólo el turismo incide -con frecuencia negativamente- en el medio físico, sino que también transforma la estructura social de la zona que se desarrolla por esta actividad, provocando una modificación de la estructura de la población activa, propiciando el

abandono de actividades tradicionales e incrementando el número de la población, aunque sea estacionalmente.

## 5. Otros servicios

### 5.1. Servicios de interés público



*Los servicios sanitarios son considerados esenciales en cualquier sociedad.*

*Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>*

Estos servicios abarcan actividades como las sanitarias, docentes, la seguridad pública, etc... Estas actividades no presentan una rentabilidad inmediata y exigen inversiones directas en infraestructuras y mantenidas en cuanto a la contratación de personal y renovación de instalaciones y equipos, entre otros aspectos. Es por ello que la mayor parte de estas actividades son desempeñadas por el Estado y las empresas privadas sólo pueden complementar el sistema general estatal. Por otra parte, muchos de estos servicios son considerados derechos de los ciudadanos y es a los poderes públicos a quienes corresponde su gestión y, cuando menos, su regulación normativa. El desarrollo de estos servicios es un excelente indicador del nivel de desarrollo de un país y en los subdesarrollados son muy deficientes, cuando no inexistentes.

## 5.2. Servicios de comunicación



*Control de realización de una emisora de televisión.*

Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>

En los últimos tiempos estos servicios han adquirido una especial importancia gracias al desarrollo social y tecnológico. Vivimos en la sociedad de la información y esta ha de ser comunicada rápidamente. Los medios de comunicación de masas, prensa, radio y televisión, se han desarrollado espectacularmente, sobre todo esta última, abarcando en su difusión a casi toda la sociedad. Por otra parte, los adelantos tecnológicos han dejado atrás al teléfono como único medio de comunicación a distancia. En los últimos años la telefonía móvil ha experimentado un auge espectacular proporcionando servicios que van mucho más allá de la mera conversación telefónica. Finalmente, la evolución empezada en las TIC, Tecnologías de la Información y de la Comunicación, no ha hecho más que empezar. Internet, por ejemplo, ha cambiado el modo de comunicarnos e intercambiar información en todo el mundo resultando una consecuencia positiva, esta vez sí, de la globalización.

## 6. El sector terciario en España y en Castilla-La Mancha

### Saber más...

Aquí tienes unos gráficos muy representativos de la terciarización de la economía española.

[http://www.kalipedia.com/geografia-espana/tema/geografia-economica/pais-agrario-servicios.html?x=20070410klpgeodes\\_126.Kes](http://www.kalipedia.com/geografia-espana/tema/geografia-economica/pais-agrario-servicios.html?x=20070410klpgeodes_126.Kes)

En España el proceso de terciarización de la economía ha sido reciente. Tras el Plan de Estabilización de 1959, la población se desplazó a las ciudades y comenzó un significativo aumento de la población empleada en los servicios. La crisis económica de 1973 provocó que el sector actuara como refugio de la mano de obra desempleada de otros sectores, lo que continuó con las reconversiones de los primeros años 80. A estas alturas su aportación al P.I.B era ya del 55% y empleaba a más de la mitad de la población activa. Después del ingreso en la C.E.E. el sector ha alcanzado cifras ya propias de un país plenamente desarrollado, empleando al 62% de la población activa y representando un 65% del P.I.B.



Centro comercial madrileño.

Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>

Las zonas con más población empleada en el sector son Madrid, por causas administrativas, el litoral mediterráneo y los archipiélagos balear y canario, debido, lógicamente, al turismo. En el resto del Estado la población ocupada en el sector se concentra en las capitales y grandes ciudades.

### Importante...

Aquí encontrarás gráficamente lo que acabamos de explicar.

[http://www.kalipedia.com/geografia-espana/tema/geografia-economica/graficos-poblacion-ocupada-sectores.html?x1=20070410klpgeodes\\_91.Ees&x=20070410klpgeodes\\_126.Kes](http://www.kalipedia.com/geografia-espana/tema/geografia-economica/graficos-poblacion-ocupada-sectores.html?x1=20070410klpgeodes_91.Ees&x=20070410klpgeodes_126.Kes)

En cuanto al comercio interior, el país presenta ya una estructura propia de un país desarrollado tras una dura reconversión durante los años 80 y 90 que supuso la

desaparición de miles de comercios tradicionales. La Balanza de Pagos española suele presentar un ligero déficit o un equilibrio pues, si bien importamos más mercancías que exportamos, el turismo y otras actividades compensan este saldo (ver apartado 2.2.).

#### **Saber más...**

El Instituto Nacional de Estadística (I.N.E.) facilita los principales datos sobre el comercio exterior español. Aquí tienes los referidos a 2007.

<http://www.ine.es/prodyser/pubweb/espcif/sect08.pdf>

En cuanto al turismo, aquí tienes interesante información sobre el sector en España.

[http://www.kalipedia.com/geografia-general/tema/turismo.html?x=20070410klpgeodes\\_151.Kes](http://www.kalipedia.com/geografia-general/tema/turismo.html?x=20070410klpgeodes_151.Kes)

Efectivamente, el turismo es la “primera industria española”, empleando en el 2006 un 12’4% de toda la población activa de nuestro país. España es el segundo del mundo en número de turistas recibidos, según la Organización Mundial del Turismo: en el año 2006 recibió 58’5 millones de turistas de los que un 25’7% fueron a Cataluña, situándose por detrás las Islas Baleares, las Canarias, Andalucía, la Comunidad Valenciana y Madrid, por este orden. El principal problema del turismo español es su acusada estacionalidad, pues buena parte del mismo es de sol y playa. En la actualidad está creciendo el turismo de interior y se quiere evitar en lo posible esa estacionalidad.



*Uno de los monumentos más visitados de toda Europa: la Alambra granadina.*

*Fuente: [http://es.wikipedia.org/wiki/Turismo\\_cultural](http://es.wikipedia.org/wiki/Turismo_cultural)*

Los transportes de nuestro país presentan ya unas redes complejas, propias de una economía desarrollada. El turismo hace que nuestros principales aeropuertos (Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca) reciban un extraordinario número de viajeros. En cuanto a las redes terrestres son complejas, como hemos dicho, pero en algunas zonas están congestionadas (por ejemplo, Madrid) mientras que en otras se infrautilizan. Ello es debido, en buena parte al mantenimiento en el ferrocarril y las carreteras de una red radial heredada de épocas anteriores. La alta velocidad que se está implantando todavía es una muestra de ello. En líneas generales, el transporte de mercancías por ferrocarril está infrautilizado en relación a lo que se hace en Europa y se abusa de la carretera.



*Tren de alta velocidad español.*

*Fuente: <http://bancoimagenes.isftic.mepsyd.es/>*

El sector de la comunicación ha experimentado desde los años 90 un fuerte crecimiento, debido a la informatización de la sociedad, a la consolidación de los nuevos canales privados de televisión y a la aparición de nuevas televisiones autonómicas y locales, junto a la difusión de plataformas por cable.

### Saber más...

Encontrarás más información en esta magnífica página web (<http://www.kalipedia.com/geografia-espana/>) que te ofrece, además, gráficos y mapas muy precisos, claros e interesantes. Una vez en ella, pulsa sobre “geografía económica”.

En Castilla-La Mancha el sector terciario es el más importante de la economía regional, pero se encuentra aún alejado de las cifras nacionales: ocupaba el 55% de la población activa, representando el 49'7% del P.I.B. regional en 2006.

Las redes comerciales no están aún plenamente desarrolladas y son dependientes de centros extra-regionales, sobre todo de Madrid. Muy relacionadas con ellas están las de transportes. En nuestra región se acusa, lógicamente, la disposición radial desde Madrid hacia la periferia. Esto se está corrigiendo actualmente en la red de carreteras, con la construcción de autovías y autopistas transversales que ayudan a vertebrar la región (A-40 o autovía de Castilla-La Mancha, autovía de los viñedos, autovía de la Alcarria, etc...), aunque continúa en la de ferrocarriles, tanto en las líneas convencionales como en las de alta velocidad, que cuentan con los destinos fuera de nuestra región. En otro sentido, la puesta en funcionamiento del aeropuerto de Ciudad Real supondrá la incorporación plena de la región a las redes aéreas.



El rico patrimonio de Castilla-La Mancha, con dos ciudades declaradas `Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, es un atractivo turístico de primera magnitud.

*Fuente:* <http://es.wikipedia.org/wiki/>

En el campo del turismo Castilla-La Mancha cuenta con excelentes potencialidades habiéndose incorporado algo tarde pero con gran fuerza al turismo interior. El hecho de contar con dos ciudades Patrimonio de la Humanidad, Cuenca y Toledo, y el extraordinario desarrollo de la red de casas rurales y hostelera en general, hace que este sector sea muy importante en la economía regional, recibiendo en el 2006 más de 2 millones de turistas. Finalmente, las competencias autonómicas han posibilitado un auge de los servicios culturales, educativos (sobre todo con la creación de la Universidad de Castilla-La Mancha) y sanitarios, entre otros.