

# **ANTEPROYECTO PLAN NACIONAL DE TURISMO**

Julio de 1952

## SÍNTESIS DE LOS CAPÍTULOS QUE INTEGRAN EL PLAN

### Capítulo I

España ha sido visitada durante el año 1951 por **un millón doscientos mil turistas**, que han proporcionado en divisas el equivalente **a mil millones de pesetas**. Al propio tiempo han repatriado una cantidad de pesetas que se estima en **mil quinientos millones**.

### Capítulo II

A fin de producir en el turista que entra en España una buena impresión inicial es necesario acondicionar urgentemente los locales en los que están instalados los servicios de frontera, así como procurar por todos los medios que estos se realicen del modo menos molesto para el turista. La primera y última impresión son fundamentales.

### Capítulo III

La corriente turística hacia España acusa un máximo acentuado en agosto y mínimo desde noviembre a febrero, Convendría acondicionar como ciudades turísticas de invierno Málaga, Palma de Mallorca y Alicante. Es también de gran interés acondicionar las montañas de Nuria, La Molina, Guadarrama y Sierra Nevada para los deportes de invierno. Es preciso intensificar la propaganda sobre estos objetivos turísticos de invierno.

## Capítulo IV

El medio de transporte más usual para el turista, después de la carretera, es el ferrocarril, el cual debe mejorarse mediante la renovación y modernización del material y acondicionamiento de diversos servicios de estaciones.

## Capítulo V

La carretera es actualmente el medio de transporte preferido por el turista y al que se asignan más posibilidades futuras.

En su consecuencia es necesario llevar a cabo la reparación o mejora de aquellos trozos de carretera que formando parte de itinerarios turísticos no estén comprendidos en el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas y aprobado por Ley de 4 de diciembre de 1950.

## Capítulo VI

El número de turistas que viaja en buques de bandera nacional aumenta progresivamente, se hace, pues, necesario llevar a cabo, a ritmo acelerado, la construcción de los buques proyectados por la Empresa Nacional Elcano de Navegación.

## Capítulo VII

El medio de transporte preferido por el turista de lujo procedente del otro lado del atlántico es el avión. Debe, por tanto, aumentarse en lo posible el material aéreo de las compañías españolas a fin de incrementar esta clase de transporte. Este

incremento se hace indispensable en las líneas de Canarias y Baleares cuya capacidad de tráfico es hoy insuficiente.

## Capítulo VIII

La capacidad hotelera en España es de 60.000 habitaciones, incluidos los hoteles en construcción. Para albergar a dos millones de turistas serían necesarias 87.000 habitaciones, existiendo por tanto, un déficit de 27.000. Resulta, pues, urgente la construcción de un programa mínimo de hoteles aparte de fomentar esta actividad en la iniciativa privada.

El medio que se estima más eficaz es el incremento del crédito hotelero, elevándolo, como mínimo, hasta 300 millones de pesetas.

## Capítulo IX

Se estima necesario aumentar los presupuestos dedicados a propaganda a fin, principalmente, de poder atender a los clientes cuyas consultas en nuestras Oficinas del exterior aumentan en proporción geométrica. El gasto de propaganda que en Francia asciende a una cantidad de francos equivalentes a 28 pesetas.

## Capítulo X

La ejecución de las propuestas que se formulan en el presente Plan exige que se dicten varias disposiciones legales de distinto rango.

## ÍNDICE

Capítulo I. El turismo en España .....	10
Su importancia y desarrollo .....	10
Concepto de turistas y cifra aproximada de los que nos visitaron durante el año pasado.....	11
Beneficios económicos del turismo .....	12
Un plan para dos millones de turistas .....	155
Dificultades para la realización del estudio encomendado.....	15
Capítulo II. Trámites de frontera .....	177
Trascendencia del problema.....	17
Mejoras de locales .....	188
Mejora de los servicios .....	19
Capítulo III. Objetivos de interés turístico.....	211
Su importancia.....	21
Ciudades de España.....	222
Monumentos Nacionales.....	233
Museos .....	23
Costumbres tradicionales. Traje regional.....	24
Fiestas de España .....	25
Danzas y Cantos .....	25
Artesanía.....	26
Gastronomía y vinos.....	27
Estaciones veraniegas, estaciones invernales y lugares de altura .....	28
Balnearios .....	30
El camping .....	31
Caza.....	32
Pesca .....	32

Parques Nacionales .....	35
Deportes de nieve .....	35
Otros deportes .....	37
Objetivos de interés turístico cultural.....	38
Objetivos de interés turístico relacionados con los negocios.....	39
Capítulo IV. Transportes por ferrocarril.....	40
Plan de reconstrucción de la R.E.N.F.E.....	40
La electrificación .....	41
Los automotores .....	43
Nuevas vías .....	43
Mejoras de carácter general en todos los ferrocarriles .....	44
Itinerarios turísticos a base de ferrocarril .....	50
Capítulo V. Transporte por carretera.....	52
El Plan de modernización de carreteras.....	52
Clasificación de los itinerarios turísticos.....	53
Rutas fundamentales .....	53
Rutas radiales .....	588
Rutas Histórico-Religiosas .....	599
Otras rutas de interés .....	611
Rutas turísticas en Canarias.....	622
Rutas turísticas en Baleares.....	644
Rutas turísticas en Marruecos.....	655
Modernización de carreteras y caminos de accesos a puntos turísticos .....	677
Rutas internacionales .....	677
Rutas nacionales.....	688
Rutas Histórico-Religiosas .....	699
Otras rutas de interés .....	711
Rutas turísticas en Canarias y Baleares .....	733
Rutas de accesos a lugares turísticos.....	744
Resumen .....	755
Orden de urgencia .....	755

Observaciones finales .....	766
Automóviles.....	788
Capítulo VI. Transportes marítimos .....	822
Tráfico marítimo de navegación exterior .....	822
Tráfico marítimo de cabotaje .....	844
Capítulo VII. Transportes Aéreos.....	888
Compañías aéreas con líneas regulares tocando en España.....	899
Capítulo VIII. Alojamientos .....	999
Importancia esencial de los alojamientos .....	999
Alojamientos de interés turístico .....	999
Capacidad necesaria para 2.000.000 de turistas.....	100
Alojamientos en construcción en proyecto .....	1055
Hoteles de urgente construcción .....	1077
Resumen sobre la capacidad hotelera.....	1077
Créditos para la Dirección General del Turismo .....	1088
Crédito hotelero .....	1088
Exención tributaria.....	11010
Aportación de divisas para la construcción de hoteles .....	111
Premio de cambio.....	1122
Iniciativa privada o I.N.I. ....	1122
Escuela de Hostelería .....	1133
Capítulo IX. Propaganda .....	1155
Gasto anual de propaganda .....	1155
Efecto de la propaganda .....	1166
Propaganda especial restringida .....	1188
Clases de propaganda .....	1199
Previsiones para el futuro .....	12020
Capítulo X. Legislación .....	1244
Presidencia de Gobierno.....	1244
Ministerio de la Gobernación.....	1255
Ministerio de Hacienda .....	1255
Ministerio de Obras Públicas.....	1266

Ministerio de Agricultura .....	1288
Ministerio del Ejercito .....	1299
Ministerio del Aire .....	1299
Ministerio de Educación Nacional.....	1299
Ministerio de Comercio .....	13030
Ministerio de Información y Turismo .....	13030
Anexo nº1. Extranjeros provistos de pasaportes entrados en España en los cuatro últimos años .....	1333
Anexo nº 2. Viajeros procedentes del extranjero que han visitado España en el año 1951 .....	1344
Anexo nº 3. Extranjeros entrados en España en 1951 provistos de pasaportes.....	1355
Anexo nº 4. Extranjeros entrados en España en 1951 provistos de pasaportes.....	1366
Anexo nº 5. Plan restringido de electrificación de la R.E.N.F.E.....	1388
Anexo nº 6. Entrada de turistas españoles y extranjeros y pasajeros desembarcados en puertos españoles.....	1399
Anexo nº 7. Tráfico marítimo exterior de España efectuado por buques con banderas extranjeras.....	14040
Anexo nº 8. Pasajeros extranjeros con pasaporte entrados en España por vía aérea en los últimos cuatro años.....	14141
Anexo nº 9. Desarrollo de la “Compañía Iberia” en nueve años.....	1422
Anexo nº 10. Desarrollo de la Compañía “Aviación y Comercio” en cuatro años .....	1433
Anexo nº 11. Capacidad hotelera de interés turístico .....	1444
Hoteles de Lujo.....	1444
Hoteles de Primera A.....	1455
Hoteles de Primera B .....	1466
Hoteles de Segunda.....	1477
Hoteles de Tercera .....	1488
Pensiones de Lujo y de Primera.....	1499
Capacidad hotelera de interés turístico. Resumen.....	15050

Anexo nº 12. Viajeros entrados en España en 1951 .....	15151
Anexo nº 13. Hoteles de construcción en España .....	1522
Sin crédito hotelero .....	1522
Con cargo al crédito hotelero .....	1522
Paradores de la Dirección General del Turismo.....	1533
Resumen .....	1533
Anexo nº 14. Proyecto de hoteles en tramitación .....	1544
Prestamos crédito hotelero .....	1544
Hoteles para cuya construcción se ha solicitado el crédito hotelero .....	1555
Ampliaciones en los albergues de la Dirección General del Turismo. Obras con proyecto redactado.....	1566
Nuevos Paradores de la Dirección General del Turismo. Obras con proyecto de estudio.....	1566
Hoteles en proyecto. Resumen .....	1577
Anexo nº 15. Hoteles cuya construcción se juzga imprescindible como un programa mínimo de realización inmediata.....	1588
Anexo nº 16. Información facilitada al público por las Oficinas de la D.G.T.....	16060
Anexo nº 17. Divisas producidas por el turismo en diversos años .....	16161
Anexo nº 18. Número de viajero (con pasaporte) que en el año 1949 visitaron los países de mayor interés turístico .....	1633
Anexo nº 19. Gastos de propaganda por turista en diversos años .....	1644
Anexo nº 20. Extranjeros entrados en España provistos de pasaportes .....	1655
Anexo nº 21. Año 1953.....	1666
Anexo nº 22. Año 1954.....	1688
Anexo nº 23. Año 1955.....	17070
Anexo nº 24. Año 1956.....	1722
Anexo nº 25. 1957.....	1744
Anexo nº 26. Oficinas de Información de la Dirección General del Turismo.....	1766

## Capítulo I. El turismo en España

### Su importancia y desarrollo

A partir del año 1946, primero de postguerra mundial, la corriente turística hacia España ha ido experimentando un incremento progresivo que culmina, en el pasado año 1951, con la cifra máxima de 1.200.000 visitantes.

De varia índole son las causas que justifican esta afluencia de forasteros, ya que aparte del deseo natural de admirar nuestro paisaje, vario y original en tanta e comarcas, o de la natural aspiración de conocer nuestra riqueza arquitectónica, evocadora de una Historia rica como ninguna en influencias culturales sucesivas, aparecen, como causas de este hecho, otras de carácter circunstancial, como son el actual, valor en cambio de nuestra moneda que hace hoy de España el país más barato del mundo, o la labor de propaganda que realiza con extraordinaria eficacia, pese a la escasez de sus medios económicos, la Dirección General del Turismo.

Quizá pudiera considerarse también como causa accesoria de esta afluencia de extranjeros y españoles residentes allende nuestras fronteras, la propaganda roja, que provocando efectos contrarios a los propuestos, ha estimulado la curiosidad por sí mismos situaciones o realidades objetos aún de polémicas exteriores. La realidad demuestra que estos considerables contingentes de turistas, en su mayoría reincidentes, constituyen hoy el más portavoz de la propaganda hispanófila.

## **Concepto de turistas y cifra aproximada de los que nos visitaron durante el año pasado**

Al examinar el número total de nuestros visitantes, quizá pudiera objetarse que no todos ellos tienen la condición de turistas, interpretando tal concepto con un criterio restrictivo, ya que la brevísima permanencia de unos en nuestro país y la limitación de la visita de otros a una sola ciudad, generalmente fronteriza, son circunstancias que parecen pugnar con la tradicional calificación de turistas.

Sin embargo, lo cierto es que según el concepto de turista admitido hoy en el mundo de manera unánime, lo son todos los viajeros que penetran en una Nación y en consecuencia, las estadísticas internacionales así los considera al fijar datos y cifras.

Por otra parte, constituyendo todos ellos en mayor o menor grado un instrumento de aportación de divisas, no procede excluirlas, a efectos de nuestro Plan, toda vez que ello podría inducir al error de atribuir a un número no real de visitantes al volumen íntegro de divisas ingresadas.

No obstante esto y a título de información, se incluye el siguiente cuadro en el que aparecen clasificados nuestros visitantes en atención a una serie de circunstancias.

## Cuadro N° 1

### VIAJEROS ENTRADOS EN ESPAÑA DURANTE EL AÑO 1951

Nacionales		
Españoles residentes en el extranjero que han visitado España en 1951	72.633	
Extranjeros		
Entrados con pasaporte	con visado de entrada	507.766
	con visado de tránsito	168.489
Entrados sin pasaporte con autorización por 24 horas (solamente en las plazas fronterizas)		189.067
En tránsito por puertos españoles pasajeros de los buques extranjeros con autorización para visitar las ciudades		325.242
<hr/>		
Total		1.263.197

### Beneficios económicos del turismo

Es evidente y así lo han comprendido cuantos países tienen por razones naturales o circunstanciales aptitud inicial para el turismo, que la atracción de forasteros hacía un país, estimulada en diversas formas, puede llegar a constituir base fundamental de su economía. Baste si no recordar los beneficios que para Suiza o Italia reporta, de manera tradicional y permanente, el turismo internacional. En esta última nación, según datos oficiales en 1951, esta fuente de ingresos proporcionó 89 millones de dólares.

Equiparable a ambos países en belleza natural, y muy superior al citado en primer término en interés histórico y arquitectónico, no ha logrado aún España en este aspecto por las razones precisamente que se tratan

de subsanar, la explotación al máximo de sus enormes posibilidades. Y sin embargo, baste decir, más como dato inicial de un proceso de incalculable trascendencia que como realidad satisfactoria, que la aportación de divisas realizada por el turismo durante el pasado año, rebasó los 1.000 millones de pesetas según se deduce del cuadro siguiente:

Cuadro Nº 2

**AÑO 1951**

Francos franceses	1.748.279.460	11,27%	197.031.095,14
Libras esterlinas	2.233.477	110,35%	246.464.186,95
Dólares	8.802.169	39,66%	349.094.022,54
Liras	60.507.834	6,39%	3.866.450,59
Francos suizos	1.371.269	911,89%	12.504.464,88
Deutmarks	113.960	9,42%	1.073.503,20
Francos belgas	20.521.255	79,20%	16.252.833,96
Florines	257.242	1.042,10%	2.680.718,88
Escudos	12.381.189	137,15%	16.980.800,71
Pesos argentinos	51.191.848	3,33%	171.468.853,84
Coronas suecas	3.274.420	7,65%	25.049.313,00
Coronas noruegas	337.999	5,54%	1.872.514,66
Coronas danesas	621.389	5,73%	3.560.558,97
Francos marroquíes	89.044.246	11,27%	10.035.286,55
Pesos chilenos	6.881	26,10%	1.795,94
Pesos mexicanos	76.789	4,57%	350.925,73
Cruceiros	3.662.959	119,35%	4.371.741,57
Total			1.062.659.066,91

Más no solo como vehículo de aportación de divisas, sino como medio de recuperación de moneda nacional dispersa por el mundo, tiene hoy el turismo para nosotros un valor extraordinario, ya que en virtud de la

Orden que autoriza a todo visitante a traer consigo hasta 10.000 pesetas, son mayoría los que en evitación de molestos trámites de cambio repatrían tal cantidad que el Estado recupera.

Es de lamentar que en este punto, como en tantos otros de capital importancia, las estadísticas no nos facilitan las cifras exactas de las cantidades reintegradas por el turismo internacional, más según datos no oficiales, no es aventurado evaluarla durante el último año, como mínimo, en otros 1.500 millones de pesetas.

Parece innecesario insistir en los efectos que tal recuperación de moneda nacional, ha de tener, de perdurar o intensificarse la actual afluencia de turistas, sobre el valor de cambio de la peseta, cada día más solicitada, sin que, por otra parte sea lógico pensar que el aumento de valor redunde en perjuicio de la cifra global de divisas aportadas, ya que si es cierto que aquel aumento, probable y deseado, repercute sobre el sector turístico más modesto, el de mayores posibilidades económicas se verá obligado a entregar mayor volumen de divisivas para adquirir la cantidad necesaria de moneda nacional, con lo que se logrará el ideal de obtener mayor cantidad de divisas con menor número de turistas. Por otra parte, procede subrayarse que esta revalorización en los cambios de nuestra valuta se haría sin más fundamental contrapartida que la prestación de servicios.

Igualmente resulta lógico pensar en el efecto multiplicador de una eficaz propaganda oficial bien orientada, que al exaltar adecuadamente nuestros valores nacionales de todo índole, atraiga al forastero hacia nuestro país, le retenga en él y evite, al dirigir inteligentemente sus pasos, decepciones o inconvenientes, ya que, como se ha dicho, es preciso que al turista que nos visite no solo vuelva a hacerlo, sino que se convierta en el más activo propagandista de

nuestra Nación, acrecentando de este modo nuestro prestigio en el mundo.

### **Un plan para dos millones de turistas**

En atención a los beneficios indicados, el Excmo. Sr. Ministro de Información y Turismo ha ordenado que con carácter urgente se realicen aquellos estudios previos necesarios que puedan servir de base para la redacción de un amplio Plan de Turismo, en el que de manera sistemática se propongan medidas adecuadas para atraer, aposentar y procurar satisfacción a 2 millones de turistas, ya que la actual limitación de nuestras posibilidades en este punto ha quedado colmada durante el año anterior.

Por ello, se estima indispensable, como problema fundamental, incrementar rápidamente nuestra capacidad de alojamiento, así como perfeccionar con urgencia nuestras redes de comunicación y medios de transporte. La realización de tales objetivos exigirá indudablemente un gran esfuerzo por parte del Estado, que se verá sin embargo, compensado en corto plazo y en la misma medida que lo realice. Igualmente significará para iniciativa privada la apertura de un campo de posibilidades igualmente remuneradoras.

### **Dificultades para la realización del estudio encomendado**

Las dificultades con que se tropezado para la realización de la orden recibida han sido considerables, derivadas en su mayor parte, quizá, de la insuficiencia de nuestras estadísticas que no han permitido la determinación precisa de datos de tanta importancia, por ejemplo, como el tiempo de permanencia de los turistas en España.

Asimismo, la brevedad del plazo asignado para la redacción del presente trabajo, constituye un serio impedimento para acabada ejecución.

Baste recordar que en Francia, donde se dispone de estadísticas completas, trabajaron durante un año 150 funcionarios para la redacción de un estudio similar. En el caso presente, tan solo se han dispuesto de dos meses de plazo y de la colaboración de 12 funcionarios.

Esto justifica en primer término las imperfecciones y algunos que aparecen en el presente anteproyecto, cuya adecuada redacción hubiera exigido disponer de un tiempo y de un personal del que se ha carecido.

Confiemos, sin embargo, en que en el mismo esbozan ideas y se exponen iniciativas suficientes para justiciar atinadas resoluciones por parte de quien tiene facultad para adoptarlas.

## **Capítulo II. Trámites de frontera**

### **Trascendencia del problema**

La trascendencia decisiva que asignaremos al problema de la entrada y salida de España del turista que la visita, nos induce a dar prioridad a este capítulo sobre otros de mayor entidad en apariencia.

Lo estimamos así, porque es indudable que la impresión inicial que un país produce al pisar sus fronteras puede predisponer a quien por primera vez las cruza, en un sentido favorable o adverso, como lo es también, que la última sensación que la salida del país deje, puede pesar decisivamente en el ánimo del viajero, inclinándole igualmente, en lo sucesivo, en uno u otro sentido.

Consecuentes con la importancia, incluso práctica de tal hecho, se estima indispensable la adopción de todas aquellas medidas que pueden contribuir, de manera esencial, a provocar en el ánimo del viajero que nos visite una impresión de agrado y sí, ello fuera posible, incluso de admiración, ya que de no hacerse así, cuanto se realice e invierta para hacer su estancia grata entre nosotros, quedará neutralizado por las impresiones que su primer y último contacto con España le produzca.

## **Mejoras de locales**

En tal sentido, y como primera medida, parece necesario proceder al urgente acondicionamiento de los locales en los que están instalados nuestros servicios de frontera.

Percatándose de la importancia y urgencia de tal necesidad y con perfecto conocimiento de causa, la Dirección General del Turismo planteó en su día, ya lejano, el problema, abordándolo con carácter general y proponiendo la ejecución de un Plan completo para la organización y adecentamiento de las fronteras nacionales. Complemento de esta propuesta fue un proyecto posterior para la construcción de edificios destinados a los servicios de frontera, en el que se formulada atinadas normas, relativas tanto al aspecto estático de los mismo como acerca de su educación funcional, encaminada a facilitar al viajero la más rápida y sencilla realización de todos los trámites exigidos.

En lo que a la construcción de los referidos inmuebles concierne, se proponía, con evidente acierto, que si bien la distribución de las dependencias y sus características generales debían ser siempre las mismas, las líneas exteriores del edificio deberían variar en armonía con la arquitectura típica de la región donde se construyera el inmueble.

Desde el año 1941, en que la Dirección General del Turismo formuló la citada propuesta, el problema de los locales de nuestros servicios fronterizos no solo no se ha paliado, sino que ha ido agudizándose hasta convertirse hoy en inaplazable. Es, pues, necesario ir urgentemente a la remoción inmediata de estos locales que deben constituir el primer testimonio de nuestro gusto arquitectónico y el mejor exponente de nuestro sentido práctico.

Punto que no debe olvidarse, aunque no fuera tocado por la Dirección General del Turismo en su citado informe, es el del emplazamiento de estos nuevos edificios a fin de evitar, en la medida en que de nosotros dependa, y siempre que de aduanas fronterizas se trate, distancias excesivas entre la de un país y la de otros, con lo que se evitarían al turista molestias innecesarias. Recordemos, por ejemplo, que en fronteras de tanta importancia como La Junquera-Cerbère la distancia media entre la aduana francesa y española es de 3 kms. y nada menos que de 10 entre Vera de Bidasoa y Herboure; de 2 entre Túy y Valençca; de 2 igualmente entre Badajoz y Caya y de 3 entre Ayamonte y Villareal de San Antonio.

### **Mejora de los servicios**

Más si indispensable parece proceder al urgente adecentamiento de los edificios en que figuran instalados nuestros servicios de frontera, quizá lo sea aún en mayor medida ir a la revisión de cómo se realizan estos servicios a fin de lograr una simplificación de los mismos con el consiguiente ahorro de molestias para el viajero.

En este punto se estima lo más urgente, generalizar, en la medida máxima posible, la realización en ruta de visados e inspecciones, simultanear la labor de policía y aduanas e impedir la reiteración de fiscalizaciones dentro del territorio nacional. Esta última medida, que habría de completarse con la adopción de otra que evitara la actual duplicidad de aduana a los viajeros procedentes directamente de Baleares, Canarias y Marruecos español, parece tan elemental como imprescindible a fin de evitar el mal efecto que lógicamente ha de producir la repetición injustificada de idéntico trámite administrativo y fiscal, hecho que nada dice en favor de la organización de nuestra administración pública en su primer contacto con el viajero.

Junta a estas exigencias, que se estiman de singular importancia, tanto para el mejor prestigio de nuestros servicios públicos como para evitar al visitante molestias injustificadas, quizá fuera conveniente dar a las administraciones de aduanas órdenes concretas y precisas acerca de los objetos de entrada prohibida así como sobre aquellos otros exentos del pago de derechos, ya que la imprecisión en que sobre esta y otros puntos aparece redactado el correspondiente Reglamento, hace que quede a la apreciación discrecional del administrador un margen excesivos que hace sumamente difícil la aplacación, en idénticos casos, de un mismo criterio.

El mismo problema surge también, con lamentable frecuencia con motivo de la orden reciente de la Dirección General de Política Arancelaria autorizando a los súbditos extranjeros la exportación de artículos manufacturados españoles hasta un importe total máximo de 25.000 pesetas, importe que será apreciado libremente por los funcionarios de Aduanas que intervengan en los despachos.

Con la rectificación de estas deficiencias, la adopción por los Organismos competentes de algunas otras medidas adecuadas, para acelerar los trámites de despacho en las Aduanas, y la comunicación al personal encargado de realizar los servicios de fronteras, de órdenes rigurosas en las que se exija la máxima corrección en el trato al turistas y se prevean severas sanciones para los infractores, quedaría sensiblemente rectificadas, en este punto, la actual situación, que si no peor que la de otros países, dista mucho de ser la ejemplar que nosotros deseamos para el nuestro.

## Capítulo III. Objetivos de interés turístico

### Su importancia

España ofrece al viajero, en algunos aspectos, como ninguna otra nación, singulares atracciones, por la magnificencia de su arte, la belleza de su territorio y el interés vivísimo de su historia; pero al propio tiempo ofrece también otros objetivos de marcado estilo moderno en donde, puede encontrar el turista toda clase de diversiones. Debe por lo tanto ser conocida España, no solo como un inmenso museo que atesore las obras de arte, debidas al genio de nuestros antepasados, sino también como un pueblo moderno, abierto a todas las iniciativas y sensible a todas las sugerencias.

En consecuencia, clasificaremos los objetivos de interés turístico de España en: histórico-artísticos, que comprendan las ciudades de España, de variado carácter, los monumentos nacionales y los museos; el folklore que incluye las costumbres tradicionales y el arte popular; y también los objetivos relacionados con el descanso, entre los que figuran, las estaciones invernales, las estaciones veraniegas, los sitios de altura, los balnearios y el camping. Por último se incluyen también por su relación con el turismo los juegos y deportes y las actividades relacionadas con la cultura y los negocios.

Todos estos objetivos están descritos de una manera exhaustiva y en el mismo orden en que acaban de ser mencionados, en el trabajo denominado Estudio Previo para un Plan de Turismo, que por su gran volumen e interés presentamos por separado en un tomo independiente, limitándonos a exponer aquí un ligero resumen de este meritorio trabajo.

## Ciudades de España

España ofrece al viajero desde el punto de vista turístico, una serie de ciudades, de lugares pintorescos y de bellezas naturales de extraordinario interés. Su dinámica historia, su situación geográfica y sus condiciones geológicas y sus condiciones geológicas, climatológicas, religiosas y sociales han dejado perenne huella en el trazado de todos sus pueblos y ciudades.

Pueden admirarse: Ciudades o recintos en ruinas, verdaderos museos de arqueología e historia como Numancia, Itálica, Medina-Zahara (Córdoba), Ampurias (Gerona) y Mérida; ciudades o zonas de ciudades declaradas monumento nacional, que conservan su vida y son dignas de visitarse por su carácter y por los recuerdos históricos y artísticos que poseen, entre las que figuran Santiago, Santillana del Mar, Toledo, Salamanca, Ávila, Sevilla, parte de Segovia, La Alberca (Salamanca), Ciudad Rodrigo, Gerona y Cáceres; ciudades históricamente importantes con secundario interés artístico, que han sido cuna de grandes figuras de nuestra historia entre las que merecen citarse Trujillo, Sigüenza y Lerma; ciudades pintoresca por su belleza natural o por su tipismo, tales como Palma de Mallorca, Cuenca, Almería, Jerez, Jaca, etc., y por último ciudades modernas entre las que podemos mencionar San Sebastián, Santander, etc.

La Dirección General del Turismo, antes Patronato Nacional del Turismo, ha editado una serie de interesantísimas publicaciones tituladas Hojas de Ciudades; Guías de Pequeñas Ciudades; Guías España; Guías Regionales; Ciudades de España y Bellezas Naturales de España, en las que se recogen los rasgos más característicos de las poblaciones y regiones de España.

## **Monumentos Nacionales**

La arquitectura española ofrece dos fases sincrónicas y contrapuestas; una antieuropea de legado musulmán y popularizada por el ambiente y otra de imitación o importación directa de exotismos. La región de Levante y a veces el Sur, tiene vestigios clásicos, no así el Centro y el Norte. En conjunto nuestra arquitectura aparece dotada de un originalísimo y extraordinario sentimiento de lo pintoresco, de fantasía y de brío excesivo, cualidades románticas, opuestas al equilibrio y disciplina de lo clásico.

Desde el punto de vista turístico, puede visitarse en nuestra Patria, magníficos conjuntos y edificaciones de arquitectura religiosa, civil y militar de las épocas romanas, cristiana primitiva, visigoda, mozárabe, asturiana, prerrománica de Cataluña, musulmana, romántica, protomorisca, ojival, mudéjar, renacimiento, barroco, plateresco, neoclásico, etc., y otros tan españoles como el Monasterio de El Escorial.

Fotografías y descripciones de la casi totalizadas de los Monumentos Nacionales han sido publicadas, en magníficas colecciones, por la Dirección General del Turismo, figurando entre ellas las que llevan por título: "España, país de Arte"; "Los Jardines de España"; "Castillos de España"; "Las Catedrales de España"; "Palacios Reales Españoles"; "Palacios Señoriales Españoles" y "El Camino de Santiago".

## **Museos**

El patrimonio cultural de España se refleja no solamente en multitud de monumentos y de instituciones, sino también en los conjuntos, muchas

veces excepcionales que guardan los numerosos museos repartidos por el territorio nacional.

La enumeración de los museos y colecciones de cada uno figura en la publicación de la Dirección General del Turismo titulada "Los Museos de España".

En nuestro trabajo titulado: "Estudio Previo para un Plan de Turismo - Objetivos de Interés Turístico- se enumeran los 132 museos que se reparten entre 58 ciudades españolas.

### **Costumbres tradicionales. Traje regional**

Las costumbres tradicionales, o lo que hoy día se ha dado en llamar, con carácter general, folklore, es una de las apetencias más acusadas del turismo extranjero. La expansión de la civilización con sus ventajas e inconvenientes, va dando al mundo un carácter uniforme, que le priva de sus variadas facetas locales y comarcales, y por tanto nacionales, haciendo que todos los países, por alejados que se encuentren, tengan un carácter uniforme, un perfil casi único, sin apenas diferenciaciones o contrastes. Su consecuencia inmediata es el hecho de que un rasgo típico de un país se busca por el turista, en el momento actual con mucho mayor interés, que un monumento arquitectónico o una obra de arte.

Conviene conservar por lo expuesto y revalorizar a ser posible, cuanto a tradición se refiere, en sus muchos y variados aspectos. España en este sentido, es rica como pocas naciones pueden serlo. Su tradición se arraiga en varias civilizaciones y puede ofrecer, por ello, un bello muestrario.

Para conservar esta tradición parece interesante, la creación, dentro de la Dirección General de Bellas Artes, de una dependencia que se ocupase de la conservación y propaganda de trajes regionales, independientemente de la gran labor que viene realizando la Sección Femenina de F.E.T y de las J.O.N.S

### **Fiestas de España**

Entre el riquísimo y variado índice de Fiestas que durante el transcurso del año se celebran en España, figuran algunas, conocidas desde hace tiempo en el extranjero y de gran interés para el turista.

Hay tres publicaciones de la Dirección General del Turismo tituladas "Calendario de las Fiestas Españolas", "Las Romerías Andaluzas" y las "Fiestas Españolas", donde se recogen las diversas fechas y los actos más salientes que ofrecen en este aspecto las diversas localidades de España.

Observando el calendario, se advierte una continuada de festejos desde el mes de marzo al mes de octubre, ambos inclusive, con una temporada de noviembre a febrero durante la cual las únicas fiestas interesantes son las llamadas FIESTAS DE INVIERNO de Málaga y Alicante. Tal vez fuer interesante estimular la creación de otras fiestas de carácter parecido en las ciudades llamadas de invierno, como Palma de Mallorca, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Valencia, Cádiz, etc., para unir la bondad de su clima un motivo de diversión.

### **Danzas y Cantos**

Al tocar este aspecto del costumbrismo español es imprescindible citar la merítisima labor llevada a cabo por la Sección Femenina de F.E.T y de las J.O.N.S., con sus Coros y Danzas. El índice de danzas y cantos más interesantes, exhibiciones que se realizan en la actualidad, localización

de Grupos actuantes, etc., deben fijarse de acuerdo con el criterio de la referida Sección. También sería interesante:

1. Fomentar los concursos de Danzas y Coros en las distintas provincias españolas, durante la época del año en que celebran sus fiestas, como se hace en la actualidad en Palama de Mallorca: Fiestas de Primavera; Barcelona: Fiestas de Nuestra Sra. De la Merced; Valencia: Fallas de San José y Ferias de Julio; Zaragoza: Fiestas del Pilar, etc., y
2. Fomentar la impresión de discos, con los aires típicos más populares de España, para enviarlos al extranjero a título de propaganda.

## **Artesanía**

Es obligada referencia destacar aquí, la soberbia labor realizada por la Obra Sindical de Artesanía, que ha hecho resurgir con vida plena y brillante, profesiones artesanas que hubieran acabado desapareciendo del panorama español.

Exponente de esta labor son los Mercados provinciales de artesanía, instalados en distintas capitales y el Mercado Nacional que funciona en Madrid.

Por otra parte, la iniciativa privada, ante la creciente demanda de productos artesanos españoles, ha incrementado su producción con éxito total como fuente de riqueza.

Por lo variado de la producción y la diversidad de circunstancias en que se produce, no resulta fácil dictar medidas generales para proteger

labor tan interesante; pero sí parece aconsejable que las Juntas Provinciales de Ordenación Económico-Social se ocupen de este problema para lograr el máximo progreso en estas industrias artesanas que tanto interés despiertan en el turismo extranjero.

## **Gastronomía y vinos**

La cocina España, aún a pesar de su indiscutible valía y honradez, puede ser, desde el punto de vista turístico, un arma de dos filos. En efecto, nuestros principales platos, confeccionados a base de aceite de oliva y de ingredientes no muy afectados al paladar del extranjero -ajos, cebolla, etc.- podría ser, mal enfocada, motivo de desagrado para el viajero del exterior. Usando en cambio la gastronomía española con tacto, seleccionado sus platos y especializándose en alguno de ellos ofrecido en forma espaciada, puede ser un motivo más de atracción turística.

En cuanto a los vinos españoles, constituyen una de las auténticas riquezas de la economía nacional. Y en verdad con toda justicia, porque el sector vinícola de España, abarca las más variadas producciones, los más distintos tipos, y los más refinados gustos.

Es conveniente acrecentar la propaganda de nuestros vinos en el extranjero, para que sean conocidos por los turistas que nos visitan, antes de su llegada a España y rehabilitar la costumbre de incluir media botella de vino en los menús de los restaurantes, hoteles y fondas de cierto precio.

La gastronomía y vinos pueden considerarse como de extraordinario interés, no solo por lo que puede suponer para el turismo extranjero, sino porque conocidas aquí por nuestros visitantes, todas las variedades que

se dan en el país, pueden llegar a ser capítulo importantísimo de nuestras exportaciones como ya lo son en la actualidad, los vinos, las frutas y la sidra.

La Dirección General del Turismo ha editado un folleto relacionado con este aspecto de España, titulado: "Guía del Buen Comer Español".

### **Estaciones veraniegas, estaciones invernales y lugares de altura**

1. Centros veraniegos. Pueden ser señaladas las costas de todos los contornos peninsulares, en su doble aspecto de costa Norte y Noroeste y costa de Levante y Sur. En aquella, el clima, durante el verano es francamente agradable, con el inconveniente de que las lluvias suelen ser abundantes. En la costa Levantina y del Sur, el clima es más fuerte sin duda, pero sin llegar a cifras exageradas, y por el contrario existe la seguridad de un cielo despejado, lo que permite el pleno disfrute de la playa durante la casi totalidad de la estancia en esta zona. De idénticas características a las costas de Levante y Sur, son las playas de las Baleares y Canarias.

Hay que reconocer que la costa Cantábrica y Gallega está bastante bien dispuesta para recibir el turismo veraniego, compuesto en su mayoría por los españoles.

2. Estaciones invernales. El invierno en España, por sus notables ventajas climatológicas sobre el resto de los países europeos, debe ser tema fundamental de aprovechamiento para el turismo extranjero. A los sitios algo o muy organizados ya habría que añadir otros muchos.

Las **Islas Baleares** reúnen la doble condición de turismo y de estación de invierno. El promedio de estancias en esta provincia

ocupa el primer lugar en la serie española, dando los ingleses, norteamericanos, alemanes, franceses y suizos el principal contingente.

**Málaga** con Torremolinos y los hoteles Alhamar y El Rodeo, en la costa, no pierde la vieja preferencia conquistada por la belleza de su cielo y la regularidad de su temperatura ideal. Es la población española preferida por los ingleses.

**Islas Canarias.** Es otra estación de invierno en la que se destacan también con preferencia los ingleses. La Dirección General del Turismo ha coadyuvado en la labor de alojamiento con la construcción de los Paradores Nacionales de Arrecife y Santa Cruz de la Palma.

**Barcelona,** tiene un centro invernal de primer orden: Sitges, y en cuanto a la Costa Brava no sería difícil el adaptar sus medios actuales preparadas para el verano, con vista a considerar muchos de sus puntos y lugares como centros ideales para el invierno.

Además de lo reseñado anteriormente, hay zonas muy amplias, en las que podría valorizarse o revalorizarse el número de estaciones invernales tan interesantes para el turismo extranjero. Tal ocurre con la provincia de Cádiz y toda la costa Mediterránea. Almería disfruta de las más altas temperaturas durante la época fría, así como Alicante que cuenta con los elementos de la capital y buenos alojamientos en Ifach y Benidorm.

Como el turismo de verano está asegurado, es interesante organizar el turismo de invierno. Modernizando las playas y poblaciones emplazadas en las cosas antedichas -mejores que la

llamada "Azul" en Francia- facilitando sus vías de comunicación y transporte y organizando en ellas fiestas y atracciones durante el invierno, podríamos conseguir una propaganda adecuada, unas estaciones invernales capaces de competir dentro del ámbito internacional con Niza y Montecarlo.

3. Lugares de altura. Dato el sistema montañoso de España sería muy conveniente el aprovechar como sitios de altura numerosos puntos de la Península, e incluso algunos de las provincias insulares, siendo de destacar la escasa iniciativa privada que en relación con esta actividad puede apreciarse.

Tan solo algunos lugares como El Escorial, Cercedilla, San Rafael, Las Navas del Marqués, Candanchú, Gredos, Riaño, Luan, La Granja, La Cruz de Tejada, Ronda, Burguete, Elizondo, Panticosa y Aracena, tienen alojamiento adecuado gracias a la iniciativa privada y a la red de alojamiento de la Dirección General del Turismo.

Esta Dirección General tras reposado estudio, debe proponer la solución adecuada que permita poner en servicio muchos lugares del resto de España.

## **Balnearios**

España, es una de las naciones más ricas en manantiales de agua minero-medicinales, emplazados la mayoría de las veces en lugares pintorescos. Dotando estos manantiales de buenos alojamientos de carácter típico, con sus zonas de esparcimiento y recreo, organización de excursiones, etc., y de vías de comunicación y transportes adecuados, es indudable que conseguiríamos uno de los alicientes más codiciados por el turismo extranjero.

El número de Balnearios en activo es de 194. La Guía Oficial de Balnearios de aguas minero-medicinales de España 1950-1952, completa en detalle todo lo relacionado con este problema.

Es interesante intensificar la propaganda de los que tenemos más organizados a fin de conseguir que algunos de ellos lleguen a tener la fama del de Vichy francés, conocido en todo el mundo.

### **El camping**

Este moderno sistema de conocer la naturaleza por medio de excursiones pedestres, ciclistas, motoristas, etc., está por reglamentar en España. Solamente en Cataluña se ha iniciado esa reglamentación que conceptuamos fundamenta como punto de partida para las interconexiones con el turismo extranjero.

Hay que dividir España en regiones y en zonas a recorrer, creando o aprovechando:

1. Fichas de campo.
2. Documentación. Refugios.
3. Clubs de camping
  - a. Clubs de camping exclusivamente
  - b. Clubs en los que además de la sección de camping, se practica un deporte anejo al camping (canoas, montañismo, turismo puro o ciclismo).
  - c. Clubs en los que además de la sección de camping existe una preponderancia pedagógica o cultural.
4. Estudio detallado de itinerarios (auto, ciclismo pedestre).

Es perentorio el nombramiento de una comisión que estudie este interesante asunto y lo reglamente.

## **Caza**

Las especies más importantes que puede ser cazadas en España son: ciervos monteses, rebecos, jabalíes, corzos, osos, urogallos, muflón, gamo, cabra, montés, perdiz blanca, avutarda, patos y conejos.

Con los cotos de caza en servicio de las Direcciones Generales del Turismo y Montes, y los proyectos, España se convertirá en el mejor lugar de Europa para la caza, atrayendo a una clase de deportistas adinerados que repararán en gastos.

Los Cotos Nacionales explotados por la Dirección General del Turismo son: El Coto Nacional de Gredos (monteses); Coto Nacional de los Picos de Europa (rebecos) y el Coto Nacional de la Serranía de Ronda (monteses).

La enumeración del resto de Cotos Nacionales figura en unión de otros datos de interés en el Estudio Previo para un Plan de Turismo. Objetivos de interés turístico que se presenta por separado.

## **Pesca**

La pesca más interesante que España puede ofrecer al turismo internacional es la del salmón y la de la trucha, practicada en Cotos propiedad del Estado.

Para conseguir el derecho de pesca en estos Cotos hay que proveerse de **licencia administrativa** que extiende el Servicio Nación de Pesca

Fluvial y del **Permiso para pescar en Cotos o ríos acotados**, que proporciona la D.G.T o la D.G.M.

El turista pescador, pertenece siempre a las clases más selectas y proporciona saneados ingresos no solamente a las industrias particulares, sino que ayuda a que el sostenimiento de los Cotos no cueste nada al Estado (por lo que habría que aumentar el número de estos).

En el primer semestre del actual año visitaron los cuatro Cotos de salomónicos de la D.G.T., cincuenta pescadores deportistas extranjeros, de los cuales el 85% eran norteamericanos. Han abonado al Estado español la suma de 19.250 pts. en concepto de licencias de pesca y 56.250 pts. en concepto de permisos de pesca, cantidades que han cubierto ampliamente los gastos de sostenimiento y guardería de los cuatro Cotos.

Aparte de esto, los deportistas y sus esposas han permanecido varios días en Madrid, invirtiendo divisas en hoteles de lujo, en alquiler de automóviles y en realizar valiosas compras en el comercio madrileño y de provincias. Puede estimarse por lo tanto, que cada salmón pescado por los extranjeros ha dejado al país cantidad mínima de 1.000 dólares.

Los Cotos Nacionales de pesca son:

a) Cotos Nacionales de la Dirección General del Turismo:

a. Salmón

- a. Coto Nacional del Eo.
- b. Coto Nacional del Deva-Cares.
- c. Coto Nacional del Narcea.

b. Trucha

- a. Coto Nacional del Tormes.
- b) Cotos Nacionales de la Dirección General de Montes:
  - a. Salmón
    - a. Coto Nacional del Sella.
    - b. Coto Nacional del Pas.
    - c. Coto Nacional del Asón.
  - b. Trucha
    - a. Coto Nacional del Esla.
    - b. Coto Nacional del Lozoya.
    - c. Coto Nacional del Tajo.

**Otros Cotos posibles en proyecto:**

- a. Salmón
  - 1. Ulla (Galicia)
  - 2. Mandeo (Galicia)
  - 3. Navia (Asturias)
- b. Trucha
  - 1. Ara (Huesca).
  - 2. Tera y Lago de Sanabria.

Carreteras. Todos los ríos y Cotos de la D.G.T. y de la D.G.M. tienen cómodas carreteras hasta los mismos.

Pasos y accesos. En todos los Cotos, salvo en el del río Asón, es necesario arreglar las orillas con pasos, accesos, embarcaciones y puente para que pueda pescarse cómodamente y evitar accidentes, ya que los ríos corren por lugares muy accidentados y los deportivos son, por lo general, gente de edad.

La inversión a realizar por este concepto en los cuatro Cotos de la D.G.T. sería de 250.000.000 pts. a distribuir según las necesidades. La ejecución

de las obras llevaría a efecto sin alterar la perspectiva del paisaje y de acuerdo con el Servicio Nacional de Pesca fluvial.

En cuanto a otros Cotos de Pesca posibles en proyecto por la D.G.T. consorciada con el Servicio Nacional de Pesca Fluvial, diremos que los ríos Ulla, Mandeo, Navia, Ara, Esla, Tera y Lago de Sanabria, tienen cómoda llegada por carretera, debiendo hacerse en todos ellos, pasos y accesos por los márgenes para facilitar el ejercicio de la pesca. El importe de esas mejoras puede estimarse en 50.000 pts. por río y su realización debe llevarse a la práctica por el Servicio Nacional de Pesca de acuerdo con la D.G.T.

### **Parques Nacionales**

En España existen dos, propiedad de la Dirección General de Montes; el Parque Nacional de la montaña de Covadonga, en Asturias y el Parque Nacional de Ordesa en Huesca.

Otro Parque Nacional posible es el del Teide en Santa Cruz de Tenerife, en donde también se piensa instalar un Parador.

Es interesante destacar la conveniencia de que se cumplan rigurosamente las disposiciones que prohíban, pernoctar, cazar, pescar y talar árboles dentro de los Parques.

### **Deportes de nieve**

Los deportes de nieve pueden practicarse en España con mayor o menor amplitud en los lugares siguientes:

- Burguete (Navarra)
- Cadanchú (Huesca)

- Comprodon (Gerona)
- La Molina (Gerona)
- Nuria (Gerona)
- Peña Trevinca (Barco de Valdeorras, Orense)
- Puerto de Navacerrada, Sierra de Guadarrama (Madrid)
- Puerto de Pajares
- Reinosa (Santander)
- Riaño (León)
- Sierra de Javalambre (Teruel)
- Sierra de Gredos
- Sierra Nevada (Granada)

Para llegar hasta los centros de nieve fronterizos de Burguete, La Molina y Nuria, es preciso preverse del salvoconducto especial de Fronteras.

Existe una publicación de la D.G.T que lleva por título "Deportes de Nieve en España" donde se detallan para cada una de las estaciones de nieve citadas, su situación, los accesos por carretera y ferrocarril, los transportes, las pistas de esquí, la duración de la temporada y los alojamientos.

Los Centros de la región catalana, Nuria y La Molina son los mejor organizados de la Península y por su proximidad a Barcelona, Costa Brava y Palma de Mallorca, ofrecen unos contrastes magníficos que superan en mucho a la estación francesa de Aurón, en los Alpes Marítimos, cuyo principal slogan es "esquí en Aurón y báñese en Niza".

Canfranc, Formigal, el Valle de Arán, el Pirineo Aragonés y otros muchos lugares de los Pirineos, hoy mal comunicados, pueden transformarse en otros tantos centros importantes.

Sierra Nevada, en cuyas faldas se levanta Granada, ciudad eminentemente turística es uno de los centros de invierno que más ventajas puede ofrecer al visitante.

La importancia de este deporte desde el punto de vista internacional, aconseja el nombramiento de una comisión que estudie la posible mejora y ampliación de los centros existentes y el acondicionamiento de otros nuevos, en cuanto se refiere a sus vías de comunicación y transporte, quitanieves y teleféricos o telesillas, protegidos, como el que necesita con urgencia Nuria para el acceso al Pico Puigmal, el más alto de la región, que permitiría alargar la temporada y realizar descensos de varios kilómetros.

Esta comisión tendría que estudiar también el problema de reforma, ampliación o construcción de alojamientos y el de ayuda a los Clubs particulares que con gran sacrificio económico han organizado propaganda y concursos internacionales.

Las Federaciones Regionales de Esquí son siete, domiciliadas en Granada, Zaragoza, Madrid, Barcelona Barco de Valdeorras, Oviedo y San Sebastián.

### **Otros deportes**

Entre los más interesantes para el turismo internacional figuran el golf, y los relacionados con los Clubs Náuticos. La Federación Española de Golf reúne 15 Clubs y en cuanto a los Náuticos existen Clubs de Banco Móvil, (Yolas y Cutriggers) y Clubs no afiliados pero en contacto con la Federación Española de Deportes.

Convendría estudiar un sistema de ayuda a los Clubs de las estaciones invernales de España como Málaga, Alicante y Palma de Mallorca, a fin

de que prestasen su máxima colaboración a la estancia de los turistas extranjeros que nos visitan durante el invierno.

Otro tipo de deportes con Federaciones Regionales y Sociedades establecidas en España son: el ajedrez, atletismo, automovilismo, baloncesto, balonmano, bolos, colombicultura, boxeo, ciclismo, esgrima, galgos, gimnasia, hipismo, hockey y fútbol, patinaje, montañismo, motociclismo, natación, pelota, pelota base, polo, tenis, rugby, tenis de mesa, tiro con arco y tiro al plato.

### **Objetivos de interés turístico cultural**

Cabe destacar el primer término, al hablar del panorama cultural de España, la importancia de sus Archivos, entre los que merecen citarse el Histórico-Nacional de Madrid, el General de Simancas, el de las Indias de Sevilla, Corona de Aragón, de Barcelona, y el del Palacio Real de Madrid. En la mayoría de provincias españolas existen también Archivos de gran interés, como son los Parroquiales, Municipales, Monasterios y Protocolos.

El intercambio cultural de España, que se realizaba hasta hace poco, a través de sus Ateneos, Círculos Artísticos y Sociedades de variada índole, ha sido incrementado últimamente con organismos de tanta importancia como el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y el Instituto de Cultura Hispánica. Ambos realizan intercambios de personalidades, organizando ciclos de conferencias y cursos especiales en los que intervienen junto a los nacionales, destacados profesores extranjeros de todas las ramas del saber humano.

De extraordinaria importancia, como expansión cultural y como aliciente para la visita y conocimiento de España, son los cursos de

extranjeros, que a lo largo del año tienen lugar en nuestra Nación, Están organizados en su casi totalidad, por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, que a tal fin tiene una sección denominada precisamente “Cursos para extranjeros”.

### **Objetivos de interés turístico relacionados con los negocios**

Hay una corriente de gente extranjera que visita nuestra Patria, con el fin de realizar un intercambio comercial de productos relacionados con la Agricultura y la Industria. Su objetivo inmediato es el negocio, pero una vez en España, aprovechan el viaje para conocerla y hacer turismo, recorriendo sus principales ciudades, entre las que destacan las andaluzas.

Es por lo tanto una atracción interesante desde el punto de vista del turismo, que continúen celebrándose las Ferias Internacionales de Muestras de Valencia (del 10 al 25 de mayo) y de Barcelona (del 10 al 15 de junio) y la Nacional de Muestras de Zaragoza, que coincide con las Fiestas del Pilar.

La Primera Feria Nacional de Campo, celebrada en Madrid el pasado año, viene a cumplir también un objetivo.

Es conveniente, ampliar por las razones expuestas y a medida que las circunstancias lo permitan, el número de estos certámenes.

## **Capítulo IV. Transportes por ferrocarril**

Del examen de los anexos números 1 2 y 3 que se insertan el final del presente trabajo, se deduce como dato constante, mantenido durante los cuatro años recogidos, que es el ferrocarril, después de la carretera, el procedimiento más usual y solicitado por el turista.

Concretamente en el anexo nº 2 se consignan las cifras de los viajeros llegados a nuestra Patria utilizando los distintos transportes, pudiendo observarse que si la cifra máxima corresponde con diferencia a los que entraron utilizando las carreteras fronterizas, la cifra siguiente en magnitud recae sobre los que utilizaron el ferrocarril como medio de transporte.

Las razones de esta preferencia por el transporte ferroviario frente al aéreo o marítimo, son, aparte de la mayor economía del procedimiento, el hecho de que los mayores contingentes de turistas nos proporcionan como puede verse en el anexo nº 4, los extranjeros procedentes de países limítrofes con los que existen enlace ferroviario normal.

A continuación se estudian las mejoras que en orden a ferrocarriles se estiman de interés turístico.

### **Plan de reconstrucción de la R.E.N.F.E.**

La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles ha iniciado la ejecución de su "Plan General de Reconstrucción" en el que figuran, entre otros objetivos ajenos a nuestra atención, los siguientes:

- a) Incremento de tráfico.
- b) Renovación de material de viajeros y modernización del mismo.
- c) Mayor velocidad y cumplimiento riguroso de los horarios establecidos.

Estos objetivos han de ser alcanzados por medios muy diversos, entre ellos dos de importancia capital para el turismo: la electrificación y el empleo de trenes automotores.

### **La electrificación**

De todas las mejoras que pueden introducirse en el ferrocarril, ninguna tan fundamental, desde el punto de vista turístico, como la de la electrificación. La sola supresión del humo y la carbonilla ha bastado para duplicar el tráfico de viajeros en algunas líneas con capacidad para soportar tal aumento.

Por Decreto de 25 de enero de 1946 se aprobó un Plan General de Electrificación de líneas de ancho normal, que preveía la de 4.500 Kms.

Como quiera que se vio que este Plan no podía realizarse en corto plazo, en el año 1948 se aprobó otro restringido, de ejecución inmediata, referido tan solo a 1.100 Kms.

Posteriormente fueron incluidas en este segundo Plan las líneas de Miranda - Bilbao - Alsasua, quedando definitivamente establecido en la forma que se especifica en el anexo nº 5.

Este Plan de Electrificación se encuentra actualmente en marcha progresando en la medida en que van siendo vencidas las considerables dificultades que su ejecución entraña.

Según la Memoria redactada por la R.E.N.F.E. en la que esta expone su Plan General de Reconstrucción, la electrificación de la tampa de Braduales, que costó 30 millones de pesetas, supone sólo en el primer semestre de explotación una economía de 15.835.000 pesetas previéndose, en consecuencia, la amortización de su coste en un solo año.

Este dato nos induce a pensar que difícilmente podrá hallarse para inversión más ventajosa pues aparte de la economía consignada, ya de por sí excepcional, al aumentar la comodidad del viajero aumenta proporcionalmente la del tráfico, con el consiguiente incremento de rendimiento económico general.

En atención a estas razones, sería de desear que se redoblaran los esfuerzos para conseguir la rápida terminación del Plan restringido y poder continuar seguidamente con el primitivo, de mayores ambiciones.

Este Plan, que obedece casi exclusivamente a razones económicas debiera ser tal vez modificado atendiendo a consideraciones turísticas, en el sentido de incluir en el mismo la electrificación completa de las tres líneas de principal interés, que son: la de Irún a Madrid, la de Madrid a Sevilla y la de Madrid a Santiago por la nueva vía Zamora-Orense.

Como las inversiones que se hagan con este fin serán rápidamente amortizadas, en gran parte en divisas, quizá fuera procedente destinar a esta necesidad una fracción elevada de las que el turismo produce, con lo que se conseguiría que esta fuente de ingresos adquiriese un gran efecto multiplicador.

## **Los automotores**

La necesidad de hacer frente a la competencia que la carretera ha planteado al ferrocarril en todas las naciones del mundo hizo pensar en la utilización de los automotores accionados por motores térmicos que además de suprimir los humos de la tracción a vapor tienen la ventaja de su economía de explotación, debido al elevado rendimiento de esta clase de motores y a que en contraste con las locomotoras a vapor, no necesitan invertir tiempo alguno en su encendido.

No es de extrañar, pues, que los trenes ordinarios con máquinas a vapor vayan siendo sustituidas paulatinamente por los de tracción Diesel, de las que hay en España tres tipos diferentes: el automotor aislado, el tren Talgo, de composición análoga a la de un tren ordinario y un tipo intermedio compuesto de tres unidades, de las que las extremas son automotoras y la central un simple remolque.

Este último tipo de automotor ha empezado a prestar servicio con el nombre de trenes "T.A.F.". Desde el punto de vista turístico y en atención a su rendimiento, sería de desear su rápida generalización, así como los Talgo para los grandes recorridos, utilizándose al propio tiempo los automotores simples para los trayectos de escasa duración. Intensificado la frecuencia de las salidas se conseguiría al mismo tiempo que una modalidad para el viajero, aumentar el actual rendimiento de las vías.

## **Nuevas vías**

Si bien todos los ferrocarriles que hoy se encuentran en construcción se consideran de marcada interés turístico, destaca en este aspecto el de

Zamora-Orense-Santiago, por seguir la ruta lógica hacia ese Santuario, hoy casi incomunicado por ferrocarril con el centro de la Península.

Igualmente interesante resulta proporcional a este Santuario otro "Camino de Santiago" ferroviario desde la frontera francesa y costa Norte, prolongando la vía estrecha que se extiende a todo lo largo de aquella mediante la terminación del ferrocarril Gijón-El Ferrol, en construcción desde hace cerca de 50 años.

También se estima de alto interés el ferrocarril Baeza-Albacete que enlaza directamente la parte Occidental de Andalucía con la zona valenciana, regiones ambas de importancia turística.

Así mismo revisten interés las obras que actualmente se llevan a cabo en varios trayectos a fin de tender dobles vías, destacando en primer término, por su cortedad y baratura las del tramo Palanquines León, único trozo que falta para que el trayecto Madrid-León disponga íntegramente de vía doble, especialmente necesaria, ya que en aquella última capital se bifurcan la línea en sus dos ramales de Galicia a Asturias.

Mayor transcendencia tiene aún el tendido de doble vía en la línea, Madrid-Zaragoza, puesto que en esta última ciudad convergen. Los caminos de hierro de Valencia, Pamplona, Canfranc y las dos catalanas de Lérida y Tarragona.

### **Mejoras de carácter general en todos los ferrocarriles**

Dada la importancia que la R.E.N.F.E. tiene en el actual sistema ferroviario española puede decirse que la mejora del tráfico turístico por ferrocarril se condiciona, fundamentalmente, a la realización del referido Plan General de Reconstrucciones.

No obstante y como medidas contingentes par-a todas las compañías ferroviarias españolas y ferrocarriles explotados por el Estado, se proponen las siguientes:

a. Adecentamiento de las estaciones.

Se atiende por adecentamiento la realización de todas las obras que, sin implicar reforma sustancial, mejoren las condiciones de habitabilidad y aseo de la estación dependencias y servicios y muy particularmente salas de espera, que deberán proveerse de calefacción, si fuera posible, y de lavabos.

Dichas obras deberán hacerse a la mayor brevedad y cuando por estar pendiente de una amplia reforma no se pueda hacer inmediatamente otra cosa, conviene que al menos las estaciones sean blanqueadas.

Para la realización de estas obras se sugiere la conveniencia de que por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carreteras, se reitere la necesidad de tales adecentamientos a la dirección de la R.E.N.F.E., a los ferrocarriles explotados por el Estado y a la de las distintas Compañías concesionarias de ferrocarriles, incluso de vía estrecha, estableciendo, además, un enlace directo permanente con la Dirección General del Turismo al objeto de que esta última pueda denunciar cuantas insuficiencias y defectos conozca, denuncias a las que deberán dar el debido trámite llegando incluso a la imposición de las sanciones pertinentes cuando se comprobara negligencia en la realización de lo dispuesto en cada caso.

b. Alumbrado de las estaciones.

Pocas cosas causan una impresión más penosa que el aspecto de las numerosas estaciones en las que aún no existe otro alumbrado que algún farol de aceite o petróleo.

La necesidad de dotar a las estaciones de mejor alumbrado ha sido tomada en cuenta por la R.E.N.F.E. en su Plan General de Reconstrucción, en Memoria última de aquella se dice que de las 1914 estaciones existentes, 765 carecen de alumbrado, lo que supone más de la tercera parte del total.

Las dificultades con que se tropieza para subsanar tan importante deficiencia son varias, siendo la principal la falta de energía eléctrica en la proximidad de las estaciones que requieren reforma de alumbrado. No obstante, se estima necesario realizar en este aspecto el esfuerzo que sea preciso a fin de conseguir que, al menos las estaciones de las líneas principales, sean alumbradas con la debida luminosidad, aunque no sea por medio de la luz eléctrica.

c. Adecentamiento del material móvil.

Otro de los objetivos urgentes consiste en el adecentamiento del material móvil destinado al transporte de viajeros y muy particularmente del que presta servicio en líneas de mayor tráfico turístico o en líneas que por enlazar puntos turísticos o señalados lleven un porcentaje de viajeros extranjeros de importancia. A estos efectos, se entiende también por adecentamiento, mejora de condiciones de habitabilidad y aseo de los vagones, tanto de

viajeros propiamente dichos, como de servicios, tales como el del restaurante, furgones de equipajes, etc.

Se señala, del mismo modo, la conveniencia de que la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera, adopte el sistema propuesto anteriormente, actuando de receptora de las peticiones y denuncias que le pase la Dirección General del Turismo y dirigiendo las circulares y órdenes oportunas para que se subsanen las deficiencias señaladas.

d. Cumplimiento de las ordenanzas de ferrocarriles.

Igualmente deberá exigirse por parte del viajero una mayor compostura y limpieza mientras se encuentre dentro del recinto del ferrocarril, ya que está comprobado que es el propio viajero en muchos casos el autor, en gran medida, de la suciedad del vehículo y de los destrozos que en él se observan.

A estos efectos se solicita que la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera publique una circular en la que concretamente se determine la prohibición de pisar los asientos, verter o echar comida o desperdicios en el suelo, en los asientos, andenes, etc. manchar, romper o estropear el material, etc. y que se establezca un sistema de sanciones económicas para los infractores de suficiente cuantía para que tengan carácter de ejemplaridad. Se propone que las sanciones sean proporcionales a la clase del billete que cada viajero emplee.

La imposición de estas sanciones deberá poderse realizar en el momento mismo de ser conocida la infracción por cualquiera de los Inspectores, e Interventores del tren u empleados de ferrocarril, así como por el personal de policía y vigilancia, que se encuentra

en el mismo, por el personal de la Compañía Internacional de Coches-camas. Se sugiere la conveniencia, para que la sanción se lleve en todo caso a efecto, de que un porcentaje de la multa sea percibido por el Agente que la impusiera.

Contra la inadecuación de tal multa, podrá el viajero reclamar en el oportuno libro, a cuyo efecto deberá dársele recibo en el que figure al dorso la fórmula que puede usar para dicha reclamación, y si la sanción fuera indebida, deberá exigirse responsabilidades al imponente y dar satisfacción económica al indebidamente culpado. Esta satisfacción (por ejemplo, el triple de la multa impuesta) podrá abonarse con cargo, por mitades, al imponente y al fondo general de las multas.

Se recomienda la conveniencia de establecer un procedimiento muy sumario, para estas reclamaciones, en forma tal que permitan normalmente al turista conocer la resolución de su expediente antes de salir de España.

e. Libro de reclamaciones.

Deberá darse la más amplia difusión a la existencia del libro de reclamaciones en ferrocarriles a que se refiere el artículo 24 de la Orden de 6 de septiembre de 1944, en su redacción dada por Orden de 26 de octubre de 1945, mediante carteles anunciadores de la existencia de tal libro redactados en español, francés e inglés, indicando los lugares en que puede usarse de él y la posibilidad de emplear para la reclamación cualquier idioma.

En lo referente al tráfico de viajeros, interesaría que la reclamación no se limitara a denuncia simplemente las deficiencias o incumplimientos del contrato de transportes, sino

también pudiera referirse a cualquier otro tema relacionado con el turismo. A este objeto debería proveerse la comunicación inmediata de la reclamación formulada a la Dirección General del Turismo para que, sin perjuicio de lo que la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera estimara oportuno, el organismo de turismo dentro de su competencia adopte las medidas pertinentes. También se propone la abreviación de los trámites que en la Orden de 6 de septiembre de 1944, se indican, al objeto de resolver el expediente en el menor tiempo posible teniendo en cuenta que la estancia en nuestra Patria de turistas extranjeros puede ser de pocos días y es conveniente que si han reclamado algo antes de salir conozcan la resolución de su reclamación.

f. Nuevas guías.

Deberá procurarse lo más amplía información sobre horarios, tarifas, guías, etc., ya que la que actualmente existe es insuficiente

y de difícil comprensión para quien no conozca nuestro idioma. A estos efectos se postula por una mayor coordinación entre los servicios de la R.E.N.F.E. y los de la Dirección General del Turismo para que ésta última edite guías en inglés, francés y alemán.

g. Reservas de billetes.

Conviene llegar a una regulación y ordenación de las reservas de billetes, tanto los ordinarios como los correspondientes a la Compañía Internacional de Coches-Camas, estableciendo fuertes sanciones, incluso de tipo gubernativo, para los casos comprobados de reventa no autorizada y dándose normas para la reserva de unos cupos porcentuales a favor de turistas

extranjeros. También debiera hacerse una revisión para conocer si la actual reserva de billetes de transporte por ferrocarril, para acciones oficiales, es precisa, o si alguna reserva obedecía a razones contingentes, que si bien se dieron en algún caso, hoy ya no son necesarias.

h. Reglamentación de fondas.

Se considera conveniente revisar la reglamentación de tarifas y servicios de fondas, estableciendo a poder ser dos tipos de cubiertos en los servicios de restaurante en ruta.

i. Corrección por parte del personal ferroviario.

Finalmente, se propone que se extremen las medidas disciplinarias para conseguir una completa corrección en el trato a los viajeros, por el personal de ferrocarriles en particular por los Inspectores, interventores y quienes tengan más directa relación con el público. Estas medidas van desde agravar las sanciones cuando por el libro de reclamaciones se compruebe la existencia de tal incorrección, a dar normas respecto a la forma en que deban verificar su trato, pulcritud en el aseo, etc.

### **Itinerarios turísticos a base de ferrocarril**

Las rutas ferroviarias tienen el inconveniente de su gran rigidez, ya que es forzoso ajustarse al trazado de las vías y horarios de los trenes.

No obstante, teniendo en cuenta que no todos los turistas pueden disponer de coche propio, o no pueden ajustar su tiempo al previsto por las Agencias en sus excursiones en autocar, sería una buena solución volver a establecer los llamados billetes semicirculares con itinerario fijo, con origen y final en puntos fronterizos o de puerto a puerto o puerto a

frontera, después de haber hecho un recorrido por diferentes zonas de España.

Estos billetes que estaban establecidos antes de nuestra Guerra de Liberación y que alcanzaban hasta 33 itinerarios diferentes, tenían las siguientes ventajas:

- a) Un plazo de validez de 60 a 90 días con facultad de prórroga de un 30 % más, con lo que se daba al turista tiempo suficiente para ajustarlo a sus necesidades, con una gran economía en el importe total del recorrido.
- b) Posibilidad de permutar unos itinerarios por otros cuando ambos conduzcan al mismo lugar, atendiendo así los deseos o gustos del turista, y
- c) Posibilidad de realizar trayectos adicionales que se salgan del itinerario establecido, para que el turista pueda visitar determinadas poblaciones de interés para el mismo.

Sería pues deseable que por la R.E.N.F.E se volviera a considerar el estudio de estos itinerarios de acuerdo con la Dirección General del Turismo e implantarlos nuevamente.

Se acompañan en el anexo nº 6 los 33 itinerarios.

## **Capítulo V. Transporte por carretera**

En varios de los anexos que acompañan el presente trabajo, se pone de relieve, en cifras sumamente expresivas, cómo constituye el transporte por carretera la vía preferida por el turista en sus desplazamientos a nuestro país.

Tan acusada es esta preferencia, que en el año 1951 (véase anexo nº 1) nada menos que el 58% de nuestros visitantes utilizaron a tal fin las carreteras fronterizas españolas.

Como quiera que el progresivo aumento de la producción mundial de coches habrá de repercutir forzosamente en la intensificación de este tráfico, se considera de capital importancia, desde un punto de vista turístico, la modernización u mejora de nuestras carreteras en la medida y forma que al presente capítulo señala.

### **El Plan de modernización de carreteras**

En el Consejo de Ministros celebró el día 23 de junio de 1950 se acordó aprobar un "Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas", con un presupuesto de 2.353.275.350 pesetas, a realizar en cinco años. Dicho Plan, aprobado en forma definitiva por la Ley de 18 de diciembre de 1950, comprendía la realización de diversas obras para incrementar la capacidad de tráfico; supresión de obstáculos o dificultades en la circulación; instalación de señales de situación y orientación; arbolado; servicios complementarios y obras auxiliares.

Como el Plan afecta a los más importantes itinerarios radiales, subradiales, periféricos y complementarios de la Península por un total de 11.003.509 kilómetros, no parece oportuno sino solicitar del Ministerio de Obras Públicas la mayor celeridad en la realización de las obras que comprende el referido Plan.

Pero por no estar comprendidas en el mismo algunas rutas de gran interés turístico, presentamos a continuación un estudio detallado de las mismas.

### **Clasificación de los itinerarios turísticos**

Los itinerarios turísticos por carretera se pueden clasificar en:

Rutas fundamentales	Rutas internacionales Rutas nacionales
Rutas radiales	Excursiones desde grandes núcleos de población a lugares y poblaciones de interés turístico
Rutas histórico-religiosas	Rutas de Monasterios y Santuarios Ruta de los castillos de Castilla Ruta de la Hispanidad Camino de Santiago
Otras rutas de interés	Ruta del Quijote Ruta del Pirineo

### **Rutas fundamentales**

#### Rutas internacionales

Son estas las rutas más frecuentadas por el turismo internacional, pues aparte de constituir las vías naturales de penetración o salidas en

nuestro país, son atravesadas, en toda su longitud, por los turistas que de paso por nuestra Nación va de Marruecos a Francia y de Portugal a Francia, o viceversa. Dichas rutas son las siguientes: (Véase gráfico nº 1).

1. Irún-San Sebastián – Vitoria – Burgos – Madrid – Aranjuez – Córdoba – Sevilla – Jerez de la Frontera – Cádiz – Algeciras.
2. La Junquera – Gerona – Barcelona – Sitges – Tarragona – Tortosa – Castellón de la Plana – Sagunto – Valencia – Alcoy – Alicante – Elche – Orihuela – Murcia – Lorca – Almería – Motril – Málaga – Algeciras.

En este itinerario se pueden realizar ligeras variaciones por carreteras secundarias, que aumentan extraordinariamente su interés turístico. Particular importancia en este aspecto tienen los siguientes:

En lugar de recorrido La Junquera-Gerona-Barcelona, el de Port-Bou – Palamós – Barcelona por la universalmente conocida Costa Brava.

En lugar de Valencia – Alcoy – Alicante, seguir la costa de Levante, Valencia – Gandía – Benidorm – Alicante.

Y entre Murcia y Málaga, para visitar Granada, se puede seguir el recorrido de Murcia – Guadix – Granada – Málaga.

3. Irún – San Sebastián – Zarauz – Zumaya – Deva – Eibar – Bilbao – Castro Urdiales – Santander – Torrelavega – San Vicente de la Barquera – Llanes – Ribadesella – Oviedo – Luarca – Ribadeo – Mondoñedo – Villalba – La Coruña – Santiago de Compostela – Pontevedra – Redondela – Vigo – Túa.

Del mismo modo en este itinerario se pueden hacer ligeras variaciones en interés del turista.

El trozo de Ribadesella – Luarca puede seguirse por la costa Gijón y Avilés en lugar de Oviedo.

Y el de Ribadeo a La Coruña, puede también seguirse por la costa a través de Vivero – El Ferrol del Caudillo – Betanzos.

4. Irún – San Sebastián – Vitoria – Burgos – Valladolid – Tordesillas – Salamanca – Ciudad Rodrigo.
5. Badajoz – Mérida – Trujillo – Oropesa – Talavera de la Reina – Madrid – Alcalá de Henares – Guadalajara – Medinaceli – Calatayud – Zaragoza – Lérida – Barcelona – Gerona – La Junquera.
6. Canfranc – Jaca – Huesca – Zaragoza – Medinaceli – Guadalajara – Alcalá de Henares – Madrid a empalmar con las rutas números 4 o 5.
7. Rosa de la Frontera – Sevilla a empalmar con la ruta número 1.

### Rutas nacionales

El recorrido de estas rutas permite el conocimiento de España y sus diferentes regiones con toda variedad y sin atender exclusivamente a un determinado objetivo turístico, sino a la totalidad de las diferentes riquezas de todo orden que en cada una de aquellas se encierra. (Véase gráfico 2)

Estas rutas son las siguientes:

### 1. Ruta Madrid – Norte – Noroeste de España.

San Sebastián – Bilbao – Santander – Covadonga – Oviedo – La Coruña – Santiago de Compostela – Vigo – Orense – León – Zamora – Salamanca – Ávila – Madrid – Aranda – Burgos – San Sebastián.

Comprende la visita de lo más destacado de las provincias Vascongadas, Santander, Asturias, Galicia y de las viejas ciudades de Castilla como Burgos, Zamora, Salamanca, León y Ávila, con un recorrido total de 2.212 kms. Es especialmente recomendable en primavera y otoño.

### 2. Ruta Norte de España.

Barcelona – Lérida – Zaragoza – Pamplona – San Sebastián – Bilbao – Santander – Ribadesella – Gijón – Oviedo – Lugo – La Coruña – Santiago – Vigo – Orense – León – Valladolid – Burgos – Logroño – Zaragoza – Lérida – Barcelona.

Constituye un recorrido de 2.718 kms, particularmente indicado desde la primavera al otoño. Permite admirar las tierras de Cataluña, Aragón, Navarra, León, Valladolid y Burgos, el encanto de la cornisa del Cantábrico y el paisaje asturiano, pródigos ambos en lugares de gran belleza. Este itinerario coincide con el anterior al cruzar lugares y ciudades de tanto interés como San Sebastián, Santander, Las Cuevas de Altamira y Santiago de Compostela. Ligeramente ampliado, puede incluir el recorrido de las rías gallegas.

### 3. Ruta Aragón – Levante.

Madrid – Medinaceli – Alhama de Aragón – Zaragoza – Alcañiz – Vinarós – Castellón – Valencia – Alicante – Cartagena – Murcia – Albacete – Quintanar de la Orden – Madrid.

Con un total de 1.399 kms. Está indicada para la primavera al otoño, coincidiendo con el florecer o madurar de los naranjos en la huerta de Valencia. El Santuario del Pilar, Los Palmerales de Elche y mediante una breve desviación al Monasterio de Piedra, constituyen algunas de sus principales atractivos.

#### 4. Ruta Andalucía – Castilla y Galicia

Badajoz – Sevilla – Jerez de la Frontera – Cádiz – Algeciras – Málaga – Granada – Jaén – Bailen – La Carolina – Manzanares – Madrid – Ávila – Valladolid – León – Lugo – La Coruña – Santiago de Compostela – Vigo.

Comprende lo más interesante de estas regiones, y empieza y termina en la frontera portuguesa, siendo el recorrido total de 2.052 Kms. Admite una desviación durante la visita a Andalucía para conocer Úbeda, ciudad monumental.

#### 5. Ruta de Castilla la Vieja y León

Madrid – Segovia – Aranda de Duero – Burgos – Palencia – Valladolid – León – Zamora – Salamanca – Ávila – Madrid.

Este itinerario podría ser denominado “Ruta de las Catedrales” ya que las ocho capitales que se visitan poseen Catedrales de gran valor artístico. Su recorrido compone un total de 947 Kms. Especialmente recomendable en la primavera y otoño.

## 6. Ruta Madrid – Andalucía

Algeciras – Málaga – Granada – Córdoba – Manzanares – Madrid – Oropesa – Guadalupe – Mérida – Sevilla – Ronda – Jerez de la Frontera – Cádiz – Algeciras

Los kilómetros a recorrer ascienden a 1862. Siguiendo este trazo pueden visitarse ciudades andaluzas de variedades y atractivos característicos. La mejor época para llevar a cabo estos viajes es desde el otoño a la primavera.

## 7. Ruta Madrid – Ávila – Salamanca – Extremadura

Itinerario de 873 Kms., de recios contrastes, que comprende la visita a Ávila, la "Ciudad Histórica"; Salamanca, la de las piedras doradas; Cáceres, de evocador ambiente; Mérida, con insignes recuerdos romanos; Guadalupe, Santuario y Museo; y Toledo, la ciudad imperial. Especialmente aconsejable en el otoño y en la primavera.

### **Rutas radiales**

Estas rutas comprenden las excursiones que, desde los grandes núcleos de población que atraviesan las rutas fundamentales, pueden realizarse a lugares y poblaciones de interés turístico alejadas de aquellas.

Se puede citar, especialmente, Madrid, Barcelona, La Coruña, Vigo, San Sebastián, Santander, Gijón, Jaca y Granada, como centros donde poder radiar a numerosas poblaciones, santuarios y lugares de indudable interés.

## Rutas Histórico-Religiosas

### Rutas a Monasterios y Santuarios.

A los numerosos turistas que se acercan a nuestra Patria y que profesan nuestra misma fe católica, se les puede ofrecer itinerarios del mayor interés desde el punto de vista religioso que les permita visitar una serie de Catedrales, monasterios y santuarios, colegiatas, etc.

Estas rutas son las siguientes: (Véase gráfico nº 3)

1. La Junquera – Ripoll – Vich – San Cugat de Vallés – Montserrat – Barcelona – Santa Creus – Poblet – Lérida – Zaragoza – Huesca – Jaca – San Juan de la Peña – Santa Cruz – Canfranc
2. Irún – San Sebastián – Pamplona – Javier – Logroño – San Millán del Cogollo – Santillana de Nájera – Burgos – Santo Domingo de Silos – Valladolid – Palencia -Carrión de los Condes – Santillana – Santander – Limpias – Bilbao – Loyola – San Sebastián – Irún
3. Irún – San Sebastián – Loyola – Bilbao – Santander -Santillana – Covadonga – Oviedo – La Coruña – Santiago – Pontevedra – Vigo – Túa – Orense – Astorga – León – Zamora – Salamanca – Valladolid – Burgos – Vitoria – San Sebastián – Irún

Estas rutas, estudiadas especialmente para el turista extranjero, tiene su origen y final en la frontera francesa.

### Ruta de los Castillos de Castilla

A los turistas amantes de la Historia y como justificación del nombre de Castilla, podría recomendárseles la ruta de los Castillos, que sería la siguiente: (Véase gráfico nº 4).

1. Madrid – Manzanares – Segovia – Turégano – Cuéllar – Peñafiel – Valladolid – Simancas – Medina del Campo – Coca – Segovia – Madrid.

Puede aprovecharse así mismo este itinerario para visitar también los castillos de Pedraza, Castilnovo y Sepúlveda.

### Rutas de la Hispanidad

Para satisfacer la curiosidad de los numerosos turistas hispano-americanos que nos visitan y para los que tienen gran interés en el conocimiento y origen del descubrimiento de América y las tierras de los conquistadores, se les puede ofrecer dos rutas del mayor interés: una que pudiéramos llamar la ruta colombina y otra la de la región de origen de los conquistadores, con los siguientes itinerarios: (Véase gráficos nº 4).

1. Sevilla – Sanlúcar – Niebla – San Juan del Puerto – Moguer - Palos de la Frontera – La Rábida – Huelva – Sevilla.
2. Madrid – Ávila – Salamanca – Plasencia – Cáceres – Trujillo – Guadalupe – Oropesa – Madrid.

### Camino de Santiago

Los santuarios, monasterios, pueblo que antiguamente, recorrían los peregrinos tienen hoy, al cabo de tantos siglos, una gran fuerza

evocadora e ingente valor histórico y monumental. Si a estos atractivos unimos la extraordinario seducción de los paisajes, alpinos unas veces, de amplios horizontes en la llanura castellana otras, y verdes y frondosos en las comarcas de Navarra y Galicia, se comprenderás el excepcional interés turístico que conserva el antiguo Camino de Santiago.

Los peregrinos extranjeros que recorrían esta ruta entraban en la Península por el Paso de Roncesvalles o por el Somport (Canfranc), llegando así a Pamplona y Jaca, respectivamente, reuniéndose ambos caminos en Puente La Reina.

Partiendo, por ejemplo, de Roncesvalles, el Camino de Santiago, sería el siguiente: (Véase gráfico nº4)

Roncesvalles – Pamplona – Puente La Reina – Estella – Logroño – Nájera – Santo Domingo la Calzada – Burgos – Castrogeria – Itero del Castillo – Pronista - Carrión de los Condes – Sahagún – León Hospital de Órbigo – Astorga – Ponferrada - Villafranca del Bierzo – Becerreca – Sarriá – Portomarín – Palas del Rey – Santiago de Compostela.

## **Otras rutas de interés**

### Ruta del Quijote

Este itinerario estaría condicionado por la visita de los lugares que fueron escenario de las andanzas y desventuras por tierras manchegas del personaje más célebre de nuestra Literatura. En su consecuencia, pasaría por Argamasilla de Alba, donde residió el desgraciado Alonso Quijano y por una serie de lugares en los que se desarrollan sus más famosas aventuras (gráfico nº 5, véase).

La ruta podría fijarse así:

Madrid – Quintanar de la Orden – El Toboso – Alcázar de San Juan – Tomelloso – Argamasilla de Alba – Osa de Montiel – Manzanares – Ciudad Real – Puerto Lápice – Tembleque – Aranjuez – Madrid.

### Ruta del Pirineo

Para los turistas que gusten de la naturaleza y el paisaje, es este uno de los itinerarios de mayor belleza natural, los Valles del Baztán, Roncesvalles, Roncal, Hecho, Ansó, Canfranc, Panticosa, Sallent, Ordesa, Vielsa, Benasque, Arán, etc., bastan para justificar su trazado.

A 7 kms. de Canfranc se halla Candanchú y próximo a Puigcerdà está La Molina, magníficos lugares ambos para la práctica del deporte invernal.

La ruta del Pirineo sería la siguiente: (gráfico nº 5)

Irún-Vera de Bidasoa – Navarte – Olagüe – Zubidi – Burguete – Ezcaroz – Ansó – Jaca – Biescas – Broto – Boltaña – La Ainsa – Campo – Castejón de Sos – Vilaller – Viella – Esterri de Aneu – Llaborsi – Sorts – Seo de Urgen – Puigcerdá – Ripoll – Olot – Figueras - Port-Bou.

Algunos tramos de este itinerario están en construcción o construir, siendo preciso, en la actualidad, descender hacia el Sur para buscar otro entronque de carretera.

### **Rutas turísticas en Canarias**

#### Rutas turísticas en Canarias

La extraordinaria y original belleza que ofrece el Archipiélago canario, se halla concentrada principalmente en tres Islas: Tenerife, Gran Canaria y La Palma. El turista que quiera visitarlo se dirigirá, pues, preferentemente a estas Isla. Presentamos por separado los itinerarios que ofrecen mayor interés.

### *Tenerife*

En su puerto de San Cruz tocan las líneas marítimas que partiendo de los puertos de Barcelona, Cádiz, Sevilla, Valencia, Vigo, La Coruña, y Santander, comunican la península con las Islas Canarias.

En lo que a las líneas aéreas se refiere está unida, con su aeródromo de Los Rodeos, con Madrid, Sevilla, Las Palmas y Sidi-Ifni.

### Itinerarios:

1. Sta. Cruz de Tenerife – La Laguna – Tacoronte – La Orotava – Puerto de la Cruz y Ced – Buenavista.
2. Sta. Cruz de Tenerife – La Laguna - La Orotava - Pico Teide – La Esperanza – La Laguna – Santa Cruz.
3. Sta. Cruz de Tenerife – Candelaria – Arafo – Valle de Guimar – Granadilla – Villafror – Boca de Tauce - Los Azulejos

### *Gran Canaria*

Comunicada por supuesto de Las Palmas (Puerto de la Luz) y aeródromo de Gando con la Península por mar y aire, como está la Isla de Tenerife, se señala como más interesantes los siguientes itinerarios:

1. Las Palmas – Arucas – Mayo – Caldar - Agüete
2. Las Palmas – Santa Brígida – La Cruz de Tejada
3. Las Palmas – Atalaya – Teide -Ingenio -Arinaga – Playa de Maspalomas

### *La Palma*

Comunicada con la Península por mar, en su puerto de Sta. Cruz de la Palma, tocan también en la Isla varias compañías de navegación de diversas nacionalidades.

Itinerarios:

1. Sta. Cruz – Mazo – Fuencaliente
2. Sta. Cruz – El Paso – Los Lanos – Tzacorte – Tijarafe.

Es interesante en la Isla de Lanzarote el itinerario Arrecife – Yaiza, cerca de las volcánicas montañas de fuego.

## **Rutas turísticas en Baleares**

### Rutas turísticas en Baleares

El Archipiélago balear está unido a la costa mediterránea de la Península por sus puertos de Barcelona, Valencia y Alicante en vía marítima y con las dos primeras poblaciones y con Madrid por vía aérea.

De todas las Islas que constituyen este Archipiélago, la que ofrece mayor interés al turista por su espléndida belleza natural es la Isla de Mallorca, siguiendo en importancia las de Menorca e Ibiza.

### *Mallorca*

Diversas excursiones pueden realizarse desde su capital, Palma, señalando como más interesante las siguientes:

1. Palma – Valldemosa – Miramar – Deyá – Soller.
2. Palma – Inca – Dutch – Calobra – Torrente de Parey.
3. Palma – Inca – Pollensa – Formentor – Alcudia.
4. Palma – Manacor – Porto Cristo.
5. Palma – Manacor – Artá – Capdepera – Cala Ratjada

### *Menorca*

En esta Isla cabe realizar las siguientes excursiones:

1. Mahón – San Juan de Carbonell – Fornells – Mercadal – Monte Toro – Alayar – Mahón.
2. Mahón – Alayar – Ferrerías – Ciudadela.
3. Mahón – San Clemente – San Luis – Mahón.

## **Rutas turísticas en Marruecos**

En nuestra zona de Marruecos podemos clasificar las rutas por carretera de la siguiente forma:

- Rutas internacionales.
- Rutas del Protectorado.
- Rutas radiales.

### Rutas internacionales.

Son las más frecuentadas por el turismo internacional, ya que los turistas extranjeros que pasan del Marruecos francés a España a través del

estrecho de Gibraltar camino de su patria o viceversa, las atraviesan en toda su longitud. Son las siguientes:

1. Alcazarquivir – Larache – Arcila – Tánger – Tetuán – Ceuta.
2. Alcazarquivir – Xauen – Tetuán – Ceuta.
3. Alcazarquivir – Larache - Dar Cheui – El Fondak – Tetuán – Ceuta.
4. Puente Holuya – Zaío – Zeluan – Nador – Melilla.

#### Rutas del Protectorado.

Al seguir esta ruta se completa el conocimiento de nuestra zona del Protectorado y Plazas de Soberanía con toda su variedad y tipismo. La ruta del Protectorado es la siguiente:

1. Ceuta – Tetuán – Xauen – Llano – Amarillo – Targuist - Villa Sanjurjo -Drios – Hadoo – Melilla.

#### Rutas radiales.

Comprenden estas rutas las excursiones que desde los núcleos importantes de población que atraviesen las carreteras internacionales y del Protectorado, pueden realizarse a diferentes lugares de interés turístico apartados de aquéllos.

Se puede citar, especialmente, Ceuta, Tetuán, Larache, Villa Sanjurjo y Melilla como centros de radicación a diferentes lugares del Protectorado.

En los itinerarios señalados correspondientes a nuestra Zona de Marruecos, sería asimismo conveniente que se atendiera con especial atención a su conservación y entretenimiento, y en particular al mantenimiento de sus firmes en buen estado.

## **Modernización de carreteras y caminos de accesos a puntos turísticos**

No obstante haberse iniciado la ejecución del “Plan de Modernización de la red de carreteras españolas”, aprobado por Ley de 18 de diciembre de 1950, algunos tramos de estas, de indudable interés turístico, como son varios de los que componen las rutas que hemos definido, no están incluidas en el citado Plan, por lo que se estima conveniente detallar a continuación tales tramos y proponer que se atiendan debidamente a su conservación y acondicionamiento hasta ponerlos de acuerdo con la vigente Instrucción de Carreteras.

Igualmente se estima aconsejable solicitar la inclusión en el citado Plan, del trozo Canfranc – Jaca – Huesca, en aplicación de lo que determina el Artículo 2º de la citada Ley, por tratarse de un tramo correspondiente a una de las rutas que, por su importancia hemos incluido dentro de las internacionales.

### **Rutas internacionales**

#### Ruta 2

- C.L. Malgrat – Blanes - Lloret de Mar – Tossa - San Feliu de Guixols. 49 kms.
- C.C.253. San Feliu de Guixols - S'agaró – Palamós. 13 kms.
- C.C.255. Palamós - La Bisbal. 20 kms.
- C.C.252. La Bisbal – Vilademar. 23 kms.
- C.L. Vilademar – Castelle de Ampurias – Rosas – Cadequés. 2 kms.
- C.L. Cadaqués – Puerto de la Selva – Llansá. 21 kms.
- C.C.259. Llansá - San Miguel de Culera -PortBou. 14 kms.
- C.N.332. Silla – Gandía – Benidorm - Alicante. 174 kms.

- C.N.342. Puerto Lumbreras – Baza – Guadix – Granada. 142 kms.
- C.N.321. Loja – Colmenar – Málaga. 79 kms.

### Ruta 3

- C.N.632. Ribadesella – Villaviciosa – Gijón – Avilés - Luarca. 154 kms.
- C.H.634. Ribadeo – Barreiros. 29 kms.
- C.L.642. Barreiros – Vivero - Santa Marta – Mora. 100 kms.
- C.G.646. Mera – Cadeira – El Ferrol del Caudillo. 51 kms.

## **Rutas nacionales**

### Ruta 1.

- C.C. Arriondas - Cangas de Onís – Cuevas – Covadonga. 15 kms.
- C.L. Covadonga – Santuario Ntra. Sra Covadonga. 13 kms.

### Ruta 2.

- C.N.232. Zaragoza – Tudela – Tafalla – Pamplona. 178 kms.
- C.C.631. Espina – Tejera. 7 kms.
- C.C.630. Tejera – Tineo – Grandas – Fonsagrada – Castroverde – Lugo. 153 kms.
- C.N.120. Burgos – Belorado – Santo Domingo de la Calzada – Nájera – Logroño. 119 kms.

### Ruta 3.

- C.L. Alhama de Aragón – Monasterio de Piedra. 23 kms.
- C.N.232. Zaragoza – Alcañiz – Vinaroz. 231 kms.

### Ruta 5.

- C. N.601. Villalba – Navacerrada – La Granja – Segovia – Bernuy. 59 kms.
- C.C.604. San Rafael – Segovia – Segovia. 33 kms.
- C.C.603. Bernuy – Turégano – Cantalejo – San Miguel de Bernuy – Aranda. 99 kms,

### Ruta 6.

- C.N.432. Granada – Alcalá la Real – Alcaudete – Baena – Castro del Río – Córdoba. 167 kms.
- C.L. Oropesa - Puente del Arzobispo – Carrascalejo – Guadalupe. 86 kms.
- C.C.401. Guadalupe – Logroño – Zorita – Miajadas. 74 kms.
- C.C.339. Paradas – Morón de la Frontera – Algodonales – Ronda. 90 kms.
- C.C.344. Ronda – Grazalema – Arcos de la Frontera. 57 kms.
- C.N.342. Arcos de la Frontera – Jerez. 31 kms.

### Ruta 7.

- C.C.401. Guadalupe - La Nava – Los Navalmorales – Navahermosa – Gálvez – Toledo. 177 kms.

## **Rutas Histórico-Religiosas**

### a) Rutas de Monasterios y Santuarios

#### Ruta 1

- C.C.260. Figueras – Dosquers. 25 kms.

- C.C.150. Dosquers – Olot – Ripoll. 55 kms.
- C.L. Barcelona – San Cugat del Valles. 20 kms.
- C.L. Martorell – Montserrat. 20 kms.
- C.C. 243 Martorell – Castellbisbal – Vilafranca del Penedés. 26 kms.
- C.C. Vendrell - Valls. 31 kms.
- C.L. Viladina – Aiguancarcia – Monasterio de Santa Creus. 10 kms.
- C.L. Esplug de Francolí – Monasterio de Poblet. 4 kms.
- C.L. Bernués – San Juan de la Peña – Santa Cruz. 117 kms.
- C.C.134. Santa Cecilia – Jaca. 11 kms.

## Ruta 2

- C.N.240. Pamplona – Yesa. 47 kms.
- C.L. Yesa – Javier. 5 kms.
- C.L. Javier – Sangüesa – Aibar. 15 kms.
- C.C.13. Aibar – Tafalla – Estella. 69 kms.
- C.L. Santo Domingo de la Calzada – San Millán de la Cogolla. 14 kms.
- C.L. Cuevas de San Clemente – Covarrubias – Santo Domingo de Silos. 29 kms.
- C.C.110. Hortigueta – Covarrubias – Lermna – Quintana. 76 kms.
- C.C.615. Palencia – Carrión de los Condes. 39 kms.
- C.N.120. Carrión de los Condes – Osorno. 25 kms.
- C.N.611. Osorno – Reinosa – Torrelavega. 127 kms.
- C.L. Torrelavega – Santillana. 3 kms.
- C.L. Colindres – Limpias. 4 kms.
- C.C.6324. Elgobiar – Azpeitia – Tolosa. 41 kms.

#### b) Rutas de los castillos de Castilla

- C.L. Villalba – Moralarzal – Manzanares el Real. 21 kms.
- C.C.122. Cantalejo – Cuellar. 39 kms.
- C.L. Cuellar – Peñafiel. 30 kms.
- C.N.122. Peñafiel – Valladolid. 35 kms.
- C.L. Arévalo – Coca. 24 kms
- C.L. Coca – Santa María de Nieva. 19 kms.
- C.C.605. Santa María de Nieva – Segovia. 32 kms.

#### c) Rutas de la Hispanidad

- C.L. San Juan del Puerto – Moguer – Palos de la Frontera – La Rábida. 20 kms.

#### d) Camino de Santiago

- C.C.135. Roncesvalles – Pamplona. 60 kms.
- C.L. Pampliega – Castrogeriz. 19 kms.
- C.L. Castrogeriz – Itero del Castillo. 9 kms.
- C.L. Itero del Castillo – Fromista. 16 km.
- C.N.120. Carrión de los Condes – Sahagún – León. 97 kms.
- C.C.535. Bocerea – Sarría – Portomarín – Ventas de Naró. 60 kms.
- C.C.547. Gutin – Pallas del Rey – Santiago. 79 kms.

### **Otras rutas de interés**

#### a) Ruta del Quijote

- C.L. Quintanar de la Orden – El Toboso – Pedro Muñoz. 22 kms

- C.M. 420. Pedro Muñoz – Campo de Criptana – Alcázar de San Juan. 23 kms.
- C.C.400. Alcázar de San Juan – Tomelloso – Cerro de la Encartada. 59 kms.
- C.L. Cerro de la Encartada – Osa de Montiel. 16 kms.
- C.N.430. Osa de Montiel – La Solana – Manzanares. 73 kms.
- C.N.420. Ciudad Real – Damiel – Puerto Lapice. 61 kms.

b) Ruta del Pirineo

- C.C.133. Irán – Vera de Bidasoa – Navaste – Oronoz. 39 kms.
- C.N.121. Oronoz – Olagüe – Pamplona. 47 kms.
- C.C.135. Pamplona – Zubiri – Burguete. 37 kms.
- C.L. Burguete – Arivo – Escaroz – Callues – Navascués – Burgui. 68 kms.
- C.C.137. Burgui – Sigües. 14 kms.
- C.L. Bordún – Ansó. 25 kms.
- C.C.136. Cartirana – Biescas. 14 kms.
- C.C.140. Biescas – Broto. 20 kms.
- C.C.136. Broto – Boltana – La Ainsa. 40 kms.
- C.C.140. La Ainsa – Campo. 30 kms.
- C.C.139. Campo – Castejon de Sos. 19 kms.
- C.C.144. Castejon de Sos – Vilaller. 51 kms.
- C.N.230. Vilaller – Viella. 38 kms.
- C.C.142. Viella – Esterri de Ancu – Davorsi – Sort. 69 kms.
- C.C.146. Sort – Seo de Urgel. 36 kms.

El trozo Noriega Adrall de 23 kms. de esta carretera aún está en construcción, debe ser terminado lo más rápidamente posible.

- C.C.1313. Seo de Urgel-Puigcerdá. 53 kms.
- C.C.259. Figueras-Port Bou. 35 kms.

## **Rutas turísticas en Canarias y Baleares**

### Canarias

#### *Tenerife*

- C.L. Icod – Buenavista. 18 kms.
- C.C.821. La Orotava – Portillo de la Villa. 25 kms.
- C.C.824. Portillo de la Villa – La Laguna. 42 kms.
- C.C.822. Santa Cruz – Candelaria – Granadilla – San Miguel. 60 kms.
- C.C.821. San Miguel – Villaflor – Boca de Tauce – Los Azulejos – Portillo de la Villa. 36 kms.
- C.L. Guisar – Puerto Guinar. 5 kms.

#### *Gran Canaria*

- C.C.810. Las Palmas – Arucas -Guía -Agaete. 42 kms.
- C.L. Guía – Hoya. 12 kms.
- C.C.811. Las Palmas – Santa Brígida – Tejada. 35 kms.
- C.C.812. Las Palmas – Teide – Ingenio – Arizaga – Juan Grande – Maspalomas. 62 kms.

#### *La Palma*

- C.C.832. Santa Cruz – Mazo – Fuencaliente. 25 kms.
- C.L. Santa Cruz – El Paso – Los Llanos – Tazacorte. 40 kms.
- C.C.832. Los Llanos – Tijarate. 20 kms.

## Lanzarote

- C.L. Arrecife – Tñuas – Maches -Yaisa. 21 kms.

## Baleares

### Mallorca

- C.L. Palma – Vallderosa. 19 kms.
- C.C.711. Palma – Soller – Deya – Valldemosa. 52 kms.
- C.L. Inca – Lluch – Culobru – Torrente de Farey. 30 kms.
- C.L. Puesto de Pollensa – Isla de Formenter. 7 kms.
- C.C. Puerto de Pollensa – Puerto de Alcudia. 11 kms.
- C.C.715. Palma – Manacor – Artá – Cala Rátjada. 81 kms.
- C.L. Manacor – Porto Cristo. 12 kms.

### Menorca

- C.C.721. Mahón – Mercadal – Ferrerías – Ciudadela. 44 kms.
- C.C.723. Mercadal – Fornells. 8 kms.
- C.L. Mahón – San Juan. 23 kms.
- C.L. Mahón – San Clemente. 11 kms.
- C.L. Mahón – San Luís. 4 kms.

## **Rutas de accesos a lugares turísticos**

Independiente de todas las rutas citadas, hay que considerar al margen de los itinerarios descritos otros tramos de carreteras importantes desde el punto de vista turístico, y que como los anteriores deben igualmente ser objeto de atención. Tales tramos son:

- Enlace de Toledo con la carretera general de Andalucía a través de la C.C. 400. Nambroca – Nora – Consuegra – Madridejos. 61 kms.
- C.N. 400. Tarancón – Cuenca
- Y por último, el camino de acceso de la carretera general de Andalucía al Cerro de los Ángeles

## Resumen

El total de kilómetros de carreteras cuya debida conservación y acondicionamiento estimarse conveniente, alcanza las siguientes cifras:

Carreteras Nacionales			
En la Península			2.039 kms.
Carreteras Comarcales			
En la Península	1.991 kms.		
En las Islas Baleares	196 kms.		
En las Islas Canarias	347 kms.		
	Total	2.534	2.534 kms.
Carreteras Locales			
En la Península	725 kms.		
En las Islas Baleares	106 kms.		
En las Islas Canarias	96 kms.		
	Total	927 kms.	927 kms
		Total general	5.500 kms.

## Orden de urgencia

Como son en total 5.500 kms. de carretera aun régimen de 1.100 kms por año, pueden dejarse en perfectas condiciones en un plazo de 5 años.

En cuanto al orden de urgencia lógicamente debe ser el derivado de la importancia de las carreteras, es decir, empezar por las Nacionales, seguir por las Comarcales y Locales.

No obstante alterando este orden y por su singular importancia, quizá pudieran incluirse en el primer año las siguientes:

La variante de la ruta internacional nº 2 por la Costa Brava y Costa de Levante, ya detalladas.

Las variantes de la ruta internacional nº 3 de Ribadesella-Luarca y de Ribadeo al Ferrol del Caudillo por la Costa Cantábrica, expuestas anteriormente

La terminación del trozo Soriguera – Adrall de la ruta del Pirineo.

Y por último, el enlace de Toledo con la carretera General de Andalucía.

### **Observaciones finales**

Si se espera a que las carreteras cumplan adecuadamente el fin de servir de medio de comunicación para el tráfico de turistas, es necesario, realizar además de las obras de conservación y acondicionamiento de que queda mención una serie de obras complementarias que ayudan a favorecer dicho tráfico.

Ante todo y acuerdo con lo dicho en el capítulo correspondiente se hace preciso la instalación de teléfonos y botiquines de urgencia en las casillas de peones camineros, así como cuidar la señalización e incluso exponer los letreros indicativos, en dos o tres idiomas cuando por su importancia se considere preciso.

En los principales puestos que cruzan las carreteras nacionales, es preciso montar durante el invierno los servicios de cadenas permitan su tránsito a los automovilistas.

Así mismo se estima conveniente instalar al lado de las carreteras, como ya los hay en algunas, fuentes de agua potable, rodeándolas de árboles y bancos.

Máxima importancia tiene como así mismo, el esmero en la conservación, embellecimiento y señalización de los tramos de carrera inmediatos a las fronteras nacionales, ya que su estado puede influir positivamente en la impresión definitiva que de nuestro país se lleven los turistas que nos visitan.

Por último es indispensable que se vele por el más riguroso cumplimiento de las normas de circulación por carretera a fin de evitar los accidentes, cada año más numerosos.

En relación con tan importante punto es necesario poner de relieve que la actual policía de carreteras no solo resulta insuficiente sino que su actividad se dirige principalmente a fiscalizar la documentación de los vehículos y al cumplimiento de otros detalles de importancia secundaria en perjuicio de su misión primordial que no puede ser otra que la de hacer cumplir con todo rigor el reglamento de circulación.

Por último y en relación con el problema del tráfico de viajeros en líneas regulares, parece aconsejable exigir a los concesionarios de estas el cumplimiento exacto de las condiciones comprometidas en cuanto a la calidad de los coches, horarios, etc.

En relación con el punto parece procedente ir suprimiendo las exclusivas de dichas líneas a medida que vayan caducando las actuales condiciones, al objeto de mejorar los servicios por medio de la competencia.

## Automóviles

El turismo por carretera puede utilizar o vehículos con matrícula extranjera o vehículos con matrícula nacional. Basto, a título de muestra, señalar los siguientes datos sobre los coches, autocares y turismo, entrados en España en estos tres últimos años:

Año	Aduanas	Coche de turismo	Autocares
1949	Terrestre	22.740	1.655
	Marítimas	-	-
1950	Terrestre	309.617	4.601
	Marítimas	5.735	-
	Total	315.353	4.601
1951	Terrestre	403.072	4.142
	Marítimas	9.908	-
	Total	412.980	4.142

Por lo que respecta al presente año de 1952, aun desconociéndose todavía la cifra exacta del primer semestre, puede adelantarse que en cuanto a permisos de circulación especiales para coches matriculados en América, se ha llegado en dicho primer semestre del año actual al 94% del total de año 1951.

Tengamos en cuenta, que con independencia de los coches entrados en España, el turismo extranjero usa también coches nacionales para su desplazamiento dentro de nuestro país.

### Vehículos con matrícula extranjera

La mayor parte del turismo por carretera se ha verificado usando vehículos con matrícula extranjera. Para ello es preciso realizar lo que se denomina importación temporal del vehículo -bien sea turismo, autocar,

motocicleta, etc.- por lo que se estima oportuno solicitar la máxima simplificación en los trámites para la importación temporal de los automóviles, habilitando al efecto mayor número de Aduanas, así como conveniente el ampliar la Orden de 31 de enero de 1952, sobre carteles anunciadores en las Aduanas, con la entrega, además, al paso por ellas de un prospecto con instrucciones en español, francés, inglés o alemán, según el idioma que domine el conductor o usuario del vehículo, en la que se contenga un extracto de las normas que rigen para la importación temporal de vehículos, la conveniencia de asegurar la responsabilidad civil al coche, y las especiales características diferenciales de nuestra legislación sobre tráfico en carretera y población.

#### Vehículos con matrícula nacional

El turismo extranjero, una vez en nuestra Patria, usa con mucha frecuencia para sus desplazamientos vehículos de matrícula nacional, tanto de propiedad particular, como propiedad de agencias de viajes o de líneas regulares de servicios de transporte de viajeros por carretera, gran turismo, taxis, etc. Analizaremos cada uno de estos apartados:

- a. Turismos propiedad particular. No se estima oportuno hacer observación alguna.
- b. Vehículos propiedad de agencias de viajes. La importancia que en el orden económico tienen los autocares y vehículos propiedad de las agencias de viajes, por las divisas que los mismo, de un modo directo o indirecto, proporcionan, aconsejaría incrementar el actual porcentaje del 30% que de las divisas producidas tienen hoy las referidas agencias para la importación de sus propios vehículos. Se propone inicialmente que dicho incremento sea el 50% de las divisas producidas, ya que una mayor capacidad de transporte, supuesta la indudable

demanda de usuarios extranjero de estos servicios, llevará a corto plazo una mayor capacidad para la obtención de divisas.

- c. Vehículos de las empresas concesionarias de transporte de carretera. La importancia que en algunos casos pueden tener algunas líneas regulares de servicios públicos por carretera, por servir puntos comprendidos en los denominados itinerarios turísticos o pasar o tener terminación en una localidad calificada de interés turísticos u objetivo turísticos u objetivo no turístico, no servidos adecuadamente por el ferrocarril, aconseja que la Dirección General de Carretera y Caminos Vecinales para la resolución del expediente de concesión tenga en cuenta el cumplimiento de las prescripciones reglamentarias en lo que se refiere a características de los coches, obligando en cualquier caso a que estos reúnen unas condiciones mínimas de confort, limpieza y decoro requerido para el transporte turístico.
- d. Agencias de transporte que dispongan de flota de autocares para la cesión en alquiler de los mismo a servicios ocasionales. En España existen varias empresas que cumplen esta finalidad, algunas de ellas con material moderno y confortable que ponen, generalmente, a disposición de agencias de viajes.

Se estima de absoluta necesidad que, comprobado que realizan el transporte de turistas extranjeros, coven de un derecho preferente en la importación de sus unidades.

- e. Gran turismo y taxis. Varias empresas y principalmente la Autotransporte Turístico España S.A. (A.T.E.S.A.), dispone de una flota de gran turismo que alquila a los visitantes extranjeros que deseen disponer de vehículos propios. El alquiler lo realizan con chofer o sin él, y mediante el pago del servicio en la divisa del usuario, de este modo al rendimiento de los coches en cuento a la obtención de la referida divisa, es evidente y la amortización del vehículo rapidísima.

Parece conveniente que estos servicios pudieran ampliarse y por ello que a dichas empresas y otras más que pudieran crearse del propio estilo, gozaran de un trato de favor para la importación de vehículos automóviles. El sistema, sin embargo, adolece de algunas imperfecciones derivadas de la elevada tarifa que se fijara para el uso de los vehículos. Se propone por ello ampliar el sistema utilizando otros vehículos inferiores condiciones técnicas o ya amortizados por hacer rodado un número considerables de kms. que pudieran facilitarse a precios más económicos.

Por último, hay que tener en cuenta que no siempre esta modalidad satisface los deseos del viajero y buen prueba de ello es la existencia en diversos lugares fronterizos a España -en Francia- de empresas que se dedica a la venta de vehículos para que los turistas puedan entrarlos en España en régimen de importación temporal y después venderlos de nuevo en Francia, al terminar la excursión por nuestro país, por lo que parecería conveniente establecer, en determinados puertos y lugares fronterizos, zonas francas a estos solos efectos, en las que los extranjeros pudieran comprar vehículos, sin más condición que al termina su visita al país, venderlos en cualquier de las existentes o fuera del país.

En cuanto a la modalidad de autotaxis y gran turismo se estima oportuno una mayor vigilancia para evitar la serie de abusos que en la percepción de los precios de los servicios actualmente se están cometiendo.

## Capítulo VI. Transportes marítimos

### Tráfico marítimo de navegación exterior

En el anexo nº 6 puede apreciarse la importancia de este tráfico, si bien no de manera absoluta, ya que tan solo se consiga la cifra de pasajeros desembarcados en España como final de viaje, omitiéndose la de los que lo hacen de tránsito.

Del examen del referido cuadro se deduce un aumento progresivo del número de viajeros que culmina en el año 1950, último del que disponemos de estadísticas, con la cifra de 72.294, de los 66.189 desembarcaron procedentes de buques con bandera nacional y 8.105 de naves extranjeras.

Examinadas, a su vez, las cifras anuales de estos últimos pasajeros, se observan oscilaciones que alcanzan lógicamente su punto más bajo en los años correspondientes a la guerra.

En contraste con tales oscilaciones, el incremento de los pasajeros llegados en buques españoles sigue una progresión regular, correlativa principalmente al restablecimiento de nuestras líneas tradicionales de navegación exterior, restablecimiento que se va logrando a medida que se dispone de barcos de nueva construcción o utiliza los viejos transatlánticos adecuadamente reformados.

Más no obstante el esfuerzo realizado en este aspecto, lo cierto es que estas líneas no están atendidas todavía de manera suficiente.

Comprendiéndolo así, la Empresa Nacional Elcano de Navegación ha incluido en sus programas de construcción de cuatro grandes transatlánticos; dos con destino a la línea de América del Norte y dos a la del Sur.

La construcción de estos buques no ha comenzado todavía pese a que constituye una urgente necesidad nacional, puesto que su existencia evitaría la considerable pérdida de divisas que supone el tráfico que efectúan los buques extranjeros y permitiría la realización de una activa propaganda destinada especialmente destinados a los americanos del Sur y a los españoles residentes en Ultramar.

Estas atenciones aparecen hoy parcialmente cubiertas, como luego se indica, con la puesta en servicio de los buques de la serie "Monasterio", de la Empresa Elcano, radical y acertadamente reformados, con lo que ha logrado aumenta su capacidad de transporte y sus comodidades y lujo. (Estos buques, al pasar a la Empresa Aznar, cambiaron sus nombres convirtiéndose en los actuales "Montes").

Otro buque destina al tráfico de pasajeros con el Nuevo Mundo es el "Conde Arbolejo", que sirve la línea de Centroamérica, abandonando la de Guinea para que fue expresamente construido.

Pese a todo esto, las líneas ultramarinas no están, como queda dicho, debidamente atendidas, por lo que parece conveniente que se inicie cuanto antes la construcción de los buques tipo E y F incluidos en los programas de la Empresa Nacional Elcano.

En lo que se refiere a los turistas en tránsito marítimo cuyo número ascendió en 1951 a 325.242 según se deduce del cuadro nº 1 correspondiente al Capítulo I, procede hacerse la observación de que

pese a que su estancia en cada puerto se reduce, generalmente, a pocas horas, tiene evidente interés económico, ya que no obstante la brevedad de la estancia, adquieren en el comercio local todo género de objetos de lujo, especialmente artesanía, contribuyendo así al sostenimiento de esta clase de industria, aparte del beneficio que se deriva del cambio de moneda que realizan.

A fin de aumentar este tránsito, de indudable interés, sería conveniente concertar acuerdos con las agencias extranjeras dedicadas a la organización de cruceros de turismo, a fin de que incluyan en sus itinerarios, de manera regular, los puertos españoles.

### **Tráfico marítimo de cabotaje**

En este epígrafe incluimos no solo los servicios de cabotaje propiamente dichos si no también el tráfico con nuestras provincias insulares y colonias.

En el anexo nº6 puede apreciarse el volumen de pasajeros de este tipo de comunicación, cuyo número permanece prácticamente constante a partir del año 1944, alcanzando su máximo en 1945 con la cifra de 738.816.

Del cabotaje ordinario poco o nada cabe decir en el presente trabajo por no constituir medio de transporte adecuado al turismo. Solamente pueden indicarse que los buques dedicados a este tráfico son todos ellos anticuados y faltos de comodidades por lo que solo excepcionalmente se utilizan como transportes de viajeros.

En cuanto al tráfico que se realiza con nuestras provincias insulares, objetivos turísticos de primer orden, es preciso consignar que no está atendido en forma que merece.

El nuevo Convenio con la Transmediterránea tiende a subsanar esta esencial deficiencia, pero la carencia de buques adecuados hará imposible, al menos por ahora, el cumplimiento riguroso de aquel acuerdo hasta que queden terminados lo que están en construcción, proyectados precisamente para la realización de estos servicios.

Entre estos buques se encuentra el "Virgen de África" segundo transbordador del Estrecho de Gibraltar, cuyo gemelo "Victoria" ha entrado recientemente en servicio cubriendo una necesidad sentida desde hace años.

Parece aconsejable la construcción de otro para de buques de características iguales o análogas con destino al tráfico de Mallorca, a fin de que los numerosos turistas que se desplazan a dicha Isla pueden llevar consigo sus automóviles y las agencias de viajes trasladar sus autocares, lo que permitiría la realización de excursiones a las Cuevas y demás lugares de interés. Los geles que se abonaran por el transporte de estos vehículos contribuirían a la amortización del coste de los buques.

En cuanto a los que hoy se encuentran en construcción con destino a esta línea, podrían ser dedicados a cruceros por el Mediterráneo de corta duración y precios reducidos, a semejanza del que a realizar próximamente el "Explorador Iradier" por el Atlántico.

Estos cruceros podrán constituir, además de un motivo de recreo para los turistas nacionales, una estimable fuente de divisas ya que a los extranjeros les resultaría sumamente económico el precio del pasaje, por razón del cambio de moneda.

A continuación y a modo de complemento, consigamos la relación de los buques que actualmente sirven las líneas nacionales, entendiendo como tales las de carácter regular cubiertas por compañías nacionales que parten o hacen escala en puertos españoles:

1. Norte de España – Antillas – Méjico – Estados Unidos

Se halla servida por la Compañía Transatlántica y por Naviera Aznar, con los buques Marqués de Comillas y Magallanes pertenecientes a la primera y por las motonaves Monte Albertia y Monte Amboto, de la segunda.

2. Mediterráneo – Centro América

La cubren también las citadas compañías. La Transatlántica emplea en ella el buque “Conde de Arcelejo” y la Naviera Aznar los buques a motor Monte Altube, Monte Arnabal y Monte Urbosa. Los buques de ambas empresas hacen en esta línea escala prolongada en Génova.

3. España – Norteamérica

Realizan el trayecto los buques Monte Moncayo, Monte Iciar, Monte Castello y Monte Inchurta, de Naviera Aznar, los vapores Habana, Monte Calvo y Monte Albudia de la Compañía Transatlántica, las motonaves Mar Cantábrico y Mar Negro, el vapor Mar Caribe, de carga general y pasaje de la Compañía Marítima del Nervión y finalmente el buque Motonar de la Compañía Española de Navegación Marítima.

#### 4. España – Suramérica

Está servida por dos compañías: Ybarra S.A. y Naviera Aznar, la primer de las cuales utiliza para este recorrido los buques Cabo de Hornos y Cabo de Buena Esperanza, y la segunda de los denominados Monte Udala, Monte Ayala y Monte Urquiola.

#### 5. España – Mediterráneo Oriental

Cubre esta línea la Compañía Nacional de Exportaciones Agrícolas, con sus buques Benicasim, Benidorm y Benicarló, que aprovechan sus viajes comerciales para llevar un reducido pasaje en cruceros de recreo con duración de un mes aproximadamente y salida de Barcelona con periodicidad quincenal.

## Capítulo VII. Transportes Aéreos

Por los aeropuertos aduaneros nacionales entraron en el año 1951, 441.661 pasajeros procedentes del extranjero, más 3.961 con visado de tránsito y 130 sin pasaporte, autorizados por 24 horas (anexo nº 2).

De la observación del anexo nº1, se deduce un aumento de los pasajeros previstos de pasaporte, que se inicia en el año 1948, con 18.169 y alcanza el máximo en 1951 con la cifra de 43.622. Con relación al número total de visitantes que entraron en España utilizando cualquier vía, los porcentajes de los llegados por vía aérea son los siguientes: en 1948, el 10,33; en 1949, 318,00; en 1950, el 7,37 y en 1951, el 7,19.

Resulta pues, según las cifras anteriores, que el porcentaje de los pasajeros transportados por avión, a nuestro país, disminuye si bien sus cifras absolutas implican un aumento de 22.453 entre el primero y último de los años citados.

Como análogo fenómeno se experimente en las cifras correspondientes al transporte por vía marítima, resulta que al incremento reca sobre el transporte por vía terrestre, fenómeno natural si se tiene en cuenta la capacidad del ferrocarril y la intensificación del tráfico rodado por carretera.

Si se considera el número total de pasajeros entrados por aeropuertos, en relación con estos, resulta según puede observarse en el anexo nº 8, que el mayor tránsito es el de Madrid, que duplicado, con sus 28.520 entrados, los de 1948. Sigue en importancia el de Barcelona, con un aumento considerable entre los años citados. Sumados los pasajeros

entrados por los aeropuertos de Madrid y Barcelona, suponen el 88% del total de los llegados por los 12 aeropuertos existentes.

### **Compañías aéreas con líneas regulares tocando en España**

La totalidad de los extranjeros transportados por esta vía lo han sido a través de 16 compañías, de las cuales hay dos españolas: una "La Iberia", concesionaria exclusiva de líneas regulares y la otra "Aviación y Comercio". Pasamos a estudiar el desarrollo y los servicios de ambas compañías.

#### **Compañía Iberia**

Constituida por la Ley de 7 de julio de 1940, su flota está formada, en la actualidad por 16 aviones DC-3, con capacidad cada uno de 23 asientos y 7 DC-4 con capacidad de 40 a 60 plazas (según la distancia a recorrer), aparte de 9 aviones de pequeña capacidad y que por ser tipos anticuados no se emplean para servicios primarios de pasajeros.

En el anexo nº 9 en donde constan los kilómetros volados, horas voladas y pasajeros transportados, desde el año 1943 a 1951, puede apreciarse el aumento de cada una de estas cifras. En nueve años, los kilómetros volados cada año se han multiplicado por 13,3; las horas voladas por 9,4 y los pasajeros transportados por 27,1.

#### Transportes aéreos trasatlánticos, explotados por la Compañía Iberia (Itinerario de 1952).

##### *Madrid – Habana – Madrid*

Efectúa ocho viajes al mes y la demanda ha sido el 0,562 de la totalidad de los asientos. El número de pasajeros transportados fue de 162.

*Madrid – Río de Janeiro – Madrid*

Con ocho viajes al mes, la demanda fue del 0,49 y los pasajeros volados 155.

*Río de Janeiro – Buenos Aires – Río de Janeiro*

También con ocho viajes al mes, la demanda de asientos y el número de pasajeros transportados fueron respectivamente: 0,645 y 223.

*Caracas – San Juan de Puerto Rico*

Con cinco viajes al mes, ha tenido un coeficiente de utilización de 0,225 y 45 pasajeros transportados.

*San Juan de Puerto Rico – Madrid*

Con otros cinco viajes el cociente de utilización ha sido de 0,450 y 81 el número de pasajeros.

*Las Palmas – Caracas*

Con cuatro viajes al mes, el coeficiente de utilización se elevó a 0,791 y el número de pasajeros a 114.

Se ha escogido el mes de enero, precisamente, para poner de relieve que aún en el peor mes del año, por lo que a transporte aéreo se refiere, la demanda de asientos puede considerarse que cubre la mitad de los ofrecidos. La línea de menos aceptación es la de Caracas – San Juan de Puerto Rico, que carece de interés y solo está servida por ser el eslabón de enlace de las líneas de Madrid a Caracas y Puerto Rico – Madrid. La compañía Iberia que actualmente sirve estas líneas con aviones tipo DC-4, incrementará su flota trasatlántica, en los primeros meses de 1954 con tres Super-Constellation de 70 plazas cada uno.

## Consideraciones turísticas

El transporte aéreo es y será el preferido por los pasajeros que desean venir a Europa desde el otro lado del Atlántico, ya que por vía marítima sufren las molestias propias del mar y se emplea en el viaje un tiempo 10 veces mayor que el que se necesita utilizando la vía aérea. Otro inconveniente del viaje por más es el transbordo en puerto para empalmar con el ferrocarril, retrasando la llegada al punto de destino y careciendo notablemente el viaje.

La mayoría de los turistas americanos cuentan, para sus recreos, con un corto espacio de tiempo y una cantidad dineraria limitada, producto de su ahorro anual. En tales circunstancias el transporte adecuado ha de ser, evidentemente, al aéreo, ya que es el que les permite disponer de un mayor número de días para visitar los países europeos.

## Transportes aéreos continentales

La Compañía Iberia hace las líneas que a continuación se detallan, en las cuales se ponen de relieve el coeficiente de utilización medio del año 1951 y el conseguido en enero de 1952.

*Madrid – París – Madrid*

Coeficiente de utilización en el año 1951: 0,749 y enero de 1952: 0,743.

*Madrid – Lisboa – Madrid*

Promedio en 1951: 0,593 y en enero de 1952: 0,426.

*París – Londres - París*

Promedio en 1951: 0,368 y en enero de 1952: 0,270.

*Barcelona – Roma – Barcelona*

Promedio en 1951: 0,399 y en enero de 1952: 0,365.

*Barcelona – París – Barcelona*

Promedio en 1951: 0,815 y en enero de 1952: 0,553.

*Barcelona – Ginebra – Barcelona*

Promedio en 1951: 0,531 y en enero de 1952: 0,395.

Si se comparan los valores de la utilización del pasaje del conjunto del año 1951 con los de enero de 1952 que, como hemos dicho, suele ser el mes de mínimo transporte aéreo, se conserva que las cifras son casi equivalentes lo que indica una intensificación en el tráfico aéreo, que probablemente seguirá aumentando, con el consiguiente incremento en rendimiento económico.

#### Transportes aéreos insulares

Estos transportes son los utilizados para unir la Península con las Islas Canarias y Baleares, así como cada una de estas Islas entre sí, y con los puntos próximos de la costa africana.

#### Canarias

Siguiendo el criterio anterior comparemos el coeficiente de utilización medio del año 1951 con el de enero de 1952.

*Madrid – Las Palmas*

Coeficiente de utilización en el año 1951: 0,759 y en enero de 1952: 0,906.

*Madrid – Las Palmas – Madrid*

Coeficiente de utilización en el año 1951: 0,491 y en enero de 1952: 0,991.

*Madrid – Tenerife – Madrid*

Promedio en 1951: 0,965 y en enero de 1952: 1,000.

*Las Palmas – Tenerife – Las Palmas*

Promedio en 1951: 0,949 y en enero de 1952: 0,926.

*Las Palmas – Villacisneros – Las Palmas*

Promedio en 1951: 0,7272 y en enero de 1952: 0,279.

*Casablanca – Las Palmas – Casablanca*

Promedio en 1951: 0,611 y en enero de 1952: 0,666.

*Villa Bons – Las Palmas – Villa Bons*

Promedio en 1951: 0,796 y en enero de 1952: 0,721.

*Las Palmas – Fuerteventura – Las Palmas*

Promedio en 1951: 0,901 y en enero de 1952: 0,993.

*Fuerteventura – Arrecife – Fuerteventura*

Promedio en 1951: 0,541 y en enero de 1952: 0,625.

Comparativamente se ve el incremento que ha tenido la utilización del pasaje en estas líneas. Puede considerarse que el trayecto Madrid - Canarias está, de antemano, completamente ocupado durante todo el año por lo que sería conveniente, para poder intensificar el turismo, aumenta grandemente el número de aviones que cubren este servicio.

Las líneas que unen estas líneas entre sí, están igualmente solicitadas, a excepción del trayecto Fuerteventura – Arrecife que es el de menor demanda; pero con este ocurre algo parecido a lo dicho para la línea Venezuela – Puerto Rico, pues al trayecto Fuerteventura – Arrecife es un trozo del total: Las Palmas – Arrecife.

El de menos aceptación entre los antes señalados es el de Las Palmas – Villacisneros, quizá por lo poco populoso de este último punto, pero aumentará en un futuro próximo por la indudable importancia que adquirirá a causa de su futura importancia industrial y minera.

### Baleares

Los trayectos que sirven a estas líneas son los siguientes:

#### *Madrid – Palma – Madrid*

La utilización del pasaje durante el año 1951 fue de 0,910 y en enero de 1952: 0,929.

#### *Barcelona – Palma – Barcelona*

Promedio de 1951: 0,968 y en enero de 1952: 0,950.

#### *Palma – Valencia – Palma*

Promedio de 1951: 0,979 y en enero de 1952: 0,980.

Estas líneas tienen una gran aceptación entre los turistas extranjeros, así como entre los nacionales, por las bellezas de las Islas y su proximidad al continente, por lo que parece un gran acierto el proyecto de la Compañía Iberia de reforzarlas con cuatro aviones Bristol de 40 pasajeros cada uno para principios de año 1953; pues como se ve el nº de asientos disponibles en la actualidad es insuficiente para atender a la demanda ya que los coeficientes de utilización son, prácticamente, iguales a la unidad.

## Transporte aéreo con el Norte de África

Las líneas servidas por la Iberia son las siguientes:

*Madrid – Tánger – Madrid*

Su coeficiente de utilización durante el año 1951 fue de 0,912 y en enero de 1952: 0,836.

*Sevilla – Tetuán – Sevilla*

Promedio de 1951: 0,812 y en enero de 1952: 0,537.

*Málaga – Almería – Málaga*

Promedio de 1951: 0,763 y en enero de 1952: 0,658.

*Málaga – Tetuán – Málaga*

Promedio de 1951: 0,894 y en enero de 1952: 0,922.

*Madrid – Tetuán – Madrid*

Promedio de 1951: 0,810 y en enero de 1952: 0,619.

*Madrid – Casablanca – Madrid*

Promedio de 1951: 0,773 y en enero de 1952: 0,833.

*Tetuán – Sidi Ifni – Tetuán*

Promedio de 1951: no existía y en enero de 1952: 0,321.

*Tetuán – Casablanca – Tetuán*

En los diez primeros meses de 1951 su coeficiente de utilización fue de 0,574. Esta línea fue interrumpida en noviembre de dicho año.

Casablanca – Sidi Ifni – Casablanca

Esta línea fue suprimida también en noviembre de 1951 y en el tiempo que estuvo funcionando alcanzó un promedio de 0,503

Sidi Ifni – Villa Bens – Sidi Ifni

Promedio de 1951: 0,745 y en enero de 1952: 0,594.

El Marruecos español, Tánger y Casablanca son sumamente atractivos para el turista que encontrándose en nuestra Península se traslada en poco tiempo y con poco coste a un continente exótico. Si se suma a esto la importancia cada día mayor en el orden político y económico, del Continente negro, se ve la necesidad de intensificar estas líneas de comunicación con Europa a través de España.

#### Líneas aéreas peninsulares servidas por la Iberia

Estas líneas son las siguientes:

*Madrid – Sevilla – Madrid*

Con un coeficiente de utilización de 1951 de 0,870 y en enero de 1952: 0,582.

*Madrid – Valencia – Madrid*

Promedio de 1951: 0,949 y en enero de 1952: 0,951.

*Madrid – Barcelona – Madrid*

Promedio de 1951: 0,961 y en enero de 1952: 0,919.

*Madrid – Málaga – Madrid*

Promedio de 1951: 0,962 y en enero de 1952: 0,958.

*Barcelona – Valencia – Barcelona*

Promedio de 1951: 0,967 y en enero de 1952: 0,918.

Todas estas líneas están saturadas, como se ve, por unir capitales de gran importancia económica, política e industrial. Para fomentar el turismo haría falta aumentar el tráfico en todas ellas.

La Compañía Iberia tiene en proyecto establecer la línea triangular: Madrid – Sevilla – Granada – Madrid y la misma en sentido inverso, con aviones de CD-3, habida cuenta del interés manifestado por los turistas extranjeros para conocer lo más sobresaliente de Andalucía.

### Aviación y Comercio

Esta Compañía está autorizada para realizar el tráfico aéreo irregular, en el territorio nacional; por Decreto del 14 de junio de 1946.

Su flota está constituida por 6 aviones a Bristol 170, proyectando la Compañía la adquisición de dos tetramotores Bloch 171 y Bristol 170, con una capacidad de hasta 110 asientos de clase turista.

El desarrollo de esta Empresa ha sido altamente satisfactorio, ya que de 355.000 horas voladas en el año 1948, ha pasado en 1951 a 1.768.000; y de 18.000 pasajeros, en aquel año, ha llegado en 1951 a 123.137.

En el anexo nº 10 se reflejan estos datos, en los diferentes años así como el número de horas voladas y el de toneladas transportadas. De las cifras consignadas se deduce que el aumento logrado en 1951, en relación con el anterior, ha representado el 2 por ciento de horas voladas, el 16'7 % de kms. recorridos y el 51 de pasajeros transportados.

Las líneas que cubre esta Empresa, indicadas en gráfico nº 16 unen a Madrid con Santiago, Lugo, Bilbao, Zaragoza, Barcelona, Palma, Alicante, Sevilla y Badajoz; y entre estas están ligadas: Santiago con Lugo y Bilbao; esta con Barcelona y Zaragoza; y esta con Barcelona que a su vez enlaza con Baleares y éstas entre sí. Une también Sevilla con Jerez, con Casablanca y con Las Palmas, que a su vez conecta con Tenerife y con la Guinea. Española. Por último, une Alicante con Morán y Palma con Argel.

Se ha establecido recientemente el Servicio. Madrid-Tetuán, con el fin de incrementar el turismo hacia nuestro Protectorado; y existe el proyecto de iniciar las líneas Palma – París y Bilbao – Burdeos.

## **Capítulo VIII. Alojamientos**

### **Importancia esencial de los alojamientos**

De todos los medios necesarios para desarrollar un Plan de Turismo, los alojamientos se califican, justamente, como los más indispensables.

La escasez de los medios de transporte puede ser subsanada con mayor o menor dificultad, e igualmente ocurre con otras clases de deficiencias de todos los órdenes; pero es inútil pretender traer a España a 2.000.000 de turistas si no disponemos de los elementos indispensables para darles albergue.

Es más, su llegada a nuestra Nación produciría un efecto catastrófico, que se manifestaría por una fuerte impresión de desagrado, al creerse engañados por nuestra propaganda oficial.

Conviene pues determinar con la mayor precisión posible cuanto es indispensable hacer para que la capacidad total de alojamiento turístico sea el mínimo necesario.

### **Alojamientos de interés turístico**

Se juzgan de interés turístico solamente. Los alojamientos calificados en las siguientes categorías; hoteles de lujo, de 1ª A, de 1ª B, de 2ª y de 3ª; así como las pensiones de lujo y de primera.

No tenemos en cuenta las pensiones de categoría inferior, ni las fondas; posadas y casas de huéspedes, aun cuando de hecho se da el caso de que algunos turistas de muy baja potencia económica, se alojan en

estos establecimientos; pero dichos turistas ofrecen tan escaso interés que no merecen ser tenidos en consideración.

Los alojamientos que actualmente existen, comprendidos dentro de las categorías que acabamos de definir como de interés turístico, son los indicados en el anexo nº 11 en el cual se puede ver que el número de habitaciones con que cuentan asciende, solamente a 54.891, lo cual supone unas 90. 000 camas en números redondos. En estas cifras están incluidos los paradores y albergues de la Dirección General del Turismo.

No hemos conseguido reunir todos los datos estadísticos necesarios para realizar un estudio concienzudo y minucioso sobre cuál debe ser la capacidad efectiva de los alojamientos para proporcionar acomodo a los dos millones\_ de turistas que se pretende traer a España, No obstante. presentamos a continuación un cálculo hecho a estima.

### **Capacidad necesaria para 2.000.000 de turistas**

En primer lugar, para hacer este cálculo, hay que tener en cuenta, que en los hoteles de las categorías dichas, no serán jamás extranjeros la totalidad de sus huéspedes, sino que al menos, la mitad serán españoles Residentes en la propia Nación. Con esta sola consideración resulta que la capacidad hotelera para recibir turistas, queda reducida a unas 45.000 camas.

En 2º término, es forzoso considerar la desigual afluencia de turistas a lo largo de las estaciones del año. Las entradas en 1951 fueron distribuidas así:

Cuadro N° 4

Enero	66.583
Febrero	39.904
Marzo	81.402
Abril	88.553
Mayo	93.631
Junio	102.245
Julio	153.718
Agosto	229.086
Septiembre	181.940
Octubre	99.063
Noviembre	64.787
Diciembre	62.285
Total	1.263.197

A la vista de estas cifras se llega a la conclusión de que la afluencia máxima de pasajeros se produce en los meses de verano, especialmente en el de agosto, cosa que era de esperar por ser ésta la época de las vacaciones de todos los ciudadanos, cualesquiera que sean sus actividades.

Es preciso, pues, resolver el problema del alojamiento para el mes de agosto, con lo cual quedará, resuelto, automáticamente, para todo el resto del año.

El tercer dato que es preciso tener en cuenta es el tiempo medio que permanece en España cada turista. Esta cifra no ha sido posible obtenerla por ningún procedimiento, como ya ha sido comentado.

Por otra parte el cálculo es sumamente fácil, especialmente por la variación que produce en esta cifra media el turismo de paso, que en España alcanza cifras muy grandes a causa del Marruecos francés; en donde los modestos empleados y funcionarios, al recibir sus vacaciones

alquilan sendos coches con los que hacen sus viajes a Francia, atravesando España, algunas veces en 24 horas solamente, o en dos o tres días en el mejor de los casos.

Pese a las dificultades dichas se ha podido formar el cuadro nº 5, recogiendo datos dispersos, en la Dirección General del Turismo y en las agencias de viajes.

Para realizar este cuadro se han tenido en cuenta solamente los extranjeros entrados solamente con pasaporte y los españoles residentes en el extranjero, y, dentro de los primeros, se ha hecho el cálculo por separado de las: estancias producidas por los que traen visados de entrada y los de visado de tránsito.

#### Cuadro Nº 5

#### CÁLCULO DE LAS ESTANCIAS CAUSADAS POR LOS TURISTAS EN ESPAÑA DURANTE EL AÑO 1951

Extranjeros entrados con pasaportes y visado de entrada			
Franceses	187.982	a 6 días	1.127.892 estancias
Portugueses	100.031	a 5 días	500.155
Ingleses	49.774	a 6 días	298.644
Otros de Europa	97.780	a 6 días	586.580
Norteamericanos	27.134	a 6 días	162.804
Canadienses, mejicanos y portorriqueños	5.892	a 6 días	35.352
Centro y suramericanos	27.422	a 15 días	411.330
Otras nacionalidades	11.751	a 6 días	70.506
Total turistas	507.751	Estancias	3.193.363
Extranjeros entrados con pasaportes y visado de tránsito			
Franceses	90.506	a 3 días	271.518 estancias
Portugueses	30.214	a 2 días	60.428
Otros países	47.769	a 2,5 días	119.422
Total turistas	168.489	Estancias	3.193.363
Estancia media			2,7
Españoles entrados, residentes en el extranjero			72.633
Estancia media calculada			20 días
Estancia total			1.452.660

## Resumen

	Turistas	Estancias	Estancia media
Entrados con pasaporte y visado de entrada	507.766	3.193.363	6,3
Entrados con pasaporte y visado de tránsito	168.489	451.368	2,7
Españoles residentes en el extranjero	72.633	1.452.660	20
	748.888	5.097.391	6'8
Extranjeros en tránsito por puertos	325.242		
Extranjeros motorizados por 24 horas	189.067		
	1.263.197		

Según puede comprobarse en el resumen de este cuadro, la estancia media resulta de 6,8 días, que se redondean a siete a fin de simplificar los cálculos.

Para tener en cuenta la desigualdad de afluencia de viajeros durante los distintos meses del año así como la diversidad de turistas clasificados por las circunstancias que más interesan a este cálculo, se presenta el anexo nº 12 que comprende cinco columnas más la totalización.

Las que interesan para este cálculo son las tres primeras solamente, pues que los turistas que entran en España con autorización de 24 horas, se refieren tan solo a plazas fronterizas, y no suelen pernoctar en España, ya que pasan la frontera con el único propósito de realizar algunas compras y visitar San Sebastián y algunas ciudades próximas. Los turistas en tránsito marítimo reseñados en la penúltima columna, son los viajeros de los buques mercantes que tocan en nuestra Nación y a los cuales se autoriza para visitar las poblaciones portuarias. Los buques suelen permanecer en los puertos menos de 24 horas, y cuando su estancia es mayor los viajeros duermen casi siempre a bordo, por lo que no deben ser tenidos en cuenta a efectos del cálculo que se realiza.

Resulta, en definitiva, que las cifras interesantes son las que figuran en el siguiente cuadro:

Cuadro Nº 6

Turistas entrados en España en agosto de 1951, que necesitan alojamientos	
Españoles	8.644
Extranjero con pasaporte y visado de entrada	101.734
Extranjero con pasaporte y visado de tránsito	28.455
Total	138.833

Teniendo en cuenta que la estancia media calculada se reduce a siete días solamente, el número de camas necesarias para aposentar a estos turistas, puede estimarse en el número que representa la cuarta parte de la cifra obtenida, es decir: 34.708 camas.

Dicha cifra fue conseguida partiendo del movimiento turístico de 1951, que ascendió en total a 1.200.000 viajeros. Para prever lo necesario para 2.000.000 de turistas bastará realizar una simple proporción en la forma siguiente:

$$1.200.000 : 34.708 :: 2.000.000 : X$$

de donde resulta  $X = 57.846$  camas; Por otra proporción, obtenemos el número de habitaciones que se cifra, aproximadamente en unas 35.000.

Esta última cantidad sería la estrictamente indispensable para albergar a los turistas ocupando "todas" las habitaciones de la "totalidad" de los hoteles. Para tener en cuenta la necesidad de alojamiento de los viajeros nacionales, que aumentan, sin cesar es prudente duplicar esta cifra como mínimo y aún con ello solo se conseguiría disponer de alojamientos en la cantidad mínima indispensable, para que "todos" los hoteles estuvieran "abarrotaados", sin una sola habitación libre, y para

que “todos” los viajeros estuvieran distribuidos, geográficamente en España, precisamente, con arreglo a la capacidad hotelera.

Para que exista un cierto margen de capacidad, y para que los viajeros puedan distribuirse según sus deseos, es preciso contar, como mínimo, con un 25% más de habitaciones disponibles. En su consecuencia la capacidad hotelera total necesaria puede fijarse en la siguiente forma:

#### Cuadro N° 7

##### CAPACIDAD HOTELERA NECESARIA PARA UN PLAN DE 2.000.000 DE TURISTAS

Para alojar a los turistas, que según proporción deben visitarnos en el mes de agosto	35.000 habitaciones
Para alojar a los viajeros nacionales durante el mismo mes	35.000 habitaciones
	<hr/>
	<i>Suma</i> 70.000 habitaciones
Para tener en cuenta un pequeño margen de la capacidad total (el 25 % de la cifra anterior)	17.500 habitaciones
	Total 87.000 habitaciones

Como ya queda dicho, el número total de habitaciones de interés turístico que hoy existe ascienden tan solo a la cifra de 54.891, con la cual, inicialmente, tenemos un déficit de 32.600 habitaciones en números redondos.

#### **Alojamientos en construcción en proyecto**

Para saldar el déficit, contamos en primer lugar con los hoteles que se encuentran en construcción (anexo n° 13) y que contarán con 2.537 habitaciones en total. En esta cifra están incluidas las de los nuevos paradores que la Dirección General del Turismo tiene en construcción.

En segundo término, hemos de tener en cuenta la posibilidad de rápida construcción de los hoteles en proyecto (anexo nº 14). Estos hoteles subdividen en las siguientes clases:

- Hoteles con proyecto estudiado que se intentan construir con la ayuda del crédito hotelero y cuyos expedientes se encuentran ya en tramitación. Son en total 13 hoteles, cuya capacidad media está calculada a razón de 50 habitaciones.
- Hoteles, con proyecto en estudio, para cuya construcción se ha solicitado ya la concesión de crédito en espera de que se aumente el tope actual de 100 millones, ya alcanzado con los créditos concedidos. Estos hoteles son 20 y puede calcularse, sin grave error, que su capacidad media ascenderá como mínimo a 80 habitaciones.

Reformas y ampliaciones en los paradores y albergues de la Dirección General del Turismo, con proyectos redactados, y cuyas obras pueden ser empozadas inmediatamente, en cuanto haya fondos disponibles. Su construcción aumentará la capacidad total en 120 habitaciones.

Finalmente hay que tener en cuenta los nuevos paradores, cuyos proyectos de construcción se hallan todavía en estudio. Con ellos la capacidad total de habitaciones aumentará en unas 260.

En total, según se refleja en el anexo nº 14, los hoteles, paradores y albergues en proyecto suman 2.630 habitaciones.

Con todo ello no bastará. Pues entre otras cosas quedarán sin atender debidamente objetivos turísticos de capital importancia, como ocurre actualmente en Santiago de Compostela, que es de hecho un centro de atracción turística para el mundo católico, al que solo pueden aventajar los Santos Lugares y Roma; y del que no puede hacerse en la

actualidad la debida propaganda ni organizar peregrinaciones numerosas por falta de alojamientos adecuados.

### **Hoteles de urgente construcción**

Por esta clase de consideraciones se ha estudiado un programa mínimo de hoteles cuya construcción se juzga imprescindible y de realización inmediata.

En el anexo nº 15 presentamos este programa detallando poblaciones y la capacidad de cada uno de los hoteles, así como el coste con valor aproximado.

### **Resumen sobre la capacidad hotelera**

Una recopilación completa de todos los datos anteriores recoge en el siguiente cuadro que totaliza la capacidad de todos los hoteles existentes, en construcción y proyecto.

Cuadro Nº 8  
CAPACIDAD TOTAL DE ALOJAMIENTO

Capacidad total de los hoteles existentes	54.891 habitaciones
Capacidad total de los hoteles en construcción	2.537 habitaciones
Capacidad total de los hoteles en proyecto	2.630 habitaciones
Capacidad de los hoteles cuya construcción se juzga imprescindible (además de los anteriores)	1.940 habitaciones
Total	61.998 habitaciones

Como el número de habitaciones que hemos calculado indispensables (cuadro nº 7) asciende a 87.500 resulta, que aun contando con todos los hoteles en construcción y en proyecto, tendremos un déficit de unas 27.500 habitaciones, que solo podría ser salvado, por la iniciativa

privada, en corto plazo, si se eleva el tope del crédito hotelero, como más adelante se propone.

### **Créditos para la Dirección General del Turismo**

Par a realizar sus obras la Dirección General del Turismo solo dispone, actualmente, de 5 millones de pesetas anuales. El plan de las que tiene en construcción y proyecto asciende a 50 millones. Es decir, que con el ritmo actual se tardaría 10 años en realizarlo. Por ello se estima necesario aumentar esta consideración hasta la cantidad de 10 millones anuales, durante cinco años.

### **Crédito hotelero**

El crédito hotelero se rige por la Orden del Ministerio de Hacienda de 27 de marzo de 1942, ampliada por la de la Presidencia del Gobierno de 13 de mayo del mismo año.

La cantidad fijada primitivamente, era de 25 millones; más tarde se aumentó a 50 millones. y posteriormente a 100.

Esta última cifra resulta todavía muy escasa, habita cuenta de los hoteles de reciente construcción que han absorbido la casi totalidad del capital disponible y los créditos comprometidos para los que se encuentra aún en periodo de edificación. Por estas razones el crédito se encuentra hoy íntegramente agotado.

En la esperanza de que pronto sea incrementado, se han presentado ya instancias en la Dirección General del Turismo, solicitando esta ayuda para nuevas construcciones y mejora de las instalaciones existentes, por valor de 40 millones de pesetas, existiendo elementos de juicio bastantes para suponer que si se anuncia el aumento de crédito serán muchas las

empresas que se apresuren a realizar nuevas construcciones, con lo cual, si el crédito es suficiente, el problema del alojamiento podrá quedar resuelto en plazo breve.

En su consecuencia se estima indispensable que, con la urgencia que las circunstancias aconsejan el crédito hotelero sea aumentado, como mínimo, a TRESCIENTOS MILLONES DE PESETAS.

En cuanto a la mecánica de su ampliación, se propone, por considerarlo de excepcional interés, que se estudia la manera de "abaratarse" el dinero, reduciendo el interés al mínimo posible

Tal vez una solución podría estar basada en los siguientes principios:

El Ministerio de Hacienda dispone de técnicos de todas clases entre ellos arquitectos y abogados del Estado de reconocida solvencia profesional. Por ello, este Ministerio podría realizar directamente los préstamos, examinando las garantías ofrecidas por los prestatarios, tanto en su valor de pignoración como en su aspecto legal.

Se podría emitir un papel especial del Estado, amortizable y con renta fija del 3,5 %, libre de todo impuesto; y el numerario recibido por esta operación, sería entregado a los hoteleros, en las mismas condiciones exactamente. Es decir, con el mismo interés e idéntico plazo de amortización

Para evitar gastos de cobranza podría imponerse la condición de que sean los prestatarios los encargados de hacer sus ingresos en Hacienda en los plazos marcados, con las penalidades que se juzgaran convenientes, en caso de faltar a sus compromisos.

De esta manera el Estado se ahorraría el 1,25 % que tiene que satisfacer, a fondo perdido, para cubrir la diferencia entre el 5'25 % que cobra el Banco de Crédito Industrial y el 4% a que presta el dinero en cumplimiento de la Orden matriz, de este crédito (Hacienda, 27 de marzo de 1942).

Tal vez no se juzgue aceptable esta sugerencia por las dificultades que prestaría su aplicación práctica, contraria a los métodos rutinarios de nuestra administración. Pero lo que es indudable es que el aumento del crédito hotelero es aumento de extrema urgencia y de alta conveniencia para la Nación.

### **Exención tributaria**

De la misma manera debe juzgarse cuanto contribuya a espolear a la iniciativa privada para que se lance a la construcción de hoteles.

Por esta razón parece aconsejable que las nuevas instalaciones gocen de exención de la contribución urbana e industrial. Las poderosas razones que existen para tomar una medida de esta índole son las siguientes:

1. Se trata de conseguir una ganancia de 6.000.000.000 de pesetas anuales, en divisas la mayor parte, y ante este beneficio nada importa, no perder, sino dejar de ganar unos cuantos millones de pesetas.
2. Esta pérdida relativa solo se refiere a las contribuciones directas, pues toda industria hotelera produce a la Hacienda ingresos muy saneados, por impuestos directos proporcionales al consumo de artículos que en los establecimientos hoteleros se realice.
3. Queda en pie, además, el impuesto de lujo, que en la mayoría de los casos se paga doble como puede verse con el siguiente

ejemplo: una botella de vino de marca paga su impuesto de lujo en la tienda de comestible y lo vuelve a pagar al ser vendido al cliente en el hotel. Este impuesto asciende a cifras considerables, a pesar de que la mayoría de los objetos sobre los que va cargado no son de lujo; sino de primera necesidad. Y, claro está, el impuesto no se cobra si los hoteles no se hacen.

### **Aportación de divisas para la construcción de hoteles**

Una cuestión que conviene tener presente, si realmente existe la voluntad firme de lograr que los hoteles se construyan en plazo breve, es la dificultad actual para obtener materiales de primera calidad, como exige la edificación de un hotel de lujo.

La mayor escasez se acusa en la falta de maderas. El pino tea del Canadá y aun el rojo del Norte de Europa son materiales que hace tiempo no existen, prácticamente, en nuestro mercado.

Los hierros redondos, indispensables para las modernas construcciones, escasean en tal forma que si la edificación ha de ser llevada la velocidad que las circunstancias exigen, tienen que ser adquiridos en el mercado negro, satisfaciendo, precios superiores al doble y al triple de los de tasa.

Alguna maquinaria especial, para uso de los hoteles, como son: lavaplatos, batidoras, frigoríficos, etc.; no se encuentran en España.

Por estas razones se juzga pertinente que se destinen a estas atenciones el 10% de las divisas producidas por el turismo que, sin duda alguna serán reintegradas por este en plazo muy perentorio. Un solo hotel en Madrid, produjo, tan solo en mes y medio, 1.275.000 pesetas en divisas.

## **Premio de cambio**

Es necesario facilitar el cambio de su moneda en pesetas. Es muy probable que perdamos una cantidad apreciable de divisas por las dificultades que encuentran los extranjeros. para realizar los cambios, especialmente los sábados por la tarde, domingos y días de fiesta, en que los Bancos están cerrados.

Convendría obligar en los hoteles, al menos a los de lujo y de primera clase a que monten una pequeña oficina de cambio de moneda, evitando de esta manera, en muchas ocasiones, que los viajeros tengan que recurrir a los conserjes y otros empleados que, cobrando por cuenta propia, cobran precios abusivos.

Para imponer esta obligación es preciso que el Instituto de Moneda Extranjera ofrezca. un pequeño premio de cambio a la Empresa hotelera. Sin ello no hay quien se arriesgue a una operación que solo origina molestias, adelanto de capital y quebranto; pues hay que tener en cuenta que además de los gastos que la pequeña oficina origine, hay que satisfacer las pólizas y los demás gastos inherentes a las operaciones de cambio.

## **Iniciativa privada o I.N.I.**

Se aprecia como cosa cierta que si el Gobierno se decide a poner en práctica las medidas que anteceden, la iniciativa privada acudirá rápidamente a satisfacer todas las necesidades hoteleras de España.

Para conducir sus actividades por el camino que convenga a la Nación, puede recurrirse al artificio de sacar a concurso la construcción y explotación de hoteles, en lugares determinados, fijando incluso el número de habitaciones y las características que se juzguen de interés turístico a semejanza, por ejemplo de lo hecho con la concesión de las fábricas de penicilina que tan buen resultado han dado.

Solo después de haberse verificado estos concursos y declarados desiertos, habrá llegado la hora de encomendar al I.N.I. la construcción de los mismos, y tal vez, su explotación.

### **Escuela de Hostelería**

Las actividades de un gran hotel de lujo moderno comprenden trabajos tan diversos que cada día se impone con mayor fuerza la especialización del personal en las secciones de contabilidad, recepción, comedor, cocina, etc.

La dirección de uno de estos grandes hoteles es cada vez más complicada por necesidad, además, de cualidades de carácter muy excepcional, el conocimiento de todas las especialidades que acabamos de mencionar.

En Suiza, nación maestra en actividades turísticas, existen hace tiempo escuelas dedicadas a tales especialidades. De ellas salen empleados para todos los hoteles del mundo.

En nuestro país nunca nos hemos preocupado de estas cosas. Solamente desde hace muy pocos años, funcionan dos escuelas de aprendices, una en Madrid y otra en Sevilla.

Se hace imprescindible extender esta actividad hasta montar una escuela de este tipo en la mayoría, de las capitales de provincia. Pero se juzga de mayor necesidad todavía montar en Madrid una Escuela Superior de hostelería, en la que puedan adquirirse los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para capacitarse en la dirección con garantía de éxito de cualquier hotel de cierta importancia. Con ello se terminará con lo que actualmente ocurre que casi todos los grandes hoteles españoles: están dirigidos por personal extranjero, hasta el punto de que entre todos los de lujo, solamente dos están en manos de españoles.

Para formular un Plan completo de estas escuelas, convendría se nombrará una Comisión en la que deben estar representados. El Ministerio de Educación Nacional, el de Trabajo, el de Información y Turismo y el Sindicato de Hostelería. Esta Comisión debe estudiar no solo la parte pedagógica sino también la financiera, en todos sus aspectos, empezando por el estudio de las entidades que, por razón de su misión e interés, son las llamadas a realizar las aportaciones necesarias para la construcción de los edificios y su sostenimiento.

## **Capítulo IX. Propaganda**

Al examinar las Estadísticas que la Dirección General del Turismo establece sobre consultas formuladas por extranjeros en nuestro reducido número de oficinas del exterior (Anexo nº 26), se observa, a partir del año 1947, (en que empezó a mejorar la situación internacional de España) un incremento de dichas consultas según una progresión geométrica de razón próxima a 3. (Ver anexo nº 16).

Por otra parte, la Estadística de divisas producidas por el Turismo (Anexo nº 17) demuestra que las cantidades entradas durante los últimos años, constituyen asimismo los términos de otra progresión geométrica de razón 1'4. Comparadas estas cantidades con las invertidas en propaganda durante la misma época, se deduce que estas son reintegradas en divisas, después de multiplicadas por un factor próximo a 400.

### **Gasto anual de propaganda**

No obstante lo que se acaba de decir, la Sección de Propaganda de esta Dirección General no invierte cada año un presupuesto reciente según análoga razón, sino casi constante y muy exiguo, por lo que nuestras oficinas en el extranjero se ven con frecuencia en el trance bochornosa de no poder atender a los clientes. Si estas oficinas han de seguir abiertas sin menoscabo de nuestro prestigio es necesario incrementar los créditos dedicados a propaganda.

Todas las naciones europeas que fomentan su turismo invierten en propaganda cantidades superiores a la que España dedica. Miami gasta en propaganda de turismo más que toda Europa.

En la Comisión de Economía del Senado francés se elevaron protestas - porque en 1949 solo se dedicó a propaganda el equivalente a 80 millones de pesetas. Bélgica, pese a su reducida extensión, invierte en estos gastos el equivalente a 40 millones de pesetas. España, por el contrario, viene invirtiendo en los últimos años 2.750.000 pesetas, aparte de los dos únicos créditos suplementarios concedidos, uno de 1.500.000 en el año 1947 y otro de 5.000.000 en el año 1951.

Es decir, que España, no obstante poseer apreciadísimas; riquezas turísticas y siéndole necesarias las divisas que este turismo puede proporcionar, es la nación que menos dinero invierte en propaganda. No ha de extrañarse pues, que la corriente turística se oriente hacia otros países y que en el año 1949, en que han podido reunirse datos estadísticos suficientes, España ocupe el décimo Lugar en razón al número de turistas recibidos (anexo nº 18).

### **Efecto de la propaganda**

El efecto de la propaganda no suele ser inmediato. En algunos casos se acusa su efecto en el mismo año, en otros al año siguiente, cuando ha madurado en el cliente la idea de hacer el viaje; en otros dos años más tarde, cuando el turista se decide movido por la propaganda espontánea de un conocido suyo conocedor de España, finalmente en otros casos, el efecto de la propaganda es mucho más lento, en practicarlos si la fecha del viaje se condiciona a circunstancias concretas, como permiso especial para realizar el viaje de disponibilidad de dinero, determinados acontecimientos familiares, etc., pese a la diversidad de estos casos, puede asegurarse que el efecto

mayor de la propaganda se obtiene al año siguiente como se observa en el gráfico nº 17. En este gráfico en el que se han representado en abscisas los años y en ordenadas a la izquierda los gastos de propaganda y a la derecha el número de turistas, que las curvas representadas, (gastos de propaganda en rojo y turistas recibidos en negro) coinciden notablemente, sin más anomalía que las fuertes oscilaciones que aparecen en la curva de gastos, se ven suavizadas, en la de turistas recibidos, por las causas primeramente citadas.

Si relacionamos lo invertido en propaganda en cada anualidad con la cifra de los turistas recibidos al siguiente año, se obtiene el gasto por turista, según figura en el anexo nº 19. Pues bien, allí se observa una marcada tendencia descendente, desde 7,14 pesetas correspondientes al desembolso de 600.000 pesetas (año 1945) hasta al de 4,06 pts. por turista correspondiente al desembolso del año 1951, sin más excepción lógica que la de 7,30 pts. debido al incremento fuerte del 1945 al 1946 y la de 6,02 pts. al incremento aún más fuerte del 1948 al 1949.

El gasto por turista en casi todas las naciones es superior al de España. Así por ejemplo, mientras en el año 1949 gastó España, 4,4 pesetas, Francia (que ocupa el segundo lugar en razón al número de turistas recibidos en dicho año), empleó el equivalente a 23,5 pesetas por turista, diferencia ésta que demuestra la necesidad de aumentar en España ese gasto por turista hasta aproximarnos al término medio internacionalmente aceptado. Según esto, En España debiera haber gastado en dicho año 1949, en el que solo llegaron 463.900 turistas, 13.200.00 pesetas.

Todo este razonamiento conduce a la conclusión de que a mayor gasto en propaganda mayor número de turistas recibidos, y para España, menos parte alícuota de gasto por turista.

## **Propaganda especial restringida**

Aunque se ha cifrado aproximada en dos millones de turistas la meta propuesta por el presente Plan, el objetivo principal de este es la aportación de divisas, ya sea mediante la concurrencia de muchos o pocos turistas. Pero dándose en España actualmente la circunstancia de que sus transportes, carreteras y alojamientos no está aún en condiciones óptimas de atender debidamente a aquel número, siendo largas y lentas las obras que resuelvan esta dificultad, y siendo asimismo problemática la rentabilidad anual de aquellos alojamientos hechos para albergar la afluencia de turistas en verano, es cuando las curvas estadísticas ofrecen las puntas más altas, cabe sin duda la solución de orientar la propaganda hacia el turismo de lujo, en forma restringida pero selecta, de manera que con menos turistas se tenga el mismo beneficio considerando sobre todo que para esta clase de turistas no es difícil encontrar alojamiento en los hoteles mejor acondicionados.

Según esto, la propaganda debe dirigirse, al menos durante los primeros años, hacia el turismo de automóvil particular, y de autocar, procedente principalmente de América, porque cuando el turista se aventura a un largo viaje, puede tenerse la seguridad de que su situación económica es desahogada. Después podrá extenderse también a la clase media acomodada una vez que los transportes y alojamientos hayan aumentado y mejorado. La propaganda en Francia puede reducirse considerablemente, pues el turista francés aumentará aun sin propaganda por razones de proximidad y la vida más barata en nuestro país. Prueba de esto es que los mayores contingentes de turistas en España los da Francia después Portugal, Inglaterra y Estados Unidos (anexo nº 20).

## Clases de propaganda

La propaganda puede dividirse en dos clases bien diferentes: propaganda propiamente dicha o información. La propaganda propiamente dicha está constituida por aquellos elementos que dan a conocer al extranjero la clase, número y bellezas de nuestros motivos turísticos, pudiendo llevarse a cabo mediante impresos, carteles, anuncios en revistas, películas, artículos periodísticos, etc. Esta propaganda que nunca queda anticuada, debe hacerse, como se dirás adelante en grandes series.

Los anuncios en periódicos y especialmente en revistas de lujo es un medio de propaganda importantísimo que debe mantenerse, incrementarse y mejorarse en analogía con los que realizan otras naciones.

Los documentales cinematográficos, ya sean para salas de proyección o para televisión, constituyen un medio de propaganda magnifico, pero al parecer imposible de introducir en algunas naciones, especialmente en los Estados Unidos y en las más interesantes para el turismo, pues precisamente por razón de su eficacia se ven invadidos por documentales enviados de todas las partes del mundo de tal manera que aunque se regalaran los documentales a las distribuidoras de los Estados Unidos, no por eso de proyectarían en los cines.

Cabe la solución de pagar a las Empresas para que sean proyectadas, pero esta modalidad que solo la admitirían a precio de anuncio, adquiriría quizá un coste prohibitivo, por lo que sería preferible otra clase de propaganda.

Por tanto, antes de emplear dinero en documentales y sus copias para distribución, parece necesario que, mediante nuestros agregados

Comerciales o nuestras oficinas de Turismo, se investigue de qué forma podría lograrse una proyección en los países que nos interesan desde el punto de vista turístico y desistir caso de que ello no fuera factible.

La información está constituida por aquellos medios que facilitan al turista noticias sobre kilómetros, horas, precios, condiciones, clases de alojamiento, etc. Esta información no puede editarse en grandes series, pues sufre variaciones de un año para otro.

### **Previsiones para el futuro**

Las divisas entradas en España por el turismo han llegado en 1951 a 1.000 millones de pesetas, con un incremento desde 1946 de "razón 1'4".

Aunque realmente esas cantidades recaudadas anualmente forman los términos de una progresión geométrica asimétrica, ello hay que atribuirlo no exclusivamente al objeto de la propaganda hecha, sino haber concurrido circunstancias especiales, como roturas del cerco internacional sobre España, la curiosidad inmediata por conocerla, la propaganda espontánea hecha por los turistas que nos han visitado, etc.

Hay que suponer, pues, que esa progresión tan fuerte cesará y la curva representativa tomará la forma característica de "cuello de cisne". Por esta razón, de momento es posible prever cuanto podrá recaudarse en el futuro por dicho capítulo.

Lo mismo sucede con la curva representativa de los turistas recibidos. Aunque tiene forma parabólica, para extrapolar será más razonable ajustar una recta, como se ha hecho en el gráfico nº 17. La recta ajustada es la siguiente:

$$Y = 14.691 + 115.057 X$$

Extrapolando da para el futuro los siguientes turistas (con pasaporte):

Años	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Turistas	676.000	750.033	820.090	935.147	1.050.204	1.165.261	1.280.318

El cálculo se ha hecho considerando solo los turistas con pasaporte, que son los mejor controlados y los que más divisas ingresan. El total de turistas para el año 1957 puede estimarse en 2.500.000 dado que aproximadamente suele ser este número total, el doble de los turistas con pasaporte.

Por último la curva de gasto en propaganda tampoco debe considerarse con progresión geométrica, porque al extrapolar nos daría valores elevadísimos irregulares. Por otra parte, si hubiéramos de hallar los futuros

gastos de propaganda basados en las peticiones de material impreso que formulan las oficinas de la Dirección General del Turismo y de diversas Empresas de Viajes, el resultado sería muy superior, elevándose para un año a más de 20.000.000 de pesetas. Como no estamos seguros, sin embargo de que esas peticiones están ajustadas a la realidad y además como de lanzar toda esa propaganda nos podríamos ver en el trance de no poder atender debidamente a esos turistas al menos en cuanto a transporte y alojamientos se refiere, creemos más objetivo atenernos al cálculo, partiendo de estadísticas. Sobre todo si se tiene en cuenta que aunque no se pudieran atender todas las demandas de los clientes en las oficinas de Turismos estas dispondrían de propaganda suficiente para no dejarles sin la información necesaria.

Así pues, al ajustar una recta a la curva representativa de los gastos de Propaganda (grafico nº 17) obtenemos la siguiente, ecuación:

$$Y = -145.833 + 839.881 X$$

Que da para los años sucesivos las siguientes inversiones en propaganda:

Años	1953	1954	1955	1956	1957
Gastos	6.573.215	7.413.096	8.252.977	9.092.858	9.932.799

No obstante, teniendo en cuenta el constante aumento de alojamientos que se están produciendo en España durante los últimos años y el que se producirá como consecuencia de la puesta en ejecución del presente Plan, consideramos conveniente aumentar la propaganda por encima del límite fijado por el cálculo a partir del año 1954, como se indica a continuación:

Años	1953	1954	1955	1956	1957	Miles de pesetas
Serie Mº	8.600	7.400	8.300	9.100	10.000	
Aumento	-	1.000	2.000	3.000	4.000	
Total	8.600	8.400	10.300	12.100	14.000	

Hay ciertos gastos, como los de algunos impresos, que deben de hacerse en el primer año en atención a las dificultades de traductores y de todo orden que se presentan a editarlos. Además, el precio de cada ejemplar baja hasta casi reducirse al precio del papel cuando el número de los editados se eleva suficientemente. Por último, el precio creciente de estos artículos también justifica esta orientación. Esto no quiere decir, sin embargo, que la distribución se haga en el primer año íntegramente, sino en los sucesivos, en unión de los demás medios de propaganda.

Teniendo en cuenta estas razones, la distribución de la propaganda en los cinco últimos años será después de redondear cifras:

Años	1953	1954	1955	1956	1957	Miles de pesetas
Ingresos	5.400	7.200	8.200	9.000	9.900	
Anuncios	1.200	1.200	2.100	2.100	2.100	
Películas	-	-	-	1.000	2.000	
Total	6.600	8.400	10.300	12.100	14.000	
Total en la campaña de cinco años						51.400.000

En los anexos número 21 a 25 se expone el detalle de inversiones en cada uno de los años 1953 al 1957.

## Capítulo X. Legislación

Este Capítulo se limita a recoger los criterios que afecten a situaciones jurídicas del turista o a circunstancias relacionadas por el turismo. Realizada esta labor, y en vista de dar positividad a las conclusiones, se han ordenado los referidos criterios, agrupándolos con arreglo al Departamento Ministerial que corresponde actuar, al objeto de que en su día, puedan servir a modo de índice de las Leyes<sup>1</sup>, Decretos y Ordenes que conviertan en realidad las propuestas y recomendaciones de este trabajo si la Superioridad lo juzga conveniente.

### Presidencia de Gobierno

Orden comunicada a la Dirección General de Estadística, interesando la adopción de las medidas oportunas para obtener los datos correspondientes a las estancias de los turistas extranjeros en nuestra Patria.

Una de, las mayores dificultades con que los redactores de este Anteproyecto de Plan se han encontrado, ha sido la de no tener suficiente conocimiento estadístico de la realidad turística española, pese a que, por razones de policía y divisas, es esta una de las actividades que está más controlada. Por ello no sería difícil completar las estadísticas, singularmente en lo que se refiere a la determinación de la estancia del turista en nuestra Patria, base fundamental para estructurar adecuadamente un Plan sobre turismo.

---

<sup>1</sup> Pese a que la promulgación de la Ley, corresponde a la Jefatura del Estado y no a un Departamento Ministerial, se han incluido las disposiciones que pudieran tener tan rango en el apartado correspondiente al Ministerio que debería elevar al Anteproyecto de Ley a conocimiento del Consejo de Sres. ministros para su remisión a las Cortes si procediera, con arreglo al Art. 10 de la Ley de 17 de julio de 1942.

## **Ministerio de la Gobernación**

1. Disposición conjunta con el Ministerio de Hacienda sobre reparación y mantenimiento en buenas condiciones de las carreteras provinciales y locales declaradas de "Interés turístico".
2. Otra, disponiendo que la labor de policía en la entrada y salida del territorio nacional se realice en el propio acto que la inspección de aduanas.
3. Otra, disponiendo que la labor de policía correspondiente a la entrada y salida de turistas del territorio nacional efectuada por transporte ferroviario se realice en ruta, en el propio ferrocarril.
4. Otra, por la que se ordena que no se exija el permiso de salida a extranjeros que solicitan prórroga de estancia en España.
5. Otra suprimiendo salvoconducto especia de fronteras.

## **Ministerio de Hacienda**

1. Disposición conjunta con el Ministerio de Obras Públicas sobre reparación y mantenimiento en buenas condiciones de las carreteras nacionales declaradas de interés turístico, no incluidas en el Plan de Modernización (el Ministerio de Hacienda intervendrá a los solos efectos de la concesión de los créditos precisos).
2. Otra, conjunta con el Ministerio de Gobernación, sobre reparación y mantenimiento en buenas condiciones de las carreteras provinciales y locales declaradas de "interés turístico" (el Ministerio de Hacienda intervendrá a los solos efectos de los créditos precisos).
3. Otra, concediendo franquicia aduanera para la entrada de material de propaganda turística extranjera, cuando exista reciprocidad de trato con el país de origen.

4. Otra, concediendo franquicia aduanera para importación temporal de material de camping.
5. Otra, aclarando el vigente Reglamento de Aduanas para determinar con la mayor exactitud posible que objetos puede el turista entrar en España y en qué cantidad y circunstancias, en forma tal, que no quepan ambigüedades que permitan interpretaciones personales por parte de los Agentes de la Administración.
6. Otra, aclarando el vigente Reglamento de Aduanas para determinar con absoluta exactitud, qué objetos cuya admisión en España está prohibida al turista.
7. Otra, para evitar o reducir los trámites de Aduanas a los turistas que lleguen a la Península, procedentes de las Islas Baleares, Islas Canarias o Marruecos Español o para los que lleguen a dichas localidades procedentes del territorio peninsular.
8. Otro, para abreviar o acelerar los trámites de despacho en Aduanas, reiterando el contenido de la Orden circular del mes de julio del corriente año, sobre corrector trato al turista.
9. Otra, sobre visado de Aduana, en ruta, cuando se trata de entrada o salida por España por ferrocarril.
10. Otra, conjunta de este Ministerio y el de Gobernación para que se realice en un solo acto y al propio tiempo, la labor de policía y de vigilancia de Aduanas, e impidiendo nuevas fiscalizaciones dentro del territorio nacional, limitándolas a casos muy concretos y circunstanciales.
11. Otra, ordenando la urgente redacción de un Plan de modernización de los edificios destinados a Aduanas.

## **Ministerio de Obras Públicas**

1. Disposición del Ministerio de Obras Públicas modificando determinados artículos de la Ley de Ordenación de Transportes

por Carretera de 27 de diciembre de 1947, en el sentido de que según se vayan produciendo la caducidad de las concesiones de líneas regulares de transportes por carreteras, se dé un régimen de libertad para que puede realizar, tal servicio, todo aquel que reúna y se comprometa a cumplir las condiciones mínimas exigidas por la Administración.<sup>2</sup>

2. Otra, de conformidad con los organismos interesados, ordenando la reducción en la reserva de asientos y camas para atenciones, oficiales, en ferrocarriles.
3. Otra, autorizando y fomentando la construcción de "carreteras de peaje".
4. Otra, disponiendo un trámite especial directo para que la Dirección General del Turismo, puede denunciar los abusos que en el transporte de viajeros por carretera conozca, con el fin de lograr que la imposición de las oportunas sanciones por Obras Públicas, sea realizada con toda urgencia, a efectos de mayor ejemplaridad y eficacia.
5. Otra, estableciendo sanciones graves cuando se comprueben abusos en el transporte de viajeros en las empresas de líneas concesionarias que sirvan rutas de interés turístico. Dichos abusos pueden ser, entre otros: admisión de más viajeros de los señalados oficialmente, incumplimiento de horarios, cambio de vehículos sin autorización expresa, cobro de precios indebidos al viajero o equipajes.
6. Otra, conjunta con el Ministerio de Hacienda, sobre reparación y mantenimiento en buenas condiciones de las carreteras nacionales no incluidas en el Plan de Modernización.

---

<sup>2</sup> Se justifica esta medida por la evidente necesidad de acabar con las situaciones monopolísticas que crea el actual sistema de concesiones-, y que provocan la falta de alicientes para mejorar las condiciones del servicio.

7. Otra incluyendo en el Plan de Modernización de Carreteras el trozo de Canfranc – Jaca – Huesca en aplicación de lo que determina el artículo 2º de la Ley de 18 de diciembre de 1950.
8. Otra restableciendo los itinerarios circulares o turísticos por ferrocarril con tarifas reducidas.
9. Otro ordenando el adecentamiento de estaciones de ferrocarril.
10. Otra reiterando el exacto cumplimiento del reglamento de policía de ferrocarril.
11. Otro ordenando que por la Renfe y Cifras de ferrocarril se entregue a la Dirección General del Turismo en septiembre de cada año el horario del siguiente para que este último Organismo pueda publicar guías en idiomas extranjeros.
12. Otra, conjunta con el Ministerio de Información sobre la regulación de fondas en estaciones de ferrocarril.
13. Otra sobre construcción con carácter urgente de nuevos ferrocarriles de interés turístico.

## **Ministerio de Agricultura**

Revisión de la actual legislación sobre Pesca Fluvial y Caza.

La vigente Ley de caza es de 16 de mayo de 1902 y la de pesca fluvial de 20 de febrero de 1942. La defensa y formato de la caza y pesca en España tiene un interés turístico el cual se añade un interés nacional de tipo económico-social. Para la defensa de estos intereses conviene la revisión de la actual legislación y tener presente que sin contar con una perfecta ordenación, adecuada guardería: y la posibilidad de fuertes sanciones a los infractores, es imposible conseguir resultados positivos. A este efecto, debe señalarse en el Plan de Ordenación las sugerencias que deban hacerse al Ministerio de Agricultura, del cual depende la Dirección General de Montes, Caza y Pesca Fluvial y el Consejo Superior de Caza y Pesca.

Constituyendo la caza y pesca fluvial uno de los objetivos turísticos de mayor interés la intervención de la Dirección General del Turismo sería de gran utilidad al objeto de ordenar adecuadamente las condiciones de cotos concretos o lugares de pesca que por su interés puedan suscitar el turismo de estancia de tanta utilidad para nuestra economía.

### **Ministerio del Ejercito**

1. Disposición por que se fije, restringiendo al mínimo, las zonas de fronteras que precisan de salvoconducto especial militar para poderlas visitar por el turismo.
2. Otra, por la que se haga público los requisitos que deberán seguirse para obtenerlos, reduciendo y facilitando al propio tiempo los trámites de obtención.

### **Ministerio del Aire**

Disposición, anulación de acuerdo con los organismos interesados, las reservas oficiales de billetes de las compañías españolas de aviación, dejándolas reducidas a las estrictamente indispensables, al objeto de que puedan salir normalmente al mercado mayor número de dichos billetes.

### **Ministerio de Educación Nacional**

Disposición creando un Patronato dependiente de la Dirección General de Bellas Artes para la conservación y propaganda del traje regional.

## **Ministerio de Comercio**

Disposición autorizando la importación de vehículos automóviles, a los balnearios, hoteles, empresas de transportes y agencias de viajes, siempre que demuestren haber prestado los servicios que lo son propios a turistas extranjeros por el importe en pesetas de adquisición del vehículo, más fondo de retorno.

El sistema puede ser doble:

1. Autorización de la licencia de importación por la Dirección General de Comercio al particular directamente.
2. Adjudicación por la Secretaría General Técnica de los vehículos estableciendo un régimen de absoluta prioridad a favor de tales entidades privadas.

## **Ministerio de Información y Turismo**

1. Decreto orgánico de ordenación de la industria hotelera revisando y poniendo al día la legislación actual, contenida en la Orden del Ministerio de la Gobernación de 8 de abril de 1939 y modificaciones posteriores, dadas en distintas instrucciones para su aplicación práctica.
2. Ley estimulando al interés privado para la construcción de alojamiento por medio de la concesión del título de "interés nacional", que llevaría implícito:
  - a. La exención tributaria de inmueble durante un máximo de veinte años.

- b. En épocas de restricciones, facilitando cupos preferentes en los materiales de construcción.
3. Una Ley que sustituya a la Orden del Ministerio de Hacienda de 27 de marzo de 1942, o a la actualmente en proyecto, por la cual se autoriza al Banco de Crédito Industrial para la concesión de préstamos a la industria hotelera, de acuerdo con la Dirección General del Turismo, en el sentido de ampliar hasta trescientos millones de pesetas la autorización para invertir en préstamos destinados a esta finalidad.
4. Subsiguiente modificación de la Orden de la Presidencia de 13 de mayo de 1942, por la cual se aprueba el Reglamento para el servicio del Crédito Hotelero, en el supuesto de que no haya sido aprobado el proyecto de Orden hoy en estudio.
5. Por medio de una Orden ministerial, interpretativa poner al día el Secreto de 19 de febrero de 1942, sobre agencias de viajes, de acuerdo con la experiencia obtenida, y las instrucciones que sucesivamente hubo de ir produciendo la Dirección General del Turismo para aplicación práctica.
6. Ley o Decreto autorizando a la Dirección General del Turismo para promover la creación de Patronatos de Ordenación de Zonas Turísticas con el fin de conservar las bellezas naturales o artísticas, haciendo compatible todo mejoramiento con el respecto a la naturaleza y a la tradición, armonizando estos intereses en beneficio de los particulares o locales y de los superiores de la Nación.
7. Disposición, creando una Comisión interministerial, coordinadora del turismo.

La práctica demuestra que la gestión del turismo oficial dentro de una nación es más interesante en su labor de coordinación que en su labor de creación. Esta labor de coordinación obliga a estar en contacto constante con todos los Ministerios y autoridades, con el fin de alcanzar en su grado máximo. Cuando la gestión

oficial del fomento del turismo estaba encuadrada en la Presidencia del Consejo de Ministros, esta podía fácilmente relacionarse con todo género de autoridades, ayudándose con ello a la labor coordinadora. Existiendo un Ministerio especialmente dedicado a esta gestión, habría que recabar para el preeminencia semejante y representación en todos los Organismos oficiales donde debiera escucharse previamente la voz de los intereses turísticos de España.

8. Proyecto de Ley relativo a la construcción de una red de albergues de carretera, complementaria al actual sistema de alojamientos de la Dirección General del Turismo y de iniciativa privada.
9. Orden del Ministerio de Información y Turismo, creando el Parque de Automóviles de la Dirección General del Turismo.
10. Otra, reglamentando la práctica del turismo en modalidad de camping.
11. Otra, determinando las condiciones para la declaración de "Ruta de Interés Turístico" y las ventajas de tal título.
12. Otra, creando las Escuelas Provinciales de Hostelería y la Escuela Superior de la misma especialidad.
13. Otra, conjunta con el Ministerio de Obras Públicas sobre regulación en los servicios de las fondas de las estaciones de ferrocarril.

## Anexo nº1. Extranjeros provistos de pasaportes entrados en España en los cuatro últimos años

Medios de transportes	Cifras Absolutas				Por cada 100 entrados			
	Año 1948	Año 1949	Año 1950	Año 1951	Año 1948	Año 1949	Año 1950	Año 1951
Por Ferrocarril	141.499	236.300	389.644	182.821	80,45	83,24	85,27	27,04
Por Carretera				392.244				58,00
Por Puertos	16.224	24.885	33.636	52.568	9,22	8,75	7,36	7,77
Por Aeropuertos	18.169	22.705	33.688	46.622	20,33	8,00	7,37	7,19
<b>Total</b>	<b>175.892</b>	<b>283.890</b>	<b>456.968</b>	<b>676.255</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	100,00

En los años 1948 – 49 – 50, los datos de ferrocarril y carretera figuran en conjunto.

## Anexo nº 2. Viajeros procedentes del extranjero que han visitado España en el año 1951

(Clasificados por el medio de transporte utilizado)

<u>Extranjeros</u>		
Con pasaporte y visado de entrada		
Por ferrocarril	157.698	
Por carretera	285.138	
Por puertos marítimos	20.269	
Por aeropuertos	44.661	507.776
Con pasaporte y visado de tránsito		
Por ferrocarril	25.123	
Por carretera	107.106	
Por puertos marítimos	32.299	
Por aeropuertos	3.961	168.489
En tránsito por puertos españoles y autorizados para visitar la población		325.242
Autorizados por 24 horas (sin pasaporte)		
Por ferrocarril	43.862	
Por carretera	145.070	
Por aeropuertos	135	189.067
<u>Espanoles</u>		
Residentes en el extranjero que han visitado España		72.633
<b>Total de visitantes</b>		<b>1.263.197</b>

### Anexo nº 3. Extranjeros entrados en España en 1951 provistos de pasaportes

(Discriminados por meses y por el medio de transporte)

Meses	Por ferrocarril	Por carretera	Por puertos	Por aeropuertos	Total
Enero	6.362	6.600	1.652	1.865	18.479
Febrero	5.025	7.511	1.845	2.352	16.734
Marzo	12.178	28.152	3.091	4.157	47.578
Abril	10.484	28.832	3.751	4.206	51.273
Mayo	12.121	29.501	4.733	4.373	51.243
Junio	13.848	28.127	6.144	4.658	52.777
Julio	22.990	52.112	10.922	4.761	90.385
Agosto	33.689	83.433	7.927	5.140	130.189
Septiembre	28.241	96.920	3.232	4.985	108.378
Octubre	16.743	24.181	2.957	5.109	48.990
Noviembre	10.850	13.351	2.025	3.295	29.524
Diciembre	10.296	14.518	2.673	3.218	30.705
<b>Total</b>	<b>182.821</b>	<b>392.244</b>	<b>52.568</b>	<b>48.622</b>	<b>676.255</b>
<b>% Total</b>	<b>27,0</b>	<b>58,0</b>	<b>7,8</b>	<b>7,2</b>	<b>100,0</b>

## Anexo nº 4. Extranjeros entrados en España en 1951 provistos de pasaportes

(Discriminados por nacionalidades)

Nacionalidades	Con visado de entrada	Con visado de tránsito	Total
<u>De Europa</u>			
Albania	185	9	194
Alemania	9.214	2.364	11.578
Austria	2.239	1.980	4.219
Bélgica	18.833	6.192	25.025
Bulgaria	84	5	89
Checoslovaquia	74	63	137
Dinamarca	2.858	692	3.550
Finlandia	1.099	337	1.436
Francia	187.982	90.506	278.488
Gran Bretaña	49.774	11.932	61.708
Grecia	778	209	987
Holanda	6.331	1.737	8.068
Hungría	272	123	395
Irlanda	2.256	337	2.593
Islandia	226	21	247
Italia	17.360	3.381	20.741
Luxemburgo	506	113	619
Mónaco	11	7	18
Noruega	2.134	422	2.556
Polonia	250	60	330
Portugal	100.031	30.214	130.245
Rumania	226	26	252
Suecia	9.043	1.801	10.844
Suiza	23.350	2.450	25.800
Turquía	371	241	612
Yugoslavia	6	3	9
Otras de Europa	74	29	103
<b>Total de Europa</b>	<b>435.567</b>	<b>155.274</b>	<b>590.841</b>
<u>De América</u>			
Argentina	6.313	706	7.019
Bolivia	571	40	611
Brasil	4.336	1.235	5.571
Canadá	1.585	231	1.616
Colombia	1.911	127	2.038
Costa Rica	167	20	167
Cuba	5.033	209	5.242
Chile	2.068	258	2.336
Ecuador	247	24	271
Guatemala	97	10	107
Haití	19	7	26

Honduras	35	7	43
Méjico	4.217	304	4.521
Nicaragua	78	10	88
Norteamérica	27.134	4.445	31.579
Panamá	340	33	373
Paraguay	149	12	161
Perú	925	76	1.001
Puerto Rico	00	2	92
El Salvador	346	20	366
Santo Domingo	172	19	191
Uruguay	1.841	141	1.982
Venezuela	2.766	210	2.976
Otras de América	7	-	7
<b>Total de América</b>	<b>60.448</b>	<b>8.156</b>	<b>68.604</b>
<u>De Asia</u>			
Ceilán	52	6	58
China	237	16	253
Indochina	118	6	124
Indonesia	127	40	167
Indostán	273	215	488
Irak	46	4	50
Israel	136	46	182
Japón	44	21	65
Jordania	90	8	98
Líbano	130	32	162
Pakistán	110	8	118
Persia	91	23	114
Sian	52	-	52
Siria	23	14	42
Otras de Asia	12	8	20
<b>Total de Asia</b>	<b>1.546</b>	<b>447</b>	<b>1.993</b>
<u>De África</u>			
Egipto	668	70	738
Liberia	30	18	48
Suráfrica	580	91	671
Marruecos español	1.625	1.424	3.049
Marruecos francés	2.132	2.046	4.178
Congo belga	-	-	-
Otras de África	47	52	99
<b>Total de África</b>	<b>5.082</b>	<b>3.701</b>	<b>8.783</b>
<u>Oceanía</u>			
Australia	1.690	231	1.921
Filipinas	1.625	100	1.725
Nueva Zelanda	181	25	206
Otras de Oceanía	2	0	2
<b>Total de Oceanía</b>	<b>3.498</b>	<b>356</b>	<b>3.854</b>
<b>Apátridas</b>	<b>1.625</b>	<b>555</b>	<b>2.180</b>

## Anexo nº 5. Plan restringido de electrificación de la R.E.N.F.E.

Líneas	Kilómetros
León – Ponferrada y León – Busdongo	182
Ujo – Gijón y Ramales de Asturias	114
Mora – Reus – San Vicente – Villanueva – Barcelona – Mataró – Empalme Reus – Tarragona – San Vicente	390
San Vicente – Villafranca – Barcelona – Granollers – Empalme y Granollers – Las Franquesas	190
Baeza – Santa Cruz de Tudela	76
Boadilla – Málaga – Puerto	72
Quintanilla – Santander	115
Miranda – Bilbao	145
Miranda - Alsasua	76
<b>Con un total de aproximado de</b>	<b>1.360</b>

**Anexo nº 6. Entrada de turistas españoles y extranjeros y  
pasajeros desembarcados en puertos españoles.**

Años 1940 a 1950

Años	Navegación de cabotaje		Navegación exterior			
	Buques de bandera nacional	Pasajeros desembarcados	Buques de bandera nacional	Pasajeros desembarcados	Buques de bandera extranjera	Pasajeros desembarcados
1940	35.893	387.703	702	1.991	2.639	2.610
1941	37.467	510.716	998	2.293	1.784	94
1942	35.796	559.806	1.041	577	2.378	88
1943	38.520	604.694	947	2.150	1.226	24
1944	41.741	703.584	831	2.132	1.030	4
1945	44.796	738.816	850	6.525	938	119
1946	46.893	668.107	2.097	13.532	3.059	654
1947	47.419	664.814	1.047	10.454	5.316	3.197
1948	47.559	659.751	1.399	23.725	6.981	7.627
1949	47.799	618.497	1.713	25.975	7.957	9.180
1950	49.463	678.365	1.968	66.189	8.094	8.105

## Anexo nº 7. Tráfico marítimo exterior de España efectuado por buques con banderas extranjeras

Resúmenes de cifras absolutas de años 1946 a 1950

Bandera	1945		1946		1947		1948		1949		1950	
	Nº de buques	Nº de pasajeros embarcados	Nº de buques	Nº de pasajeros embarcados	Nº de buques	Nº de pasajeros embarcados	Nº de buques	Nº de pasajeros embarcados	Nº de buques	Nº de pasajeros embarcados	Nº de buques	Nº de pasajeros embarcados
Alemana	-	-	1	-	2	-	79	38	368	50	-	-
Argentina	3	-	106	754	189	2736	264	3127	237	1623	3	-
Belga	93	1	332	-	303	2	352	23	339	-	93	1
Danesa	168	14	206	4	312	18	357	29	415	13	168	14
Estadounidense	264	325	687	4	112	6	437	35	220	22	264	325
Francesa	16	-	5	-	130	-	264	808	241	226	16	-
Holandesa	183	6	364	3	455	34	883	32	686	6	183	6
Inglesa	1111	121	1504	1103	1865	2470	2198	3405	2224	2847	1111	121
Italiana	57	26	301	163	765	867	696	391	675	1403	57	26
Noruega	408	129	602	318	879	317	852	604	841	1028	408	129
Panameña	24	-	171	615	322	564	391	333	361	848	24	-
Portuguesa	102	-	83	26	66	-	81	145	129	-	102	-
Sueca	540	13	636	35	785	34	824	55	847	31	540	13
<b>Totales</b>	<b>2969</b>	<b>635</b>	<b>4998</b>	<b>3025</b>	<b>6539</b>	<b>7048</b>	<b>7678</b>	<b>9025</b>	<b>7583</b>	<b>8097</b>	<b>2969</b>	<b>635</b>
Otras banderas extranjeras	130	19	358	172	442	579	479	155	511	8	130	19
<b>Total general</b>	<b>3059</b>	<b>654</b>	<b>5316</b>	<b>3197</b>	<b>6981</b>	<b>7627</b>	<b>7957</b>	<b>9180</b>	<b>8094</b>	<b>8205</b>	<b>3059</b>	<b>654</b>

## Anexo nº 8. Pasajeros extranjeros con pasaporte entrados en España por vía aérea en los últimos cuatro años

(Discriminados por el aeropuerto de llegada)

Aeropuerto por donde entraron		Año 1948	Año 1949	Año 1950	Año 1951
Madrid	Barajas	13.390	14.864	21.787	28.520
Barcelona	Muntadas	3.249	5.773	8.760	14.460
Palma de Mallorca	San Bonet	138	434	968	2.795
Sevilla	San Pablo	700	588	831	678
Valencia	Manises	564	750	578	584
Málaga	General Morato	128	296	481	499
Bilbao	Sondica	-	-	18	334
Las Palmas de Gran Canarias	Gando	-	-	169	317
Melilla	Tahuima	-	-	-	232
Alicante	Rabasa	-	-	-	170
Murcia	El Carmolí	-	-	92	31
Zaragoza	Sanjurjo	-	-	4	2
<b>Totales</b>		<b>18.169</b>	<b>22.705</b>	<b>33.688</b>	<b>48.622</b>

## Anexo nº 9. Desarrollo de la “Compañía Iberia” en nueve años

Años	Kilómetros volados	Horas voladas	Pasajeros transportados	Correo transportado kilos	Mercancías transportadas kilos
1943	652.050	3.439	13.430	17.828	103.993
1944	1.289.275	3.822	35.600	33.184	230.072
1945	1.495.371	7.118	59.402	34.020	240.013
1946	2.874.158	12.883	103.846	75.381	338.599
1947	3.583.634	16.071	139.888	150.092	391.337
1948	4.358.670	16.789	163.106	159.904	471.025
1949	5.659.427	22.601	192.727	202.616	506.460
1950	8.008.883	31.321	287.883	299.417	645.280
1951	8.671.206	32.267	264.003		

**Anexo nº 10. Desarrollo de la Compañía “Aviación y Comercio” en cuatro años**

Años	Kilómetros	Horas	Pasajeros	Toneladas	Pasajeros / kms	Toneladas / kms
1948	355.000	2.070.000	18.079	179.000	7.000.000	299.000
1949	1.156.000	5.007.000	35.524	312.000	18.500.000	403.000
1950	1.488.000	6.165.000	81.069	328.000	33.000.000	328.000
1951	1.768.000	7.489.000	183.137	515.000	46.000.000	332.000

## Anexo nº 11. Capacidad hotelera de interés turístico

### Hoteles de Lujo

Provincia	Capital	Provincia	Total	Habitaciones
Baleares	1	1	2	134
Barcelona	5	1	6	932
Coruña	2	-	2	216
Gerona	-	3	3	168
Granada	1	-	1	110
Guipúzcoa	3	-	3	599
Madrid	6	3	9	1.540
Málaga	1	1	2	243
Pontevedra	-	1	1	210
Santa Cruz de Tenerife	1	-	1	90
Santander	2	-	2	333
Valladolid	1	-	1	75
Vizcaya	2	-	2	204
Zaragoza	1	-	1	180
<b>Totales</b>	<b>27</b>	<b>10</b>	<b>37</b>	<b>5.284</b>

### Hoteles de Primera A

Provincia	Capital	Provincia	Total	Habitaciones
Baleares	4	1	5	348
Barcelona	9	4	13	868
Burgos	1	1	2	124
Cádiz	-	2	2	179
Córdoba	1	-	1	63
Coruña	-	1	1	82
Gerona	-	6	6	308
Granada	1	-	1	75
Guipúzcoa	6	5	11	1.036
Huesca	-	2	2	212
León	1	-	1	75
Madrid	23	1	24	1.939
Murcia	-	1	1	45
Oviedo	1	-	1	66
Palencia	1	-	1	75
Las Palmas	1	1	2	116
Pontevedra	-	2	2	103
Salamanca	1	-	1	93
Santander	1	2	3	131
Segovia	1	-	1	49
Sevilla	4	-	4	732
Tarragona	-	1	1	70
Toledo	1	-	1	5
Valencia	1	-	1	67
Zaragoza	1	-	1	87
<b>Totales</b>	<b>59</b>	<b>30</b>	<b>89</b>	<b>6.948</b>

### Hoteles de Primera B

Provincia	Capital	Provincia	Total	Habitaciones
Álava	1	-	1	-
Albacete	1	-	1	67
Alicante	2	1	3	94
Ávila	1	3	4	126
Badajoz	1	-	1	107
Baleares	7	3	10	60
Barcelona	16	7	23	407
Burgos	1	1	2	1.025
Cáceres	-	2	2	83
Cádiz	2	1	3	142
Córdoba	1	-	1	256
Coruña	1	-	1	24
Gerona	-	8	8	55
Granada	3	2	5	334
Guipúzcoa	-	4	4	215
Huelva	1	-	1	201
Huesca	-	3	3	54
Jaén	1	3	4	161
León	-	1	1	138
Lérida	1	2	3	71
Logroño	1	-	1	141
Lugo	-	1	1	67
Madrid	27	3	30	1.876
Málaga	1	5	6	156
Murcia	1	1	2	116
Navarra	1	-	1	67
Oviedo	-	2	2	88
Pontevedra	-	3	3	226
Santa Cruz de Tenerife	1	-	1	33
Santander	3	5	8	352
Segovia	-	5	5	159
Sevilla	1	1	2	192
Tarragona	2	1	3	168
Toledo	1	-	1	88
Valencia	5	1	6	454
Vizcaya	1	-	1	69
Zaragoza	1	3	4	332
Marruecos	-	2	2	93
<b>Totales</b>	<b>86</b>	<b>74</b>	<b>160</b>	<b>8.479</b>

## Hoteles de Segunda

Provincia	Capital	Provincia	Total	Habitaciones
Álava	2	-	2	52
Albacete	-	1	1	23
Alicante	4	8	12	365
Almería	1	-	1	40
Ávila	1	8	8	186
Badajoz	-	1	1	20
Baleares	11	13	24	699
Barcelona	15	26	44	1.793
Burgos	3	7	10	361
Cáceres	2	-	2	56
Cádiz	2	1	3	121
Castellón	2	5	7	262
Ciudad Real	1	-	1	58
Córdoba	3	-	3	151
Coruña	7	4	11	410
Cuenca	1	1	2	80
Gerona	2	35	37	1.203
Granada	2	4	6	258
Guadalajara	1	1	2	54
Guipúzcoa	18	11	24	1.022
Huelva	2	1	3	97
Huesca	1	10	11	469
Jaén	1	2	3	150
León	2	2	4	141
Lérida	3	9	12	550
Lugo	1	1	2	103
Madrid	38	15	53	1.963
Málaga	4	1	5	191
Murcia	-	2	2	122
Navarra	2	4	6	296
Orense	2	2	4	170
Oviedo	5	12	17	629
Las Palmas	6	-	6	160
Pontevedra	1	12	13	556
Salamanca	2	2	4	228
Santa Cruz de Tenerife	2	3	5	222
Santander	4	9	13	634
Segovia	1	6	7	172
Sevilla	4	9	4	236
Soria	3	-	3	125
Tarragona	1	4	5	248
Teruel	2	-	2	69
Toledo	-	2	2	37
Valencia	8	4	12	533
Valladolid	1	-	1	35
Vizcaya	3	4	7	401
Zamora	2	-	2	86
Zaragoza	9	4	13	887
<b>Totales</b>	<b>186</b>	<b>236</b>	<b>422</b>	<b>16.762</b>

## Hoteles de Tercera

Provincia	Capital	Provincia	Total	Habitaciones
Álava	1	-	1	20
Albacete	2	1	3	115
Alicante	1	11	12	354
Ávila	3	3	6	114
Badajoz	1	-	1	20
Baleares	9	27	26	692
Barcelona	14	24	38	800
Burgos	2	1	3	113
Cáceres	-	4	4	94
Cádiz	4	9	13	426
Castellón	3	3	6	214
Ciudad Real	-	2	2	51
Córdoba	3	2	5	132
Coruña	4	1	5	164
Cuenca	1	-	1	37
Gerona	1	24	25	740
Granada	5	3	8	258
Guadalajara	1	-	1	51
Guipúzcoa	8	31	39	1.049
Huelva	-	2	2	45
Huesca	2	7	9	260
Jaén	3	3	6	156
León	6	1	7	224
Lérida	4	6	10	341
Logroño	-	6	6	180
Lugo	-	3	3	113
Madrid	18	8	26	724
Málaga	8	2	10	241
Murcia	3	4	7	250
Navarra	3	9	12	291
Orense	-	2	2	42
Oviedo	-	10	10	178
Palencia	3	1	4	149
Las Palmas	1	-	1	27
Pontevedra	1	3	4	87
Salamanca	3	2	5	136
Santander	3	11	14	376
Segovia	2	2	4	109
Sevilla	8	1	9	306
Soria	1	1	2	46
Tarragona	3	5	8	222
Teruel	2	2	4	133
Toledo	2	1	3	97
Valencia	7	5	12	392
Valladolid	6	2	8	306
Vizcaya	4	4	8	192
Zamora	2	-	2	74
Zaragoza	6	7	13	619
Marruecos	-	3	3	87
<b>Totales</b>	<b>164</b>	<b>249</b>	<b>413</b>	<b>11.647</b>

## Pensiones de Lujo y de Primera

Provincia	Capital	Provincia	Total	Habitaciones
Álava	-	1	1	7
Albacete	-	1	1	37
Alicante	-	4	4	74
Baleares	1	19	20	195
Barcelona	6	36	42	773
Burgos	-	2	2	49
Cádiz	1	1	2	80
Castellón	4	1	5	5
Córdoba	-	2	2	22
Coruña	-	6	6	145
Cuenca	-	1	1	49
Gerona	-	8	8	112
Granada	1	6	7	131
Guipúzcoa	5	18	23	352
Huelva	-	2	2	59
Huesca	-	4	4	96
León	-	4	4	55
Lérida	-	14	14	290
Logroño	-	2	2	106
Lugo	-	1	1	31
Madrid	38	101	139	1.946
Málaga	-	1	1	14
Murcia	-	1	1	15
Navarra	-	4	4	52
Orense	-	1	1	11
Oviedo	-	3	3	34
Palencia	-	2	2	23
Pontevedra	-	2	2	32
Salamanca	-	1	1	7
Santa Cruz de Tenerife	1	1	2	29
Santander	-	8	8	164
Segovia	1	1	2	20
Sevilla	2	9	11	249
Tarragona	-	2	2	15
Valladolid	-	2	2	34
Vizcaya	2	8	10	124
Zaragoza	1	3	4	134
<b>Totales</b>	<b>59</b>	<b>283</b>	<b>342</b>	<b>5.571</b>

### Capacidad hotelera de interés turístico. Resumen

Categorías	Capital	Provincia	Total	Habitaciones
Hoteles Lujo	27	10	37	5.284
Hoteles 1ª A	59	30	89	6.946
Hoteles 1ª B	86	74	160	8.479
Hoteles 2ª	186	236	422	16.752
Hoteles 3ª	164	249	413	11.647
Pensiones Lujo y 1ª			342	5.571
<b>Totales</b>	<b>522</b>	<b>599</b>	<b>1.463</b>	<b>54.892</b>

## Anexo nº 12. Viajeros entrados en España en 1951

Meses	Españoles	Extranjeros				Total
		Con pasaportes		Sin pasaportes		
		Visado entrada	Visado tránsito	Autorización 24 horas	Trámite marítimo	
Enero	3.599	14.206	4.273	3.127	41.378	66.583
Febrero	2.838	12.434	4.300	1.754	18.578	39.904
Marzo	4.206	35.742	11.836	6.011	23.607	81.402
Abril	4.076	34.581	16.692	8.904	24.300	88.553
Mayo	5.720	59.544	11.699	7.733	28.935	93.631
Junio	5.757	38.323	14.454	13.785	29.926	102.245
Julio	9.342	64.540	25.845	26.051	28.940	153.718
Agosto	8.644	101.734	26.455	54.759	32.494	229.086
Septiembre	8.736	81.603	26.775	33.898	30.928	181.940
Octubre	9.344	36.782	12.208	13.994	26.735	99.063
Noviembre	5.075	23.605	5.719	8.192	21.996	64.787
Diciembre	5.296	24.472	6.233	7.859	16.425	62.285
<b>Total</b>	<b>72.633</b>	<b>507.766</b>	<b>168.489</b>	<b>189.067</b>	<b>325.242</b>	<b>1.263.197</b>

## Anexo nº 13. Hoteles de construcción en España

### Sin crédito hotelero

Provincia	Hotel	Habitaciones
Madrid	Hotel Sociedad Belga Pinares del Paular	163
Madrid	Hotel Menfis	123
Madrid	Hotel Plaza	208
Madrid	Hotel Castellana Hilton	360
Madrid	Hotel Unión y el Fénix Español	115
Madrid	Hotel Onésimo Redondo	372
Málaga	Hotel Belaire	23
Laredo (Santander)	Hotel Laredo	38
<b>Total</b>		<b>1.402</b>

### Con cargo al crédito hotelero

Provincia	Hotel	Habitaciones
Santa Cruz de Tenerife	Hotel Taoro	200
Cáceres	Extremadura Hotel	50
Segur de Calafell	Parador	30
Granada	Hotel	78
Toledo	Parador Cardenal Lorenzano	32
Vigo (Pontevedra)	Hotel Moderno	70
<b>Total</b>		<b>440</b>

## Paradores de la Dirección General del Turismo

Provincia	Hotel	Habitaciones
Ordesa	Parador Nacional	224
Pajares	Parador Nacional	384
Casa del Barón	Parador Nacional	27
Aguabrava	Parador Nacional	40
Cañadas del Teide	Parador Nacional	20
<b>Total</b>		<b>695</b>

## Resumen

Hoteles	Habitaciones
8 Hoteles sin crédito hotelero	3.402
6 Hoteles con cargo al crédito hotelero	440
6 Paradores de la Dirección General del Turismo	695
<b>Total</b>	<b>2.537</b>

## Anexo nº 14. Proyecto de hoteles en tramitación

### Prestamos crédito hotelero

Provincia	Hotel
Gijón	Hotel
Jaraba (Zaragoza)	Balneario de Serón
Navacerrada (Madrid)	Hotel La Barranca
La Molina-Alp (Gerona)	Hoteles Adsera
La Molina-Alp (Gerona)	Hotel Montaña Palace
La Valldan – Berga	Hostal de Guiu
San Hilario Scalarn (Gerona)	Hotel
Laredo (Santander)	Hotel Miremar
La Guardia (Pontevedra)	Hotel Pazo de Santa Tecla
Laredo (Santander)	Parador
Playa Albufereta (Alicante)	Hotel
Barcelona	Hotel
A 50 habitaciones término medio	
<b>Total</b>	<b>650 habitaciones</b>

## Hoteles para cuya construcción se ha solicitado el crédito hotelero

Provincia	Hotel
Tarragona	Hotel
Zamora	Hotel Cuatro Naciones
Vinares (Castellón)	Hotel Levante
Playa de Jávea (Alicante)	Hotel
Salamanca	Hotel
Barcelona	Hotel
Málaga	Hotel
El Provencio (Cuenca)	Parador del Sol
Alicante	Hotel
Manzanares (Ciudad Real)	Construcción Parador
Aranda de Duero (Burgos)	Construcción Parador
Madrid	Hotel Medio-Día (Propone denegación)
Aranjuez (Madrid)	Mesón del Labrador
Banasque (Huesca)	Hotel
Tarragona (Lérida)	Hotel
Barcelona	Hotel
Barcelona	Hotel
Córdoba	Hotel en Ciudad Jardín
Ciudad Real	Hotel
Villadrau (Barcelona)	Hotel
A 80 habitaciones término medio	
<b>Total</b>	<b>1.600 habitaciones</b>

**Ampliaciones en los albergues de la Dirección General del Turismo.  
Obras con proyecto redactado**

Hoteles	Habitaciones que se amplían
Parador de Ciudad Rodrigo	10
Albergue de Quintanar de la Orden	4
Albergue la Beñeza	4
Refugio de Aliva	10
Albergue de Puebla de Sanabria	4
Albergue de Almazán	12
Colegio de Infantas de Guadalupe	20
Parador de Oropesa	11
Albergue de Manzanares	15
Albergue de Bailén	15
Albergue de Aranda de Duero	15
<b>Total</b>	<b>120</b>

**Nuevos Paradores de la Dirección General del Turismo. Obras con  
proyecto de estudio**

Hoteles	Habitaciones
Parador-Albergue de Castropol (Asturias)	40
Parador-Albergue de Fraga	40
Parador-Albergue de la Costa Alicantina	40
Parador en Roncesvalles (Navarra)	40
Parador en el Valle de Arán	40
Parador en Mahón	40
Parador en Ruzafa (Córdoba)	20
<b>Total</b>	<b>260</b>

### Hoteles en proyecto. Resumen

	Habitaciones
Con préstamos crédito hotelero	650
Con crédito hotelero solicitado	1.600
Obras con proyecto redactado	120
Obras con proyecto en estudio	260
<b>Total</b>	<b>2.630</b>

**Anexo nº 15. Hoteles cuya construcción se juzga  
imprescindible como un programa mínimo de realización  
inmediata**

Poblaciones	Hotel	Habitaciones	Pesetas
Alicante	-	80	16.000.000
Algeciras	-	80	16.000.000
Almería	-	40	8.000.000
Almuñécar	-	80	16.000.000
Aranjuez	-	40	8.000.000
Ávila	-	40	8.000.000
Badajoz	-	40	8.000.000
Cartagena	-	40	8.000.000
Castellón	-	40	8.000.000
Ceuta	-	40	8.000.000
Ciudad Real	-	40	8.000.000
Córdoba	-	80	16.000.000
Cuenca	-	40	8.000.000
Ferrol	-	40	8.000.000
Gerona	-	40	8.000.000
Huesca	-	40	8.000.000
Lérida	-	40	8.000.000
Lugo	-	40	8.000.000
Málaga	-	80	16.000.000
Murcia	-	40	8.000.000
Orense	-	40	8.000.000
Oviedo	-	40	8.000.000
Pamplona	-	80	16.000.000
Santiago de Compostela	-	300	30.000.000
Soria	-	40	8.000.000
Tarragona	-	40	8.000.000
Teruel	-	40	8.000.000
Valencia	-	160	32.000.000
Zamora	-	40	8.000.000
Protectorado de Marruecos			
Tetuán	-	100	32.000.000
<b>Total</b>		<b>1.940</b>	<b>358.000.000</b>

Dichos alojamientos deben tener una capacidad receptiva con arreglo a las capitales y poblaciones donde deben instalarse, dividiéndose en tres clases de 40, de 60 y de 100 habitaciones.

Todos ellos deben tener salón social así como sala de fiestas y café bar, a ser posibles este último con entrada independiente a la general del Hotel, su costo aproximado por habitación se calcula en 200.000 pesetas, incluyendo en dicha cantidad el valor del solar, mobiliario, lencería, cristal, vajilla, etc.; es decir, el hotel montado. La referida cifra es aproximada, puesto que según la categoría de la capital o población puede variar el valor del solar, como también puede variar si dicho solar es cedido por parte del Estado, Provincia o Municipio, pero en general, este cálculo de 200.000 pesetas por habitación puede considerarse como el adecuado para una construcción normal.

**Anexo nº 16. Información facilitada al público por las Oficinas  
de la D.G.T.**

Años	Por las Oficinas de España		Por las Oficinas en el extranjero		Total de informaciones		Total
	Españoles	Extranjeros	Españoles	Extranjeros	Españoles	Extranjeros	
1947	292.018	51.718	1.548	3.443	293.566	55.161	348.727
1948	291.876	78.547	5.124	21.003	297.000	99.577	396.577
1949	303.233	133.155	9.470	56.194	312.703	189.349	502.052
1950	321.389	264.678	10.232	196.477	331.621	461.155	792.776
1951	311.540	407.324	17.212	486.513	328.752	893.837	1.222.589

## Anexo nº 17. Divisas producidas por el turismo en diversos años

	Año 1948		
	Divisas	Cambios	Importe Ptas.
Francos franceses	14.645.426	11,27	12.920.539,51
Libras esterlinas	464.378	110,35	51.244.112,30
Dólares	5.671.378	39,66	224.926.651,48
Liras	2.298.245	6,39	146.847,10
Francos suizos	1.439.101	911,89	13.123.018,10
Deutschmark	-	9,42	-
Francos belgas	11.295.937	79,20	8.956.382,10
Florines	331.454	1.042,10	3.454.082,13
Escudos	37.642.607	137,15	51.626.835,50
Pesos argentinos	9.004.707	3,33	29.985.674,31
Coronas suecas	354.749	7,65	2.713.829,85
Coronas noruegas	182	5,54	1.008,26
Coronas danesas	311.854	5,73	1.786.923,42
Francos marroquíes	65.871.330	11,27	7.413.555,89
Pesos chilenos	30	26,10	7,83
Cruceiros	217.917	119,35	260.083,93
Pesos mejicanos	27.919	4,57	125.589,83
			<b>408.675.352,31</b>

	Año 1949		
	Divisas	Cambios	Importe Ptas.
Francos franceses	250.396.015	11,27	28.219.630,89
Libras esterlinas	812.394	110,35	89.647.677,90
Dólares	5.344.127	39,66	211.948.076,82
Liras	6.211.888	6,39	396.939,64
Francos suizos	1.131.943	901,89	10.322.075,02
Deutschmark	-	9,42	-
Francos belgas	20.271.752	79,20	16.055.227,58
Florines	317.941	1.042,10	3.313.263,16
Escudos	29.555.656	137,10	40.535.854,94
Pesos argentinos	16.369.626	3,33	54.477.554,58
Coronas suecas	615.413	7,65	4.707.909,45
Coronas noruegas	1.059	5,54	5.866,86
Coronas danesas	319.658	5,73	1.831.640,34
Francos marroquíes	48.906.497	11,27	5.511.762,21
Pesos chilenos	1.500	26,10	191,50
Cruceiros	314.190	119,35	374.985,75
Pesos mejicanos	3.480	4,57	15.903,60
			<b>467.364.490,25</b>

	Año 1950		
	Divisas	Cambios	Importe Ptas.
Franco franceses	1.042.628.797	11,27	117.504.265,42
Libras esterlinas	1.104.647	110,35	121.897.796,45
Dólares	6.406.217	39,66	254.070.566,22
Liras	81.783.545	6,39	5.225.968,52
Franco suizos	1.489.012	911,89	13.578.151,52
Deutschmark	17.307	9,42	163.031,94
Franco belgas	17.649.592	79,20	13.978.476,86
Florines	32.173	1.042,10	5.420.722,83
Escudos	21.719.226	137,15	29.787.918,45
Pesos argentinos	33.144.058	3,33	110.369.713,14
Coronas suecas	1.323.248	7,65	10.122.847,20
Coronas noruegas	-	5,54	-
Coronas danesas	597.136	5,73	3.421.589,28
Franco marroquíes	34.279.669	11,27	2.863.318,69
Pesos chilenos	434.369	26,10	113.370,30
Pesos mejicanos	109.741	4,57	501.516,37
Cruceiros	1.920.638	119,35	2.292.269,51
			<b>692.311.522,70</b>

	Año 1951		
	Divisas	Cambios	Importe Ptas.
Franco franceses	1.748.279.460	11,27	197.031.095,14
Libras esterlinas	2.233.477	110,35	246.464.186,95
Dólares	8.602.169	39,66	349.094.022,54
Liras	60.507.834	6,39	3.866.450,59
Franco suizos	1.371.269	9,78	12.504.454,88
Deutschmark	113.960	9,42	1.073.503,20
Franco belgas	20.521.255	79,20	16.252.833,96
Florines	257.242	1.042,10	2.680.718,88
Escudos	12.381.189	137,15	16.980.800,71
Pesos argentinos	51.191.848	3,33	171.468.853,84
Coronas suecas	3.274.420	7,65	25.049.313,00
Coronas noruegas	337.999	5,54	1.872.514,46
Coronas danesas	621.389	5,73	3.560.558,97
Franco marroquíes	89.044.246	11,27	10.035.286,55
Pesos chilenos	6.881	86,10	1.795,94
Pesos mejicanos	76.789	4,57	350.925,73
Cruceiros	3.662.959	119,35	4.371.741,57
			<b>1.662.659.066,91</b>

**Anexo nº 18. Número de viajero (con pasaporte) que en el año 1949 visitaron los países de mayor interés turístico**

Nación	Turistas
Italia	3.600.000
Francia	2.800.000
Suiza	1.700.000
Bélgica	1.115.000
Reino Unido	440.000
Noruega	390.000
Dinamarca	367.000
Austria	358.000
Holanda	317.000
España	284.000
Suecia	172.000
Finlandia	57.500
Portugal	56.000
Grecia	18.000

## Anexo nº 19. Gastos de propaganda por turista en diversos años

Años	Gastos	Turistas con pasaporte	Gasto por turista
1945	600.000	-	-
1946	1.000.000	84.000	7,14
1947	1.250.000	137.000	7,30
1948	1.250.000	176.000	7,10
1949	2.750.000	284.000	4,40
1950	2.750.000	457.000	6,02
1951	7.750.000	676.000	4,06
1952	5.000.000		

## Anexo nº 20. Extranjeros entrados en España provistos de pasaportes

Nacionalidades	Año 1946	Año 1947	Año 1948	Año 1949	Año 1950	Año 1951
Franceses	3.203	6.310	59.307	114.006	192.282	278.488
Portugueses	32.192	55.026	43.040	54.353	98.958	130.295
Ingleses	16.033	27.524	20.522	36.305	37.062	61.706
Norteamericanas	3.410	5.944	7.732	11.330	23.108	31.579
Italianos	5.540	6.499	6.599	10.172	11.688	20.741
Suizos	4.312	6.070	5.552	8.103	13.187	25.025
Belgas	2.923	4.800	6.528	9.347	12.468	25.025
Argentinos	1.618	3.565	4.144	5.229	5.724	7.019
Cubanos	1.966	3.565	3.594	4.156	5.448	5.242
Mejicanos	1.692	2.551	2.445	2.575	4.901	4.521
Marruecos Esp. y Colonias	2.683	2.536	1.756	2.170	3.419	7.227
Holandeses	1.273	1.600	1.955	2.572	3.282	8.068
Suecos	558	680	1.295	2.742	5.242	10.844
Alemanes	965	-	598	2.158	4.962	11.57
Brasileños	683	1.591	1.431	2.061	5.964	5.571
Chilenos	448	669	649	1.031	1.822	2.335
Daneses	183	525	802	1.088	2.452	3.559
Irlandeses	147	309	279	1.310	690	2.593
Venezolanos	168	414	420	1.227	3.352	2.971
Austriacos	-	-	570	3.230	1.894	4.219
Canadienses	121	245	229	600	1.352	1.816
Colombianos	186	374	314	641	2.564	2.038
Filipinos	-	-	-	590	1.604	1.725
Uruguayos	159	431	521	907	1.421	1.982
Australianos	17	22	81	137	1.187	1.921
Otras nacionalidades	4.088	5.829	5.389	5.850	10.935	17.445
<b>Totales</b>	<b>83.568</b>	<b>136.779</b>	<b>175.892</b>	<b>283.890</b>	<b>456.968</b>	<b>676.255</b>

## Anexo nº 21. Año 1953

		Número total ejemplares Millares	Precio millar	Total
<b>Impresos</b>				
Nº 1	España Spain Espagne	62		
		62		
		62		
		186	1.400	258.000
Nº 2	España Spain Spagne Spanien	62		
		62		
		62		
		62		
		248	1.000	248.000
Nº 3	Spain Welcome Visitor L'Espagne Touristique Spanien Walkommar Besokre	62		
		62		
		62		
		186	930	173.000
Nº 4	Where sahall I go to Spain	62	1.700	105.000
Nº 5	España Espagne Spanien Spain	62		
		62		
		62		
		62		
		186	900	223.000
Nº 6	Rutas de España	62	2.500	155.000
Nº 8	Mapas de carreteras	500	2.700	135.000
Nº 9	Mapa de ferrocarriles y carreteras	76	400	31.000
Tríptico español (15 modelos)		1.875,0	400	750.000
Tríptico francés (15 modelos)		1.875,0	400	750.000
Tríptico inglés (15 modelos)		1.875,0	400	750.000
Hojas de ciudades (24 modelos de 4 páginas)		600,0	250	150.000
Hojas de ciudades (27 modelos de 4 páginas)		337,5	250	84.000
Hojas de ciudades (39 modelos de 2 páginas)		975,0	150	140.000
Guías de hoteles		5,0	4.500	22.500
Itinerarios por carretera (4 cuadernos)		200,0	1.400	280.000
Itinerarios para visitar Madrid		12,5	2.000	25.000
Carteles en color (20 modelos en español, 20 en inglés y 20 en francés)		90,0	4.500	405.000
Carteles en hueco (30 modelos en		112,5	4.000	450.000

español, 30 en francés y 30 en inglés)			
Albergues de carretera		8,0	2.500
Wayside Inns.		8,2	2.500
Nº 10	España	5,0	
	Spain	5,0	
	Espagne	5,0	
			15.000
			225.000
<b>Total impresos</b>			<b>5.400.000</b>
<b><u>Anuncios</u></b>			
Spanish Tourist Office [...]			
18 anuncios de un tamaño comprendido entre 2/3 y de página, insertos en las revistas: [...]		33.450	
Spanish Tourist Office [...]			
25 anuncios de un tamaño comprendido entre ¼ y ½ páginas insertos en las revistas de carácter general: [...]		36.000	
Anuncios insertos en los periódicos siguientes:			
[...]		14.000	
American Express Co. y Spanish Tourist Office [...]			
14 anuncios de tamaño 1/3 de página insertos en las revistas: Time, Magazine, News, New Yorker		16.513,34	
<b>Total anuncios</b>		<b>99.993,34</b>	<b>1.200.000</b>
<b>TOTAL A INVERTIR AÑO 1953</b>			<b>6.600.000 pts.</b>

Al final de los gráficos se incluyen copias de fotografías de cada uno de los diversos tipos de Propaganda impresa que en este apartado se citan.

## Anexo nº 22. Año 1954

		Número total ejemplares Millares	Precio millar	Total
<b><u>Impresos</u></b>				
Nº 1	España	83		
	Spain	84		
	Espagne	83		
		250	1.400	350.000
Nº 2	España	82		
	Spain	103		
	Spagne	82		
	Spanien	82		
		349	1.000	349.000
Nº 3	Spain Welcome Visitor	100		
	L'Espagne Touristique	100		
	Spanien Walkommar	100		
	Besokre			
		300	930	279.000
Nº 4	Where sahall I go to Spain	80	1.700	136.000
Nº 5	España	80		
	Espagne	80		
	Spanien	80		
	Spain	80		
		320	900	288.000
Nº 6	Rutas de España	82	2.500	205.000
Nº 8	Mapas de carreteras	60	2.700	162.000
Nº 9	Mapa de ferrocarriles y carreteras	105	400	42.000
Tríptico español (15 modelos)		2.505	400	1.002.000
Tríptico francés (15 modelos)		2.505	400	1.002.000
Tríptico inglés (15 modelos)		2.505	400	1.002.000
Hojas de ciudades (24 modelos de 4 páginas)		792	250	197.000
Hojas de ciudades (27 modelos de 4 páginas)		460	250	115.000
Hojas de ciudades (39 modelos de 2 páginas)		1.320	150	198.000
Guías de hoteles		10	4.500	45.000
Itinerarios por carretera (4 cuadernos)		260	1.400	364.000
Itinerarios para visitar Madrid		17	2.000	34.000
Carteles en color (40 modelos en español, 40 en inglés y 40 en francés)		120	4.500	540.000
Carteles en hueco (45 modelos en español, 45 en francés y 45 en inglés)		135	4.000	540.000

inglés)				
Albergues de carretera		10	2.500	25.000
Wayside Inns.		10	2.500	25.000
Nº 10	España	6,5		
	Spain	7		
	Espagne	6,5		
		20	15.000	300.000
<b>Total impresos</b>				<b>7.200.000</b>
<b><u>Anuncios</u></b>				
Se propone que sean en las mismas Revistas y Periódicos que se detallan en el año 1953, con igual frecuencia y tamaño			<b>99.993,34</b>	<b>1.200.000</b>
<b>TOTAL A INVERTIR AÑO 1954</b>				<b>8.400.000 pts.</b>

## Anexo nº 23. Año 1955

		Número total ejemplares Millares	Precio millar	Total
<b>Impresos</b>				
Nº 1	España	100		
	Spain	100		
	Espagne	100		
		300	1.400	420.000
Nº 2	España	100		
	Spain	129		
	Spagne	100		
	Spanien	100		
		429	1.000	429.000
Nº 3	Spain Welcome Visitor	100		
	L'Espagne Touristique	100		
	Spanien Walkommar	100		
	Besokre	100		
		300	930	279.000
Nº 4	Where sahall I go to Spain	100	1.700	170.000
Nº 5	España	100		
	Espagne	100		
	Spanien	100		
	Spain	100		
			400	900
Nº 6	Rutas de España	100	2.500	250.000
Nº 8	Mapas de carreteras	80	2.700	256.000
Nº 9	Mapa de ferrocarriles y carreteras	120	400	48.000
Tríptico español (15 modelos)		3.000	400	1.200.000
Tríptico francés (15 modelos)		3.000	400	1.200.000
Tríptico inglés (15 modelos)		2.750	400	1.100.000
Hojas de ciudades (24 modelos de 4 páginas)		960	250	240.000
Hojas de ciudades (27 modelos de 4 páginas)		1.560	250	234.000
Hojas de ciudades (39 modelos de 2 páginas)		540	150	135.000
Guías de hoteles		8	4.500	36.000
Itinerarios por carretera (4 cuadernos)		100	1.400	140.000
Itinerarios para visitar Madrid		20	2.000	40.000
Carteles en color (en español francés e inglés)		115	4.500	518.000
Carteles en hueco (en español francés e inglés)		180	4.000	720.000

Albergues de carretera		20	2.500	50.000
Wayside Inns.		8,2	2.500	
Nº 10	España	8		
	Spain	10		
	Espagne	8		
		26	15.000	390.000
<b>Total impresos</b>				<b>8.200.000</b>
<b><u>Anuncios</u></b>				
Campaña Norteamericana, iguale al año 1953			1.200.000	
Campaña en Francia			700.000	
Campaña en Suiza			50.000	
Campaña en Bélgica			50.000	
Campaña en Suecia			25.000	
Campaña en Dinamarca			25.000	
Campaña en Egipto			25.000	
Campaña en Alemania			25.000	
<b>Total anuncios</b>			<b>2.100.000</b>	<b>2.100.000</b>
<b>TOTAL A INVERTIR AÑO 1955</b>				<b>10.300.000 pts.</b>

## Anexo nº 24. Año 1956

		Número total ejemplares Millares	Precio millar	Total
<b>Impresos</b>				
Nº 1	España	106		
	Spain	108		
	Spagne	106		
		320	1.400	448.000
Nº 2	España	107		
	Spain	116		
	Spagne	108		
	Spanien	108		
	439	1.000	439.000	
Nº 3	Spain Welcome Visitor	100		
	L'Espagne Touristique	100		
	Spanien Walkommar	100		
	Besokre	100		
	300	930	279.000	
Nº 4	Where sahall I go to Spain	110	1.700	187.000
Nº 5	España	107		
	Espagne	107		
	Spanien	109		
	Spain	107		
	430	900	387.000	
Nº 6	Rutas de España	108	2.500	270.000
Nº 8	Mapas de carreteras	90	2.700	243.000
Nº 9	Mapa de ferrocarriles y carreteras	130	400	52.000
Tríptico español (15 modelos)		3.240	400	1.296.000
Tríptico francés (15 modelos)		3.240	400	1.296.000
Tríptico inglés (15 modelos)		3.240	400	1.296.000
Hojas de ciudades (24 modelos de 4 páginas)		1.040	250	260.000
Hojas de ciudades (27 modelos de 4 páginas)		584	250	146.000
Hojas de ciudades (39 modelos de 2 páginas)		1.700	150	255.000
Guías de hoteles		10	4.500	45.000
Itinerarios por carretera (4 cuadernos)		170	1.400	238.000
Itinerarios para visitar Madrid		21	2.000	42.000
Carteles en color (en español francés e inglés)		130	4.500	585.000
Carteles en hueco (en español francés e inglés)		194	4.000	776.000

Albergues de carretera		10	2.500	25.000
Wayside Inns.		12	2.500	30.00
Nº 10	España	9		
	Spain	9		
	Espagne	9		
		27	15.000	405.000
<b>Total impresos</b>				<b>9.000.000</b>
<b><u>Anuncios</u></b>				
Fueron publicados en las mismas Revistas y Periódicos que se detallan en el año 1955, con igual frecuencia y tamaños			2.100.000	
<b>Total anuncios</b>			<b>2.100.000</b>	<b>2.100.000</b>
<b><u>Películas</u></b>				
2 documentales de 16 m/m en color para televisión			800.000	
40 copias de cada documental			200.000	
<b>Total películas</b>			<b>1.000.000</b>	<b>1.000.000</b>
<b>TOTAL A INVERTIR AÑO 1956</b>				<b>12.100.000 pts.</b>

## Anexo nº 25. 1957

		Número total ejemplares Millares	Precio millar	Total
<b>Impresos</b>				
Nº 1	España	120		
	Spain	130		
	Espagne	120		
		<i>370</i>	<i>1.400</i>	<i>518.000</i>
Nº 2	España	120		
	Spain	130		
	Spagne	118		
	Spanien	120		
	<i>468</i>	<i>1.000</i>	<i>488.000</i>	
Nº 3	Spain Welcome Visitor	160		
	L'Espagne Touristique	120		
	Spanien Walkommar	120		
	Besokre			
	<i>400</i>	<i>930</i>	<i>372.000</i>	
Nº 4	Where sahall I go to Spain	120	1.700	204.000
Nº 5	España	120		
	Espagne	130		
	Spain	120		
	Spanien	120		
	<i>490</i>	<i>900</i>	<i>441.000</i>	
Nº 6	Rutas de España	120	2.500	300.000
Nº 8	Mapas de carreteras	100	2.700	270.000
Nº 9	Mapa de ferrocarriles y carreteras	140	400	56.000
Tríptico español (15 modelos)		3.600	400	1.440.000
Tríptico francés (15 modelos)		3.600	400	1.440.000
Tríptico inglés (15 modelos)		3.650	400	1.460.000
Hojas de ciudades (24 modelos de 4 páginas)		1.140	250	285.000
Hojas de ciudades (27 modelos de 4 páginas)		640	250	160.000
Hojas de ciudades (39 modelos de 2 páginas)		1.900	150	285.000
Guías de hoteles		10	4.500	45.000
Itinerarios por carretera (4 cuadernos)		120	1.400	168.000
Itinerarios para visitar Madrid		24	2.000	48.000
Carteles en color (en español francés e inglés)		138	4.500	621.000
Carteles en hueco (en español francés e inglés)		216	4.000	864.000

Albergues de carretera		12	2.500	30.000
Wayside Inns.		24	2.500	60.000
Nº 10	España	4		
	Spain	15		
	Espagne	4		
		23	15.000	345.000
<b>Total impresos</b>				<b>9.900.000</b>
<b><u>Anuncios</u></b>				
Fueron publicados en las mismas Revistas y Periódicos que se detallan en el año 1955, con igual frecuencia y tamaños			2.100.000	
<b>Total anuncios</b>			<b>2.100.000</b>	<b>2.100.000</b>
<b><u>Películas</u></b>				
2 documentales de 16 m/m en color para televisión			1.600.000	
40 copias de cada documental			400.000	
<b>Total películas</b>			<b>2.000.000</b>	<b>2.000.000</b>
<b>TOTAL A INVERTIR AÑO 1957</b>				<b>14.000.000</b>

## Anexo nº 26. Oficinas de Información de la Dirección General del Turismo

		Teléfono
Algeciras	Muelle	1761
Alicante	Explanada de España, 2	2285
Almería	Avda. Generalísimo Franco, 115	2146
Aranjuez	Plaza de Santiago Rusiñol	352
Ávila	Plaza de la Catedral, 6	387
Badajoz	Moreno Nieto, 12 A	1763
Barcelona	Avda. José Antonio, 658	211208-221135
Baiona		
Burgos	Paseo del Espolón	1846
Cáceres	Avda. Cervantes, 40	2117
Cádiz	Calderón de la Barca, 1 dupl.	1313
Canfranc	Vestíbulo Estación Internacional	13
Córdoba	Avda. Gran Capitán, 13	1205
Coruña (La)	Dirección la Marina	1622
Cuenca	Calderón de la Barca, 28	171
El Escorial	Floridablanca, 6	88
Gerona	Ciudadanos, 12	1464
Gijón	Covadonga, 30	1167
Granada	Casas de los Tiros	1022
Huelva	Calle del Puerto, 40	1408 y 1409
Irún	Estación del Norte	270
Irún Puente Internacional		
Jaca	Calle Mayor, 22	8
Junquera	Aduana	
Las Palmas	Casa del Turismo	2023
León	Plaza de la Catedral, 4	1083
Lugo	Plaza de España, 27	361
Madrid	Duque de Medinaceli, 2	211268 y 222830
Madrid-Barajas	Aeropuerto	221165
Málaga	Larios, 5	3445
Oviedo	Cabo Naval, 5	3385
Palma Mallorca	Paseo General Franco, 38 y 40	2216
Pamplona	Duque de Ahumada, 3	1287
Pontevedra	Michelena, 27	2100
Port-Bou	Estación Internacional	81
Ronda	Plaza de España, 1	132
Salamanca	Plaza del Poeta Iglesias, 3	1655
San Sebastián	Bajos Teatro Victoria Eugenia	11774
Santa Cruz de Tenerife	Palacio Insular	2227
Santander	Paseo Alfonso XIII	1417
Santiago de	Rúa del Villar, 43	1132

Compostela		
Segovia	Plaza General Franco, 8	1602
Sevilla	Alcázar (Puerta del León)	21404
Sitges	San Pablo, 4	234
Soria	Diputación Provincial	16
Tarragona	Rambla del Generalísimo, 50	1859
Toledo	Plaza de Zocodover	1330
Valencia	Bajos del Ayuntamiento	12585
Valladolid	Angustias, 4	1629
Vigo	Jardines de Elduayen	3057
Zamora	Santa Clara, 20	1845
Zaragoza	Plaza de Seo, 7	21117

Zona Protectorado Español de Marruecos		
Tetuán	Servicio Turismo Zona Protectorado Avd. del Generalísimo, 30	

Oficinas en el extranjero		
Bruselas	12 Rue D'Arenberg	125735
Buenos Aires	Florida 753 Galerías Pacífico Dársena	32 3964
Chicago		
Illinois	39. Scult La Salle Street. Room 613	6-0776
Estocolmo	Smalandsgatan, 11	119020 – 119030
Gibraltar	1 Irich Place	A 282
La Habana	Calle Cárcel (Capdevila) 107	W 3030
Lisboa	Tavessa de Salitre, 37	35414
Londres	70, J. Jormyn Street, Whithall	8578 – 8579
México	Paseo de la Reforma, 1,3 y 5	216118 - 216120
Nueva York	185, Madison Avenue, Plaza	9-3642
París	28 Avenue George V. París (VIII ene)	Balzac 14-61
Roma	Piazza de Spagna, 55	681106
San Francisco	68. Cost Street. YUKON	6-2125
Tánger	Calle del Estatuto, 83	7669
Zúrich	Claridenhof. Claridestrassen, 25	279115