

TEMA 9

ACTIVIDADES TERCIARIAS EN LAS ECONOMÍAS DESARROLLADAS.



TEMA 9

1. INTRODUCCIÓN

2. CARACTERÍSTICAS DE LAS ECONOMÍAS DESARROLLADAS.

3. ACTIVIDADES TERCIARIAS DESARROLLADAS.

3.1. CONCEPTO.

3.2. EVOLUCIÓN.

3.3. CLASIFICACIÓN.

3.4. DISTRIBUCIÓN MUNDIAL.

3.5. ANÁLISIS POR SUBSECTORES.

3.5.1. Transporte.

3.5.2. Comercio.

3.5.3. Administración

3.5.4. Ocio y turismo

4. GUIÓN RESUMEN

5. BIBLIOGRAFÍA



1. INTRODUCCIÓN

Las economías desarrolladas son propias de los países con renta per cápita más elevada, tecnología más avanzada y capacidad para controlar los recursos económicos del resto del planeta. Constituyen el centro de la economía mundial, el ideal hacia el que tienden los países de la periferia. Se trata de naciones con gran poder de decisión, casi todas ellas caracterizadas por haber comenzado prontamente la industrialización y ejercer cierto dominio sobre otras tierras. Europa Occidental, Japón y Norteamérica entrarían, junto con Australia y Nueva Zelanda, en este grupo denominado países del norte (por estar situada la mayoría en el hemisferio boreal), primer mundo o, simplemente, países desarrollados.

Una de las características de las economías desarrolladas es su alto grado de terciarización, es decir, el elevado porcentaje de población activa que trabaja en el sector servicios y el importante volumen de riqueza que genera. Además, se trata de un sector terciario con características especiales, donde surgen nuevas actividades, cada vez más especializadas al ritmo de la aparición de nuevas tecnologías y nuevas necesidades que cubrir. Por ello, también se ha llamado a estas actividades nuevas del sector terciario de las economías desarrolladas, sector cuaternario: turismo, administración financiera de alto nivel, dirección empresarial, servicios de telecomunicación... Ciertamente, la aparición de estas nuevas actividades no implica la desaparición o atonía de los clásicos servicios sociales o asistenciales (educación, sanidad) ni de los comerciales. En este tema nos ocuparemos más detalladamente de los nuevos servicios aparecidos en las economías desarrolladas.

2. CARACTERÍSTICAS DE LAS ECONOMÍAS DESARROLLADAS.

Los países desarrollados, también llamados primer mundo y países del norte, han superado todas las etapas de la industrialización, de modo que también se denominan países postindustriales. Sus economías producen un elevado PNB, de forma que sus habitantes disfrutan de la renta per cápita más alta del planeta. Se trata de sociedades muy avanzadas, con una elevada esperanza de vida, una escasa mortalidad infantil y una reducida fecundidad, es decir, con una asistencia sanitaria avanzada y altos niveles de nutrición. Son naciones donde existe un alto nivel tecnológico en todos los campos, siendo áreas donde se originan los principales avances que posteriormente se difunden al resto de países. Ahora bien, no todos los países desarrollados tienen el mismo grado de bienestar social pues tienen niveles de vida diferentes. Por tanto, de acuerdo con la renta per cápita, podemos agrupar en dos sectores a los países desarrollados:

- **Países postindustrializados o hiperindustrializados.** Poseen unos ingresos por persona superiores a los 10.000 euros (5 veces superior a la media mundial y 50 veces la del país más pobre del mundo); se trata de los países de la UE (menos los mediterráneos), más Estados Unidos, Canadá, Japón, Suiza, Noruega, Australia y Nueva Zelanda. Se trata de países que se localizan en la zona templada y agrupan el 14 por ciento de la población mundial. En general, comparten las siguientes características: alta densidad de población (menos los países de clima más riguroso como Canadá, Australia, Suecia o Noruega), elevada proporción de población urbana (más del 75 % de la población total) concentrada en grandes ciudades y un sector servicios que aporta más del 60 % de la riqueza nacional.
- **Países industrializados europeos o de semiperiferia.** Engloban el 11 % de la población mundial. Se trata de los países de Europa Oriental y Mediterránea (más Irlanda y Portugal). Los

primeros están atravesando un gran ajuste en sus economías como resultado de la transición de la economía planificada a la liberal. Estos países tienen una densidad media-alta (no más de 200 hab/km²), menor población urbana (60 %) que los países del grupo anterior y unos sectores secundario y terciario equilibrados en cuanto a su aportación a la riqueza nacional. La renta per cápita de estos países ronda los 5000 euros.

3. ACTIVIDADES TERCIARIAS DESARROLLADAS.

3.1. CONCEPTO.

Las actividades terciarias hacen referencia a los servicios prestados al resto de sectores económicos, es decir, no se deben computar como actividades que producen bienes tangibles, sino que **satisfacen las necesidades de otros sectores económicos y de la población**. Desde este punto de vista, el sector terciario engloba todas las heterogéneas actividades que no tengan nada que ver con la explotación de los recursos naturales o su transformación, tareas propias de los sectores primario (agrario, pesquero y minero) y secundario (industria y construcción), respectivamente.

Ahora bien, aunque es cierto que el sector servicios no produce bienes, no sería correcto pensar que ocupa un plano secundario en las economías nacionales. En los países desarrollados, el porcentaje de población activa empleada en el sector terciario supera el 50 % del total de activos, llegando en algunos casos al 70 % del empleo total. Si es cierto que es difícil englobar en un mismo sector a actividades muy diversas relacionadas con los servicios, es decir, con la no producción de bienes. En general, **para que una actividad sea considerada propiamente terciaria**, debe cumplir los siguientes requisitos:

- **Intangibilidad.** En la prestación de un servicio se valora el esfuerzo personal de creación de trabajo. Aunque la mayoría de los servicios requieren instrumentos materiales para concretarse, pueden modelar paisajes (infraestructuras viarias) y son costosos, su valor no estriba en el precio de una mercancía tangible sino en la satisfacción eficiente de una necesidad.
- **Instantaneidad.** Los servicios no pueden almacenarse. Se prestan en el acto en que se hace uso de ellos. Podemos decir que el acto de producción y consumo del servicio se realiza en el mismo instante, a diferencia del resto de sectores, en el que el mercado puede esperar consumir un producto que no ha sido aún terminado por las factorías pero que ha sido lanzado anticipadamente por la publicidad.
- **Efectividad.** El sector servicios no puede cumplir cotas de productividad marcadas o prefijadas por un empresario; sólo puede aspirar a mejorar su efectividad. Ello hace que las empresas de servicios tengan tamaños muy diversos, que la proporción de mano de obra femenina sea superior a la de otros sectores y que abunde el empleo a tiempo parcial y la economía sumergida. De todos modos, sí es posible distinguir una serie de servicios que forman parte de la cadena productiva (transporte, banca y seguros), pues la industria es el principal cliente del sector servicios.

Sin el sector servicios las economías no crecen y se hacen dependientes del mercado exterior. Por eso, **se consideran indispensables para el desarrollo socioeconómico** los siguientes servicios: las

TEMA 9

infraestructuras de transporte, comunicaciones, educación y salud; los que proveen de bienes intermedios a la producción de otros bienes y servicios (banca, finanzas, seguros); y los servicios de información, como las bases de datos informatizadas, tratamiento informático de información, etc.

3.2. EVOLUCIÓN.

La Historia nos muestra un lento pero inexorable crecimiento del sector servicios desde sus orígenes y un **acelerado crecimiento en la actualidad** derivado de los avances tecnológicos y la complejidad de las relaciones socioeconómicas. En las antiguas civilizaciones, el sector servicios estaba compuesto por la burocracia, el clero y el ejército; con el incremento de las actividades comerciales, la complejidad del sector fue creciendo, especialmente en el mundo grecolatino. El Imperio Romano organizó una potente red de comunicaciones (las calzadas) y gran parte de la población se dedicaba a los servicios. Durante la Baja Edad Media y, sobre todo, en el Renacimiento, la complejidad y dinamismo del comercio internacional multiplicó la necesidad de servicios comerciales, de banca y culturales. Finalmente, la carrera tecnológica que supuso la revolución industrial, dio el dominio en la economía del sector secundario, cuya complejidad de gestión correspondió a un sector servicios cada vez más desarrollado. En la actualidad, el desarrollo socioeconómico empuja hacia una terciarización.

3.3. CLASIFICACIÓN.

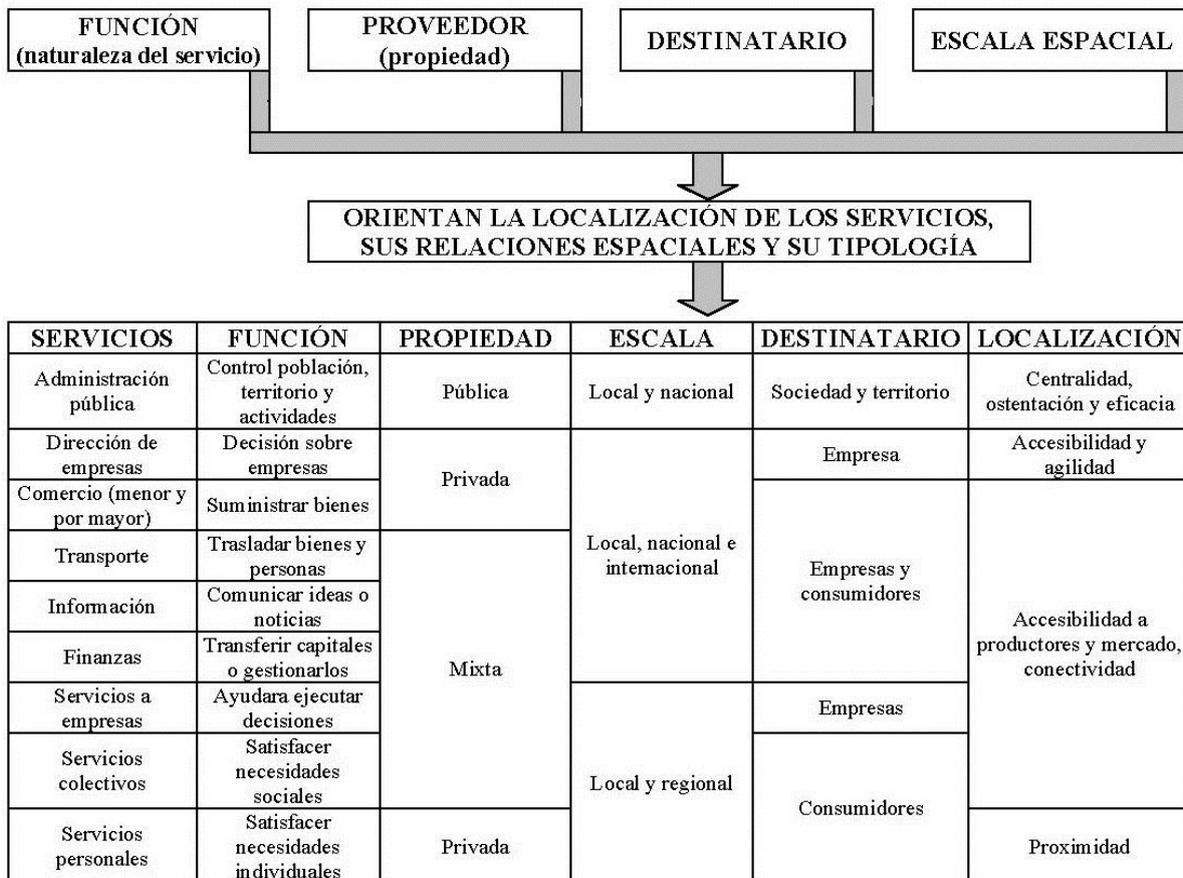
La heterogeneidad del sector servicios constituye por sí misma una gran dificultad para clasificar las actividades de este sector. Por ejemplo, la **clasificación de la ONU** establece cuatro grandes divisiones para las actividades de servicios: comercio al por mayor y por menor, restaurantes, hoteles y reparaciones; transporte, almacenamiento y comunicaciones; finanzas, seguros, bienes inmuebles y servicios a las empresas; y servicios comunales, sociales y personales (saneamiento y limpieza, ocio y cultura, servicios domésticos y personales, sanidad y servicios sociales, organizaciones privadas no lucrativas, administración pública y defensa).

Pero esta clasificación, que inspira las realizadas por los diversos estados (en España, la del INE, vigente desde 1975) y que sigue la teoría de **FISHER-CLARK** de los tres sectores económicos, engloba servicios muy heterogéneos que en cada territorio adoptan caracteres diferentes, por lo que es muy difícil comparar dichas actividades entre los diferentes países. Por ello se han propuesto **clasificaciones alternativas**, como las siguientes:

- **GOTTMAN (1970)** propuso segregar del sector terciario un sector cuaternario constituido por las actividades de alto status (empleados de gestión, profesionales de elevado nivel técnico), quedando en el primero el transporte, distribución y tareas más rutinarias y de oficina.
- **SANGUIN (1976)** presentó una nueva tipología en siete sectores económicos, que facilita el análisis territorial. En los servicios establecía cuatro grupos: 1) flujo de materias visibles (comercio al por mayor y por menor); 2) provisión de servicios a los demás servicios (educación, administración pública, finanzas, seguros); 3) enlace entre otros sectores (transporte y telecomunicaciones); y 4) decisión (investigación, planificación económica, ordenación del territorio, política y alta administración pública).

- **ROCHFORD (1982)** realizó una clasificación de los servicios relacionada con el espacio donde se prestan. Así, estableció ocho categorías de servicios agrupados desde la óptica de la ordenación del territorio: administración, banca, comercio, educación, cultura, ocio, sanidad y de asesoría. Dentro de cada uno de estos grupos, se pueden distinguir subdivisiones en función de la estructura de la empresa que los preste (actividades de dirección y de servicios propiamente dichos, con vínculo espacial con una clientela a la que sirven) y del carácter público o privado del servicio.
- **MORENO y ESCOLANO (1992)**, basan su clasificación en la especificidad funcional de los servicios que se traduce en estrategias típicas de su localización espacial, lo cual tiene unas repercusiones territoriales en los destinatarios del servicio, pues la localización y funcionalidad del mismo modelan su magnitud y tipo de relaciones espaciales. Además, la propiedad pública o privada del servicio también marcan los móviles y fines de las actividades terciarias.

CLASIFICACIÓN FUNCIONAL DE LOS SERVICIOS



Fuente: Adaptación de MORENO Y ESCOLANO (1992)

TEMA 9

3.4. DISTRIBUCIÓN MUNDIAL.

Si observamos el número de activos dedicados al sector servicios encontramos grandes **diferencias entre los países**, que podemos resumir de la forma siguiente:

- **Número de activos del sector terciario.** Podemos establecer **tres niveles de países**: en los subdesarrollados de África y Asia los activos terciarios no superan el 35 % del total de la población activa; en los países desarrollados de la UE, Canadá, Estados Unidos, Japón y los nuevos países industrializados asiáticos, los activos del sector terciario superan el 50 % del total de la población activa. Un grupo de países intermedios (con activos terciarios entre el 35 y el 50 % de la población activa) serían los países que perciben altos ingresos por la exportación de productos energéticos (Argentina, Brasil, Libia, Irán) o tiene un gran peso los servicios comunitarios (caso de los antiguos países socialistas), o bien son pequeños estados especializados en los servicios financieros (paraísos fiscales como Bermudas, Bahamas, Gibraltar, etc.).
- **La composición y variedad interna del sector servicios.** En los países subdesarrollados no están modernizados los subsectores financiero, transporte y comunicaciones, mientras en los antiguos países socialistas y en los exportadores de petróleo, es muy significativo el gran peso de los servicios comunitarios. En los países más desarrollados podemos hablar de un equilibrio entre todos los subsectores terciarios, si bien algunos sobresalen más que otros dependiendo de las necesidades de la población, de las empresas o de los intereses de los gobiernos.
- **La organización en la prestación de los servicios.** En los países subdesarrollados dominan las maneras tradicionales, las unidades pequeñas, el trabajo familiar y no remunerado y con ausencia de tecnología (salvo en servicios gestionados por empresas multinacionales). En los países desarrollados una parte creciente de los servicios es producida por compañías multinacionales, por lo que predomina el trabajo asalariado y son constantes los avances en la racionalización y tecnificación de los servicios.

3.5. ANÁLISIS POR SUBSECTORES.

3.5.1. Transporte.

A) Concepto.

Transportar es **llevar mercancías o personas de un lugar a otro mediante una infraestructura** (caminos, vías, puertos, aeropuertos, estaciones) **y un medio capaz de movilizar la carga** (avión, barco, camión, tren, etc.). Estos elementos de índole espacial son los que hacen del transporte un tipo especial de desplazamiento, ya que su finalidad no es el movimiento en sí, sino el **movimiento orientado** desde un lugar de origen hacia otro de destino previamente determinado. Precisamente este particular lo diferencia del movimiento itinerante propio de los pueblos nómadas, que no puede ser considerado transporte en sentido estricto, al carecer de un punto espacial de referencia, tanto como origen como destino del desplazamiento.

La necesidad de desplazamiento aparece como algo estrechamente ligado al progreso de la civilización humana, pues **el transporte es hoy parte constitutiva de la sociedad moderna**, hasta el

extremo de que uno de los hechos distintivos del modelo actual de ocupación del espacio es, precisamente, el **carácter estructurante** que el transporte imprime a las restantes relaciones existentes entre el ser humano y su entorno. En la actualidad, con el avance de los medios de comunicación y de los transportes, se ha llegado a una **independencia de las restricciones impuestas por las distancias espaciales y temporales, que parecen acortarse cada vez más**. Gracias al desarrollo de la microelectrónica y la informática, la telecomunicación ha hecho posible en la sociedad postindustrial actual que la información circule instantáneamente (comunicación vía satélite) y los desplazamientos no se tarifican ya en distancia recorrida, sino en tiempo transcurrido. Ahora bien, la marginación de la red de transporte y comunicación mundial de ciertos espacios ajenos a los avances tecnológicos puede tener el efecto contrario al segregar aún más los espacios periféricos.

B) Las redes de transporte.

Las infraestructuras tejen una densa red de transportes (túneles, puentes, autopistas, trenes de alta velocidad y subterráneos, líneas aéreas) que unen países o regiones. En ellas se dan elevados índices de consumo energético y de prestación de servicios. Por ello, **las redes de transporte han permitido en los países desarrollados integrar las regiones**, diversificar funcionalmente el espacio y, en consecuencia, movilizar cada vez a mayor distancia y a mayor velocidad mercancías y personas. El aumento de la velocidad en los desplazamientos permite incrementar su frecuencia y las distancias recorridas por productos y personas. Por tanto, **la distancia entre dos puntos depende hoy de la naturaleza de las redes de transporte a las que cada uno pertenezca** pues, en función de ellas, estarán lejos o cerca, puesto que las redes de transporte estructuran las regiones y posibilitan la circulación de los flujos, tanto de mercancías, de personas, como de información.

La noción de red parte del hecho de una dispersión espacial en la distribución de los puntos o nodos de producción y consumo de bienes y servicios, nodos que es necesario conectar para eliminar las discontinuidades espacio-temporales entre ellos y poder efectuar las actividades propias del comercio. Los enlaces entre los nodos de producción y consumo son las vías o ejes de transporte y comunicación. En definitiva, **la red de transporte es la interrelación entre todos los nodos, sus enlaces y los flujos que por ellos discurren**. Por eso, las redes de transporte y comunicación están totalmente imbricadas con los territorios a los que articulan y son, a su vez, expresión y consecuencia de las interrelaciones que aquéllas mantienen con los sistemas socioeconómicos.

Por tanto, **a cada nivel de desarrollo corresponde una red de transporte distinta**, diferenciada por su grado de complejidad, jerarquía y organización. Ahora bien, es muy difícil precisar si la organización de la red de transportes es la que impulsa al desarrollo o si es éste el que acaba por organizar la red. Lo cierto es que las regiones que más y mejor se han desarrollado son aquellas en las que la red urbana y el sistema de transportes han evolucionado a la par. Así, las redes de transporte de los países desarrollados se diferencian de las restantes porque los flujos que por ellas circulan son de muy variada naturaleza (bienes, servicios, personas, capital, información) y es relativamente rápida, es decir, los intercambios comerciales son intensos. Esta facilidad con la que los flujos pueden transmitirse permite una especialización funcional del territorio, así como una jerarquía de dichos espacios especializados. En este proceso, **la industrialización ha sido un factor determinante** por dos razones:

- **La actividad industrial exige un ritmo de transporte y de distribución de energía creciente y continuo**, lo que estimula la demanda de nuevas redes, vías y trazados que sean capaces de conectar más eficazmente los puntos de extracción o transformación con los de consumo o distribución.
- **La industrialización fue uno de los motores del proceso de urbanización en las áreas desarrolladas.** Existe una relación directa entre grado de urbanización y organización del sistema urbano, por un lado, y el sistema de transporte por otro.

C) Análisis de las redes de transporte.

Las redes de transporte de las regiones desarrolladas se caracterizan por la diversidad de infraestructuras que se combinan tanto en las conexiones interurbanas como intraurbanas. Las distancias entre los distintos núcleos regionales se acortan temporalmente gracias a la existencia de estas redes, y el espacio parece reducirse gracias al aumento de la velocidad del desplazamiento. **La accesibilidad a los principales centros de mercado, decisión y consumo son fundamentales para la localización de las actividades económicas.** De ahí que el estudio de las interconexiones entre las redes, la determinación de los nodos más accesibles y el trazado de itinerarios mínimos, sea un tema clave para evaluar la dotación de transportes que posee una región, pues, en función de su actividad económica principal o de su población, existirán mayores demandas y necesidad de satisfacerlas por medio de las infraestructuras existentes o de otras de nueva creación. Este análisis de la estructura de las redes de transporte puede realizarse a través de múltiples vías de investigación, entre las que están las siguientes:

- **Análisis de la percepción de la red.** Se centran, en los análisis de microescala, en la distinta apreciación de las redes (conocida a través de mapas de percepción), y en el comportamiento o decisiones de los distintos usuarios que por ellas se desplazan.
- **Análisis de los puntos de enlace y conexiones.** Se trata de un estudio a macroescala. Siguiendo esta línea, **CHRISTALLER** planteaba en 1933 una serie de características para la configuración teórica de los sistemas urbanos regionales, tanto de los puntos que los configuraban como de los enlaces que los articulaban: las redes de transporte son jerárquicas, existe una interacción precisa entre la forma de la red y la tarea a desarrollar y deben fijarse el número de rutas principales de salida de cada ciudad.
- **Análisis de grafos.** Permite estudiar la forma y conexión de las redes y de los niveles de jerarquización de sus enlaces. Esta teoría explica la estructura completa de una red aunque sólo la analicemos parcialmente y nos permite también prever su desarrollo futuro. Por ello se ha utilizado para identificar problemas geográficos a partir de las relaciones entre los asentamientos y las redes de transporte, en función de su propiedad topológica (su grado de conectividad), y no de sus dimensiones. Así, los términos acuñados por esta teoría para definir las redes y sus elementos (árboles, circuitos, sendas, nodos, hitos, bordes) recuerdan objetos geográficos reales y la cuantificación de los mismos permite averiguar su grado de interrelación mediante los índices de conectividad o cohesión, accesibilidad, y centralidad y forma de la red analizada.

3.5.2. Comercio.

A) Concepto.

El comercio es una actividad tan antigua como la especie humana. Su finalidad es intercambiar los excedentes por productos de los que se carece. Por tanto, podemos decir que **el comerciante es un intermediario que pone en conexión al productor con el consumidor**. Desde este punto de vista, las actividades comerciales son el conjunto de procesos que aportan los bienes de las unidades de producción a los centros de consumo. Tales actividades surgen en sociedades organizadas y no autárquicas, por el hecho de que los recursos no se hallan distribuidos en el espacio de forma regular.

A lo largo de la Historia, los intercambios comerciales han satisfecho las necesidades materiales (y vitales) de la población. Por ello el comercio ha variado poco a poco su configuración impelido por el desarrollo técnico y los cambios sociales y económicos. De hecho, los beneficios generados por el comercio están en la base de la inversión de capitales en las primeras fases de la industrialización. Una vez puesta en marcha la industria, **el comercio es una pieza clave para la distribución de los bienes producidos** y, para ello, debe ir acompañado del desarrollo del transporte, sin el cual no podría ejercer su función. La comercialización de un producto añade valor al mismo, pues el comercio **aporta las siguientes utilidades:**

- **Utilidad espacial.** Los productos son situados en las localizaciones óptimas para el consumidor; esta función es cada vez más importante, a medida que los consumidores cambian de residencia y se concentran en grandes núcleos urbanos.
- **Utilidad temporal.** El comercio permite que los productos lleguen al destinatario en el momento adecuado, sin pérdida de tiempo.
- **Utilidad formal.** Los bienes y servicios son prestados en las condiciones idóneas para el consumo mediante ciertas manipulaciones (envasado, preparación, etiquetado, etc.) que no suelen alterar la naturaleza de las mercancías.
- **Utilidad económica.** Deriva del traspaso de los productos entre individuos o sociedades hasta llegar al comprador final, lo que permite transacciones en las que hay intercambio de productos por capital, de modo que el precio final del producto puede ser muy elevado, cuantos más intermediarios han intervenido en su comercialización.

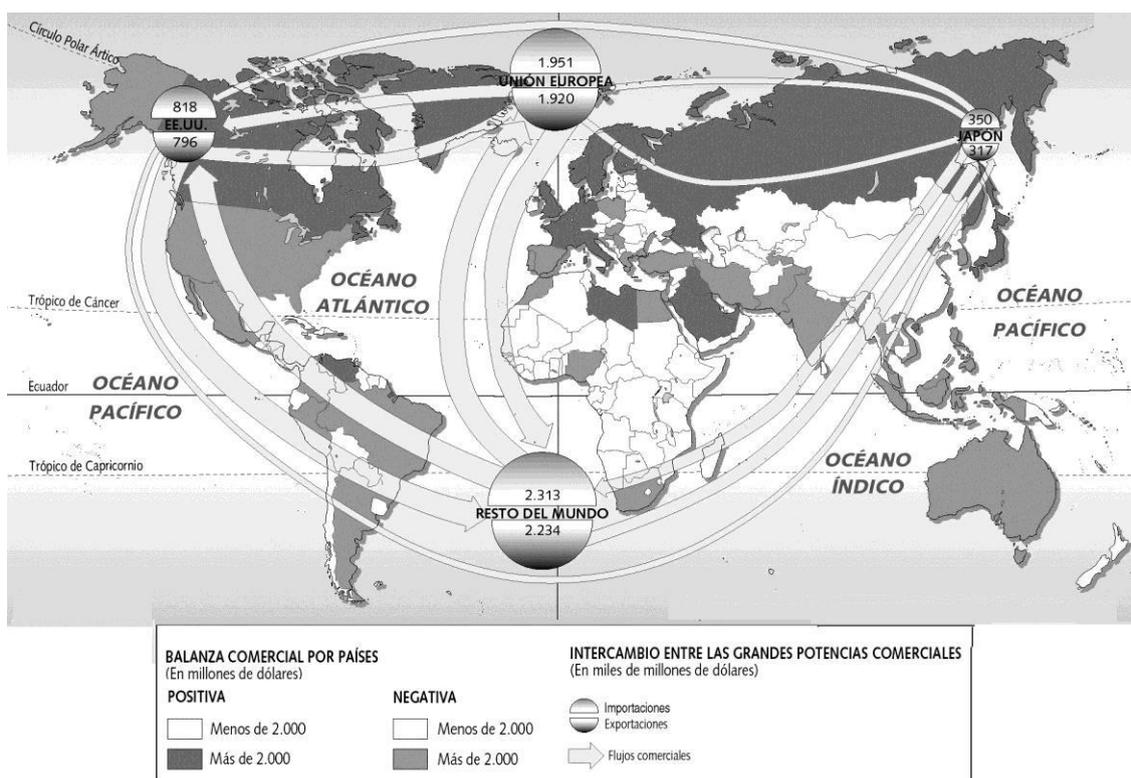
B) Estado actual

En la actualidad, **el único obstáculo para el comercio es la seguridad en la recepción de los cobros**, ya que los medios de transporte presentes permiten enviar todo tipo de mercancías a cualquier parte del mundo y de una forma eficaz. Las diversas tareas asociadas al comercio (acopio y almacenaje de productos, su transporte, preparación para el consumo y venta final) son llevadas a cabo por los agentes comerciales, a través de procedimientos muy variados (publicidad, mercadotecnia) que persiguen la maximización del beneficio mediante la eficacia en las ventas. De ahí la eliminación de las fronteras comerciales: la UE, la OCDE, el GATT y el FMI, son organismos que facilitan la transferencia de capitales y la estabilidad monetaria internacional, favoreciendo el crecimiento del comercio mundial, que puede verse **afectado por las variaciones habidas en la**

TEMA 9

producción (la división del trabajo y especialización de individuos y regiones, y el volumen de los bienes producidos) **el transporte** (la mejora de los medios de transporte y comunicación de personas y mercancías) **y el consumo** (incremento global de la demanda y sus variaciones estructurales, la localización y tecnificación de los hogares y su poder adquisitivo).

MAPA DEL COMERCIO MUNDIAL



Fuente: SANTILLANA, 2002

C) Comercio interior

El comercio interno en los países desarrollados es diferente en cada caso según la población de cada país y su extensión territorial, los patrones de consumo de cada sociedad y su nivel adquisitivo y según el grado de eficacia de sus redes de transporte y comunicación. Ahora bien, en cuanto a comercio interior, los países desarrollados si comparten una evolución reciente que se nota en:

- **El impacto territorial.** Se ha pasado de un comercio tradicional, con cierta independencia del contexto internacional, al actual, sometido a los contactos internacionales. Ello ha determinado la desaparición de las pequeñas y dispersas tiendas de barrio, que han sido sustituidas por grandes empresas con establecimientos de autoservicio (mayoristas, supermercados, hipermercados) y centros comerciales, que reúnen en un mismo espacio a estos establecimientos e incluso a las antiguas tiendas. Los centros comerciales se construyen en las afueras de las grandes ciudades y aglutinan a los consumidores de sus áreas metropolitanas, revalorizando el suelo urbano y contribuyendo a su expansión.

- **El cambio en la concepción de comercio.** La gestión y financiación de las empresas comerciales se caracteriza hoy por una enorme concentración de capitales y unas nuevas estrategias de ventas. Ello ha sido favorecido por los cambios habidos en:

a) La producción. La racionalización de los sectores primario y secundario ha introducido a las mercancías en circuitos directos productor-consumidor: ventas en grandes autoservicios.

b) El transporte. Las redes de transporte condicionan la ubicación de los comercios y las rutas de reparto de productos, pues las mejoras en los medios de transporte (contenedores, refrigeradores) permiten alargar la distancia entre los lugares de producción y consumo. Además, el progreso de las comunicaciones (internet) impulsa nuevas técnicas de venta, como la telecompra, favorecidas por los nuevos métodos de pago (tarjetas electromagnéticas).

c) El consumo. Sus variaciones cuantitativas (más o menos demanda), cualitativas (tipos de productos demandados y forma de pagarlos) y territoriales (ubicación de los mercados) han influido en el comercio que adopta nuevos métodos. Actualmente el consumo está dirigido por la producción mediante la publicidad, que crea las necesidades que darán salida al producto antes incluso de su fabricación. Por ello, las empresas comerciales no son únicamente distribuidoras. También realizan labores de mercadotecnia y organizan la estructura de lanzamiento de los productos en el mercado. Actualmente, el consumo se caracteriza por compras más voluminosas y en centros alejados del domicilio.

d) La organización empresarial. Debido a los factores anteriores, se nota cierta concentración empresarial en forma de grandes empresas de distribución nacional e internacional que llegan a dominar sectores enteros (como el de la alimentación). Además, estas cadenas de hipermercados con recursos propios de distribución, también cuentan con nuevos métodos de compra de productos a los proveedores (leasing, renting, créditos) e incluso realizan contratos exclusivos para distribuir productos que no fabrican bajo la marca de la cadena comercial, omitiendo la marca original del fabricante. Todo ello ha determinado la desaparición de muchas empresas tradicionales, de reducido tamaño y que no pueden competir con el sistema de pagos y precios de las grandes empresas, que no se especializan en un único sector y que desembolsan gran cantidad de capitales.

D) Comercio exterior

El comercio exterior es hoy un indicador importante de la situación económica de un país y **caracteriza su grado de desarrollo**. El intercambio de productos entre países, es decir, las exportaciones (ventas) e importaciones (compras) de cada economía nacional, cuya relación constituye la balanza comercial de cada país establece una circulación de mercancías y rentas a nivel mundial. Si el valor de las importaciones supera al de las exportaciones, la economía nacional tendrá que compensar esta balanza comercial deficitaria mediante métodos financieros, pues una balanza de pagos deficitaria significa un país dependiente del exterior.

Las **características del comercio internacional** actual se pueden resumir en:

- Incremento del volumen y valor de las mercancías, cada vez más diversificadas o variadas.
- Creación de un mercado internacional en el que están involucrados todos los países pero hay unos polos que dirigen los flujos de intercambio (Japón, UE y Estados Unidos).
- Abandono del proteccionismo (típico de inicios del siglo pasado) favorecido por la creación de organizaciones plurinacionales de integración económica basados en el liberalismo (UE).
- Respeto a las directrices del GATT, que organiza el mercado internacional buscando los intercambios multilaterales regulados para evitar la creación de bloques comerciales agresivos.
- Dominio del comercio internacional por los países más industrializados, que controlan el 70% del valor de los intercambios porque poseen las empresas multinacionales de comercialización.
- Creciente influencia de las empresas multinacionales comerciales como polos de inversión y transmisión de tecnología. Se trata de empresas con filiales en todo el mundo y que se ocupan de muchos productos para aprovechar las situaciones más ventajosas en cada país. Estas empresas invierten capitales en las industrias y pueden influir en los gobiernos, presionándoles para obtener ventajas legales. Son empresas que hacen de todo en todas partes.
- En general los flujos de productos energéticos y de materias primas (minerales y vegetales) van de los países subdesarrollados (Africa, Iberoamérica, Asia continental) a los desarrollados (UE, Japón, Australia y Estados Unidos) y en dirección contraria corren hacia el tercer mundo productos industriales de más valor añadido (maquinaria, manufacturas, alimentos semielaborados) y servicios (tecnología, cultura, ocio), de forma que la balanza comercial favorece a los países desarrollados.

3.5.3. Administración

A) Concepto.

La actividad administrativa es también una actividad terciaria. Los servicios administrativos se basan, fundamentalmente, en la **toma de decisiones y la organización de ciertos aspectos de la realidad socioeconómica**. Estos servicios pueden ser prestados por los Estados (servicios públicos) o bien por las empresas particulares (servicios privados). La diferencia entre ambos es clave: mientras la administración pública toma las decisiones en función de la demanda de sus ciudadanos que exigen mayores niveles de bienestar, la administración empresarial privada toma sus decisiones atendiendo únicamente a la situación coyuntural del mercado y el ánimo de lucro. **El predominio del sector público o privado en la prestación de servicios depende en cada país de su sistema político**: en los países desarrollados el Estado ha cubierto la prestación de servicios básicos y ha dejado al sector

privado el papel de complementar estos servicios y prestar en exclusiva otros, que no siempre coinciden en todos los países.

B) Administración estatal

Se trata de la administración pública de ciertos servicios que afectan al gobierno de las personas, es decir, es la **plasmación espacial de poder político de un Estado**. La naturaleza del poder político requiere un ente donde se producen las decisiones, un ámbito en el cual éstas tienen vigencia y unos órganos encargados de ejecutarlas. Por tanto, la administración pública trasciende en el espacio mediante los lugares donde residen los focos de decisión y donde ejercen sus competencias o funciones los servicios públicos. Estas funciones asumidas por el Estado son variadísimas: legislar, juzgar, ejecutar leyes, controlar, defender, planificar, recaudar, redistribuir fondos, etc. Para ejercerlas, cada estado tiene una organización administrativa que le caracteriza, es decir, un modelo de gobierno que ejerce sobre su territorio.

El problema de todo Estado es establecer una concordancia armónica entre el modelo administrativo y el territorio donde se va a ejercer. Desde este punto de vista, podemos diferenciar los siguientes **modelos de Estado**:

- **Unitarios o centralizados**, donde no hay delegación en la prestación de servicios entre el foco de decisión central y las regiones. Es el caso de Francia, Holanda, Grecia, Polonia, Rumania...
- **Formalmente federales**, donde se da una autonomía territorial limitada (Italia, Bélgica) o bien el gobierno central retiene en exclusiva importantes poderes (España).
- **Auténticamente federales**, donde la autonomía territorial es ilimitada (Alemania, Suiza, Austria, Australia, Estados Unidos...).

Para ejercer su administración de forma más eficaz, los Estados suelen dividir su territorio en **regiones** o áreas, ostentando cada una funciones y responsabilidades claramente establecidas, tanto más autónomas cuanto más federal sea el modelo de Estado. Ahora bien, los **principios y objetivos** que determinan esa atribución de competencias a los órganos territoriales pueden ser:

- **El sentimiento de comunidad o identidad colectiva** forjado a través de una historia y cultura comunes, la inercia geográfica, unas condiciones económicas y sociales y una posesión de competencias administrativas previas.
- **La eficiencia técnica**, criterio que avala la asignación de las competencias a aquellos niveles en los que la prestación de los servicios administrativos puede ser realizada con el mínimo coste, teniendo en cuenta las economías de escala y de distribución. Este principio conduce a la búsqueda de unos tamaños y densidades óptimas para las regiones.
- **El área de beneficio**. La prestación de cada servicio suele generar una zona circundante (más o menos extensa) que se puede beneficiar de él. La eficiencia desde este principio significa atribuir la competencia a aquella área dentro de la cual se dan los beneficios de la provisión del servicio.

- **Los esquemas de preferencias.** Este criterio se basa en que una comunidad más pequeña otorga más concordancia en las preferencias de sus habitantes su acción colectiva que hacen más eficaces los servicios públicos.

En base a estos criterios, en muchos Estados está teniendo lugar una **reestructuración de su territorio**, derivada de los cambios socioeconómicos. Así, el crecimiento de la urbanización y de las redes de transporte y comunicación, hace que la vivienda esté cada vez más alejada de los lugares de trabajo, compra, ocio o enseñanza, mientras las industrias se localizan en zonas periurbanas. Por ello, las reformas administrativo-territoriales tienden a la adaptación de la organización del espacio a estas nuevas condiciones de vida de los administrados, que exigen **servicios más eficaces y próximos (descentralización del Estado)**. Además, la administración estatal atrae a empresas privadas, pues es promotora de obras (constructoras y proveedoras) y consumidora de bienes y servicios (seguros, banca), por lo que su descentralización también ha de suponer la descentralización de esas grandes empresas, es decir, un desarrollo más equilibrado del territorio nacional.

Por último, una de las manifestaciones de la actual globalización es la aparición de **organismos administrativos supranacionales**. Podemos distinguir organismos con servicios multilocalizados de vocación universal como la ONU (que promueve la paz y seguridad universales mediante la cooperación internacional en todas las materias) de otros que tienen un ámbito continental o subcontinental, como la UE o MERCOSUR.

C) Administración privada

Las tareas de la administración privada se traducen en la dirección y gestión de las empresas y también se pueden conceptuar como actividades terciarias. Sin embargo, estos servicios están más próximos que cualquier otros a la producción de bienes. Normalmente, toda empresa suele tener una planta de producción y una **sede social**. Esta última, que no se localiza junto a la planta de producción, sino junto a los focos de decisión económica de las grandes ciudades, reúne los servicios de dirección y gestión de empresas, la denominada administración empresarial privada. Su aparición está estrechamente ligada al crecimiento de la producción, la complejidad tecnológica, la especialización y división del trabajo y la ampliación a escala planetaria de las áreas de operación de las empresas. De este modo, **desde mediados de la década de 1980 proliferan las empresas multinacionales que integran unitariamente la producción, el mercado y la organización**. En este último apartado, la dirección de la empresa se subdivide en departamentos encargados de asuntos legales, inversiones, investigación de mercados, publicidad... También se da el caso de que estos servicios no sean prestados por la propia empresa sino que se subcontraten a empresas especializadas (por ejemplo, las dedicadas a la mercadotecnia).

El principal servicio prestado por la dirección de una empresa es la **circulación de información**, a partir de la cual se diseñan el resto de servicios de la empresa, lo que se denomina el **plan estratégico de futuro**. De este modo, los territorios que acogen los centros de dirección y decisión empresarial devienen en **focos de poder**. Por ello, mientras las plantas de fabricación de las empresas se dispersan en pequeñas unidades afincadas en los territorios con más ventajas para acoger su producción, la función directiva de la misma empresa se concentran junto a los focos de decisión internacionales, es decir, las **grandes ciudades de Estados Unidos, Japón y la UE**. Nueva York es el centro principal a escala mundial, seguido de Londres y Bruselas en Europa; y Tokio, Singapur y Hong-Kong en Asia. Todas ellas concentran servicios financieros, investigadores de alta tecnología y son centros de

decisión de los respectivos gobiernos. En el plano de estas ciudades el barrio que concentra las sedes empresariales se denomina CBD (barrio central de negocios). En las ciudades de corta tradición suele coincidir con su casco histórico (caso de Estados Unidos) y se caracterizan por una elevada accesibilidad de transportes y comunicaciones, oferta variada de edificios y alto precio del suelo. No obstante, con el desarrollo reciente de las telecomunicaciones ha surgido una predilección por ubicar las sedes sociales de las empresas en las aglomeraciones de las plantas de producción del sector que se trate.

3.5.4. Ocio y turismo

A) Concepto.

Se trata de uno de los subsectores terciarios más importantes. A medida que se realiza el desarrollo económico y se produce la regulación legal generalizada de los periodos vacacionales y los tiempos de ocio, se han generado tan importante gasto en estos menesteres que se ha hecho precisa una infraestructura de turismo adecuada en todos los países. Normalmente, los **servicios de ocio suelen venir acompañados, sobre todo en las economías desarrolladas, por el turismo**. Hoy día, asistimos a un pujante turismo internacional, cuyo elevado crecimiento desde los años 1980 sólo se ha visto frenado recientemente por acciones de política internacional (terrorismo e inseguridad en ciertas zonas) que inhiben el deseo de viajar al exterior (acciones terroristas en Egipto, Bali, Marruecos) o simplemente el deseo de viajar, especialmente en avión (repercusiones del atentado del 11-S-2001 en las torres gemelas de Nueva York).

B) El ocio y su evolución

El ocio es un fenómeno propio de las sociedades muy desarrolladas y urbanizadas. Gran parte de la ocupación del suelo urbano se dedica al servicio del ocio, donde aparecen **centros comerciales que aglutinan diversas tiendas** (de ropa, de artículos deportivos, librerías, etc...) **junto a establecimientos dedicados a la diversión pública** (cines, teatros, restaurantes temáticos, discotecas, etc.). En los países más desarrollados va creciendo cada vez más la cantidad de dinero invertido en consumir ocio, bien fuera del hogar en todas sus modalidades o bien en la propia vivienda, gracias a las nuevas tecnologías (cine en casa, videojuegos, etc.).

Recientemente, ese creciente gasto de la renta familiar en el ocio ha dado lugar a la aparición en los países más desarrollados de los denominados **parques temáticos**. Se trata de espacios creados ex novo próximos a las áreas urbanas, dedicados especialmente al ocio infantil y de todas las edades, donde se colocan parques de atracciones, espectáculos diversos y centros de alojamiento y restauración (Disneyland, Port Aventura, Terra Mítica, etc.).

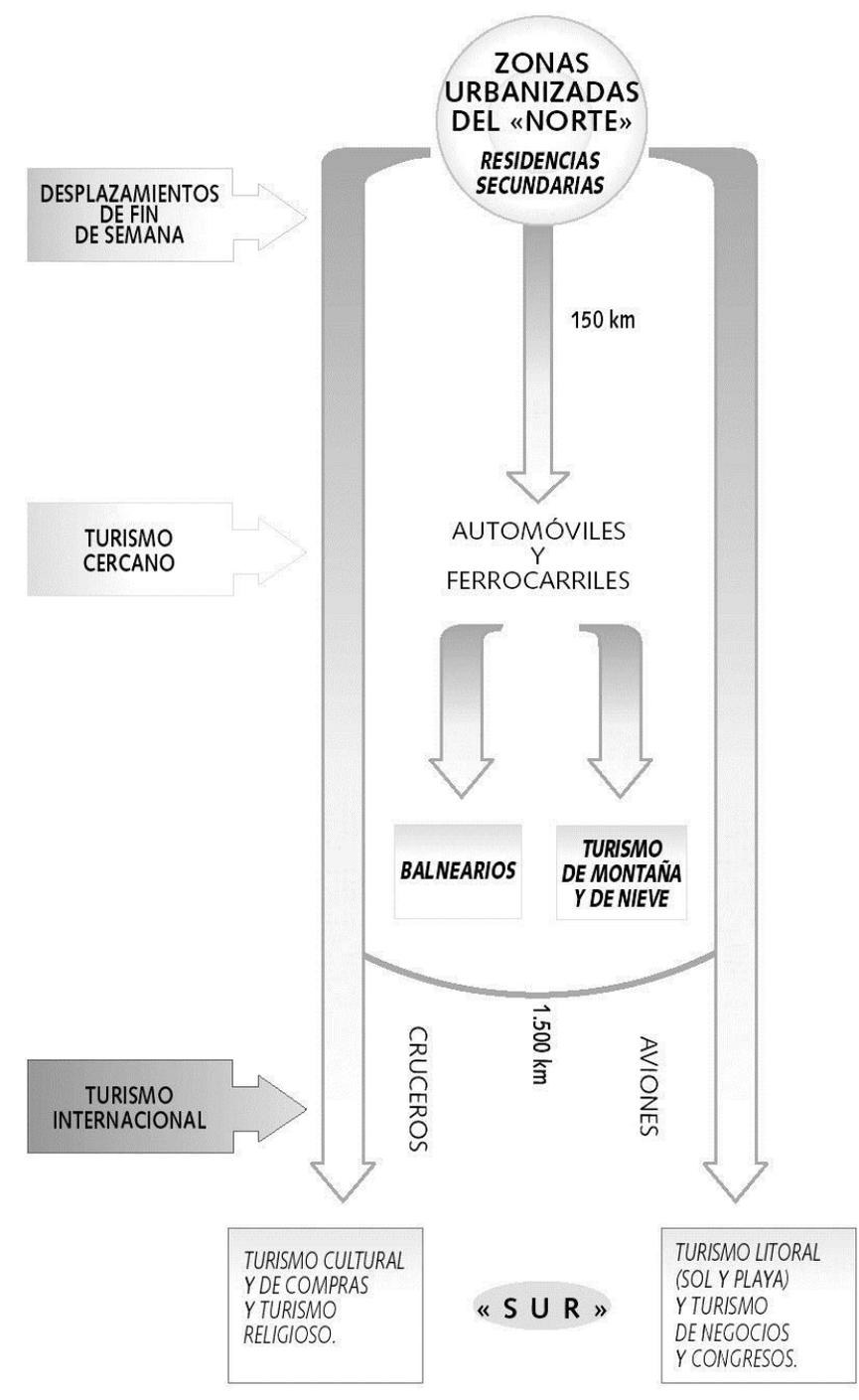
C) Análisis del turismo

El turismo es la actividad de ocio que consume mayores recursos en las economías desarrolladas, puesto que disfrutan de una mayor disponibilidad de renta. Entendemos por turismo **cualquier desplazamiento que realizamos fuera de nuestro entorno habitual, así como las actividades efectuadas durante ese desplazamiento**. Los fines pueden ser muy diversos (normalmente de ocio) y las estancias suelen ser prolongadas en el tiempo (normalmente superiores a 24 horas.). Obviamente la magnitud de los desplazamientos y su duración están directamente relacionados con el poder

TEMA 9

adquisitivo de la población. Por ello, la mayoría de actividades turísticas queda limitada al área de la UE, Norteamérica y Japón, quedando el resto de áreas sumidas en la emigración por cuestiones político-laborales y no por ocio. Los centros de recepción turística se sitúan en el área mediterránea (por razones climáticas y políticas), así como en el norte de África. Los niveles de renta superiores se dirigen hacia las Islas del Pacífico (especialmente desde Estados Unidos, que cuenta con una proximidad geográfica)

FLUJOS TURÍSTICOS SEGÚN LA DISTANCIA



4. GUIÓN RESUMEN

1. INTRODUCCIÓN

2. CARACTERÍSTICAS DE LAS ECONOMÍAS DESARROLLADAS.

3. ACTIVIDADES TERCIARIAS DESARROLLADAS.

3.1. CONCEPTO.

3.2. EVOLUCIÓN.

3.3. CLASIFICACIÓN.

3.4. DISTRIBUCIÓN MUNDIAL.

3.5. ANÁLISIS POR SUBSECTORES.

3.5.1. Transporte.

A) Concepto.

B) Las redes de transporte.

C) Análisis de las redes de transporte.

3.5.2. Comercio.

A) Concepto.

B) Estado actual

C) Comercio interior

D) Comercio exterior

3.5.3. Administración

A) Concepto.

B) Administración estatal

C) Administración privada

3.5.4. Ocio y turismo

A) Concepto.

B) El ocio y su evolución

C) Análisis del turismo

5. BIBLIOGRAFÍA

- BEAVON, K., *Geografía de las actividades terciarias*, Oikos-Tau, Barcelona, 1981.
- CUETO, J., *La sociedad de consumo de masas*, Salvat, Barcelona, 1985.
- DIAZ ALVAREZ, J. R., *Geografía del Turismo*, Síntesis, Madrid, 1993.
- HERNÁNDEZ, T., *Las actividades terciarias y el sector servicios*, Akal, Madrid, 1987.
- MARTÍNEZ RODA, F., *Comercio y transportes internacionales*, Cincel, Madrid, 1988.
- MORENO, A. - ESCOLANO. S., *Los servicios y el territorio*, Síntesis, Madrid, 1992.
- MORENO, A. - ESCOLANO. S., *El comercio y los servicios para la producción y el consumo*, Síntesis, Madrid, 1992.
- MENDEZ, R. - MOLINERO, F., *Espacios y sociedades*, Ariel, Barcelona, 1998.
- PIÑEIRO, R., *Comercio y transportes*, Síntesis, Madrid, 1990.
- POTRIKOWSKI, M. - TAYLOR, Z., *Geografía del Transporte*, Ariel, Barcelona, 1984.
- SEGUI, J. - PETRUS, J., *Geografía de redes y sistemas de transportes*, Síntesis, Madrid, 1991.

