

## TEMA 10. SERVICIOS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE.

### 1. EL SIGNIFICADO DEL SECTOR SERVICIOS O SECTOR "TERCIARIO"

#### 1.1. CONCEPTOS Y PROCESOS DE TERCIARIZACIÓN

El sector terciario lo componen aquellas actividades económicas, cuya finalidad no es producir bienes, sino **prestar servicios** al consumidor, o a los productores del sector primario o secundario.

Sus características son:

- Son perecederos e intangibles.
- Producción y consumo juntos.
- Sector heterógeneo.

Se puede clasificar según diversos parámetros, aparición histórica, su uso....Según la propiedad del prestatario puede ser:

- **Servicios públicos:** el servicio lo prestan los organismos públicos, quienes buscan un objetivo social en la prestación de los servicios: educación, sanidad, militares...
- **Servicios privados:** la prestación la realizan empresas privadas cuyo objetivo es la obtención de beneficio económico, comercio, transporte, turismo...

Según la actividad desarrollada:

- **Servicios de distribución:** ponen en mano de la población los productos que consume, es el caso del comercio y los transportes.
- **Servicios a empresas y banca:** tienen como principales clientes a todo tipo de empresas a las que le facilitan su funcionamiento, financiación, seguros, asesorías jurídicas, diseño, publicidad...
- **La administración pública y los servicios sociales:** Las actividades financiadas por el Estado, destinadas a regular el funcionamiento de la sociedad y a mejorar la calidad de vida de la población, educación, sanidad, etc.
- **Servicios personales:** Son los que intentan cubrir demandas de la población en aspectos tan variados como la hostelería y el turismo, los espectáculos, las reparaciones, cuidado personal, deportes, etc

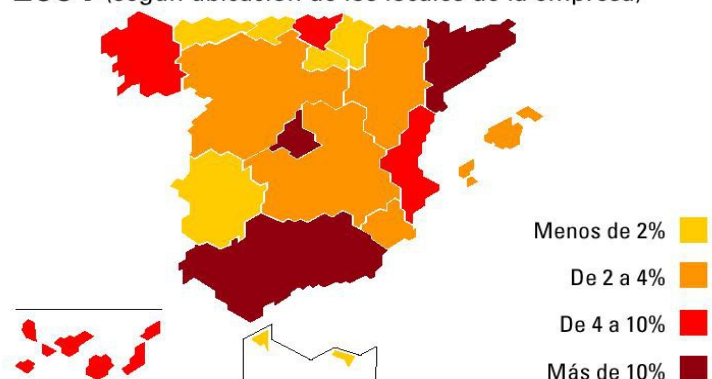
#### 1.2. EL PAPEL DE LOS SERVICIOS EN LA SOCIEDAD ESPAÑOLA.

España ha experimentado un proceso de terciarización, que se manifiesta en el significado que alcanza el sector servicios y el volumen de población activa que trabaja en él. La terciarización española se produce en el último cuarto del siglo XX: La expansión del sector se debe a:

- El estado del bienestar económico.
- El incremento de la productividad de la agricultura y la industria que necesita menos mano de obra.
- La creciente urbanización española que genera nuevas necesidades.
- La importancia de servicios públicos y administrativos necesarios para el funcionamiento de la sociedad.
- La demanda de actividades de ocio por los ciudadanos.

El sector ocupa a un 65.5% de población activa y concentra actividades diversas: comercio,

**Volumen de negocio del sector servicios 2004** (según ubicación de los locales de la empresa)



administración pública, transporte,... El proceso de terciarización ha tenido desigualdades espaciales y sectoriales.

- Ha sido mayor en las regiones más desarrolladas económicamente. Han alcanzado un nivel de terciarización más alto las regiones especializadas en actividades como turismo, funciones administrativas,...siendo menor en ciudades más pequeñas, del interior, ...
- Los subsectores tampoco han tenido una evolución uniforme. Ha retrocedido el comercio mayorista y minorista, transportes,... se han desarrollado los relacionados con administración, sanidad, educación, ocio. Ha aumentado también el sector público, por las necesidades que atiende el Estado y por la consolidación del Estado de las Autonomías.

## **2. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES: ELEMENTO BÁSICO DE LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL Y ECONÓMICA.**

### **2.1. SISTEMAS DE TRANSPORTE. INFRAESTRUCTURAS DE LOS SISTEMAS**

Las infraestructuras para el transporte (carreteras, autopistas, vías férreas, puertos, aeropuertos, etc.) componen redes extendidas sobre el territorio e interconectadas entre sí, que ponen en comunicación distintos puntos y regiones. Tienen una gran influencia sobre el territorio, ya que son expresivas de las relaciones entre distintos ámbitos funcionales o económicos, y constituyen un capítulo fundamental en la ordenación del territorio y en las políticas de corrección de los desequilibrios regionales.

En este sentido, se considera que un sistema de transportes deficiente, constituye una de las limitaciones para el desarrollo que puede presentar una región, por la falta de articulación interna y externa. El transporte debe pretender la conexión con redes nacionales y europeas, interconectar ciudades,... Los transportes deben permitir la conexión entre las redes viarias, ferroviarias y marítimas que faciliten los transportes de personas y mercancías.

### **2.2. LAS REDES VIARIAS (CARRETERAS Y FERROCARRILES), PORTUARIAS Y AEROPORTUARIAS Y SUS ELEMENTOS.**

En las sociedades desarrolladas, los transportes tienen una importancia capital. Forman un sistema que permite el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, cuyos elementos son los medios o vehículos de transporte, las infraestructuras, y los bienes y productos transportados.

Los medios de transporte han evolucionado mucho. El siglo XIX conoce el desarrollo del ferrocarril, unido al progreso de la industria, y en el XX aparece el automóvil, se moderniza el transporte marítimo y se generaliza el transporte aéreo.

Todo ello supone una revolución en las sociedades actuales, por la capacidad de carga, la velocidad del desplazamiento y en la aparición de nuevas formas de transporte que permite el flujo de capitales, ideas, información,... En lo que a los bienes transportados se refiere, destacamos la gran cantidad de mercancías que se mueven. El transporte de personas alcanza niveles sin precedentes, reflejo de la movilidad de los ciudadanos en las sociedades contemporáneas ya sea por razones laborales, de ocio, etc.

El sistema español de transportes presenta unas características que son, al mismo tiempo, rasgos de arcaísmo y de modernidad, herencia de la historia y logros de la evolución reciente de la sociedad. Entre ellas, destacan las siguientes:

- 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 estructuras que encarecen la ejecución y dificultan la realización (puentes, viaductos, túneles).
- El trazado radial que tiene como centro Madrid es muy perceptible en las redes de carreteras y en la red ferroviaria. El transporte aéreo responde también a un modelo radial por la importancia que tiene la capital de España como origen y destino de los vuelos nacionales e internacionales.
- Los desequilibrios territoriales entre regiones, que se manifiestan, tanto por la densidad de redes

viarias e infraestructuras como en la calidad de las propias instalaciones y vías de comunicación. En este sentido, la tendencia es que las regiones con mayor grado de desarrollo tengan mejores comunicaciones, lo cual es, a su vez, un factor de desequilibrio.

- Las deficiencias en la comunicación interregional, consecuencia de factores físicos, de la disposición radial de las redes de comunicaciones y de las desigualdades regionales, sin que la descentralización administrativa resultante de la implantación del Estados de las Autonomías haya resuelto la situación.
- El marcado desequilibrio hacia el transporte por carretera, que acusa los efectos de la sobrecarga en el transporte de personas y de mercancías.

### **La red de carreteras y las características del transporte.**

En la actualidad, los transportes por carretera son los de mayor importancia, al tiempo que la red de calzadas ejerce gran influencia en la articulación del territorio.

Esta red de carreteras tiene su origen en la multitud de caminos formados a través de los siglos. Las calzadas romanas –principal soporte de la ordenación del territorio en su tiempo- y las redes trazadas por musulmanes y cristianos durante la Edad Media son antecedentes destacados; sin embargo, fue en el siglo XVIII cuando las carreteras españolas cobraron un gran impulso y se logró una red de ámbito nacional, pues en esta época se acometió la construcción de la red de estructura radial que unía el centro –Madrid- con los principales puertos del litoral. El plan se desarrolló durante los siglos XVII y XIX, y es la base del actual mapa de carreteras.

En el primer tercio del siglo XX, en 1926 se impulsó el Plan de Firmes Especiales, que pretendía una mejora general de la red viaria para adaptarlas a las nuevas condiciones del transporte y a los nuevos vehículos automóviles. Hacia los años 1960, la red española de carreteras presentaba grandes carencias y resultaba insuficiente para las necesidades del momento, caracterizado por el auge de los vehículos a motor.

Para adaptarse a la nueva realidad socioeconómica y entendiendo que las infraestructuras eran un factor imprescindible para el pretendido desarrollo, se acometió el Plan REDIA (Red de Itinerarios Asfálticos, 1967-1971), que incluyó entre sus objetivos a ampliación del ancho de calzada, la mejora de la pavimentación y de la señalización, la corrección de trazados y la dotación de arcones en las principales rutas españolas. Las actuaciones se centraron en los seis grandes ejes que forman el soporte del modelo radial (Nacionales I a VI), con lo que éste quedó definitivamente consolidado.

En los años ochenta se lleva a cabo un proyecto de autovías a partir del desdoblamiento de calzada de las principales carreteras nacionales y que, una vez concluido, constituiría el soporte básico de comunicación y de la red viaria. Esta solución no resolvió todas las necesidades, de ahí la intención de completarlo con el Plan de Infraestructuras (1993-2007). Éste pretende asegurar las conexiones internacionales con Francia y Portugal, completar la red de alta intensidad de tráfico, descongestionar las vías radiales y favorecer la comunicación interregional, que atenúen los efectos negativos del plano radiocéntrico heredado de tiempos pasados.

La red básica del Estado depende de la Administración central lo que asegura la comunicación interregional. La red autonómica es la más extensa y en ella se integran las carreteras de ámbito regional, cuya gestión está transferida a las comunidades autónomas. Por último destacan las redes de ámbito local y comarcal, administradas por cabildos, diputaciones, etc.

En conjunto, la red de carreteras presenta grandes diferencias regionales en cuanto a densidad, naturaleza de las vías y calidad de las mismas, las comunidades más desarrolladas tienen mejores infraestructuras, lo cual es un factor adicional de desarrollo.

El transporte por carretera ha experimentado un crecimiento vertiginoso y paralelo al incremento del parque de vehículos y de la movilidad espacial de la sociedad española. Concentra el 90% del transporte de viajeros y más del 70% de mercancías, consecuencia del modelo originado con el desarrollismo, que consagró al automóvil como medio de transporte de personas y mercancías en detrimento del tren.

### **Los ferrocarriles. Pasado y presente.**

El ferrocarril y la locomotora a vapor supusieron una gran innovación en materia de transporte y comunicaciones. Tras diversos proyectos que no llegaron a realizarse, los primeros trayectos que se abrieron al tráfico en la Península fueron el de Barcelona a Mataró, en 1848, y el de Madrid a Aranjuez, en 1851.

En 1855 se promulgó una ley que regulaba las concesiones y permitía la importación de materia ferroviario, y que la industria siderúrgica española no podía producirlo. Pronto contó España con una excelente red ferroviaria que revolucionó el transporte y contribuyó a romper la incomunicación entre regiones y comarcas.

Con relación a Europa, los ferrocarriles españoles presentaban la diferencia del ancho de vía. Los demás países europeos utilizaban una separación entre raíles de 1435 mm., que se consideró insuficiente en España por los desniveles del terreno y el trazado sinuoso, obligado por el relieve; con el fin de proporcionar una mayor estabilidad a los trenes, se adoptó en 1844 la anchura de vía de seis pies castellanos, equivalentes a 1672 mm. La medida, en la que también debieron influir razones estratégicas, ha supuesto el aislamiento ferroviario de España con respecto al resto de Europa hasta fechas recientes; el problema se ha resuelto mediante la instalación de intercambiadores de ejes en las estaciones fronterizas con Francia.

En 1939, al término de la Guerra Civil española, la red ferroviaria estaba muy deteriorada, necesitaba cuantiosas inversiones y su explotación era deficitaria, por ello las compañías no tenían mucho interés en mantener las concesiones de las que eran titulares. En 1941 pasó al Estado, decisión que propició la creación de RENFE.

El ferrocarril ha sido el principal medio de transporte e personas y mercancías hasta comienzos de los años 1960, fecha en la que fue relegado a segundo término ante el auge del transporte por carretera.

La red de ferrocarriles españoles, al igual que la de carreteras, tiene una disposición radial con centro en Madrid y tres importantes nudos de dispersión del tráfico- Venta de Baños (Palencia), Alcázar de San Juan (Ciudad Real) y Zaragoza.

### **El transporte marítimo.**

Por su situación, España ofrece condiciones favorables para el tráfico marítimo. Durante siglos se ha configurado una red de puertos mercantes, de pasajeros y pesca que ha servido de intercambio entre tierras de ultramar y las del interior, contribuyendo a consolidar la red radial de carreteras entre Madrid y los puertos. El transporte de pasajeros fue importante en el siglo XIX y primeros del XX, después decayó.

Sin embargo, ha aumentado el transporte de mercancías por barco tanto de productos voluminosos no pesados y al traslado de petróleo hasta las refinerías situadas en los litorales.

Este transporte ha evolucionado hacia buques de gran tonelaje, que exigen mayor calado y unas instalaciones portuarias específicas, por lo que se ha desplazado la importancia portuaria hacia el Atlántico, cuyos puertos están mejor situados respecto a las grandes rutas de navegación.

El transporte fluvial se reduce a Sevilla, único puerto interior de significado histórico.

### **El transporte aéreo.**

Comienza en 1919 en España y pronto se ponen en funcionamiento líneas comerciales entre Sevilla y Larache, y entre Madrid y Barcelona, Mallorca, Valencia y Sevilla. Más tarde se abren las internacionales y en 1926 se cruza el Atlántico.

Con el tiempo se generalizan los aviones a reacción y empieza una nueva era marcada por el aumento de la capacidad de carga de los aparatos, de mayor autonomía de vuelo y velocidad de crucero... todo repercute en los desplazamientos a larga distancia y beneficia a España que se configuraba como destino turístico.

España cuenta con una red de aeropuertos extensa, aunque está muy jerarquizada en Madrid-Barajas que, junto a Barcelona, tiene un tráfico muy estabilizado en cuanto a cifras de pasajeros. Le siguen los de Mallorca, Málaga, Canarias...

### 2.3. LA REVOLUCIÓN DE LAS TELECOMUNICACIONES.

Las telecomunicaciones forman un sistema de transporte novedoso. Se incluye el telégrafo, teléfono, televisión, teletexto, correo electrónico por ordenador,....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.

La telecomunicación forma parte de los llamados transportes invisibles, aunque algunas de sus instalaciones sean perceptibles en el paisaje. La importancia que tienen actualmente es sólo un avance de la que aguarda en el futuro.

### 2.4. ANDALUCÍA

En cuanto a los sistemas de transporte en Andalucía diremos que siempre se ha entendido que ha sido la causa de las limitaciones al desarrollo al andaluz. El Plan de ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), de la Junta de Andalucía considera el transporte y las comunicaciones como elemento fundamental para la articulación del territorio. El Plan incluye entre sus objetivos los siguientes:

- Articular el territorio andaluz interna y externamente mediante el sistema de transporte y comunicaciones.
- Aumentar la presencia del ferrocarril.
- Avanzar hacia un sistema de transporte sostenible.
- Incrementar los efectos de las infraestructuras en el desarrollo regional.

El Plan plantea una estrategia de prioridades en cada sistema de transporte.

- El ferrocarril es prioritario y se apuesta por la alta velocidad, el transporte de pasajeros y mercancías, así como servicios regionales y de cercanías.
- En el sistema viario se pretende conectar las redes nacionales y europeas, interconectando ciudades, desarrollando el transporte público en distintos ámbitos (metropolitano, litoral,...).
- Potenciar los puertos comerciales garantizando la conexión con los ejes viarios y ferroviarios.
- En el sistema aeroportuario, es necesario su conexión con la red viaria y ferroviaria potenciando las funciones de los aeropuertos andaluces en el sistema internacional, especialmente el de Málaga por su gran tráfico.

### 2. 4. TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE: IMPACTOS EN EL TERRITORIO Y LA SOCIEDAD.

Los principales problemas que plantean los modos de transporte en relación al medio ambiente son los siguientes:

- **La ocupación del suelo** es consecuencia del desarrollo reciente de las infraestructuras de transporte, que han ocupado superficies cada vez mayores. Algunos transportes como el AVE producen impactos en el territorio, acentúan el desequilibrio funcional 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.
- **La fragmentación de ecosistemas** es también patente, especialmente en el caso de las autovías y las líneas de alta velocidad. Además, estas infraestructuras degradan el medio ambiente y son responsables de la mortalidad de fauna. El impacto del transporte sobre el territorio es visual, acústico...
- **La contaminación atmosférica** procede de los elementos contaminantes emitidos a la atmósfera por las actividades de transporte, óxidos de nitrógeno , anhídrido sulfuroso (SO<sub>2</sub>) y COV o «compuestos orgánicos volátiles». Todos ellos son responsables del efecto invernadero, del debilitamiento de la capa de ozono, de la lluvia ácida; y los COV tienen efectos cancerígenos, provocan alergias y enfermedades respiratorias.

- **El ruido** es otro efecto del tráfico de vehículos, siendo especialmente grave en las grandes ciudades. España es uno de los países desarrollados más afectados por este problema, que surge cuando la población se expone a niveles sonoros superiores a 65 dB. El Ministerio de Fomento realiza mapas estratégicos de ruido que constan de dos partes diferenciadas:
  - Mapas de niveles sonoros, que son mapas de líneas isófonas que representa el nivel de ruido de una zona determinada.
  - Mapas de exposición al ruido, en los que figuran los edificios, viviendas y población expuestos a determinados niveles de ruido y otros datos exigidos por la Ley del Ruido.
- **Otros problemas medioambientales** derivados del transporte son el consumo de energía, el uso de productos derivados del petróleo, una fuente de energía no renovable; y la generación de residuos, aceites, lubricantes, líquidos de frenos, plásticos, chatarra, etc.

La política medioambiental española intenta resolver el problema de la contaminación atmosférica. La calidad del aire ha intentado mejorarse con vehículos más limpios, prohibiendo la gasolina con plomo,... aún así sigue persistiendo el problema que intenta mejorarse con la Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera del 2007 que hace obligatoria la información al público del nivel de calidad del aire.

### 3. COMERCIO Y TERRITORIO: ELEMENTOS Y FACTORES DEL COMERCIO.

Es la actividad que ponen en contacto a los productores con los consumidores. Nació de la necesidad de la población de cubrir todas sus necesidades con bienes que no producían ellos mismos.

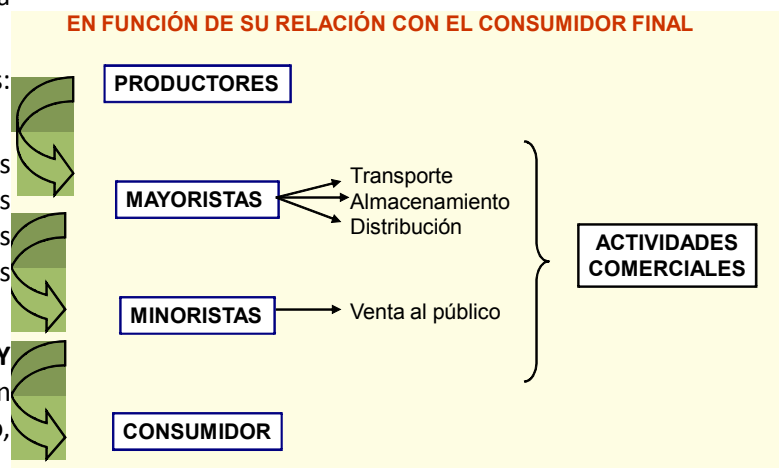
**COMERCIO EN LA ANTIGÜEDAD:** el comercio se realizaba con las zonas más próximas, a excepción de los productos caros cuyo transporte y posterior venta si resultaban rentables (seda). Las grandes transacciones comerciales se realizaban en **ferias** (una vez al año), mientras que menores volúmenes de ventas se realizaban en los **mercados**, de periodicidad semanal y cuya celebración se hacía en las localidades más importantes.

**COMERCIO EN LA ACTUALIDAD:** A partir de la Revolución Industrial, con la transformación de los medios de transporte, los intercambios comerciales entre lugares alejados se incrementaron, llegando al comercio global de nuestros días.

#### 3.1. **COMERCIO INTERIOR: DE LA TRADICIÓN A LA GRAN SUPERFICIE Y A LA FRANQUICIA.**

Es el comercio de corto alcance que se desarrolla entre personas residentes en un mismo Estado, se rigen por una misma legislación mercantil y utilizan la misma moneda. Sus características son:

- **PEQUEÑO COMERCIO:** Familiar y tradicional, todavía muy importante aunque en retroceso.
- **GRANDES CADENAS DE DISTRIBUCIÓN Y GRANDES SUPERFICIES COMERCIALES:** en crecimiento continuo, ya dominan el comercio en las grandes ciudades y se están expandiendo hacia el medio rural. Como técnica de venta practican el autoservicio:
  - En el centro de las ciudades: Grandes almacenes
  - En la periferia: Hipermercados y Grandes Centros Comerciales (combinan los pequeños comercios con hipermercados y zonas de ocio).
- **FERIAS DE MUESTRAS Y ESPECIALIZADAS** (IFEBA en Badajoz, FEVAL en Don Benito, IFEMA en Madrid).



- **TELEVENTA**, por catálogo, tv, radio, internet (comercio electrónico...)
- **FRANQUICIAS**: establecimientos comerciales que están asociados a una marca y cumplen con las especificaciones exigidas por la matriz.

### 3.2. COMERCIO EXTERIOR: RASGOS DE LAS EXPORTACIONES E IMPORTACIONES. GEOGRAFÍA DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL.

Es el comercio de largo alcance que se desarrolla entre personas residentes en diferentes Estados, se rigen por distinta legislación mercantil y utilizan divisas (Dólar, Euro, Yen)

#### POLÍTICAS DE COMERCIO EXTERIOR

**PROTECCIONISMO**: Los comerciantes han de pagar los ARANCELES, lo que aumenta el precio final del producto. Protege a las empresas nacionales con respecto a las extranjeras, pero favorece el estancamiento y la falta de modernización.

**LIBRECAMBISMO**: Precios más bajos para el consumidor. La competencia internacional favorece la modernización de las empresas nacionales.

En las últimas década se ha producido un incremento del comercio exterior debido :

- Ingreso de España en la UE (1986)
- Fuerte crecimiento de la economía mundial
- -Desarrollo de políticas librecambistas: Acuerdo general de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) auspiciado por la OMC (Organización Mundial del Comercio); Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD).



### 3.3. BALANZA COMERCIAL Y BALANZA DE PAGOS.

BALANZA COMERCIAL = EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN

¿Sólo hay movimientos económicos entre países debido al comercio? NO También se mueve el dinero entre países debido a: Turismo y otros servicios , remesas de los emigrantes , prestamos entre países ... El total de los movimientos económicos entre países lo debe incluir todo, los movimientos comerciales (BC) y el resto de movimientos. A esto se le denomina Balanza de Pagos . BALANZA PAGOS = BC + OTROS MOVIMIENTOS ECONÓMICOS

## **4. TURISMO Y OCIO.**

### **4.1. GÉNESIS DEL TURISMO DE MASAS EN ESPAÑA.**

España es una de las principales potencias turísticas del mundo, tanto por el número de visitantes que recibe como por los ingresos que reporta esta actividad. La consolidación de España como destino turístico data de los años sesenta, aunque cuenta con antecedentes dignos de mención en los viajeros ilustrados y los románticos.

Desde el siglo XVIII, pero especialmente a lo largo del siglo XIX, son numerosos los viajeros que recorren España, entre ellos naturalistas y escritores. Unos y otros quedaron impresionados por la diversidad que ofrece la naturaleza de España, por el exotismo de unos paisajes que le recuerdan a África, por la pervivencia de las herencias árabe y oriental, por las ciudades y los monumentos, por los tipos y las costumbres populares, por el bandolerismo, por las corridas de toros, etc. La difusión de sus conocimientos y de sus experiencias en escritos y guías de viaje contribuyó a forjar una imagen de España plagada de escenas tópicas, pero que ha alimentado la curiosidad y el interés de los extranjeros por España y la percepción de ésta como destino turístico singular.

A la gestación definitiva de España como potencia turística han contribuido causas externas e internas.

- Entre las **causas externas** habría que citar la evolución de la sociedad europea tras la Segunda Guerra Mundial. Concluida la reconstrucción posbélica, Europa alcanzó en estado de bonanza económica y de bienestar social sustentado en un alto nivel de vida, amplia cobertura social, reducción de la jornada laboral, vacaciones remuneradas, etc. Pronto crecieron las demandas de ocio, entre las que ocupó un lugar preferente el turismo-
- Como **factores propios o internos** de España hemos de destacar su situación geográfica, su conocimiento y valoración por parte de las sociedades extranjeras y las excelentes condiciones de su oferta turística: amplio litoral, climatología favorable variedad paisajística, rico patrimonio cultural, etc., y todo ello a buenos precios.

### **4.2. EVOLUCIÓN DEL TURISMO EN ESPAÑA.**

Los inicios del turismo moderno se sitúan en los pasados años cincuenta 50. Puede señalarse 1959 como año de despegue, coincidiendo con un significativo momento en la planificación económica de España, que entendió el turismo como un importante factor de desarrollo.

- En **1960** el número de visitantes superó los 6 millones, abriéndose en este momento una etapa de crecimiento continuo que duró hasta 1973. En este período se pusieron las bases del modelo turístico español de masas, el cual requirió la construcción de apartamentos y hoteles, y dio lugar a la precipitada urbanización de los litorales, muchas veces regida por la especulación y carente de planificación. El ritmo expansivo quedó interrumpido en 1973, año de una recesión, motivada por el incremento de los precios del petróleo, la crisis económica económica, el ocaso del franquismo y los albores inciertos de la transición democrática.
- A partir de **1976** se inició una nueva fase de crecimiento sostenido, que duró hasta 1989, y cuya principal característica –junto al aumento de turistas extranjeros- fue la incorporación de los españoles al turismo de playa.
- Tras una nueva recesión a **comienzos de los años noventa**, se ha abierto una nueva fase en la que se han superado los 70 millones de visitantes, cifra que incluye a los viajeros en tránsito y a los turistas propiamente dichos, que ascienden a más de 45 millones.

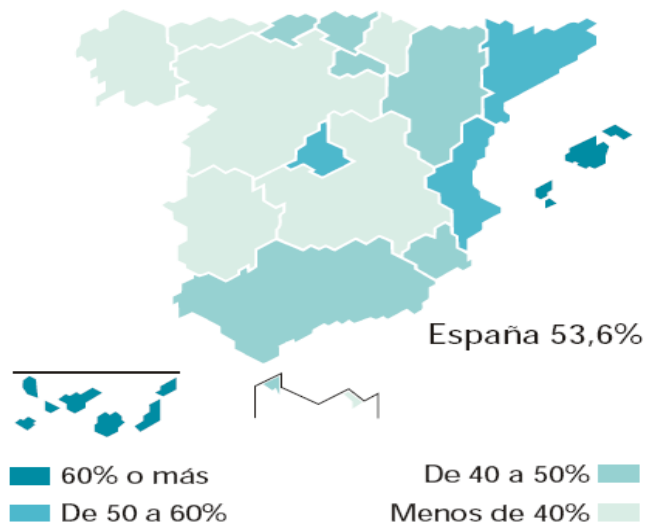
A pesar de ello, el turismo español aporta al país menos ingresos que otras potencias turísticas de rango similar, como demuestra el hecho de que España, aunque ocupe el segundo lugar mundial por número de turistas, se sitúa en cuarto lugar por la cantidad de ingresos.



### 4.3. CARACTERIZACIÓN Y TIPOLOGÍA DE MODELOS TURÍSTICOS EN ESPAÑA.

Los factores del turismo español son:

- **Consolidación de la demanda interna.** Asociado al aumento del nivel de vida y la disponibilidad de tiempo de ocio.
- **Aumento de la calidad en la oferta turística** en alojamiento y restauración.
- **Diversificación de los productos turísticos.** Aparición de nuevas modalidades turísticas a demás del típico “sol y playa”: rural, de aventura, congresos y convenciones, ecoturismo, cultural...
- **Cualificación de los recursos humanos.**
- **Mejora de las infraestructuras,** que hace accesibles los destinos turísticos.
- **Promoción estatal** en el exterior (mediante TURESPAÑA).
- **Inestabilidad política en zonas potencialmente competidora.**



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 demanda concreta de sol y playa.

Los países emisores de turistas a España son, principalmente los integrantes de la **Unión Europea**, destacando Alemania y Reino Unido. También es importante la corriente turística procedente de **Estados Unidos** y de **Japón**, y comienzan a emerger algunos **países del Este** (Rusia, Polonia, República Checa).

En general se trata de un turismo cuyo calendario de vacaciones está condicionado por la temporada de playa y por las fechas de las vacaciones escolares y laborales, que coinciden con el verano, de ahí la acusadísima estacionalidad del turismo, que se manifiesta en la saturación de los sectores de transporte y hostelería en los meses de julio y agosto.

Poco a poco, el **turismo nacional** se ha ido incorporando a este modelo, de manera que muchas playas registran una concurrencia equilibrada entre extranjeros y españoles.

Asimismo, va aumentando el turismo de **jubilados**, tanto nacionales como extranjeros, que alternan su estancia en la costa con su residencia habitual. Aprovechan su disponibilidad de tiempo para adaptarse a las mejores ofertas y contribuyen a la ocupación hotelera en temporada baja, tan beneficiosa para la actividad del sector y para la estabilidad del empleo.

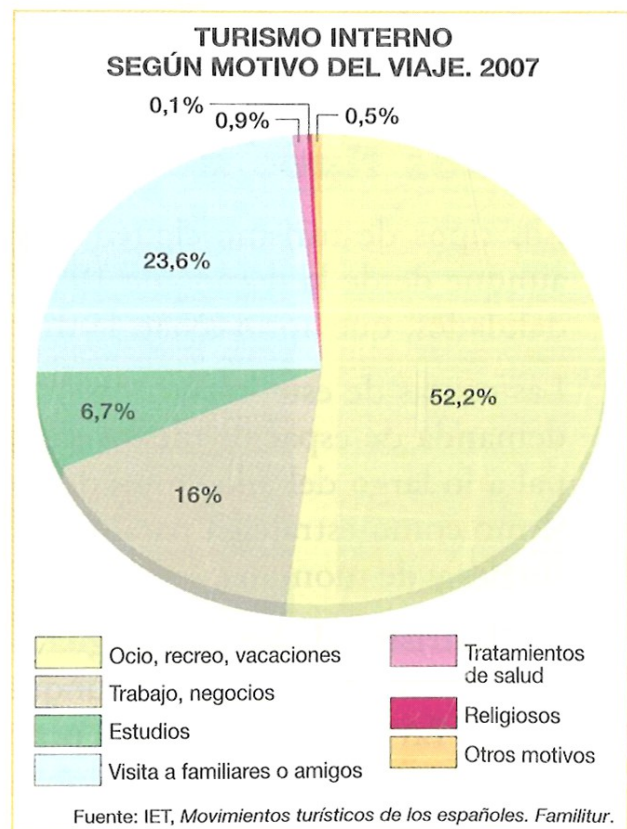
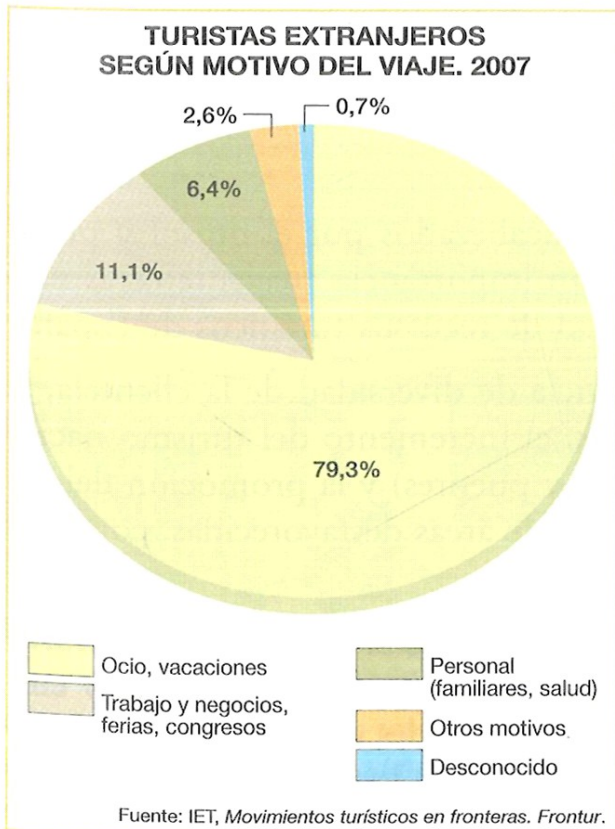
De acuerdo con los caracteres de esta demanda, España dispone de una extraordinaria infraestructura turística, que es su principal apuesta frente a posibles competidores. Ésta se materializa en la existencia de más de 10.000 hoteles y hostales, que ofrecen casi un millón y medio de plazas entre los diferentes establecimientos<sup>2</sup>. Su distribución geográfica por comunidades autónomas es desigual, existiendo una especial concentración en los espacios insulares y litorales.

El turismo en España tiene un significado extraordinario, siendo, a su vez, uno de los principales factores de la terciarización experimentada por la economía y por la sociedad española.

Su primer significado es de naturaleza económica, pues, hoy, el turismo supone, aproximadamente, el 11% del PIB. Su importancia económica no se ciñe al momento presente, sino que el turismo ha estado muy ligado al desarrollo económico de los años 1960, pues las aportaciones de divisas por parte de turistas y emigrantes permitieron financiar las importaciones.

Las elevadas cifras de turistas y la concentración de la demanda en los litorales han exigido la dotación de infraestructuras, que culminaron en la urbanización de amplios espacios costeros, donde se han desarrollado multitud de ciudades y conurbaciones.

El desarrollo urbano y la actividad económica procedente del turismo han dotado a los espacios turísticos de un extraordinario dinamismo, que los ha convertido en un lugar de atracción demográfica y económica, razón por la cual se ha acentuado la contraposición interior-litoral.



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
- Encarecimiento de los precios sin mejora de la calidad, rigidez y escasa adaptación a las nuevas exigencias de la demanda, estacionalidad, y competencias de otros países mediterráneos.
- Dependencia de los tour-operadores internacionales
- Deterioro medioambiental y alteraciones paisajísticas en algunas áreas.

Se pretende una **reconversión y renovación** del sector basadas en una planificación que acabe con las causas citadas.

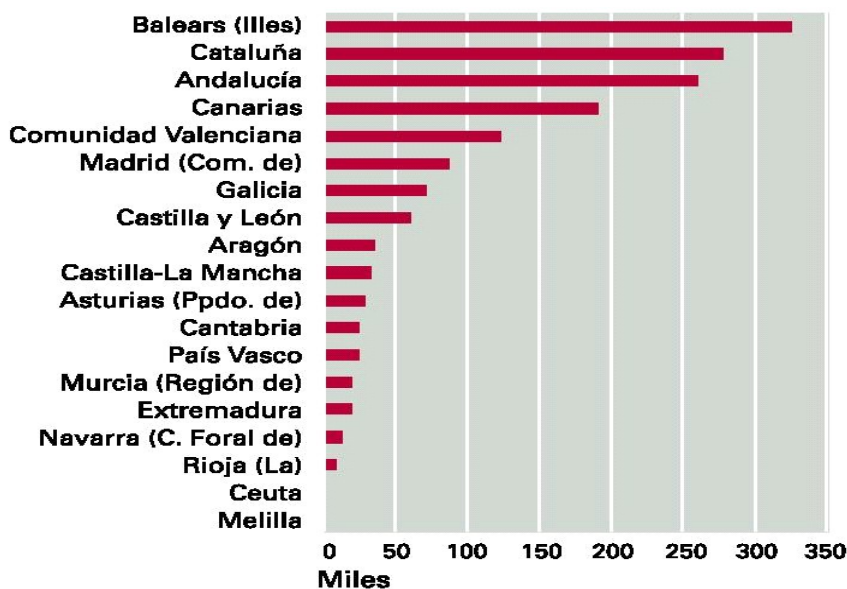
#### 4.4. PRINCIPALES ÁREAS TURÍSTICAS DE ESPAÑA

La Administración española distingue entre zonas turísticas y puntos turísticos, diferenciados entre sí en función de la amplitud del espacio geográfico que ocupan.

- Las **zonas turísticas** son áreas amplias que presentan una densidad turística más o menos homogénea. En ellos, la concentración de la oferta turística es tan amplia que sobrepasa los límites de un núcleo de población o de un término municipal. Pueden ser de especialmente turística (Canaria, Baleares y Andalucía) y de temporada (Costa Brava, Dorada, Azahar y costa Blanca)
- Los **puntos turísticos** son focos aislados y están ligados a atractivos turísticos concretos. Unos se sitúan en la costa, como Barcelona, Puerto de la Cruz, Santander, Lloret de Mar o Marbella; y otros se localizan en el interior peninsular o insular y suelen corresponderse con ciudades históricas (Madrid, Sevilla, Zaragoza, ciudades del Camino de Santiago), estaciones invernales (Sierra Nevada, Jaca, etc.) o áreas de montaña ligadas al turismo verde (Potes, en los Picos de Europa).

En cuanto a las zonas turísticas encontramos:

- Las **zonas turísticas de alta densidad**: litoral mediterráneo (peninsular y balear) y Canarias, que responden a un modelo turístico de sol y playa. Incluyen la Costa Brava, desde Lloret de Mar hasta Palamós; la Costa Dorada, desde Torredembarra hasta Cambrils; la Bahía de Palma; la Costa Blanca, desde Alicante hasta Benidorm; la Costa del Sol, desde Málaga hasta Estepona; y el sur de Gran Canaria, desde Tenerife hasta Maspalomas. Otras zonas turísticas de alta densidad son Madrid y determinados enclaves de la cornisa cantábrica (Santander) y de la costa atlántica gallega (Rías Altas y Rías Bajas).
- El **litoral mediterráneo**. Cuenta con excelentes condiciones atmosféricas del Mediterráneo y sus playas que explican que en él se localicen algunas de las principales zonas turísticas españolas y una buena parte de los centros turísticos costeros. Destacan la Costa Brava y Lloret de Mar, Costa Dorada y Salou, Costa Blanca y Benidorm, Costa del Sol y Málaga, Marbella y Torremolinos, etc.
- **Canarias**. Su clima siempre cálido le ha permitido un aumento espectacular del turismo en las últimas décadas. Los flujos turísticos se concentran en Gran Canaria y Tenerife. Las infraestructuras hoteleras son especialmente numerosas en Las Palmas y en el Puerto de la Cruz.
- **Madrid**. Su turismo es de tipo itinerante, pues basa su oferta turística en el turismo monumental, cultural y de negocios. Alrededor de la capital hay una corona de ciudades turísticas entre las que destacan Alcalá de Henares y Aranjuez.
- **La cornisa cantábrica**. En el siglo XIX Santander y San Sebastián fueron los destinos preferidos de la aristocracia española. En la actualidad, aglutina únicamente una pequeña parte de los alojamientos turísticos, concentrados especialmente en Santander, Gijón y otros municipios más pequeños como Laredo y Castro Urdiales.
- **La costa atlántica gallega**. Las Rías Altas y Bajas tienen un turismo litoral basado en sus pintorescas costas y en la existencia de ciudades importantes, como A Coruña, Vigo y, ya en el interior, Santiago de Compostela.



Desde el litoral, el turismo se ha difundido en ocasiones hacia espacios interiores más o menos próximos, que se han convertido así en zonas turísticas de media y baja densidad. En algunas de ellas se han desarrollado otras modalidades turísticas diferentes a la de sol y playa.

En el resto de las regiones españolas la actividad turística es poco o nada importante. El turismo se reduce a visitas puntuales a ciudades históricas destacadas por sus monumentos, tradición histórica o patrimonio cultural. (León, Burgos, Segovia y Salamanca, Zaragoza, Mérida...)

La distribución espacial del turismo se explica por factores económicos y territoriales. Entre ellos, destacan los siguientes:

- La accesibilidad y las vías de comunicación. El factor favorece el desarrollo de unas zonas, como Cataluña, mientras otras que están mal comunicadas (cabo Gata-Níjar) pueden presentar un escaso crecimiento.
- La cercanía a una gran ciudad. Es el caso de Barcelona, Alicante o Málaga, que han actuado en sus respectivas áreas como motor para la multiplicación de las segundas residencias o han impulsado el crecimiento de núcleos cercanos, como Lloret de Mar, Benidorm, Torremolinos o Benalmádena.
- La acción de los promotores inmobiliarios. Explica el crecimiento de núcleos turísticos concretos, generalmente de la costa mediterránea, como Benidorm, Salou o Torremolinos.
- La imagen social de las ciudades. Muchas ciudades de rica tradición histórica o patrimonio cultural o natural se convierten en paso obligado de cualquier programa turístico. Es el caso de Granada, Córdoba, Sevilla, Santiago de Compostela, Toledo, Cáceres, Mérida y Trujillo.
- Otros factores: influencia de las grandes agencias de viajes o touroperadores, que han promocionado determinadas zonas (Ibiza, Islas Baleares, Canarias) en detrimento de otras.

#### **4.5. TURISMO Y MEDIO AMBIENTE EN ESPAÑA.**

En cuanto a la relación entre turismo y medioambiente, diremos que, aunque no es posible concebir una actividad como el turismo sin considerar los objetivos económicos, hay que decir que muchas veces se han olvidado sus objetivos sociales y ecológicos.

- El turismo ha ordenado el territorio de manera distinta en zonas turísticas y en las que no lo son. Se encuentra una alta densidad de edificación, con la consiguiente especulación del suelo, y un cambio en el paisaje tradicional con construcciones de grandes bloques y residencias para extranjeros y los españoles en construcciones extensivas de baja densidad (chalés). Las infraestructuras de turismo impactan en el paisaje, ejemplo son las “colmenas de apartamentos” de algunas ciudades costeras.
- Un aumento de la accesibilidad, gracias a la mejora de las redes de transporte.
- Una modificación notable del entorno, instalando “espacios verdes”, parques de atracciones, parques acuáticos, campos de golf,...

En cuanto a los impactos ambientales podemos hablar de:

- La urbanización incontrolada de espacios naturales: destrucción de bosques y de ecosistemas y desaparición de la fauna y l especies vegetales autóctonas.
- No siempre se ha respetado la ley de costas que obliga a dejar una distancia entre el mar y la construcción que se va a realizar, ya que todas las playas son públicas.
- La costa española es muestra de un desarrollo turístico que sólo ha tenido en cuenta el objetivo económico. Las consecuencias negativas están apareciendo y pueden hacer peligrar los beneficios: la contaminación del mar puede incidir en un menor número de visitantes.
- La alteración del litoral, que amenazan el buen el funcionamiento de los ecosistemas marino-costeros.
- El aumento de la contaminación acústica, provocada por el incremento del tráfico rodado y de las obras, por aumento de lugares de ocio y diversión situados al aire libre. La generación de residuos, que se ha visto reforzada por la urbanización masiva y la falta de infraestructuras adecuadas, y ha provocado que en algunas zonas hayan proliferado los vertederos.

Ante estas realidades, se ha tratado de implantar soluciones como la implantación de la ecotasa que grave la actividad turística. En España tenemos el ejemplo de Islas Baleares, donde se cobra una cantidad a cada turista o empresa turística, dinero que se emplea en la conservación del medio ambiente. Los detractores de este sistema piensan que la ecotasa puede reducir el número de turistas, mientras que lo apoyan afirman el efecto beneficioso porque selecciona el tipo de clientes a la vez que asegura la explotación turística a largo plazo.