



## **O SECTOR SERVIZOS NO ESTADO ESPAÑOL I: DEFINICIÓN E CLASIFICACIÓN DO SECTOR TERCIARIO. O SISTEMA DE TRANSPORTE E COMUNICACIÓNS**

Durante esta quincena estudaremos en primeiro lugar a definición e clasificación do sector, a “terciarización” da economía, as causas do crecemento dos servizos e os contrastes na súa localización. En segundo termo, analizaremos os transportes centrándonos no papel que desempeñan na vertebración do territorio e nas súas posibilidades de contribuír ao desenvolvemento territorial. Finalmente abordaremos as distintas formas de comunicación a distancia ou telecomunicación.

### **0 ESQUEMA**

#### **I DEFINICIÓN E CLASIFICACIÓN DO SECTOR TERCIARIO**

##### **II A TERCIARIZACIÓN DA ECONOMÍA**

###### **1.- O PROCESO DE “TERCIARIZACIÓN”**

###### **2.- CAUSAS DO CRECIMENTO DOS SERVIZOS**

###### **3.- CONTRASTES NA LOCALIZACIÓN DOS SERVIZOS**

#### **III O SISTEMA DE TRANSPORTES E AS COMUNICACIÓNS**

##### **1.- CARACTERÍSTICAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE**

- 1.1. O MEDIO FÍSICO DESFAVORABLE
- 1.2. AS REDES TERRESTRE E AÉREA SON RADIAES
- 1.3. NO TRÁFICO DE PERSOAS E MERCADORÍAS PREDOMINA A ESTRADA
- 1.4. A REDE PRESENTA IMPORTANTES DESEQUILIBRIOS TERRITORIAIS
- 1.5. AS COMPETENIAS SOBRE O TRANSPORTE DESCENTRALIZÁRONSE
- 1.6. A POLÍTICA ESPAÑOLA DE TRANSPORTES RÉXESE POLO PLAN ESTRATÉXICO DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE (PEIT)
- 1.7. A REDE DE TRANSPORTES INTÉGRASE NA REDE EUROPEA



## **1.8. O SISTEMA DE TRANSPORTE EXERCE UN IMPACTO SOBRE O MEDIO AMBIENTE**

### **2.- O TRANSPORTE TERRESTRE**

#### **2.1 AS ESTRADAS**

#### **2.2. O FERROCARRIL**

### **3.- TRANSPORTE MARÍTIMO**

### **4.- TRANSPORTE AÉREO**

### **5.- O SECTOR DAS COMUNICACIÓNS**

## **IV O SISTEMA DE TRANSPORTE EN GALIZA**

### **1.- AS COMUNICACIÓNS POR ESTRADA**

### **2.- A REDE FERROVIARIA**

### **3.- O TRANSPORTE MARÍTIMO E O TRÁFICO AÉREO**

## **I DEFINICIÓN E CLASIFICACIÓN DO SECTOR TERCIARIO**

O sector terciario está integrado por aquelas actividades económicas que teñen como fin prestar servizos de todo tipo á sociedade. A diferenza dos sectores primario e secundario, o sector terciario é moi difícil de definir e describir, debido non só a súa complexidade, senón tamén á aparición continua de innovacións que multiplican as actividades terciarias, é dicir, é un sector moi heteroxéneo. Entre as características propias deste sector destacan tres:

- A primeira é que manexa bens intanxibles ou inmateriais froito do traballo humano.
- A segunda, intimamente relacionada coa primeira, é a súa compoñente eminentemente humana e social.
- A terceira é a súa grande diversidade de empregos en canto ao tamaño das empresas, o grao de especialización ou a súa distribución espacial.

Son moitas as clasificacións existentes no sector terciario, pero aquí utilizaremos unha clasificación moi sinxela, baseada en dous criterios: quen presta os servizos e que finalidade teñen.

- Se quen presta os servizos ten a misión de proporcionarlle bens intanxibles á colectividade atendendo ao ben común máis que ao



afán de lucro, estaremos a falar de **servizos públicos**, onde a provisión está garantida directamente polo Estado ou indirectamente a través doutras administracións.

- En cambio, se o móbil de quen presta estes servizos é o beneficio económico, estaremos a falar de **servizos privados ou de mercado**. Estes servizos poden dirixirse a persoas, como no caso dun pequeno comercio de barrio ou un supermercado, ou ás empresas, ofrecendo servizos de selección de persoal, asesoría, publicidade, etc.  
Moitos servizos poden ser tanto públicos coma privados. É o caso da sanidade ou a educación, por exemplo.
- En función de cal sexa a finalidade, os servizos poden agruparse en: comerciais, financeiros, de transporte, turísticos, de información e comunicacións, a empresas, da Administración do Estado, sociais e persoais...

## II A TERCIARIZACIÓN DA ECONOMÍA

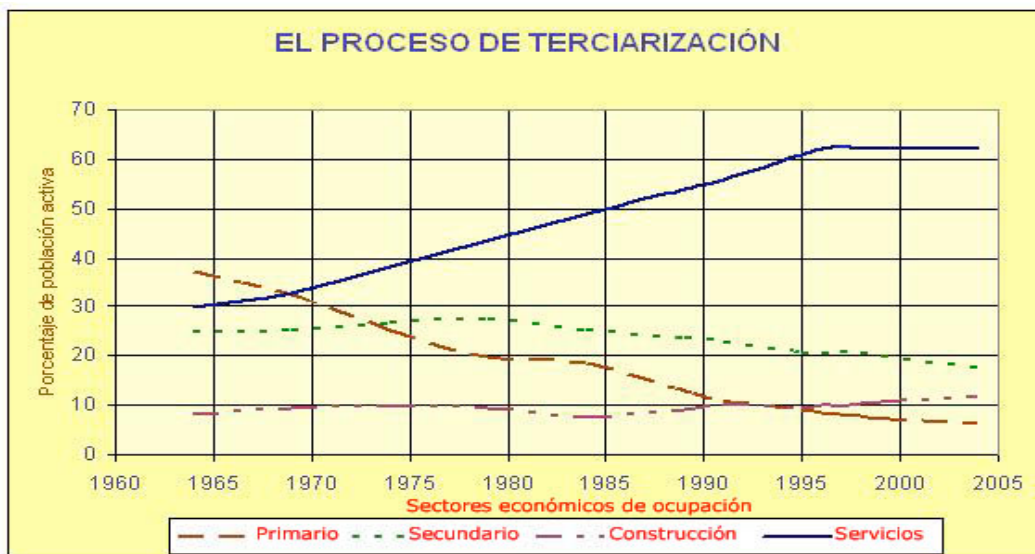
### 1.- O PROCESO DE “TERCIARIZACIÓN”

Desde hai xa case tres décadas, pódese dicir que o Estado español ten unha economía de servizos, porque máis de dous terzos de todos os empregos e a produción que se xera proceden deste sector. A tendencia é que esta proporción continúe aumentando nos próximos anos, tal coma ocorre no resto de Europa. Por iso falamos dun proceso de “**terciarización**” da economía.

É un **proceso recente** porque en 1960, os empregos nos servizos eran algo menos do 30% das persoas ocupadas, o que supoñía unha cifra parecida á da industria e inferior ao do sector primario.

Este crecemento do emprego está tamén moi relacionado coa **incorporación da muller ao emprego remunerado**, pois máis do 85% fano no sector servizos.

Outros datos económicos reflexo deste proceso son a achega dos servizos ao PIB ( 69, 53% no 2004 ) ou a poboación ocupada censada neste sector (64,52% en 2004 ).



## 2.- CAUSAS DO CRECEMENTO DOS SERVIZOS

O rápido crecemento que experimentaron as actividades de servizos é o resultado das profundas transformacións que viviu a sociedade e que hoxe presenta as seguintes características:

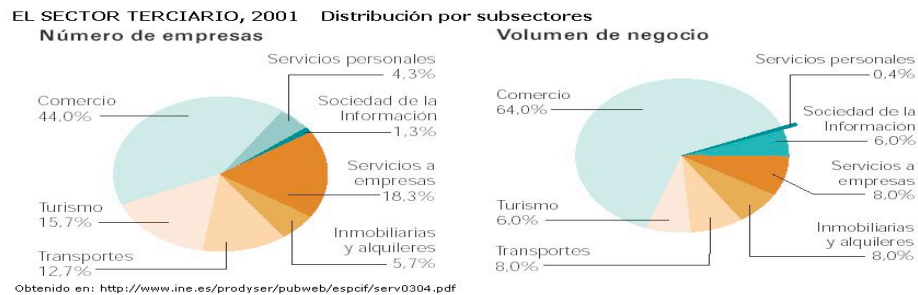
- É unha **sociedade de consumo**, na que o aumento do nivel de renda elevou a capacidade de compra e, con iso, o desenvolvemento do comercio e toda unha serie de servizos destinados á poboación.
- É unha **sociedade do benestar**, na que aumentou a oferta de todo tipo de servizos sociais ( sanitarios, educativos, culturais, deportivos...), ofrecidos por institucións públicas e privadas.
- É unha **sociedade do lecer**, na que aumenta o sector turístico e de diversos servizos relacionados co tempo de lecer ( hostalería, restauración, espectáculos etc.).
- É unha **sociedade capitalista avanzada**, na que o sector financeiro e de seguros ocupa un lugar destacado no control dos cartos e o crédito, básicos para o funcionamento das empresas e do propio consumo familiar.
- É unha **sociedade do coñecemento**, na que cobran importancia unha serie de servizos avanzados que melloran a calidade e competitividade das empresas (enxeñaría, deseño, servizos informáticos, asesoría técnica...), xunto a centros de investigación e centros tecnolóxicos para promover a **I + D** ( investigación e desenvolvemento tecnolóxico ).
- É unha **sociedade rede**, en tanto que as persoas coma os produtos ou a información, teñen cada vez máis mobilidade, xerando densas redes de fluxos ás



que os territorios queren estar conectados, o que aumenta a demanda de todo tipo de transportes e comunicacións.

- É unha **sociedade regulada**, porque a súa complexidade esixe unha administración eficaz que xestione o seu funcionamento.

Todo isto supón unha gran diversidade de servizos, desde os máis especializados e modernos ata os máis tradicionais e precarios.



### 3.- CONTRASTES NA LOCALIZACIÓN DOS SERVIZOS

A **localización** do emprego en actividades de servizos amosa importantes diferenzas se consideramos o **volumen total de persoas ocupadas** nas diferentes provincias. Madrid, Barcelona e Valencia concentran case 5 millóns de empregos, equivalentes a máis dunha terceira parte do total, seguidas por outras provincias litorais, xunto a Sevilla e Zaragoza.

Se consideramos, en cambio, a **proporción do emprego terciario** sobre o total, as diferenzas diminúen, cos valores máis altos en Madrid, o litoral mediterráneo ( agás Cataluña ) e ambos arquipélagos.

Esta distribución relaciónase coa influencia de diversos **factores**:

- Ante todo relaciónanse coa repartición da **poboación** e o seu **nivel de renda**, pois a maioría destas actividades buscan estar cerca da súa clientela potencial e, polo tanto, aumenta en territorios con altas densidades e elevado nivel de ingresos.
- Tamén inflúe a presenza de poboación estacional relacionada co desenvolvemento do **turismo**, sobre todo nas áreas litorais, pois iso engade un volume importante de persoas consumidoras dalgúns tipos de servizos.
- Un terceiro factor é a **densidade de empresas** no territorio, pois son as principais demandantes dalgúns servizos ( desde o transporte a as telecomunicacións, aos servizos informáticos, xurídicos, de mantemento e reparación, de deseño e enxeñería etc.).
- Por último, as **administracións central, autonómica e local** distribúense por todo o territorio, pero a presenza de persoas funcionarias e contratadas nelas é maior naquelas provincias e cidades onde se localizan as capitalidades.

O emprego no sector terciario á maior naquelas Comunidades Autónomas cun peso importante do turismo, como os arquipélagos e Andalucía, ou noutras que concentran un número importante de servizos públicos e funcionan como centros territoriais, como Madrid.

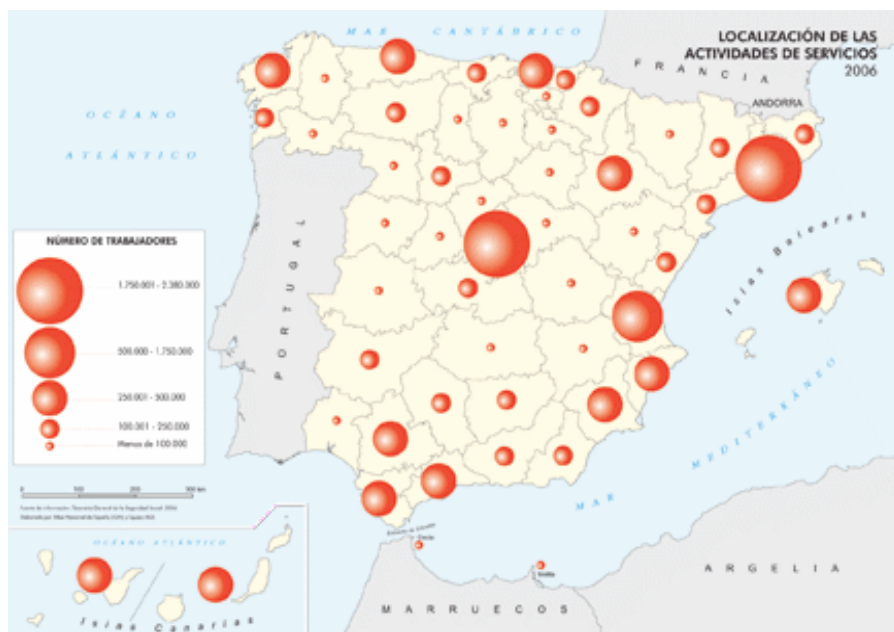
Pola contra, no resto das Comunidades a presenza do sector terciario é menor. En Murcia, Castela-A Mancha, Navarra, Galiza e a Ríoxa danse as porcentaxes máis baixas no emprego neste sector. Isto débese a que as actividades do sector primario e as industrias relacionadas con elas teñen maior peso relativo.

Un caso excepcional é o de Ceuta e Melilla, que se achegan ao 90% da poboación activa dedicada ao sector terciario, debido á práctica ausencia doutras actividades produtivas.

Finalmente, tamén as distintas ramas do sector terciario teñen un peso desigual en cada caso.

No futuro, estas desigualdades no proceso de terciarización poden aumentar. Aínda existe marxe para o crecemento cuantitativo do sector, pero as cifras son semellantes ás doutros países do contorno, polo que o incremento orientase á mellora cualitativa e á diversificación dos servizos.

Os servizos teñen hoxe unha grande importancia e dinamismo, ata converterse na principal fonte de emprego actual e para o futuro. Por esta razón, e porque as diferentes actividades tamén amosan diversas tendencias de localización, xeran paisaxes específicas e, en moitas ocasións, son fonte de impactos negativos; a Xeografía interésase cada vez máis por este sector.



### III O SISTEMA DE TRANSPORTES E AS COMUNICACIÓNS

O sistema de transportes é o conxunto de medios que permite o desprazamento de persoas e mercadorías entre lugares xeográficos. Desempeña un importante papel económico e na organización espacial.



Por un lado, o transporte reflicte os desequilibrios espaciais na distribución da poboación e no desenvolvemento económico, pois adáptase á localización dos maiores núcleos urbanos e económicos

Por outro lado, pode introducir cambios no territorio, pois é un factor clave para o desenvolvemento dos territorios, ao facelos accesibles a atractivos para as actividades económicas. Iso fai do transporte un elemento esencial na ordenación do territorio, que debe orientarse a repartir a accesibilidade, potenciando as redes dos espazos menos desenvolvidos e desconxestionando os eixes de comunicación máis saturados

As redes de transporte tamén vertebran o territorio, pois movementos de persoas e mercadorías conectan os distintos lugares. Estes movementos son cada vez máis intensos, rápidos e baratos e prodúcense entre distancias crecentes, grazas aos avances tecnolóxicos.

Por outra parte, as formas de comunicación a distancia ou telecomunicacións adquiriron actualmente enorme importancia, pois a conexión a elas acurta as distancias xeográficas.

## **1.- CARACTERÍSTICAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE**

1.1 O MEDIO FÍSICO É DESFAVORABLE polo accidentado do relevo (as fortes pendentes non favorecen o trazado das estradas e das vías ferroviarias ) e por algúns elementos do clima ( xeadas, fortes precipitacións e brétemas). Aínda que as técnicas modernas venceron certas dificultades, estas condicións físicas implican un incremento dos custos, diminuindo así a rendibilidade.

### **1.2. AS REDES TERRESTRE E AÉREA SON RADIAES**

A rede de transporte terrestre ten o seu centro en Madrid e raios cara ás fronteiras e aos portos principais. Este modelo iniciouse no século XVIII coa rede de estradas dos Borbóns e consolidouse no XIX, xa que a rede ferroviaria coincidiu basicamente coa de estradas.

Na rede de aeroportos, Madrid- Barajas ten conexións directas con todos os aeroportos do estado e cos principais

estranxeiros; en cambio, moitos aeroportos periféricos teñen que realizar os seus enlaces a través de Madrid.

1.3. NO TRÁFICO DE PERSOAS E MERCADORÍAS PREDOMINA A ESTRADA, dado que permite acceder a calquera punto e proporciona un servizo “porta a porta”, a baixo prezo.

1.4. A REDE PRESENTA IMPORTANTES DESEQUILIBRIOS TERRITORIAIS en canto á densidade, intensidade e calidade, debido a que prestou atención preferente ós eixes de tráfico principais. O resultado son grandes diferenzas de accesibilidade entre rexións e comarcas e unha



desigual utilización da rede, que conta con tramos saturados nos que se concentra a tráfico e tramos pouco utilizados.

### 1.5 AS COMPETENCIAS SOBRE TRANSPORTE DESCENTRALIZÁRONSE a raíz da implantación do estado das autonomías.

O Estado resérvase o control sobre o transporte internacional e ten competencias sobre o transporte terrestre que discorra por máis dunha comunidade autónoma, a mariña mercante, os portos e aeroportos de interese xeral ( é dicir, os comerciais ), o espazo e o transporte aéreo e os correos e telecomunicacións.

As comunidades autónomas poden asumir competencias exclusivas sobre o transporte terrestre que discorra integramente polo súa comunidade, os portos e aeroportos non comerciais e as comunicacións por redes de cable.

### 1.6. A POLÍTICA ESPAÑOLA DE TRANSPORTES RÉXESE POLO PLAN ESTRATÉXICO DE INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE (PEIT) ( 2005- 2020 ), cuxos obxectivos principais son:

- Impulsar o desenvolvemento económico e a competitividade da economía.
- Fortalecer a cohesión social, asegurando condicións de accesibilidade equitativas para todo o territorio.
- Corrixir o predominio da estrada, fomentando a transporte ferroviario de persoas e mercadorías, o marítimo de cabotaxe e a intermodalidade ou interconexión dos diferentes modos de transporte.
- Incrementar a calidade e a seguridade
- Axudar á mobilidade sostible, diminuíndo as emisións do transporte e acatando directrices medioambientais, internacionais e da UE.

1.7.A REDE DE TRANSPORTES DO ESTADO INTÉGRASE NA REDE EUROPEA. Xunto coa agricultura, o transporte é un dos primeiros temas sobre o que se desenvolveu a **política comunitaria** da Unión Europea. A Política europea de transportes céntrase na eliminación de obstáculos nas fronteiras pos estados membros como contribución á libre circulación de persoas e mercadorías. O Estado español ocupa unha **posición periférica** no conxunto da Europa comunitaria. Os obstáculos naturais aumentaron os custos de conexión, o que impide participar en igualdade de condicións no mercado único

Pero non só os problemas naturais explican esta situación. Ata hai pouco tempo a rede de transporte foi moi deficiente. E as deficiencias nas infraestruturas implican un aumento dos tempos de percorrido e dos custos do transporte que hai que superar. Por iso, os **Fondos de Cohesión** estipulados no Tratado de Maastricht teñen como obxectivo principal aportar unha axuda financeira aos territorios periféricos, para que poidan mellorar as súas infraestruturas de transporte, promover unha mobilidade segura e sostible, e contribuír ao fortalecemento de **redes transeuropeas de transporte**





1.8.O SISTEMA DE TRANSPORTE EXERCE UN IMPACTO SOBRE O MEDIO AMBIENTE, que pode ser visual (alteración da paisaxe), acústico (incremento do nivel de ruído nas proximidades de estradas, ferrocarrís e aeroportos) e de contaminación atmosférica (emisións nocivas dos vehículos). Por iso, desde 1986 é obrigatorio valorar o impacto ambiental dos proxectos e destinar unha parte do presuposto a mitigar os problemas.

## 2.- O TRANSPORTE TERRESTRE

Por transporte terrestre entendemos fundamentalmente o ferrocarril e as estradas, que son os medios máis utilizados para o desprazamento de persoas e mercadorías.

O trazado e a densidade da rede de transporte terrestre está moi condicionada polo medio físico: elevada altitude media e unha orografía moi accidentada. Isto esixe un complexo sistema de acondicionamento das infraestruturas, que teñen que salvar fortes desniveis, unha orografía moi fragmentada e abundantes canles fluviais.

### 2.1 AS ESTRADAS

A rede de estradas conecta os distintos núcleos de poboación, polo que é unha infraestrutura clave para a accesibilidade e articulación do territorio. As características do transporte por estrada son as seguintes:



- **A rede presenta deseño radial**, con centro en Madrid. Este modelo iniciouse no século XVIII cos Borbóns, a partir dun concepto centralizado do Estado. Cando en 1969 a rede de estradas se modernizou para adaptarse ao tráfico de vehículos e ao desenvolvemento económico consolidouse o modelo radial, pois nese momento o estado centralista franquista favorecía a conexión da capital cos principais núcleos de poboación e de actividades económicas (industria e turismo), localizados na periferia.



- **As competencias sobre a rede repártense entre o Estado, as comunidades autónomas e as deputacións.**

A **rede estatal** comprende os itinerarios de interese xeral. Enlaza os principais núcleos de poboación e comunica coa rede internacional. Soporta o 60% do tráfico total e inclúe a maior parte da rede de gran capacidade, composta polas autoestradas e autovías. Estas construíronse nos eixes con maior intensidade de tráfico, o que acentúa o carácter radial da rede, aínda que existen tamén algúns eixes transversais como o do Ebro, o do Mediterráneo ou o andaluz.

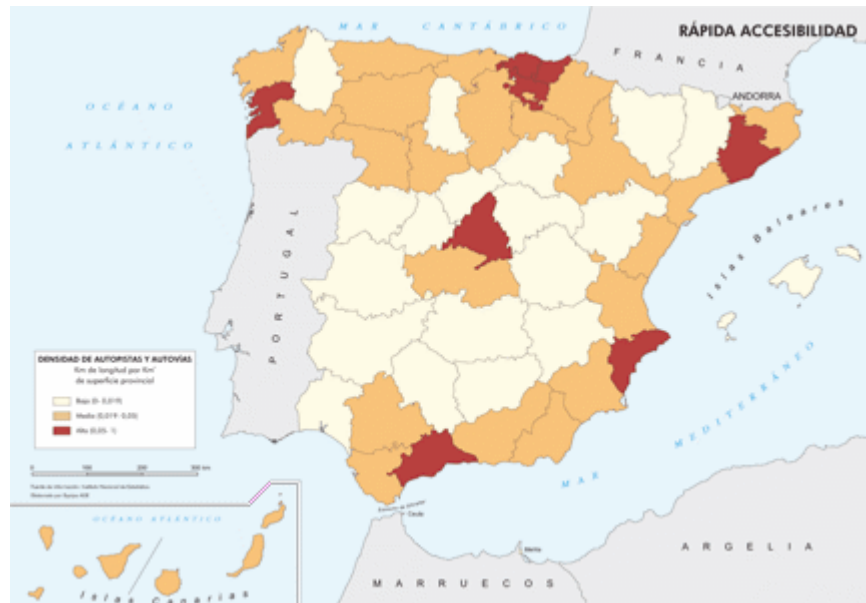
A rede das **comunidades autónomas** favorece a mobilidade interrexional e enlaza coa estatal, e a rede das deputacións e as insulares aseguran as comunicacións intracomarcais e a acceso de todos os núcleos de poboación.

- **As características técnicas** das estradas son variadas. As da rede estatal son satisfactorias (ningún tramo ten anchura inferior a nove metros e domina o pavimento de aglomerado asfáltico, o de maior calidade). As estradas das deputacións e dos concellos teñen máis deficiencias (presentan unha alta porcentaxe cun ancho inferior a sete metros e menos do 50% con firmes especiais)
- **A estrada recibe a maior parte do tráfico de persoas e de mercadorías** porque o prezo é menor a porque permita a relación directa entre os puntos de partida e de destino.
- **Existen claros desequilibrios territoriais** na densidade e intensidade da rede e na accesibilidade:

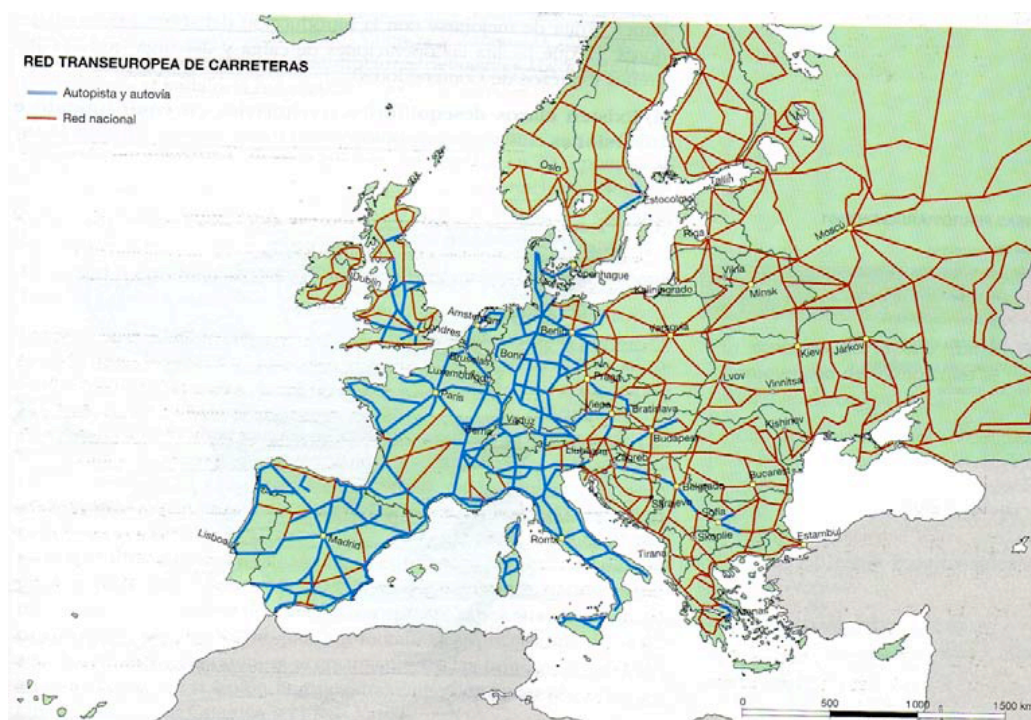
A **densidade** maior corresponde ás comunidades máis desenvolvidas economicamente (Madrid, Cataluña, Valencia), ás que presentan poboación dispersa (Galiza) e fragmentación territorial polo revelo (cornixa cantábrica en xeral) e ás illas Canarias e ás Baleares. A menor densidade atópase nas zonas de nivel económico máis baixo e de poboamento concentrado, con distancias relativamente grandes entre os núcleos de poboación (Extremadura, Aragón, ambas Castelas e Andalucía).

A **intensidade do tráfico** é máis elevada nos corredores transversais (mediterráneo, cantábrico e o Ebro), onde se atopan as maiores densidades urbanas, industriais e turísticas, e nos 60-80 Km de estradas radiais a partir de Madrid.

A **accesibilidade** é alta nas zonas industriais e turísticas, que crearon necesidades de transporte e atraeron infraestruturas de máis calidade (gran capacidade). A accesibilidade é especialmente elevada en certos puntos onde conflúen varias vías de gran capacidade (Madrid, Zaragoza, Barcelona). En cambio, outras están mal comunicadas (Galiza, parte de Castela e León, Extremadura, Huesca e Teruel, sobre todo)



- **O Plan Estratéxico de Infraestruturas de Transporte** contempla:  
Dotar a todo o territorio dun elevado grao de accesibilidade construíndo unha rede mesta de alta capacidade que conecte todas as capitais de provincia, de modo que o 94% da poboación se sitúe a menos de 30 km dunha vía de alta capacidade.  
Acabar os eixes sen rematar: o peche da autovía do Cantábrico; a finalización da ruta da Prata (Asturias- Huelva) e a prolongación da autovía do Mediterráneo ata Alxeciras e Cádiz.
- **A rede de estradas aspira a unha maior integración coa Unión Europea.** A comunicación por estrada co resto dos países de Europa esixe a mellora dos eixes pirenaicos e a conexión das distintas rexións a eses eixes, posto que algunhas se atopan illadas ou mal conectadas (Galiza, Asturias).  
A rede transeuropea de estradas contempla a construción de dous novos eixes transpirenaicos (Bordeaux – Valencia e Barcelona – Toulouse ); o financiamento de novos tramos de gran capacidade; e a mellora das conexións con Portugal.



## 2.2. O FERROCARRIL

Entre a segunda metade do século XIX e principio do XX, o ferrocarril foi o modo de transporte principal. Desde entón, a competencia doutros medios colocouno nunha posición secundaria e nunha grave situación financeira, ao manterse a demanda estacionaria e ter uns custos de explotación moi elevados. Os déficits maiores prodúcense nas liñas secundarias, o que supón o peche dalgunhas. Outras deron lugar ao programa Vías Verdes, e convertéronse en rutas turísticas.

As características do transporte ferroviario son as seguintes:

### - **Componse de tres redes:**

- A Rede Nacional de Ferrocarrís Españóis ( RENFE), con 12808 km de vía en 2003, absorbe máis do 90% do tráfico ferroviario. Ten unha estrutura radial ( as grandes liñas- rede básica- parten de Madrid cara ás principais cidades) e arboriforme , xa que a partir da rede básica ábreanse ramas (rede secundaria e complementaria). Esta estrutura permite o maior número de conexións co menor número de liñas, reducindo custos, pero obriga a numerosos rodeos que incrementan o tempo de transporte.

A normativa de Unión Europea obriga a RENFE a asinar contratos – programas co Estado orientados a reducir a axuda financeira estatal, que só admite como compensación pola súa obrigación de prestar servizos públicos que, en moitos casos, non son rendibles.



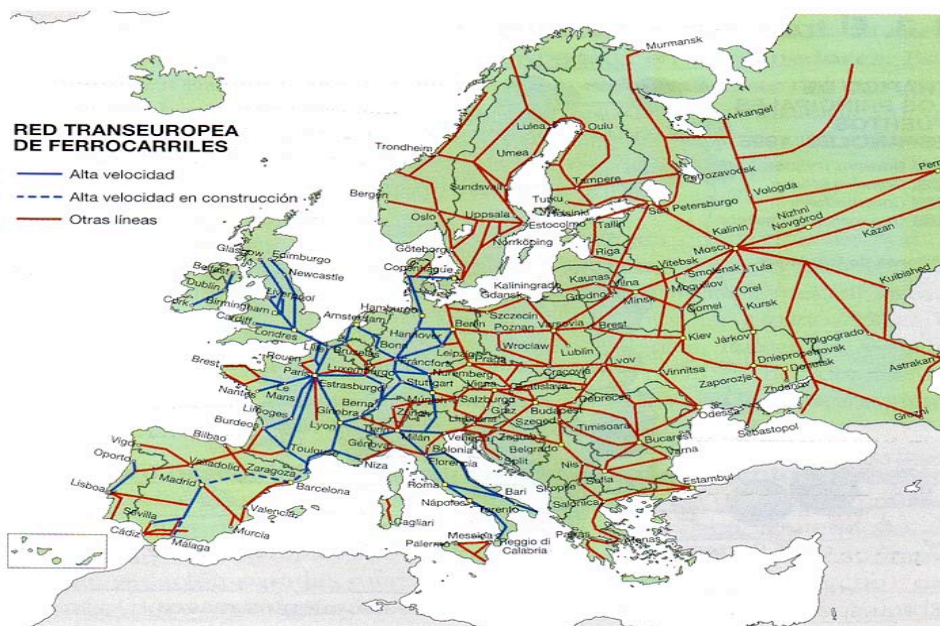
- Os ferrocarrís de vía estreita ( FEVE) cobren 2000 km, principalmente na cornixa cantábrica, aínda que tamén hai liñas noutras comunidades, como Castela e León, Cataluña, Valencia, Murcia e Baleares. O seu problema principal é a infrautilización da rede, que trata de solucionarse mellorando as infraestruturas (reparación de plataformas, renovación de vías, etc) e asumindo a función de modo de locomoción de proximidades.
- A rede de alta velocidade ( AVE), na que se alcanza unha velocidade de 250 km/h, iniciouse coa apertura da liña Madrid – Sevilla en 1992, Madrid – Barcelona





no 2008. Actualmente estanse construíndo novas liñas como a de Madrid – Valladolid...

- **As características técnicas das liñas presentan acusados Contrastes.** Aínda que parte das liñas e do material ródante se modernizou e se incrementou a seguridade, a maioría das vías son mediocres: están sen electrificar, son de dirección única, teñen fortes pendentes e altos índices de rodeo e non son aptas para o tráfico pesado. O resultado é un incremento excesivo de tempo de traxecto e do custo.
- **O tráfico de persoas e mercadorías debe reorientarse.** O tráfico de persoas é rendible nas liñas de proximidades entre as residencias periféricas e o lugar de traballo na cidade central, pois permite desconxestionar as estradas. O tráfico de mercadorías céntrase nas cargas pesadas e de gran volume. Trata de mellorarse coa introdución do sistema de colectores, xa que facilita as operacións de carga e descarga ( rede TECO- trens Expresos de Colectores ).
- **Existen claros desequilibrios territoriais en equipamento e investimento.** As vías máis equipadas e as que reciben investimentos son as que comunican as cidades máis desenvolvidas economicamente ( Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia e Zaragoza), mentres que outras rexións contan con infraestruturas deficientes (Galiza, León, Extremadura, Murcia e Andalucía oriental).
- **O Plan Estratéxico de Infraestruturas de Transporte** dálle prioridade ao transporte ferroviario e prevé incrementar o tráfico de proximidades, construír 10000 km de vía e altas prestacións para persoas e mercadorías que conecten todas as capitais de provincia , ampliar a rede de alta velocidade e conectala coa europea, e mellorar a calidade e a seguridade ( sistemas de bloqueo, paso a nivel).
- **A rede ferroviaria española aspira a unha mellor integración coa Unión Europea.** As conexións ferroviarias con Europa vense obstaculizadas polos Perineos e polo ancho de vía español que é maior. Este ancho adoptouse a mediados do século XIX para incrementar a estabilidade das locomotoras, que requirían caldeiras máis potentes ante a dificultade do relevo. A diferenza da anchos de vía soluciónase con vagóns de eixes intercambiabiles (trens de mercadorías) ou rodas movibles que se adaptan ás dúas medidas (trens de pasaxeiros ), o que incrementa o custo e o tempo de transporte. Por iso, na rede de alta velocidade adoptouse o ancho de vía europeo. A Unión Europea propúxose crear unha rede europea de alta velocidade para o 2010 como instrumento de integración, dado que reduce o tempo nos traxectos entre países, é menos contaminante e consome menos enerxía. O problema é que implica elevados investimentos que, para ser rendibles, requiren unha demanda alta. Para o estado español suporá o achegamento das principais cidades ás do centro de Unión Europea, mediante dúas liñas que atravesan a fronteira por Cataluña e por Euskadi, e a aproximación a Portugal a través de tres liñas de conexión con Lisboa.



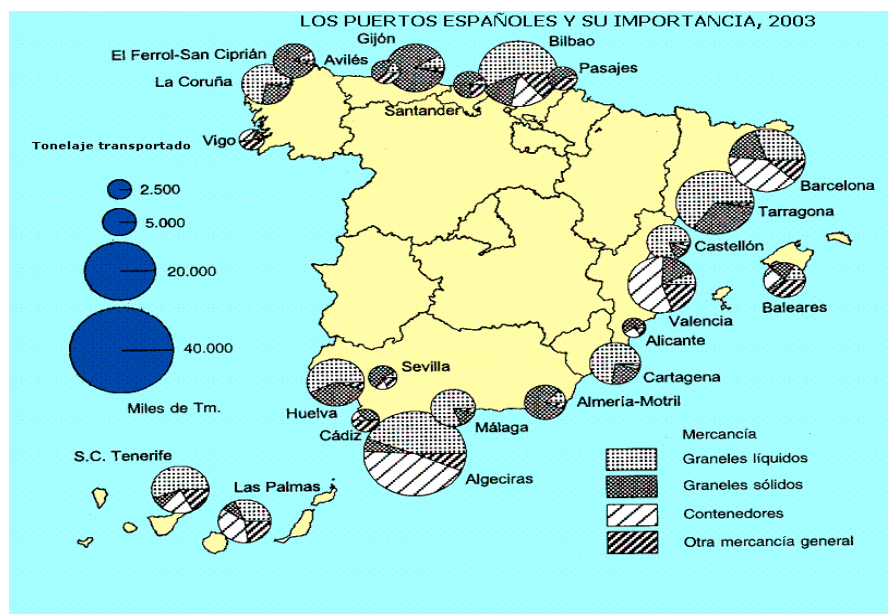
### 3.- TRANSPORTE MARÍTIMO

O transporte por mar caracterízase polos seguintes trazos:

- **A rede portuaria está distribuída entre o Estado e as comunidades autónomas.** A rede estatal inclúe os portos comerciais; e a das comunidades autónomas, un elevado número de pequenos portos, moitos deles só con actividades pesqueiras ou deportivas. Non obstante, a Lei de portos permíteslle ás comunidades participar nos portos comerciais enclavados no seu territorio, ao concederlles o nomeamento das autoridades portuarias.
  - **O tráfico de persoas a mercadorías presenta grandes contrastes:** O tráfico de persoas é escaso. No tráfico interior só teñen certa importancia as relacións entre ambos lados do estreito (Alxeciras – Ceuta) e entre as illas ou entre estas e a Península, principalmente nos meses turísticos. No tráfico marítimo exterior influíu a competencia do avión. O tráfico de cabotaxe dedícase principalmente a transportar os derivados do petróleo desde as refinerías litorais dos portos próximos ás zonas de consumo industrial e urbano. O tráfico internacional de mercadorías ten enorme importancia, pois a maior parte das importacións e exportacións de mercadorías realízanse por barco, especialmente as transportadas en colectores.
  - **Os portos requiren melloras técnicas** para converterse en puntos de captación e distribución de mercadorías. Necesitan custosas infraestruturas, aumentar a superficie para o depósito de mercadorías e mellorar os accesos por estrada e por ferrocarril. Con este fin, algúns crearon Zonas de Actividades Loxísticas (ZAL), como Alxeciras, Valencia, Barcelona e acordouse con RENFE a creación de centro loxístico de Porto Seco de Madrid – Coslada. O financiamento destas obras realízase cos propios ingresos dos portos e coa axuda da Unión Europea.
  - **Existen desequilibrios territoriais en equipamentos e investimentos**, pois as grandes obras só están ao alcance dun limitado número de portos. Así, o tráfico de



mercadorías xeral en colectores concéntrase de forma crecente nos portos de Alxeciras (pola súa inmillorable situación para as rutas transoceánicas a través do Estreito) As Palmas (pola súa situación nas rutas atlánticas), Barcelona e Valencia (que emprenderon unha forte competencia para atraeren novas áreas de negocio e ampliaren a súa área de influencia) e Bilbao, en menor proporción.



- **O Plan Estratéxico de Infraestruturas de Transporte** prevé a especialización dos portos como centros de captación e distribución de mercadorías, mellorando os accesos terrestres e as infraestruturas (construción de plataformas loxísticas intermodais).
- **A Unión Europea** elaborou un Libro Verde (1998) sobre os portos e as infraestruturas marítimas que propón evitar que o financiamento estatal distorsione a libre competencia entre portos.
- **O transporte fluvial** redúcese ao porto de Sevilla, no río Guadalquivir. Este porto presenta dificultades, como a barra de entrada, onde proliferan os bancos d area, e o tramo de Bonanza a Sevilla, onde a sedimentación progresiva vai reducindo o calado.

#### 4.- TRANSPORTE AÉREO

O transporte aéreo experimentou un rápido desenvolvemento, debido ao crecemento da renda, ós cambios na organización espacial da economía, ao aumento da demanda turística, profesional e de negocios e ao desenvolvemento dos voos internacionais, en relación coa integración do estado español na economía europea e global. O transporte aéreo presenta as seguintes características:

- **A rede de aeroportos** é bastante ampla, porque na década de 1970 seguiuse a política de que todas as cidades de certo tamaño contasen con un (modelo aeroporto – cidade). Esta rede organizouse xerarquicamente, así Madrid – Baraxas funciona como aeroporto central, con conexións directas con todos os aeroportos

españóis e cos principais do estranxeiro. Os aeroportos periféricos realizan, en xeral, os seus enlaces a través do aeroporto madrileño.

- **O tráfico de persoas e mercadorías presenta notables diferenzas:** o avión é moi competitivo no transporte de persoas a longa e media distancia pola súa rapidez e comodidade. En cambio, o tráfico de mercadorías é escaso polo alto custo, que repercute no prezo final dos produtos transportados, e céntrase nos bens perecedoiros ou valiosos.
- **Existen desequilibrios territoriais no tráfico aéreo:** os principais aeroportos españois atópanse nos núcleos urbanos, económicos e turísticos máis destacados. Madrid – Barajas debe a súa preeminencia ao seu papel de centro financeiro e de negocios e pola importancia da súa área urbana. O aeroporto de Barcelona está asumindo un crecente papel ao beneficiarse da atracción que exerce a cidade como centro turístico e de negocios. Os aeroportos de Baleares, Canarias e as cidades do litoral mediterráneo reciben numerosos fluxos turísticos internacionais e estatais, e o aeroporto de Bilbao conta cun tráfico principalmente estatal e rexional que se explica pola importancia da súa área urbana e polo seu papel como aeroporto central entre os tráficos do seu contorno e os outros grandes centros rexionais. En cambio, algúns aeroportos máis pequenos están infrautilizados e son pouco rendibles.
- **O Plan Estratéxico de Infraestruturas de Transporte** prevé potenciar as funcións económicas dos aeroportos mellorando os accesos desde as cidades, as infraestruturas (novas pistas, torres de control...) e a seguridade.
- **A Unión Europea** liberalizou as tarifas e os servizos aéreos. Esta medida afectoulles ás grandes compañías estatais “de bandeira”, como Iberia, que tivo que afrontar un saneamento financeiro e un proceso de privatización.



## 5.- O SECTOR DAS COMUNICACIÓNS

O sector das comunicacións refírese a aquelas actividades que consisten en transmitir coñecementos e información de todo tipo, poñendo en contacto ao emisor e ao receptor. No momento actual estamos asistindo a unha verdadeira revolución nas comunicacións. As formas de comunicación a distancia ou telecomunicacións ( teléfono, télex, telefax e intercambio de datos entre ordenadores) resultan imprescindibles para o desenvolvemento

económico, pois permiten un intercambio instantáneo de información, aspecto esencial no proceso de globalización económica mundial. O seu protagonismo aumentou ata tal punto, que xa non importa tanto gozar dunha posición central no espazo xeográfico como estar ben conectado ás redes de telecomunicación.

A rede española de telecomunicacións, especialmente a rede telefónica, experimentou un crecemento moi importante, anque aínda se atopa lonxe das cifras doutros países do seu contorno e existen patentes desequilibrios entre territorios de maior desenvolvemento económico, onde acadaron maior difusión, e os territorios menos adiantados.

A distribución espacial dos fluxos telefónicos responde a un modelo xerárquico: as provincias que máis fluxos reciben son as que albergan as principais áreas metropolitanas (Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia e Bizkaia). Madrid destaca como nodo principal da rede, ao recibir fluxos de provincias moi afastadas, mentres que as demais provincias son nodos secundarios para os seus propios subsistemas ou para sistemas rexionais próximos.

## IV O SISTEMA DE TRANSPORTE EN GALIZA

### 1.- AS COMUNICACIÓNS POR ESTRADA

O carácter fragmentado do relevo galego constitúe un obstáculo moi importante para o desenvolvemento das comunicacións terrestres. Por este motivo, e ata datas recentes, amplos sectores do interior contaban con deficientes infraestruturas viarias. Sen embargo, a rede de estradas experimentou notables melloras como consecuencia dos investimentos levados a cabo polos gobernos galego e central. Nos últimos dez anos construíronse 1500 novos km, dos que algo máis de 200 corresponden a Vías de Alta Capacidade (autoestradas, autovías, corredores e vías rápidas) que melloraron as comunicacións coa Meseta ou Portugal e entre as diferentes cidades galegas. Levouse a cabo tamén o acondicionamento da denominada “rede autonómica”, que supuxo un avance na comunicación das áreas rurais cos principais centros urbanos. Aínda queda por rematar a comunicación das vilas interiores.

A estrutura radial das infraestruturas está sendo superada debido ao fortalecemento dos intercambios entre as dúas metrópoles galegas e as súas áreas de influencia e á propia dinámica territorial, que xerou unhas necesidades de comunicación ás que un trazado viario centralizado non pode dar resposta. En conxunto, a actual rede de estradas organízase en torno a tres eixes:

**Eixe Norte:** comunica a rexión urbana do Golfo Ártabro ( A Coruña – Ferrol) coa provincia de Lugo a través da nacional VI. A recente construción da Autovía do Noroeste, que segue un trazado paralelo, revitalizou as relacións entre as dúas provincias do norte, así como a súa comunicación coa Meseta.

**Eixe Sur:** está formado pola nacional 525, xa desdobrada na súa totalidade pola Autovía das Rías Baixas. Comunica a área metropolitana de Vigo coa cidade de Ourense e a súa provincia.

**Eixe Atlántico:** é o que presenta unha maior cohesión, xa que comunica cinco das sete principais cidades de Galiza e excepción d Lugo e Ourense. Constitúe a sector de maior dinamismo económico . A unidade do eixe vértase ao longo da Autoestrada do Atlántico, que enlaza as dúas áreas metropolitanas da Coruña e Vigo, pasando por Compostela.



## 2.- A REDE FERROVIARIA

Os primeiros quilómetros do ferrocarril en Galiza, que unían as localidades de Compostela e Carril, inauguráronse en 1873, vintecinco anos despois de que a fixese a primeira liña española. Desde aquela, a rede ferroviaria aumentou notablemente a súa densidade, se ben se centra fundamentalmente no sector occidental e deixa a un lado gran parte do territorio. Hoxe en día, as principais liñas son as que comunican Galiza coa Meseta, con dous percorridos que parten desde a provincia de Ourense cara á Meseta e unha terceira liña de vía estreita (FEVE) que, desde Ferrol, segue o trazado da costa norte cara a cornixa cantábrica. Á parte destas, o trazado A Coruña – Vigo, que pasa polas localidades máis importantes do eixe atlántico, constitúen unha das liñas estatais con maior volume de persoas.

A pesar do relativamente baixo custo do tren para o tráfico e persoas e mercadorías, este medio de transporte presenta aínda graves deficiencias no relativo ao seu trazado e densidade en Galiza. De cara ao futuro preténdese acometer a modernización da rede ferroviaria – proceso en certo modo iniciado- que culminaría coa instalación dunha liña de alta velocidade en conexión coa Meseta.

## 3.- O TRANSPORTE MARÍTIMO E O TRÁFICO AÉREO

Tradicionalmente, a través dos portos galegos desenvolveuse un enorme tráfico tanto de persoas como de mercadorías. No transporte de persoas, que sufriu un gran descenso nos últimos tempos, sempre destacou o porto de Vigo. A través del canalizouse boa parte do continxente migratorio durante os séculos XIX e XX.



Na actualidade, dentro dos portos de mercadorías, o da Coruña sitúase á cabeza, pois congrega preto da metade dos barcos que chegan a Galiza. Séguenlle, a certa distancia, o porto de Vigo ( cun 25% das transaccións ) e o de Ferrol.

Dos tres aeroportos existentes na Galiza, o de Lavacolla, en Compostela, é o único con saídas internacionais e concentra máis do 80% do tráfico de persoas. Séguenlle en Importancia o de Vigo (Peinador), que viviu unha certa revitalización nos últimos anos grazas ao transporte aéreo de mercadorías, e o da Coruña ( Alvedro), especializado en traxectos comerciais de ámbito estatal.