



GEOGRAFÍA

2º BACHILLERATO

Tema 8: Sector terciario, servicios

www.tipsacademy.es

1. INTRODUCCIÓN

El turismo, el comercio, la educación, la sanidad, el transporte, la seguridad, la administración, la hostelería, el entretenimiento, etc. son actividades económicas incluidas en el sector terciario o sector servicios.

Desde un punto de vista económico, los servicios incluyen a todas las actividades económicas que no forman parte del sector primario (dedicado a la producción de materias primas) o del sector secundario (transformación de materias primas en productos elaborados y semielaborados). [definición [DRAE](#)]

Actualmente, la terciarización de la economía española es una tendencia clara tanto en el empleo (>75% de la población activa) como en la aportación al PIB (aprox. 80%) [[INE último dato](#)]. Esta característica de la economía de España es común al resto de los países desarrollados y está ligada a fenómenos como el crecimiento de las ciudades (y de la población urbana) y a la deslocalización industrial como parte del proceso de la **globalización**.

Estas actividades económicas están muy ligadas a la demanda (no tanto a la oferta), por lo que los servicios son muy sensibles a las coyunturas económicas, especialmente a los momentos de crisis, como ocurrió a partir de 2007 (crisis inmobiliaria) o de 2020 (efectos de la covid-19).

Las actividades terciarias generan paisajes característicos como las infraestructuras de comunicaciones, las áreas comerciales y de equipamientos, o también, las zonas turísticas.

2 LOS SERVICIOS

Las actividades económicas del sector terciario o servicios son muy variadas al incluir empleos que van desde los de poca cualificación como limpieza, hostelería, etc. a profesiones de alta necesidad de formación como medicina, consultoría, etc. Incluye tanto a negocios tradicionales (el comercio, el transporte, etc.) que se van adaptando a los cambios de cada momento como a empresas o perfiles profesionales novedosos (marketing, comunicación, entretenimiento, etc.). [[INE servicios](#)] [[INE indicadores](#)]

De partida, los servicios se clasifican en públicos o privados.

- Los servicios públicos son aquellos que buscan el bien común o interés general, como son la educación, sanidad, seguridad, justicia, etc. Los dirigen y gestionan las administraciones públicas (nivel local, autonómico o nacional) para garantizar el acceso universal a derechos esenciales o básicos a todos los ciudadanos.
- Los servicios privados son ofrecidos por empresas que sirven para satisfacer las necesidades entre clientes particulares (comercio, transporte, etc), que complementan a los servicios públicos (sanidad privada, etc.) o que cubren la demanda de actividades no esenciales (hostelería, ocio, etc.). El objetivo de estas empresas es obtener beneficios económicos.

Desde mediados del siglo XX, en España se ha incrementado el número de personas empleadas en el sector terciario y la aportación de los servicios al PIB (actualmente ronda el 80% en ambos indicadores).

Los factores de esta transformación de la economía de España son (**terciarización**):

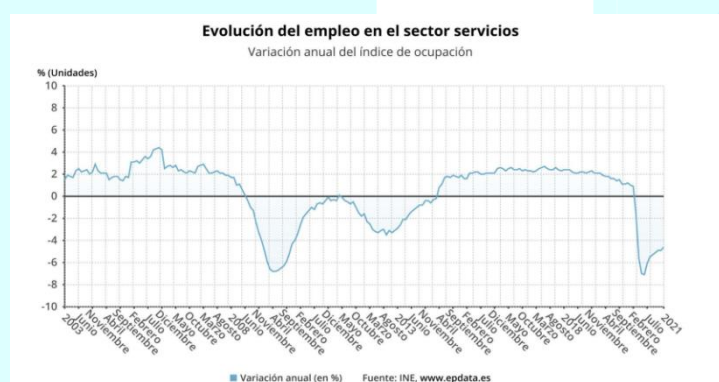
- Éxodo rural: especialmente desde la década de 1960 (tendencia anterior a la Guerra Civil 1936-39).
- Crecimiento urbano: provocó el aumento de empleos en los servicios (servicio doméstico, pequeño comercio, transporte, servicios públicos, etc.)
- Desarrollismo industrial: la industria arrastró al sector servicios tanto en su demanda directa como por el nuevo modelo de sociedad con mayores niveles de consumo.
- Aumento del nivel de vida y del poder adquisitivo.
- Auge del turismo internacional y nacional con alta demanda de empleo terciario directo.

- Reconversión industrial a partir de la crisis del petróleo de 1973 y desarrollo de las TIC.
- Creación de la administración autonómica, equiparación a países de la UE y estado del bienestar.
- Servicios a las empresas por la externalización de actividades como publicidad, logística, calidad, etc.
- Demanda de ocio y servicios especializados de una sociedad urbana.
- Incorporación de la mujer al mercado laboral.

La **localización** de los servicios en el territorio está ligada especialmente a las áreas urbanas, donde ocupan espacios determinados como calles o parcelas amplias (comercios, equipamientos sociales, transportes, etc.) y generalmente proporcionan una oferta de servicios muy especializados o muy diversificados. En las zonas rurales también se desarrollan actividades terciarias aunque adaptados a sus demanda que en servicios básicos se suele caracterizar por la baja especialización (atención primaria, escuela primaria, etc.).

El territorio se articula a través de las redes de transportes que sirven para el intercambio de personas y mercancías y, cada vez más, de información (redes de comunicaciones) y capitales (transacciones).

- [[Gráfico: sector servicios. Epdata](#)]
- [[INE. Índice CNAE-09](#)]
- [[INE. VAB por rama de actividad](#)]
- [[Evolución 1900-2010](#)]
- [[trade.nosis.com](#)]
- [[Wikipedia](#)]



3 EL TRANSPORTE [EBAU]

Los transportes y comunicaciones constituyen dos elementos básicos garantizar las necesidades de movilidad, para dinamizar la economía y promover el equilibrio regional. En España, la inversión pública en infraestructuras de transportes se ha convertido en una prioridad, ya que el resto de actividades económicas necesitan un desplazamiento eficiente de mercancías, personas e información (importancia actual de los grandes nudos o ejes intermodales, los hubs).

La importancia de los transportes se debe a las funciones que desempeñan en todos los ámbitos de la organización territorial. El transporte facilita la defensa y control del territorio por el Estado, influyen en el asentamiento de la población, facilita el intercambio de bienes y estimulan el desarrollo económico, posibilitan los movimientos diarios por trabajo u ocio de las personas y favorecen las relaciones internacionales.

Las principales características del transporte en España son:

- La adaptación a las condiciones físicas. La red de carreteras y ferrocarriles ha tenido que adaptarse a los sistemas montañosos y su posición periférica que dificulta las comunicaciones Meseta-costas.
- La disposición radial de las infraestructuras de transporte. La red de ferrocarriles y de carreteras se organizó tomando como punto de partida Madrid.
- El predominio del transporte por carretera. Tanto en lo que respecta a viajeros como a mercancías frente al transporte ferroviario, aéreo o marítimo. Por esta razón, en las últimas décadas se ha dado prioridad a la modernización de la red española de carreteras y sobre todo a la sustitución de carreteras por autovías y autopistas, es decir, el desarrollo de las vías de gran capacidad.

- La concentración del tráfico en tramos de vías o áreas determinadas. Dos tercios del tráfico total utilizan sólo la décima parte de las carreteras.

Los últimos planes de infraestructuras han intentado hacer más eficiente la red de transportes y promover la intermodalidad, es decir, la combinación de diferentes modos de transporte. Objetivos:

- Completar la red de vías de gran capacidad de forma que los principales núcleos de población queden comunicados en la misma.
- Incorporar vías rápidas periféricas (Vía de la Plata, Autovía del Cantábrico, Ebro, etc.).
- Aumentar la participación del ferrocarril en la demanda global de transporte, a partir de la modernización de los servicios de viajeros de larga distancia y regional, y de la reducción de los tiempos de recorrido. Para ello se apuesta por la construcción de grandes corredores ferroviarios para trenes veloces. El objetivo final es la integración de la red ferroviaria española en la red europea.
- Ampliar los aeropuertos y mejorar los puertos.

Por otra parte, en las últimas décadas, las telecomunicaciones han experimentado profundas transformaciones. Este hecho ha tenido una incidencia decisiva en la aparición de la denominada sociedad de la información (ordenadores, portátiles, tablets, smartphones... Redes de fibra óptica o 5G).

Transporte terrestre: factores condicionantes

Como factores condicionantes de las infraestructuras de transporte terrestre en España, cabe señalar que el territorio español no presenta unas condiciones propicias para el desarrollo del transporte. La disposición periférica del relieve y la presencia de importantes cadenas montañosas en la vía natural de comunicación con Europa han sido siempre obstáculos importantes. Los principales factores que han condicionado el transporte español han sido los siguientes:

- El relieve: su disposición ha dificultado la relación entre las zonas periféricas y las del interior y entre las propias áreas periféricas, lo que ha obligado a realizar importantes inversiones (túneles, puentes, etc.) y ha ralentizado el transporte.
- Desequilibrios entre comunidades autónomas pese a las inversiones y las ayudas de la UE.
- Organización radial: desde el siglo XVIII bajo la concepción centralista del Estado de los Borbones y reafirmado a lo largo de la dictadura franquista. Se establece una red básica que parte de Madrid y se comunica con los principales lugares de la periferia.

[[Adif](#)] [[Red de carreteras](#)]

Transporte por carretera

[[Atlas Nacional de España: transporte por carretera](#)]

El transporte por carretera ha relegado al ferrocarril en el siglo XX, con la mejora de los vehículos y las carreteras (con excepción de trenes de cercanías, etc.). El transporte por carretera se impone al tren tanto en mercancías como en pasajeros por su mayor rapidez, flexibilidad, posibilidad de un traslado puerta a puerta (sin ruptura de carga).

La red española de carreteras presenta un trazado radial con centro en Madrid, algo planificado de este modo desde el siglo XVIII con Carlos III. Esto se ha tratado de ir corrigiendo mediante la transferencia de competencias a las comunidades autónomas, transformado la antigua estructura radial en una nueva, mucho más equilibrada en forma de malla.

La red de carreteras de España tiene 165.624 kilómetros, distribuidos así:

- 26.403 km (Red de Carreteras del Estado, RCE) están administradas por el Ministerio de Fomento y recogen el 52,5% del tráfico total y el 65,3% del tráfico pesado.
- 71.313 km que están gestionados por las Comunidades Autónomas y soportan el 42,2% del tráfico
- 67.908 km por las Diputaciones (que suponen el 5,3% del tráfico restante).
- Además de éste viario, los ayuntamientos tienen a su cargo (según la última medición realizada con carácter oficial, que data de 1998) 489.698 km de los cuales 361.517 km son interurbanos.
- Existen 11.355 km de viario dependiente de otros organismos (confederaciones hidrográficas, etc.). De esta gran cantidad de viario no existen mediciones de tráfico oficiales, pero su peso respecto al total es muy reducido (no superarían en ningún caso el 10% del total del resto de la red).

De la totalidad de la red, 17.228 km son vías de gran capacidad (autopistas de peaje, autopistas libres, autovías y carreteras multicarril), de las cuales 12.017 km pertenecen a la RCE. [\[tráfico en tiempo real, DGT\]](#)

En la actual ordenación del territorio de España, tienen importancia los corredores o ejes:

Corredor del mediterráneo: recorre la costa mediterránea desde la frontera francesa en Gerona/Girona hasta la provincia de Cádiz. Atraviesa algunas de las zonas con mayor densidad de población, áreas productivas y espacios turísticos.

- Corredor del Cantábrico y el eje Atlántico-Gallego, que une las comunidades del norte.
- Eje del Ebro, que comunica el nordeste peninsular del País Vasco a Cataluña con Zaragoza.
- Vía de la Plata, que vertebra el oeste de la península, de Asturias a Andalucía.
- Eje del Duero que conecta Portugal con Francia en sentido sudoeste-noreste por Castilla y León.
- Eje interior andaluz que recorre Andalucía desde la frontera portuguesa en Huelva hasta Almería.
- Eje Valencia-Lisboa, aún no finalizado, que unirá Extremadura y Castilla-La Mancha con Valencia.



Mapa de red de Transporte Transeuropea (TEN-T) en España. Carreteras. 2017



Mapa de red de Transporte Transeuropea (TEN-T) en España. Ferrocarriles. 2017

Transporte ferroviario

[\[Atlas Nacional de España: transporte por ferrocarril\]](#)

La red ferroviaria española comenzó con retraso, impulsada en 1855 con la Ley de Ferrocarriles para atraer capital extranjero. Mucho más tarde, tras la Guerra Civil y en los inicios de la dictadura del general Franco, se creó en 1941 RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles) unificando todas las concesiones y convirtiéndose en la gran empresa pública única ferroviaria del país. Durante mucho tiempo ocupó un lugar primordial dentro del transporte español y su decadencia resultó pareja al auge del transporte por carretera.

La red ferroviaria española es el conjunto de vías de ferrocarril del país. En 2015, España contaba con la séptima red ferroviaria europea en longitud, con 15.900 km construidos. Dicha red está compuesta por tres tipos de ancho fundamentalmente: ancho internacional, ancho convencional (o ibérico) y ancho métrico. La red española es de titularidad pública y su gestión corresponde a diferentes instituciones: la mayor parte de las líneas de larga y media distancia están integradas en la llamada «Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)». Actualmente el transporte ferroviario está administrado por el Ministerio de Transportes, que se encarga de planificar el sector y supervisar las actividad de las dos entidades ferroviarias:

- ADIF: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, para la administración y construcción de infraestructuras ferroviarias de interés general.
- RENFE: presta servicios para el transporte con material móvil ferroviario. Desde el año 2006 las empresas ferroviarias privadas con licencia europea pueden realizar transporte de mercancías en la red.

[Adif, red de [pasajeros](#)]

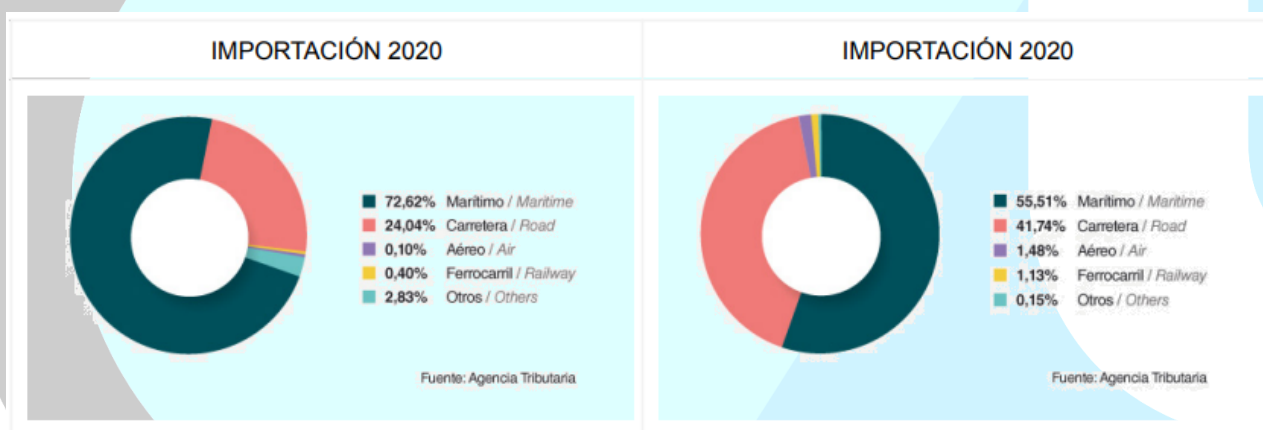
[Adif, red de [mercancías](#)].

La alta velocidad en España se compone en la actualidad de cuatro corredores principales de alta velocidad por los que circulan diversos servicios y por las numerosas líneas en construcción o en proyecto. Con 2.889,3 km en servicio, se trata de la red de alta velocidad más extensa de Europa y la segunda en todo el mundo, solo por detrás de China.

Longitud de las redes de alta velocidad en el mundo. [[UIC.org](#)]

Por esta red circulan multitud de servicios de la operadora RENFE, principalmente AVE, Alvia y Avant. De entre estos, los más conocidos, son los servicios AVE (Alta Velocidad Española). Por este motivo, los trenes de alta velocidad en España y las líneas ferroviarias por las que circula son denominados popularmente como 'AVE'.

El desarrollo de infraestructuras y los trenes de fabricación nacional han permitido adquirir una experiencia en la elaboración, proyección, ejecución y explotación de proyectos referentes a nivel mundial [[informe ICEX](#)].



Transporte marítimo

[Atlas Nacional de España: transporte marítimo]

España cuenta con una amplia red de puertos a lo largo de su geografía, así como diversas líneas de transporte marítimo tanto de pasajeros como de mercancías. España está situada como la tercera potencia de la

Unión Europea en transporte de mercancías por vía portuaria y la número once a nivel mundial, ya que cuenta con dos de los diez puertos de mercancías más importantes del continente: el puerto de Algeciras y el de Valencia.

Por los puertos españoles pasan aproximadamente dos terceras partes del comercio exterior de España. Las actividades portuarias aportan en torno a una quinta parte del PIB del sector de los transportes (aproximadamente un 1% del PIB total), ocupando a más de 35.000 personas de manera directa y a unas 110.000 de forma indirecta.

España cuenta con 46 puertos de titularidad pública amparados bajo la ley de interés general. Dichos puertos son gestionados a través de 28 autoridades portuarias coordinadas y gestionadas por el ente público estatal Puertos del Estado. [puertos.es]

[Mercancías](#)

[Pasajeros](#)

Durante el año 2020 se han movido, en el conjunto del Sistema Portuario de Titularidad Estatal, 515,6 millones de toneladas de mercancías, 48.930 miles de toneladas menos que en 2019, lo cual supone un decrecimiento del 8,7 %. Los efectos de la pandemia de Covid-19 han sido notables.

Mercancías: Bahía de Algeciras mantiene el primer puesto con 107,3 millones de toneladas [últimos datos puertos.es]. Los principales puertos son:

Costa mediterránea: el Puerto de Algeciras, el Puerto de Valencia y el Puerto de Barcelona.

Costa atlántica: Puerto de Bilbao y el Puerto de Las Palmas.

Viajeros: los puertos españoles destacan por el transporte en ferry (en especial entre la península y los territorios insulares de Baleares y Canarias, y entre la península y el Puerto de Melilla y el Puerto de Ceuta –con bonificaciones para los residentes–), así como por una gran afluencia de cruceros y embarcaciones turísticas de gran tamaño. Destacan por tránsito de pasajeros los puertos de Palma de Mallorca, Algeciras y Santa Cruz de Tenerife. En cuanto a cruceros, sobresalen el Puerto de Barcelona y el de Santa Cruz de Tenerife [[datos pdf](#)].

Junto a los puertos principales, el resto del sistema portuario se centra en las actividades pesqueras, turísticas y deportivas. Los puertos pesqueros disponen de instalaciones para el proceso y distribución posterior (lonjas, instalaciones frigoríficas, conserveras, etc.) El puerto de Vigo es el mayor puerto pesquero de España.

[[Puertos](#)] [[Estadísticas](#)]

[[Tráfico en tiempo real](#)]

[[faros del mundo](#)]

Transporte aéreo

[Estadísticas [AENA](#)]

[Atlas Nacional de España: [transporte aéreo](#)]

Se considera transporte aéreo al servicio cuyo fin sea el traslado de un lugar a otro de pasajeros o carga, mediante la utilización de una aeronave. Dentro del ámbito civil, el servicio de transporte aéreo puede ser regular y no regular (charter). Las líneas aéreas se caracterizan por estar sujetas a itinerarios, horarios y frecuencias, independientemente de la demanda que posean.

El rápido desarrollo del transporte aéreo, en consonancia con lo que ocurre en los países más avanzados de nuestro entorno, es uno de los elementos más característicos de la evolución reciente del sistema español de

transporte. El espectacular crecimiento del tráfico aéreo de pasajeros en los últimos años, y en menor medida el de mercancías, resulta muy ilustrativo. El auge de los vuelos de bajo coste (low cost) está detrás el incremento de tráfico aéreo y de llegada de pasajeros. [[Tráfico en tiempo real](#)]

La práctica totalidad de los principales aeropuertos españoles están sujetos a la ley de interés general, por lo que su titularidad es pública. Esta tarea se realiza a través del operador aeroportuario Aena, así como a través del ente público de control del espacio aéreo nacional ENAIRE [[enaire](#)]. Aun así, existen aeropuertos menores cuya gestión corresponde a empresas privadas, como es el caso del Aeropuerto de Castellón-Costa Azahar. Algunos aeropuertos fueron cerrados o inhabilitados tras su apertura debido a su escasa afluencia. En la actualidad Aena cuenta con 48 aeropuertos activos con tráfico de pasajeros, a los que se unen otros 3 gestionados por otros operadores. [estadísticas AENA: [gráficos](#) - [datos](#)]

Los aeropuertos españoles movieron 275 millones de pasajeros, 83 millones eran turistas extranjeros, en el año 2019 (último año previo a la pandemia de COVID-19 que registró un fuerte descenso de tráfico aéreo [[mapas y gráficos](#)]). Los principales aeropuertos fueron Adolfo Suárez Madrid-Barajas (61 millones), Barcelona-El Prat (52), Palma de Mallorca (29), Málaga-Costa del Sol (19), y Alicante-Elche (15). En los archipiélagos el tráfico se reparte mucho por islas, especialmente en Gran Canaria (13) o Tenerife-Sur (11) o en Baleares Ibiza (8)

En cuanto a mercancías, en ese mismo año de 2019 los aeropuertos españoles que tienen servicios de carga sumaron 1.059 millones de toneladas de mercancías transportadas. En este servicio destacan Madrid-Barajas (560 mill. Tm), Zaragoza (182) y Barcelona-El Prat (176).

En la actualidad en España operan aerolíneas procedentes de multitud de países del mundo, aunque la mayoría de vuelos suelen estar operados por aerolíneas españolas y europeas. En cuanto a los destinos, existen vuelos con destinos a todo el mundo, pero los principales nodos de conexión del país por medio aéreo son el resto de Europa y Latinoamérica. En este último caso, España destaca como el mayor punto de conexión entre el sur de América y Europa debido a los fuertes lazos de unión e intereses comerciales comunes entre ambas regiones.

Telecomunicaciones

Las telecomunicaciones permiten acceder, procesar y almacenar grandes cantidades de información además de transmitirla instantáneamente (sistemas inteligentes de transporte, comercio electrónico, telepago, reservas online, teleasistencia, teletrabajo, redes sociales, etc.).

Si en años anteriores ha sido la generalización de la televisión y del teléfono el fenómeno que hizo crecer el uso de las telecomunicaciones, en los últimos años lo ha sido la expansión de Internet o de los dispositivos móviles. A esto ha contribuido la liberalización del mercado de telecomunicaciones y la desaparición del monopolio estatal que poseía Telefónica, que culminó su proceso de privatización en 1999. [estadísticas [CNMC](#)]

En cuanto a los medios de comunicación de masas destacan la prensa, la radio y la televisión. Se ha introducido la televisión digital terrestre (TDT), poniendo fin a las emisiones analógicas, los canales por satélite o por cable y, más recientemente, con la extensión de Internet con la fibra óptica y 5G.

Finalmente, el servicio de correos ha pasado de una situación de monopolio estatal (Correos y Telégrafos) a tener la competencia de varias empresas especializadas en la mensajería y entrega de correspondencia, paquetería y publicidad.

4 EL COMERCIO [EBAU]

El comercio es una actividad básica muy representativa del sector servicios. El comercio conecta la oferta y la demanda. Tanto los productos como los consumidores deben desplazarse hasta los establecimientos comerciales, por lo que una buena localización que garantice su accesibilidad es imprescindible tanto para las fases de distribución como de venta y adquisición. La venta on line está cambiando estas condiciones tradicionales.

[[Atlas Harvard](#)]

[largest Spanish companies [Wikipedia](#)]

[[datos.bancomundial.org](#)]

En España el comercio ocupa aproximadamente al 40% del empleo terciario y el 30% del total. Destacan las comunidades de Canarias, Baleares y Comunidad Valencia (cerca del 50%) aunque en todas las comunidades la ocupación es elevada por la terciarización.

El comercio interior

El comercio interior es el conjunto de transacciones realizadas entre residentes de un mismo país. Generalmente se lleva a cabo en tres fases: los mayoristas compran mercancías a los productores, luego las venden a los comerciantes y por último éstos venden los artículos al consumidor.

Los tipos fundamentales de comercio interior son:

- Comercio al por mayor (mayorista), que trata con grandes cantidades de mercancías y se encarga de distribuir las a los minoristas.
- Comercio minorista tradicional: son pequeños establecimientos, muchas veces con gestión familiar, que últimamente ha decaído por no haber podido competir con las grandes superficies comerciales o las franquicias o la venta on line.
- Grandes superficies comerciales: se suelen situar a las afueras de las ciudades buscando un precio del suelo más barato y la presencia de buenas vías de comunicación, donde además se tienden a combinar comercio y ocio. Gran parte de ellos son empresas multinacionales con un importante volumen de inversión y generadores de una gran cantidad de empleo (aunque también destruyen empleo).
- Los grandes almacenes son establecimientos que se localizan en las zonas centrales de las ciudades. Ofrecen un número importante de productos, normalmente de gran calidad (problemas de El Corte Inglés).
- Ferias y mercados tradicionales (mercadillos): su importancia es secundaria ya que en muchas ocasiones se reduce al comercio de productos agrarios o a la venta ambulante. Están en retroceso.

El cada vez mayor aumento del consumo interno ha favorecido la actividad comercial en España, impulsada por la publicidad y el marketing. En la actualidad, la estructura del comercio interior en España presenta una situación similar a la de otros países desarrollados: el pequeño comercio familiar tradicional, todavía importante, se enfrenta a la competencia de las cadenas de distribución y grandes superficies comerciales, que dominan una parte cada vez mayor de las ventas, con el autoservicio en el centro de las grandes ciudades (grandes almacenes) y en la periferia (hipermercados). Los factores que han favorecido la consolidación de los hipermercados son el crecimiento de las periferias urbanas, el uso del automóvil, la incorporación de la mujer en el mercado laboral y los avances en las técnicas de refrigeración.

También destaca el incremento de los establecimientos en régimen de franquicia. Los grandes almacenes y las grandes superficies continúan ganando cuota de mercado, aunque en alimentación los hipermercados han perdido cuota a favor de los supermercados (ejemplo de Mercadona), formando un comercio más reducido y cercano a las zonas residenciales.

La distribución de estas actividades a lo largo del territorio depende de la accesibilidad, la concentración de la población, grado de urbanización y el poder adquisitivo de la misma. Las zonas urbanas y periurbanas concentran importantes dotaciones comerciales. En el resto de España encontramos desequilibrios: Madrid, Cataluña y la Comunidad Valenciana presentan los valores más altos.

[[Comercio interior](#), Gobierno de España]

Comercio exterior

El comercio exterior es una exigencia de la economía mundial basada en el principio de división internacional del trabajo. Su crecimiento en España ha sido notable, especialmente si lo comparamos con la etapa de la autarquía en la que el comercio exterior venía a ser únicamente un 1% del PIB. El aperturismo franquista de la década de los sesenta inició una tendencia ascendente que culminó con el ingreso en la UE en 1986 y que sigue creciendo por la **globalización**.

Existen varios factores que explican este incremento:

- El crecimiento económico del país y de gran parte de los países más desarrollados.
- El desarrollo de la industria requiere un incremento de las importaciones de tecnología y bienes de equipo para las fábricas y de las exportaciones de todo tipo de bienes.
- La incorporación a la Unión Europea que permite la participación en un mercado único.
- Los acuerdos internacionales como los auspiciados por la Organización Mundial del Comercio (OMC) que favorecen el desarrollo del comercio internacional o la propia Unión Europea (acuerdos con terceros países).

La balanza comercial de España ha sido tradicionalmente negativa. El origen de este déficit se puede encontrar en el tipo de productos intercambiados. Se ha incrementado la demanda de bienes de consumo y de bienes de equipo para las industrias, además de la importación de productos energéticos.

Simultáneamente al aumento del valor de las importaciones, ha crecido el de las exportaciones. Este incremento se debe a una transformación de los componentes de las ventas al exterior pasando de exportar productos con un reducido valor añadido (textil, calzado, agrarios, materias primas...) a otros productos industriales como los bienes de equipo y de consumo. En este sentido destacan los automóviles y otro tipo de vehículos, maquinaria, electrónica..., mientras que ha disminuido la importancia relativa de la producción agraria exportada.

El déficit crónico de la balanza comercial española (compras y ventas del exterior) se compensa en la balanza de pagos que presenta saldos positivos gracias al turismo y a las inversiones de capital extranjero. Generalmente el comercio exterior de España se lleva a cabo fundamentalmente con Europa (60% en 2020), EE. UU., China, Japón e Iberoamérica.

- [Datos: <https://datacomex.comercio.es/>]
- [Último dato. Agencia Tributaria. Comercio exterior en euros: [exportaciones/Importaciones](#)]
- [[Comercio exterior](#), Gobierno de España]
- [[Importación y Exportación de mercancías](#), Gobierno de España]
- [Índices de comercio exterior de servicios: Índices trimestrales por tipo de operación y [tipo de servicio](#), INE]
- [Índices de comercio exterior de servicios: Índices trimestrales por tipo de operación y [área geográfica](#), INE]
- [Rankings de comercio exterior, ej. [Asturias](#)]
- [Estudios de mercados, Instituto de Comercio Exterior [ICEX](#)]
- [Informes de economía internacional, [Real Instituto Elcano](#)]

5 EL TURISMO [EBAU]

España es uno de los principales destinos turísticos a nivel mundial. Antes de la crisis derivada de la pandemia de covid-19 en 2020, era el segundo destino turístico por número de turistas tras Francia y superaba los 80 millones de turistas al año. También era el segundo país por ingresos turísticos por detrás de EE. UU.

En 2019, último año antes de la pandemia de covid-19, España recibió 837 millones de turistas. El turista tipo que visita España es europeo, tanto comunitarios como de otros países como Reino Unido y Rusia. También destaca el turismo procedente de Estados Unidos y Japón, y el creciente número de visitantes chinos.

- [[Epdata](#): gráficos]
- [INE: Encuesta gasto turístico [Egatur](#), [Número de turistas](#)]
- [Organización Mundial del Turismo. [WTO](#)]
- [Observatorio del turismo emisor: <https://www.observatur.es/>]

A nivel nacional, el turismo es una de las principales actividades económicas. Da empleo a más de 2'5 millones de personas y genera unos ingresos que suponen el 12% del PIB. Además de ser uno de los motores de la economía española, el turismo tiene repercusiones sobre otros sectores económicos, como son la construcción, el transporte o la hostelería, generando numerosos puestos de trabajo indirectos. También es un importante factor de transformación del paisaje, sobre todo en las zonas de mayor concentración turística, como el litoral mediterráneo (provocando degradación medioambiental).

La enorme afluencia de turistas se explica por diversos factores físicos y humanos:

- Clima suave, agradable y soleado de la costa mediterránea y de las islas Canarias. El litoral permite actividades de playa y deportes náuticos.
- Zonas montañosas que permiten la práctica de deportes de invierno y de actividades relacionadas con la naturaleza. Además de numerosos espacios naturales con valor ecológico y paisajístico.
- El rico patrimonio histórico y cultural, junto a la gran variedad gastronómica.
- Oferta de ocio. El desarrollo socioeconómico europeo y mundial ha incrementado la demanda de ocio, para lo que España ha ofrecido grandes posibilidades turísticas a buen precio.
- Infraestructuras de transporte que facilitan los desplazamientos a los centros turísticos.
- Aumento de la calidad de los servicios y de los alojamientos, restaurantes y centro de ocio, así como el desarrollo de empresas especializadas. Destacan los servicios complementarios (parques temáticos, etc)
- Estabilidad y seguridad que ofrece España frente a la situación interna de otros países de la cuenca mediterránea (Túnez, Turquía, etc.) y competidores directos en el segmento de "sol y playa".

En cuanto a los tipos de turismo podemos distinguir:

- Turismo de sol y playa. Es el mayoritario, presenta una gran estacionalidad, y se concentra en el litoral mediterráneo y los archipiélagos.
- Turismo de montaña y naturaleza. Es un turismo menos masificado que se apoya en el disfrute de los valores naturales y paisajísticos de los espacios de montaña y de interés natural, tanto en invierno como en verano. Ha aumentado su importancia impulsado por las políticas de protección de espacios naturales.
- Turismo cultural, se traduce en la visita a lugares de interés histórico-artístico. Tiene importancia en ciudades que cuentan con un importante patrimonio histórico y arquitectónico, o que desarrollan actividades culturales de prestigio. También pueden incluirse aquí las peregrinaciones de carácter religioso.

- Turismo de negocios y congresos, relacionado con viajes breves para reuniones científicas o de empresas, asistencia a ferias, exposiciones, etc.
- Turismo rural, también se conoce como agroturismo y ha tenido una gran expansión durante los últimos años. Se basa en la estancia en casas, hoteles o albergues rurales que permiten disfrutar de un trato familiar, de la arquitectura local y de la naturaleza. También es de destacar el turismo gastronómico.
- Turismo de salud. Balnearios que combinan la oferta de relax con los tratamientos estéticos.
- Existen también otras formas de turismo: turismo de aventura (escalada, puenting, etc.).
- Por último, el turismo de parques temáticos: Warner, Isla Mágica, etc. es otro fenómeno reciente que intenta movilizar desplazamientos turísticos de corta duración.

[[Año de récord](#), 2019, RTVE] [INE, Número de turistas según comunidad autónoma de [destino principal](#)]

Principales áreas turísticas de España

Los espacios turísticos incluyen áreas y focos turísticos. Las áreas turísticas son amplios espacios que cuentan con una elevada densidad turística, mientras que los focos turísticos son lugares aislados, ligados a atractivos concretos (ciudades históricas, joyas naturales, etc.).

Los espacios turísticos pueden ser:

- De temporada (o estacionales), si su estacionalidad es superior a la media (Cataluña o Baleares)
- De estancias prolongadas (Canarias)
- De visitas puntuales, pero con regularidad, relacionadas con su patrimonio histórico (Granada, Sevilla,...).

Las áreas turísticas de alta densidad (de turistas nacionales y extranjeros) son:

- Áreas turísticas de sol y playa del litoral mediterráneo y archipiélagos. Ofrecen condiciones climáticas, playas, buena accesibilidad. El caso de Barcelona es el mejor ejemplo (cultura, playa, infraestructuras de transporte...) que se ha visto potenciado por la llegada de grandes cruceros. En el litoral mediterráneo se localizan las principales zonas turísticas españolas: Valencia, Benidorm, Marbella, etc. La idoneidad del clima de Canarias se extiende más allá de la temporada estival. Destacando por sus infraestructuras hoteleras Las Palmas y el Puerto de la Cruz.
- Focos culturales. Madrid tiene una gran oferta hotelera destinada al turismo cultural y de negocios, sin apenas estacionalidad. También destacan Sevilla y Córdoba.

Las áreas turísticas de media y baja densidad:

- Ciertos tramos del litoral mediterráneo y suratlántico menos saturados.
- El litoral gallego y cantábrico. Durante el siglo XIX Santander y San Sebastián fueron los destinos preferidos de la aristocracia española. Actualmente destacan Santander, Gijón, Laredo y Castro Urdiales.
- Los focos turísticos más importantes son las estaciones de esquí, zonas de turismo rural y las ciudades con patrimonio como Salamanca, Segovia, Toledo, Mérida, Cáceres, Zaragoza, etc.

Consecuencias geográficas del turismo en España

Las repercusiones que ha tenido el turismo son muy variadas, tanto positivas como negativas.

a) **Económicas.** El turismo genera aprox. el 12% del empleo español y aprox. el 11% de PIB, y el gasto de los turistas extranjero sirve para compensar la balanza de pagos (puesto que la balanza comercial es deficitaria). El turismo tiene un efecto multiplicador (sector de arrastre) sobre otras actividades económicas que ven estimulada

su demanda (comercio, transporte, agricultura, etc.). Influye en las inversiones en transportes (modernización de la red de carreteras, aeropuertos y puertos deportivos o para cruceros). El turismo afecta a los precios al generar inflación (notable en los sectores hostelero e inmobiliario por la inversión extranjera; o en la restauración por mayor poder adquisitivo del visitante). La estacionalidad es un grave inconveniente para el empleo del sector (hoteles, chiringuitos, estaciones de esquí, casas rurales...) y demanda una mano de obra abundante y poco cualificada en muchos casos (el desempleo es escaso).

b) **Urbanización y poblamiento.** Aumento de la urbanización visible con la formación de conurbaciones en áreas litorales. Alta densidad de construcción y especulación del suelo (hoteles, apartamentos, chalets...). En zonas de montaña y rurales, impulsan la rehabilitación y protección de edificaciones tradicionales.

c) **Demográficas.** Aumento de población en zonas costeras y freno a la emigración y despoblación en núcleos rurales y algunas ciudades históricas del interior. Aumenta la población ocupada en la construcción y en el sector terciario. En general, rejuvenecimiento de la población, excepto en las áreas especializadas en población jubilada.

d) **Territoriales.** Cambios en las zonas de influencia (hinterland) cercanas: zonas de recreo (parques, campos de golf, complejos deportivos); zonas de abastecimiento (revalorización agrícola, pantanos, etc.); zonas de servicios (aparcamientos, polígonos de distribución, etc.). Cambios en las zonas de residencia de los habitantes habituales, que abandonan el centro o primera línea de playa y se trasladan a las afueras.

e) Políticas, culturales y sociológicas. Fomenta el acercamiento de culturas y pueblos. Fomenta el aprendizaje de idiomas. Estimula y moderniza a las sociedades locales, aunque también puede suponer la pérdida de señas de identidad (aculturación).

f) Problemas puntuales en la época de mayor afluencia como atascos de tráfico, atención al público de los servicios (salud, basuras..., insuficientes para atender el incremento de población turística), ruidos, etc.

g) Medioambientales. Las consecuencias medioambientales son numerosas, aunque en los últimos años existe un mayor interés por minimizar los impactos de este tipo, como son:

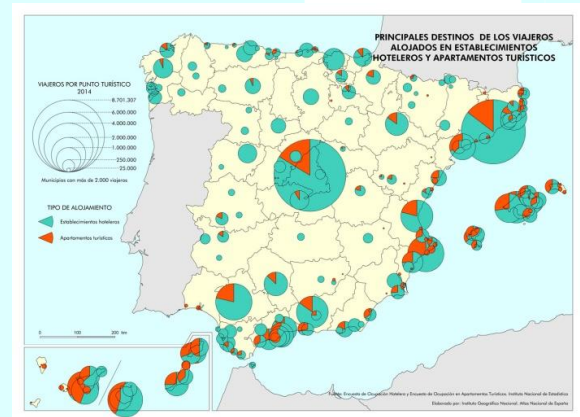
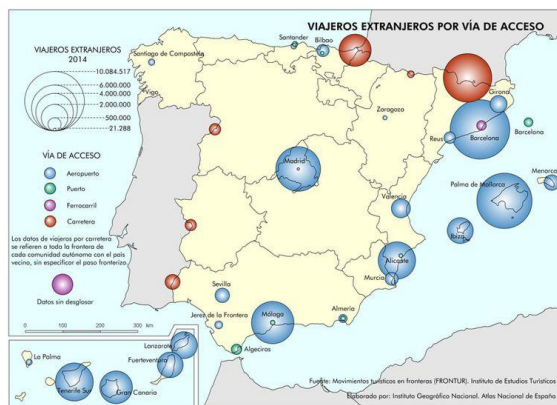
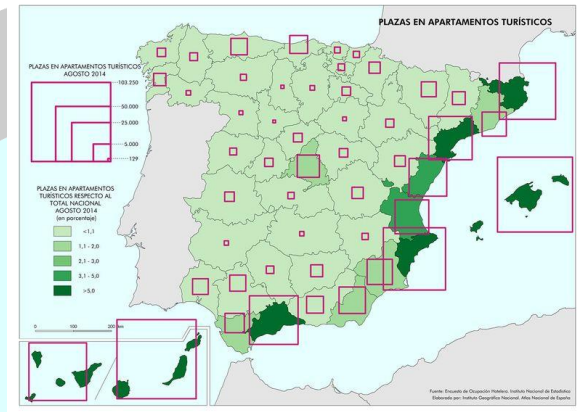
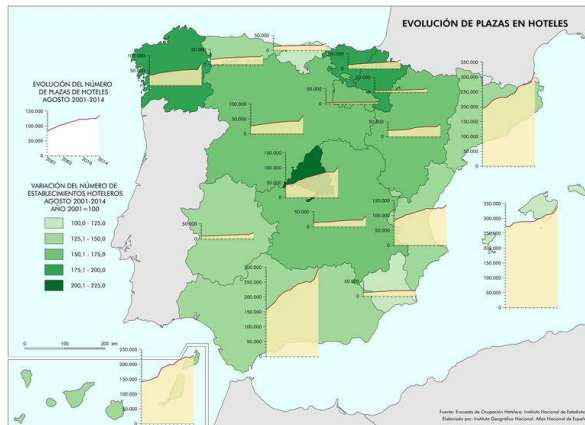
Alteración de los equilibrios ecológicos de muchos espacios: contaminación de aguas, salinización de acuíferos y fragmentación de hábitats.

- Cambios en los usos del suelo, especialmente la urbanización.
- Construcción de diques y barreras artificiales que alteran las corrientes marinas con riesgo de desaparición para algunas playas.
- Consumo de recursos escasos, como el agua, que provoca conflictos entre los usos tradicionales, como la agricultura, y las necesidades turísticas.

Ligado a las consecuencias económicas del turismo, destaca por su impacto ambiental el problema de la corrupción urbanística que ha alterado visiblemente amplias zonas, incluso de alto valor ecológico.

Las políticas para solucionar los problemas medioambientales son variadas como con la implantación de la ecotasa (Baleares), que grava al turismo con el fin de invertir en la protección de los ecosistemas vulnerables. Se alude al término turismo sostenible que es aquel que atiende las necesidades de los turistas y de las regiones receptoras, y, al mismo tiempo, protege y fomenta las actividades para el futuro.

El reto del futuro es conciliar la presión que ejerce el turismo sobre el territorio con el respeto al medio ambiente, especialmente en el consumo de agua, energía, generación de residuos, etc.



6 OTROS SERVICIOS

Además de las actividades comerciales, los transportes y el turismo, otros servicios fundamentales en la economía española son:

Estado del bienestar: sanidad y educación

Todos los países desarrollados, sus constituciones democráticas, y la propia Declaración Universal de los Derechos Humanos contemplan a la sanidad y a la educación pública como derechos fundamentales. Así se entiende por estado de bienestar el conjunto de actividades desarrolladas por los gobiernos que guardan relación con la búsqueda de finalidades sociales y redistributivas a través de los presupuestos del Estado. Fundamentalmente son cuatro ámbitos:

- Seguridad Social. Transferencias en dinero (por ejemplo subsidios de desempleo o vejez).
- Sanidad. Cuidados sanitarios (un sistema de salud universal y gratuito).
- Educación. Acceso al conocimiento de todos los ciudadanos.
- Servicios Sociales. Provisión de vivienda, alimentación y otros servicios asistenciales.

La **sanidad**. En España se destina aprox. el 8% del PIB (ligeramente por debajo de la media europea). Es un servicio básico que se complementa con la oferta sanitaria privada (dentistas, especialistas, etc.). En España el servicio sanitario público pretende estar próximo al usuario (consultas, residencias, hospitales) y se ocupa de la prevención (vacunaciones, charlas, campañas de difusión, etc); este servicio se gestiona por las comunidades autónomas con fondos públicos.

La **educación**. La red pública se gestiona en España a través de las CCAA, desde Educación Infantil a Secundaria, además de Universidad. En España se destina aprox. el 5,2% del PIB a la educación y se está fomentando la Formación Profesional. La oferta privada (colegios, academias, universidades, etc.) es mayor en las ciudades y muestra diferencias entre CCAA.

Servicios financieros

Sirven para canalizar y gestionar los movimientos de dinero, en los países desarrollados su importancia es clave en todos los aspectos: bancos, bolsas de valores y otros intermediarios financieros (compañías de seguros) canalizan y gestionan el dinero a través de tres operaciones básicas:

- Pasivas. Deudas del banco con sus clientes (cuentas corrientes).
- Activas. Créditos o deudas de los clientes a su banco (préstamos, hipotecas, tarjetas de crédito, etc.)
- Servicios. Productos que los bancos ponen a disposición de sus clientes (transferencias, domiciliaciones, cajeros automáticos, etc).

En España, en los últimos años asistimos al proceso de fusión financiera, destacando entidades como el Banco Santander y el BBVA que se sitúan entre las 25 mayores instituciones financieras del mundo y extienden sus influencias a nivel intercontinental (Latinoamérica). La pertenencia a la UE ha traído consigo la presencia de la banca extranjera en nuestro país (IGN, Deutsche bank, etc).

Servicios de información y comunicación

Los más significativos son los escritos (prensa y revista), los audiovisuales (radio, cine, tv) y los interactivos (internet). En general atraen a gran número de usuarios, siendo muy utilizados como vehículos que transmiten y canalizan información muy diversa y variada: ocio (videojuegos), noticias, cultural, comercial, educativa...

Hoy día es un subsector en alza en todos los países desarrollados y se utiliza como indicador socioeconómico; en España la principal multinacional en el subsector es MOVISTAR (entre los 15 primeros operadores del mundo), apreciándose además importantes diferencias a nivel regional en materia de equipamiento y acceso a las comunicaciones y de desarrollo de empresas de este subsector.