



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

“LA TERCIARIZACIÓN DE LA ECONOMÍA Y SU IMPACTO EN LA SOCIEDAD DE CONSUMO”

AUTORÍA ANDRÉS MANUEL JIMÉNEZ BALLESTEROS
TEMÁTICA GEOGRAFÍA, EDUCACIÓN PARA EL CONSUMO
ETAPA BACHILLERATO

Resumen

De modo muy general y procurando evitar disgresiones regionales o localistas, nos ocuparemos del sector terciario, generalmente identificado con los servicios y que, sin género de dudas, es el que incluye mayor diversidad de actividades, desde el comercio al ocio, pasando por el transporte, la administración y todo tipo de servicios tanto personales como comunitarios.

Palabras clave

TERCIARIO, SERVICIOS, COMERCIO, TERCIARIZACIÓN, ECONOMÍA, TURISMO, I+D, I+D+I

1.- LOS SERVICIOS EN LAS SOCIEDADES DESARROLLADAS.

1.1 Concepto.

La clasificación de las actividades económicas y su sistematización nació en el seno de la Economía, asumiéndola más tarde la Geografía como elemento diferenciador de espacios (Estados, regiones, comunidades locales) y sociedades (agrarias, industriales,...). Considerado no como un sector estrictamente productivo, se ha dicho del terciario que es el responsable de la organización, dirección, control y desarrollo de toda actividad humana dirigida al funcionamiento de la sociedad y del aparato productivo (GARCÍA, J.M. y SOTELO, J., en “Los servicios y el sector terciario en la Comunidad Europea”, en La Unión Europea, Madrid, 1997, 183). De todos modos, siempre ha aparecido como una especie de cajón de sastre, que acogía toda actividad que no pareciera susceptible de encajarse en los



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

restantes sectores; de aquí se infiere la ambigüedad que presentan sus límites para numerosos geógrafos o las controvertidas posturas de autores como **Sauvy**, para quien sólo las actividades intelectuales son propiamente terciarias, o la de **Galbraith**, quien en El nuevo Estado industrial, Madrid, Ariel, 1967, extraía del terciario el que denominaba **sector cuaternario** o **tecnoestructura**, vinculado a una realidad relacionada con los centros de toma de decisiones (políticos, militares, científicos y grandes empresarios).

El desarrollo del sector terciario, identificado generalmente con los servicios, es un rasgo definitorio de las sociedades más avanzadas, todas las cuales, según la denominada **ley de Petit-Clark**, pasan por unas fases evolutivas que suponen, en primer lugar, un trasvase de población activa del sector primario al secundario y, posteriormente, de éste al que nos ocupa. Por otra parte, a la visión tradicional que identifica “producción/extracción” con el sector primario, “transformación” con el secundario y “distribución/consumo” con el terciario, hay que añadirle el elemento corrector que incluye, junto a los bienes materiales que la sociedad consume, un cúmulo de bienes inmateriales que contribuyen a la heterogeneidad del sector terciario, en el que debe integrarse la cuantificación de todos los parámetros vinculados con estas prestaciones que también son parte de la economía (educación, sanidad, defensa y seguridad, turismo, ocio, transporte, cultura, investigación o todo tipo de trabajo profesional o técnico).

Finalmente, la terciarización de las sociedades desarrolladas origina otro elemento de interés: la aparición de redes de servicios con sus núcleos nodales establecidos en centros urbanos en torno a los que se sitúa una zona de influencia muy definida y, además, el nacimiento de centros internacionales de servicios muy especializados que en ámbitos como el financiero se constituyen en centros de poder a escala global.

1.2 Sociedad postindustrial y sector terciario.

En un mundo desarrollado dominado por las nuevas tecnologías informativas y de comunicación, las actividades terciarias desempeñan un papel fundamental en la totalidad de las relaciones sociales, políticas, económicas y culturales. Así, superando la clasificación tradicional formulada en 1940 por Colin Clark y como respuesta a los cambios propiciados por la terciarización, Daniel Bell (El advenimiento de la sociedad postindustrial, Barcelona, Ariel, 1973), siguiendo propuestas anteriores de sociólogos como Alain Touraine, eliminó de los servicios su consideración como sector económico, convirtiéndolos en la base fundamental de la que llamaría sociedad postindustrial, modelo propio de los países más desarrollados caracterizado por: a) la preeminencia de los servicios en la estructura ocupacional, como consecuencia de un proceso en el que la mejora del nivel de vida propiciada por el desarrollo del sector secundario se traduce en una demanda creciente de servicios, hasta el punto de convertirlos en el principal núcleo de absorción de mano de obra; b) la aproximación entre ciencia y



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

tecnología como símbolo del progreso, plasmada en la amplia difusión informativa del saber teórico y de las tecnologías de base, como evidenciaría, v.gr., el tratamiento del I+D (investigación y desarrollo) en la prensa o la bibliografía especializada; c) el predominio entre los profesionales y técnicos ocupados en el sector terciario de un personal de alta cualificación, surgido en gran medida de las aulas universitarias; d) la mutación del sistema social de valores en el seno de unas sociedades que, con el desarrollo de los ideales socialdemócratas y las doctrinas del Estado del bienestar, parecen evolucionar desde maneras económicas propias de las luchas de clases a otros modos sociológicos, propios de un mundo en el que el obrerismo no es ya el proletariado de décadas anteriores, sino elemento importante de las clases medias.

El propio Bell o, más tarde, autores como Noyelle o Petit a lo largo de los 80, van, por otra parte, a establecer entre sector secundario y terciario una continua interrelación, característica de sociedades en las que el abaratamiento de los productos industriales se ha traducido en una amplia presencia de los bienes de consumo en las economías domésticas, mientras que la mano de obra se ha convertido en el factor productivo de mayor coste, lo que supone un lastre considerable en la lucha contra el desempleo. Así, las sociedades postindustriales reciben asimismo el nombre de metaindustriales, manifestando el término la imbricación entre los dos sectores que comentamos, con una gran cantidad de servicios que se conectan directamente con la actividad industrial; para esta realidad también se ha acuñado el término sociedades neindustriales, que se define por a) la complementariedad entre bienes y servicios; b) la existencia de formas diversas de industrialización en sectores terciarios estandarizados; c) la plasmación geográfica de los servicios más avanzados en forma de núcleos urbanos cuya jerarquía se refuerza o en la constitución de nuevos centros, como los definidos como espacios innovadores (parques tecnológicos o empresariales).

2.- FUNCIONES TERCIARIAS.

De lo aquí expuesto se deduce el rol fundamental de las actividades terciarias en las sociedades más desarrolladas, como puedan ser las norteamericanas, las europeas occidentales o la nipona, importancia apreciable tanto en los altos porcentajes de ocupación laboral que alcanzan como en su peso específico en el PIB de los países más ricos del planeta. Dentro de estas actividades se incluyen, en primer lugar, las funciones terciarias propiamente dichas, cuyos principales soportes son el comercio y el transporte, verdaderas necesidades de la actividad económica, a los que debe sumarse el turismo, fenómeno de generalización social cada vez más amplia que incide en un consumo específico de repercusión directa en los sectores antecitados. Junto a estas funciones deben situarse las actividades de rango institucional y de servicio, en las que desempeñan un papel básico las instituciones que prestan servicios públicos tan precisos como la educación, la sanidad, la defensa o la cultura, y a las que deberíamos añadir como gran novedad de los últimos años todo lo vinculado a la I+D, nexo de unión entre la actividad intelectual y científica de primer nivel y el progreso tecnológico de las sociedades.



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

2.1 Comercio.

Definido como “el conjunto de procesos que aportan los bienes de las unidades de producción a los centros de consumo”, ha experimentado con el desarrollo de la etapa industrial una revolución propia, con efectos tanto endógenos (distribución, variedades tecnológicas) como exógenos (producción, consumo). Estos cambios se entienden bien a la luz de un breve repaso sobre la evolución histórica de la actividad.

2.1.1 Evolución histórica.

En la época preindustrial los condicionantes naturales impiden una producción claramente excedentaria de los bienes comercializables, producción, por ende, lo suficientemente diversificada para garantizar todos los aspectos de la subsistencia. Así el sistema comercial preindustrial va a caracterizarse por el reducido volumen de los bienes con los que comerciar y por su relación con necesidades primarias, lo que no es óbice para la presencia de un notable comercio de minerales, metales preciosos, manufacturas y productos suntuarios. A pesar de la existencia de grandes rutas terrestres y marítimas desde el Imperio Romano o la consolidación del poder chino y el desarrollo de la v”ruta de la seda” y de la ampliación de estas vías de intercambio tras los descubrimientos colombinos, la realidad es que la precariedad de los medios de transporte es un obstáculo para el traslado de las mercancías a largas distancias, sobre todo de las perecederas. Por otra parte, el flujo mercantil entre productores y consumidores no sólo exigía cierta infraestructura de transportes y medios de comunicación, sino también una normativa legal que garantizara la transmisión de la propiedad de los distintos bienes, una especie de “orden comercial” que precisaba de vigilantes específicos, cuyo trabajo más intenso coincidía con las concentraciones espaciales y temporales de la oferta y la demanda a través de dos manifestaciones comerciales periódicas, los mercados, que se celebraban en la plaza principal de las ciudades con periodicidad semanal o quincenal, y las ferias, relacionadas con el comercio a mayor distancia y, en un principio, especializadas en intercambios pecuarios. Mercados y ferias eran pretexto para una actividad profana y religiosa que alteraba la monótona vida local, actos vinculados en el caso de los mercados a ciclos estacionales o calendarios agrícolas.

Asimismo cabe destacar el desarrollo de un comercio a larga distancia –v.gr., las relaciones Europa-Oriente para la adquisición de las especias y otros productos muy apreciados-, que contribuyó al crecimiento de ciudades portuarias determinadas, sumándose al resto de la actividad mercantil para contribuir al crecimiento de la industria manufacturera europea, en la que las primeras inversiones procedieron de los capitales mercantiles.



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

Con la Revolución Industrial se produce una gran alteración del sistema comercial, como corresponde a nuevas realidades como la mejora de los medios de transporte, la especialización regional en la producción de bienes, la división del trabajo, el incremento global de los mercados o el continuo crecimiento de la demanda. Todas contribuyeron a una “revolución comercial”, plasmada en nuevas técnicas de organización empresarial o en la introducción del marketing y la publicidad. Paulatinamente se ha producido también un cambio notable en las formas de comercialización, con el que los pequeños comercios van siendo desplazados por otros de mayor tamaño y más amplia funcionalidad (supermercados, grandes almacenes, hipermercados, “cash and carry”, etc.). En el ámbito de la Geografía Urbana el comercio ha dado lugar a un bien definido modelo de polarización, que hace a los grandes establecimientos comerciales ubicarse o en el centro de las grandes y medianas ciudades o en la periferia, al tiempo que provocan la desaparición de comercios de menor tamaño dado su éxito, posibilitado por la generalización del uso de medios de transporte rápido, sobre todo el automóvil, y de electrodomésticos que permiten el almacenaje, como frigoríficos y congeladores.

2.1.2 Comercio y actividad económica.

El comercio es un elemento clave en la actividad humana, relacionado con implicaciones de todo tipo. Ha sido objeto de múltiples definiciones y centrado la atención de buen número de especialistas. Para Terceiro es “una forma de intercambio de bienes entre un comprador y un vendedor, constituyendo la fase final de acercamiento de la producción al consumo”, mientras que R. Piñeiro (Comercio y Transportes, Síntesis, Madrid, 1987) lo describe como “el resultado de la diferenciación regional, ya sea a escala intra o extraestatal, de la desigualdad en la obtención de productos”. Esta definición tiende a la vía abierta por Von Thünen a comienzos del XIX cuando, al considerar la idea de complementariedad específica de las regiones o la relación “ampliación de mercados/revolución de los transportes” realizaba ya el papel de la actividad mercantil en la estructuración de las economías interconectadas. En base a este posicionamiento, la Geografía ha estudiado el comercio desde dos vertientes: a) los intercambios comerciales sirven tanto a la Geografía Económica como a la Regional para identificar la economía de determinadas regiones o Estados, a partir del análisis de elementos como su posición en el mercado internacional, su nivel autárquico, su grado de especialización o el volumen del intercambio de los productos; b) una interpretación mucho más moderna que confiere a la función comercial un papel relevante como ordenadora del espacio geográfico. No en balde, la forma de relacionarse la oferta con la demanda está en el origen de fundamentaciones teóricas como las de Christaller, Lösch o Berry, autores que coinciden en señalar la importancia de los lugares centrales o jerarquías urbanas como puntos de adquisición de bienes y servicios.

En el mundo avanzado de hoy, de relaciones económicas masivas y consumo creciente, el comercio no pierde ni un ápice de su importancia económica y social, reflejándose su rol de puente entre la producción y los consumidores en una serie de flujos (financieros, de servicios, de bienes) y en una interrelación estrecha con otros elementos de interés, como los transportes o el diseño de los



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

sistemas urbanos. Por último, a través de redes y circuitos la actividad mercantil posibilita los flujos comerciales que permiten garantizar el abastecimiento de la población y se convierte en ámbito de ocupación de una notable cantidad de mano de obra, cumpliendo una función estructuradora del territorio de tal importancia que es sector de obligada consideración ante la elaboración de todo tipo de proyectos de ordenación territorial.

2.1.3 Comercio interior.

El comercio interior presenta estructuras muy diversas, en función de factores no sólo económicos, sino también sociales, psicológicos o técnicos, siendo, por tanto, un preciso indicador de cualquier sistema económico. La actividad mercantil está muy condicionada por el grado de intervención de los poderes públicos, que inciden en ella a través de la privatización o no de circuitos, su orientación, jerarquización y distribución. De todos modos, el elemento más significativo para la organización comercial es el grado de desarrollo de cada país, vinculado a su vez con el nivel tecnológico dada la influencia sobre el sistema comercial de los factores técnicos, bien de forma directa –los distintos avances han afectado a los establecimientos comerciales, mecanizándolos o tecnificándolos-, bien de forma indirecta, es decir, a través de la producción y del consumo, puesto que los distintos progresos permiten un nuevo planteamiento de los modos de la oferta comercial, cuyo tamaño se amplía considerablemente.

Asimismo, debemos reseñar que las transformaciones del consumidor también influyen sobre las características de cada sistema comercial, que se debe adaptar a la cuantía de la población que debe abastecer y a su nivel de renta. Naturalmente, los Estados desarrollados ocupan la cima mundial en lo atañente al volumen de los bienes comercializados, cuya variedad y cantidad exigen el alto grado de eficacia propio de un sector clave en el conjunto económico. Las empresas suelen ser privadas y evolucionan según la dinámica de la oferta y la demanda, lo que no excluye cierto intervencionismo estatal para evitar monopolios y facilitar la libre competencia. Siendo muchas las diferencias en cuanto a la significación de la actividad mercantil en los distintos países, los ejemplos más relevantes los ofrecen, en función de su masa total de consumidores y sus elevados niveles de vida los Estados Unidos y la Europa comunitaria. En ambos espacios el sector terciario se sitúa por delante del secundario, aunque el comercio por sí solo no supera a la industria. Desde finales del XIX los circuitos de comercialización se articulan, al margen de otras variantes de menor alcance, en dos grandes escalas: mayorista y minorista. En los EE.UU. la concentración comercial fue un fenómeno temprano estimulado por la introducción de fórmulas novedosas de gestión y marketing, mientras que en la UE el proceso no se dio con tanta rapidez, aunque pronto se consolidó en países como Francia, Alemania y el Reino Unido. Sin embargo es en el escalón minorista, el que atiende directamente al público, donde se han producido las mayores transformaciones en los hábitos de compra y consumo, con la acentuación en las últimas décadas de un proceso de concentración empresarial, traducido en el establecimiento de grandes superficies que suponen un cierto peligro para la subsistencia del pequeño comercio, sobre



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

todo en los núcleos urbanos de ciertas dimensiones, en donde tienden a ubicarse estos complejos. Grandes superficies y comercios minoristas tradicionales acaparen en conjunto el mayor volumen de ventas, lo que no excluye la existencia de otras formas, como la venta por correo, por catálogo, a través de máquinas expendedoras y, en los últimos tiempos, mediante el comercio electrónico, vía Internet, que en países como los EE.UU. o Alemania alcanza ya porcentajes de venta de cierta consideración.

2.1.4 Comercio exterior.

El comercio internacional supone la presencia de una complicada red de relaciones a través de la que se intercambian bienes y servicios, en un volumen mensurable en términos de tonelaje o de valor económico. Las áreas más beneficiadas por este tipo de transacciones vuelven a ser los Estados Unidos, la UE y Japón, que suman el 50% de la exportación/importación mundial. El comercio internacional presenta una considerable importancia geográfica, puesto que explica la distribución espacial de distintos fenómenos y la organización del espacio interno de los distintos países, aspectos que junto a otros de mayor alcance social han centrado la atención de los especialistas desde todos los posicionamientos o paradigmas. El comercio internacional actual se caracteriza por rasgos como:

- el incremento continuo del volumen global y del valor de las mercancías comercializadas;
- la creciente diversificación de éstas;
- la concentración geográfica de la demanda;
- la vinculación comercio/transporte, de manera que cualquier mejora en el segundo afecta inmediatamente al primero;
- la concentración en grandes empresas de producción y distribución;
- la globalización o mundialización;
- el auge de los intercambios clandestinos –tabaco, drogas, alcohol, armas-, cuya importancia es muy difícil de evaluar;
- la desigualdad en el papel dentro de los intercambios entre los países desarrollados y los subdesarrollados.

El comercio internacional en la actualidad se ha liberado progresivamente de las ataduras proteccionistas que lo amenazaron a comienzos de siglo, tendiendo a una continua liberalización que se sustenta en las políticas económicas y en la erección de instituciones de carácter plurinacional que pretenden una comunión de mercados. En este sentido existen dos tipos de acuerdos: a) bilaterales, adoptados entre dos países, entre los que existe la variante del “clearing”, por la que los intercambios comerciales se efectúan mediante mercancías previamente establecidas por acuerdos de equivalencia; b) multilaterales, sin duda los más importantes, que son la base para la aparición de entidades tan significativas como la Unión Europea. Entre los muchos acuerdos de gran alcance relacionados con el comercio internacional podemos destacar:



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

- El Acuerdo Internacional sobre Aranceles y Comercio (GATT), denominado hoy Unión Mundial de Comercio. Lo impulsó la ONU en 1948 y sólo en tres años logró la reducción en un 25% de los aranceles entre los Estados asociados. Sus directrices actuales dimanaban de la denominada “Ronda Uruguay”, paralizada más de diez años por la oposición de los Estados Unidos y finalmente suscrita en 1994 en Marrakesh por 125 países, entre los que China es la ausencia más significativa. En líneas generales, confirma la importancia de las tres grandes áreas que antes citábamos, a la vez que refrenda el papel fundamental de las multinacionales en el comercio mundial.
- La Unión Europea, en la que no nos detenemos por estudiarse detenidamente en otros lugares del temario, y que se apoya en Tratados como el de Roma o el de Maastricht, por los que se articula un Espacio Económico Europeo, heredero en cierta medida de la antigua EFTA (Asociación de Libre Comercio).
- El Tratado de Libre Comercio (NAFTA-TLC), suscrito por los EE.UU., Canadá y México a instancias del presidente Clinton y que, junto a la UE, supone el mayor espacio económico del planeta.

2.2 Transporte.

2.2.1 Caracteres generales.

Este sector, enormemente desarrollado en las últimas décadas en los países avanzados, no sólo cumple la función de conectar producción y consumo, sino que, fundamentalmente, es un hecho geográfico dimanado de la discontinuidad de los lugares, por lo que cumple la finalidad de satisfacer las necesidades de desplazamiento y de comunicación entre núcleos separados. Sector estratégico de primer orden en todos los Estados y aspecto fundamental para la implantación de la Revolución Industrial de la que parten las raíces de las sociedades postindustriales actuales, desempeña una serie de funciones, tanto en el mundo más como en el menos desarrollado, de índole geográfica, económica y social. El sistema de transporte se constituye por una complicada serie de elementos, agrupables en dos categorías: a) medios físicos, que son las instalaciones fijas (carreteras, vías de tren, aeropuertos, garajes, depósitos, puertos, torres de control) y los vehículos terrestres, marítimos y aéreos, o sea, incluye los elementos técnicos y las infraestructuras; b) los agentes técnicos y comerciales, de los que los primeros realizan los movimientos y los segundos se convierten en los receptores de las demandas de transporte exigidas por cada sociedad.

En cuanto a las modalidades del transporte, distinguimos:

- según las clases, de pasajeros y de mercancías (combustibles, materias primas y manufacturas);
- según el medio, terrestre (carretera, ferrocarril), fluvial, marítimo, aéreo o por tuberías (gaseoductos, oleoductos);

C/ Recogidas Nº 45 - 6ºA 18005 Granada csifrevistad@gmail.com



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

- modalidades especiales son el transporte de energía eléctrica por las redes de alta tensión y redes de comunicaciones, como “Iridium” o Internet.

2.2.2 Las redes de transporte terrestre. Su trazado.

Las mayores redes de transporte se concentran en buena parte de Europa, dentro de Asia en el este de China, Japón, ambas Coreas y el norte de la India, en Oceanía al sudeste de Australia, en África en torno a las costas de Marruecos, Argelia y Túnez y el sudeste de la República Sudafricana, y, ya en América, en la zona entre el San Lorenzo y Vancouver en Canadá, los EE.UU., México, el mediodía brasileño y la parte septentrional de Argentina. El hecho de que no todas las áreas citadas se integren en el mundo desarrollado pone de relieve que el transporte no es un fenómeno circunscrito a ese ámbito, aunque nos centremos en él como corresponde a la denominación del tema. Las grandes redes se articulan en dos dominios: a) redes laxas, modelo más propio de zonas poco desarrolladas, pero que encontramos en regiones como el norte de Canadá o de la antigua URSS, como reflejo de la tardía explotación de los terrenos en las que se hallan, situados en un medio poco favorable para el asentamiento humano; b) redes densas, espacio extenso que incluye todos los países desarrollados que renuevan constante y sistemáticamente sus equipamientos, como Japón, Europa occidental y central, EE.UU. o las zonas canadienses de los Grandes Lagos y del San Lorenzo.

La evolución del trazado de estas redes parte de principios del XIX para los ferrocarriles, las dos primeras décadas del XX para las carreteras diseñadas propiamente para el tránsito de automóviles y antes, todavía en la segunda mitad del Ochocientos, para la construcción de los primeros oleoductos y gaseoductos en los Estados Unidos, aunque su generalización fue mucho más tardía.

La red ferroviaria conoció una continua expansión hasta que ya en el XX entró en competencia con la carretera en largas distancias, lo que provocó el cierre progresivo de las líneas de menor rentabilidad; sin embargo, desde hace unos treinta años la saturación de las carreteras e, incluso, de la navegación aérea, ocasiona la revitalización de un ferrocarril que encuentra en Europa su mayor red, favorecida por las mejoras técnicas en las infraestructuras y en el material de tracción, que ha permitido la construcción de las redes de líneas de alta velocidad.

Las carreteras aumentaron a ritmo creciente tras la IIGM, como consecuencia del cada vez más abundante parque automovilístico, expresado en una generalización de los vehículos individuales – reflejo del mayor poder adquisitivo o del desarrollo del turismo- y el aumento del transporte por camiones. La cara negativa es la saturación viaria, que se intenta paliar básicamente en el mundo desarrollado con la construcción de autovías y autopistas.



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

Dentro del transporte terrestre puede incluirse otro que, sin embargo, tiene al agua como vía de curso, la navegación fluvial, cuya importancia, empero, es muy secundaria. En clarísima crisis entre 1870 y 1920, desbancada por la competencia del ferrocarril, experimentará una cierta recuperación en la segunda mitad del XX, sobre todo en países como Alemania, Francia, Holanda, Bélgica y Suiza. Sistemas internacionales fluviales son el del Rin, el del Danubio y el que conforman el Volga y los canales que lo unen a Moscú y el Báltico. Fuera de Europa destaca el sistema norteamericano alrededor de los Grandes Lagos.

2.2.3 Las redes de transporte marítimo.

No se refieren, obviamente, a vías trazadas, sino a rutas regularmente definidas y concentradas en zonas determinadas: a) el Atlántico Norte, primera vía marítima del mundo por conectar la América del Norte con Europa occidental, pero que no es el único itinerario por este océano, en el que también destacan las vías que unen Europa con África y, más al oeste, Norteamérica con Sudamérica; b) el Océano Pacífico, sobresaliendo el tráfico en los bordes continentales y, con carácter transoceánico, el itinerario Estados Unidos-Japón; c) el Océano Índico, con rutas menos importantes pero beneficiadas en los períodos de cierre del Canal de Suez, que llevan a sus aguas a los grandes petroleros. El transporte marítimo exige la adaptación técnica a las condiciones de la demanda, por lo que los buques se reforman de acuerdo con las mercancías a cuyo transporte se destinan, a la vez que los puertos se acondicionan para dar cabida a navíos de mayor calado.

2.2.4 La circulación aérea.

La característica principal del transporte aéreo es la velocidad, eliminando enormemente el tiempo de desplazamiento en distancias internacionales, aunque los condicionantes técnicos lo limitan al tráfico de pasajeros o de mercancías de peso relativamente escaso. La mayor densidad de vuelos se da en el Atlántico Norte, por la confluencia de las líneas entre las capitales europeas y las grandes ciudades norteamericanas; de hecho, el tráfico aéreo real está bastante concentrado en el espacio socioeconómico del mundo desarrollado, siendo su nivel de calidad un indicador válido del grado de desarrollo de los Estados.

2.3 Turismo.

Es la actividad que implica un cambio temporal de residencia con objetivos de carácter cultural, recreativo o de esparcimiento. Hasta el siglo XIX fue, en realidad, un turismo artesanal, individual, que nada tiene que ver con el generalizado durante la segunda mitad del Novecientos. Los cambios experimentados por el sector turístico lo convierten en una actividad económica de gran magnitud; estas variaciones han sido, principalmente, las siguientes:



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

- Generalización social, que permite practicarlo en cierta medida a la gran mayoría de las capas sociales en las sociedades avanzadas;
- Incremento en el volumen de desplazamientos, que, sin embargo, se concentran espacial y, sobre todo, temporalmente, lo que convierte al turismo en masivo y estacional, caracteres totalmente opuestos a los de centurias anteriores;
- Universalización de los puntos de procedencia, aunque ello no signifique una homogeneidad mundial de flujos, siendo los países más industrializados los lugares de origen del mayor porcentaje de turistas;
- La organización profesional del sector, como corresponde a una actividad generadora de riqueza inmersa en un conjunto de transformaciones que van desde el desarrollo de los medios de transporte a la toma de iniciativas institucionales, pasando por la aplicación de técnicas de marketing o el incremento en cantidad y calidad de la oferta hotelera. Prueba de la importancia del sector son las iniciativas de distintas entidades administrativas, desde las locales a los organismos internacionales, para su fomento, ejemplificado a nivel universal en la Organización Mundial de Turismo (OMT), oficina perteneciente a la ONU con sede en nuestro país.

2.4 Otros servicios.

Las actividades terciarias se manifiestan en otra gran cantidad de servicios, con un volumen importantísimo en las sociedades más avanzadas. Así, podemos referirnos a la administración, los servicios públicos y privados –con educación, cultura y sanidad a la cabeza- o a las dos dimensiones en las que, por cuestión de espacio, nos detendremos a continuación, los servicios financieros y la I+D.

2.4.1 Servicios financieros.

Articulan los medios de financiación que el sistema económico de cada país precisa para el desarrollo de todas sus actividades; los integran los gobiernos, los bancos centrales y los intermediarios financieros. Estos servicios presentan dos tipologías básicas: a) intermediarios financieros, bancarios o no bancarios. Los primeros son aquéllos cuyos activos se aceptan como medio de pago (bancos, cajas de ahorros y cooperativas de crédito); los segundos emiten activos que no son dinero, tales como las mutuas y fondos de pensiones, las compañías de seguros, los fondos de inversión, las sociedades de inversión inmobiliaria o las entidades de “leasing”. Todos los intermediarios realizan tres tipos de operaciones: pasivas (deudas de los bancos con los depositarios), activas (créditos e inversiones) y de servicios (tarjetas de débito, domiciliaciones, cambio de divisas e inversiones en mercados de valores); b) mercados de valores o bolsas, que son las instituciones en las que se intercambian la deuda del Estado o los títulos de empresas. Efecto de la globalización ha sido el incremento de poder de los mercados de valores internacionales, capaces de desatar crisis de ámbito muy generalizado.



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

2.4.2 La I+D.

Es un acrónimo definido por la O.C.D.E. como el conjunto de actividades que tiende al incremento de las innovaciones tecnológicas para aplicarlas a la creación de procesos y productos industriales; en sentido más amplio supone un esfuerzo organizado que tiene por meta la creación, propagación y aplicación de conocimientos científicos como base de la producción industrial. Sus principales características son:

- ser parte de la investigación científica generada en Universidades, Institutos de Investigación y laboratorios empresariales;
- su sometimiento a las leyes generales de la economía. Leontief, economista que creó las famosas tablas “imput-output” para el análisis económico, afirma que “la tecnología conforma un particular valor añadido que puede abaratar el producto final o, en último término, abrir nuevas áreas de mercado”.
- debe suponer tales beneficios que justifique la cooperación de los sectores públicos y privados de los distintos Estados en las áreas básicas de investigación.

3.- OBJETIVOS DIDÁCTICOS QUE SE PRETENDEN CON EL DESARROLLO DE ESTA PUBLICACIÓN.

- Analizar el sector terciario, atendiendo a las características de las diversas actividades económicas que forman parte de él y su importancia en distintos países.
- Explicar las características de las actividades terciarias a partir de distintos criterios.
- Relacionar la calidad de los servicios con el nivel de riqueza de los países.
- Diferenciar entre comercio interior y comercio exterior, reconociendo los elementos necesarios para que puedan llevarse a cabo.
- Explicar en qué consiste la balanza comercial y la balanza de pagos de un país.
- Describir las características del comercio actual (productos, medios de transporte, concentración empresarial, etc.), distinguiendo los principales bloques comerciales que existen en el mundo.
- Estudiar y comentar las causas del desarrollo del turismo y los distintos tipos de desplazamientos turísticos que se producen en la actualidad.
- Localizar los principales focos del turismo internacional y relacionar los flujos turísticos actuales con el nivel económico de los países.
- Valorar las consecuencias positivas y negativas del turismo.
- Caracterizar las infraestructuras y los medios de transporte en la actualidad, teniendo en cuenta los cambios producidos en los últimos cincuenta años.
- Comparar las ventajas e inconvenientes de los distintos medios de transporte atendiendo a sus características.
- Reflexionar sobre el impacto mundial de las nuevas tecnologías de comunicación.



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

4.- APLICACIÓN DIDÁCTICA EN EL AULA.

El mundo actual está condicionado por el sector servicios. Hospitales, colegios, instituciones públicas nos ofrecen una serie de actividades de las que somos beneficiarios. Igualmente el comercio y los transportes son elementos articuladores entre el productor y el consumidor. Nuestros alumnos verán a lo largo de la presente publicación una aplicación de lo que cotidianamente nos rodea en el mundo de la Geografía económica. La metodología será activa intentando que el alumnado sea partícipe de proyectos insertos en las actividades que al final se desarrollan.

5.- ACTIVIDADES PARA LA ADQUISICIÓN DE COMPETENCIAS BÁSICAS

Competencia en comunicación lingüística

Al guiar el uso de libros, revistas, enciclopedias e Internet para la consulta de información adicional sobre la unidad para una mejor comprensión de la realidad y organización del pensamiento.

Competencia matemática

Mediante la elaboración de gráficas y su posterior comentario, aplicando procesos deductivos en el pensamiento.

Competencia para aprender a aprender

A través de la documentación para realizar trabajos, integrando así la nueva información con las nociones previas transformándolas en conocimiento propio.

Autonomía e iniciativa personal

Fomentando la imaginación del alumno a partir de juegos de simulación que conllevan el desarrollo de acciones y planes personales, responsabilizándose de ellos.

6.- ACTIVIDADES A TIPO A REALIZAR

INDIVIDUALES

1. ¿Por qué la balanza económica es un elemento tan importante en el desarrollo económico de un país?

.....
.....

**INNOVACIÓN
Y
EXPERIENCIAS
EDUCATIVAS**

ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

.....

.....

2. A partir de la información que extraigas de este Tema, o consultando un atlas, marca en el siguiente mapa, en diferentes colores, los países que tienen una balanza de pagos positiva y los que tienen una balanza de pagos negativa.



A continuación explica la relación entre la pobreza o la riqueza de un país y su balanza de pagos.

.....

.....

.....

.....

.....

.....



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

3. ¿Qué características ha de reunir un país para ser una potencia económica?

.....

.....

.....

.....

.....

4. Observa la siguiente tabla sobre los tres grandes ejes comerciales del mundo en el año 1999 y compara sus datos.

	EEUU	JAPÓN	ZONA EURO
Población (millones de hab.)	269	126	291
Coste de mano de obra (en euros)	174,7	20	22
Índice de paro	4,2	4,7	9,9

a) ¿A partir de los datos que estás observando qué bloque crees que tiene unas mayores ventajas en el comercio mundial?

.....

.....

c) ¿Qué ventajas puede suponer para una zona comercial desarrollada disponer de un alto índice de población?

.....

.....

5. ¿Cuál es el papel de las multinacionales en la economía actual?

.....

.....



ISSN 1988-6047 DEP. LEGAL: GR 2922/2007 Nº 16 – MARZO DE 2009

.....

.....

6. Explica la relación entre el transporte intermodal y el comercio de mercancías internacional.

.....

.....

.....

GRUPALES:

Realización de un trabajo monográfico sobre los distintos medios de transporte: historia, evolución, tipos,.

Realizar una mapa del turismo y de los efectos que éste tiene sobre el medio ambiente.

7.- COMENTARIO BIBLIOGRÁFICO.

LACOSTE, Y., y GHIRARDI, J.R., (1983.) Geografía General, Física y Humana, **Oikos-tau, Barcelona,**

BIELZA DE ORY, V., y otros, (1984.)Geografía General, **2 vols., Taurus, Madrid,**

BELL, D., (1973) El advenimiento de la sociedad postindustrial, **Ariel, Barcelona,**

SEGUÍ, J.M., y PETRUS, J.M., (1991) Geografía de redes y sistemas de transporte, **Síntesis, Madrid, ,**

MORENO, A., y ESCOLANO, S., (1992)Los servicios y el territorio, **Ibíd.,.**

PUYOL, R., y VINUESA, J., (1997) La Unión Europea, **Ibíd.,.**

Autoría

- Nombre y Apellidos: ANDRÉS MANUEL JIMÉNEZ BALLESTEROS
- Centro, localidad, provincia: CABRA (CÓRDOBA)
- E-mail: 21amjb@gmail.com