

MINISTERIO DE INFORMACION Y
TURISMO

**PLAN
NACIONAL DE
TURISMO**

Año 1953

ÍNDICE

Capítulo I. Consideraciones generales	7
Importancia política y económica del turismo	7
Objetivos del Plan.....	9
Capítulo II. Fronteras	13
Condiciones que han de reunir los edificios destinados a los Servicios de Fronteras	13
Documentación y tramites de frontera	13
Importación temporal de automóviles	14
Importación temporal, de objetos de uso personal.....	14
Capítulo III. Transportes.....	17
Por carretera	17
Facilidades al turismo en automóvil con matrícula extranjera	20
Consideraciones sobre el transporte de turistas en vehículos de matrícula nacional	21
Vehículos de las empresas concesionarias de transportes por carretera	21
Vehículos de Agencias de Viajes	21
Agencias de transportes que dispongan de autocares, para la cesión en alquiler de los mismos.....	22
Coches gran turismo y taxis.....	22
Transportes por ferrocarril	23
Plan de construcciones de la RENFE	23
Electrificación	23
Trenes automotores.....	23
Material móvil	24
Vía y señalización.....	24
Estaciones y servicios	25
Ferrocarriles de vía estrecha	25
Nuevas construcciones de ferrocarriles	25

Otras sugerencias	25
Viajes en cama.....	26
Cumplimiento de las ordenanzas de ferrocarril.....	26
Libro de reclamaciones.....	27
Nuevas guías.....	27
Reserva de billetes	28
Corrección por parte del personal ferroviario	28
Transportes marítimos	28
Tráfico marítimo exterior	28
Plan de construcciones	29
Tráfico marítimo interior	30
Plan de construcción	30
Transportes aéreos.....	32
Capítulo IV. El alojamiento.....	40
Industria privada	40
Análisis de la situación actual.....	40
Directrices generales	41
Red de alojamientos: turísticos propiedad del Estado.....	43
Plan de obras.....	44
Capítulo V. Formación profesional	55
Escuelas Regionales de Hostelería.....	56
Escuela Nacional de Turismo.....	57
Capítulo VI. El "camping"	59
Capítulo VII. Zonas de interés	63
Capítulo VIII. Caza y pesca fluvial	66
Caza.....	66
Importancia de la caza para el turismo	67
Propaganda	67
Pesca	69
Capítulo IX. Propaganda	80
Consideraciones generales.....	80
El mercado turístico	82

Mercado norteamericano	83
Mercados europeos.....	85
Métodos de publicidad	86
ANEXOS	95
Anexo núm. 1. Proyecto de edificio destinado a los Servicios de Frontera	95
Anexo num. 2. Proyecto de Convención Internacional Aduanera sobre el turismo, formulado por el Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas.....	98
Parte Dispositiva.....	98
Capítulo I. Disposiciones generales.....	98
Capítulo II. Títulos de importación temporal.	101
Capítulo III. Facilidades acordadas a las asociaciones autorizadas.	104
Capítulo IV. Condiciones de ampliación de la admisión temporal.	104
Capítulo V. Prolongación de validez y renovación de los títulos de importación temporal.....	107
Capítulo VI. Visados los títulos de importación temporal expedidos por las Asociaciones autorizadas.	108
Capítulo VII. Regularización de los títulos de importación temporal expedidos por las Asociaciones autorizadas.	109
Capítulo VIII. Disposiciones diversas.	113
Anexo núm. 3. Tramos de C.N. de interés turístico para los que se propone su mejor acondicionamiento con firme especial y una adecuada conservación.....	114
Anexo núm. 4. Tramos de C.C, de interés turístico para los que se propone su mejor acondicionamiento con firme especial y una adecuada conservación.....	115
Anexo núm. 5. Tramos C.L. y de C.V. de interés turístico para los que se propone su mejor acondicionamiento con firme especial y una adecuada conservación.....	118

Anexo núm. 6. Resumen total de kilómetros de las carreteras para las que se propone su mejor acondicionamiento con firme especial y una adecuada conservación.....	121
Anexo num. 7. Tramos de carreteras de interés turístico para los que se proponen su inclusión en el Plan Nacional de Modernización de Carreteras.....	122
Anexo núm. 8. Detalle de utilización de las vías aéreas	123
Compañía Iberia	123
Transportes aéreos trasatlánticos	123
Transportes aéreos continentales.....	124
Transportes aéreos insulares.....	126
Transporte aéreo con el Norte de África.....	128
Líneas aéreas peninsulares.....	130
Aviación y comercio	131
Líneas nacionales.....	132
Líneas internacionales	132
Anexo núm. 9. Zona Turística de la Costa del Sol.....	133
Delimitación	135
Situación actual de la zona	136
Obras a realizar.....	137
Alojamientos	137
Carreteras	138
Obras de embellecimiento	139
Deportes marítimos	140
Atractivos diversos.....	140
El “camping”	141
Propaganda	141
Transportes	142
Anexo núm. 10. Zona turística de la Costa Brava	142
Monumentos y Obra Histórico-Artístico de la costa brava.....	143
Delimitación	147
Situación actual de la zona	147

Anexo núm. 11. Nuevos Cotos	148
Otros Cotos posibles.....	150
Anexo núm. 12. Presupuestos, en partidas alzadas, de las obras que se juzgan más necesarias	150
Obras en Cotos de la Dirección General de Turismo	150
Obras en Cotos de la Dirección General de Montes.....	150
Anexo núm. 13. Nuevos Cotos	151
Datos presupuestarios	152
Anexo núm.14. Presupuesto de propaganda y distribución de la misma	153
Primer grupo. Propaganda impresa	153
GRÁFICOS	159

Capítulo I. Consideraciones generales

Importancia política y económica del turismo

Creemos que la importancia política y económica que para nuestra Patria tiene el turismo es un axioma y, por tanto, no necesita demostración.

El incremento de la corriente turística felizmente progresiva que afluye a España produce grandes beneficios al país el primero y principal es el conocimiento directo de una realidad desfigurada por la propaganda tendenciosa.

Merece ponerse de relieve, por su significación e importancia de todo orden, el enorme incremento registrado en el curso de un año, como puede verse con detalle en los cuadros números 1 y 2.

Es preciso subrayar que este aumento de tráfico turístico demuestra de manera fehaciente que los turistas que nos han visitado constituyen uno de nuestros mejores medios de propaganda, al difundir por el mundo entero cuanto han podido ver y apreciar personalmente en nuestro país.

Aparte de este defecto de carácter eminentemente práctico, el turismo juega un doble papel en la economía española. Por una parte, contribuye a activar numerosas ramas industriales y comerciales y, por otra, proporciona ingresos apreciables de divisas a cambio de las cuales España puede proporcionarse en el extranjero las materias primas y productos industriales de los que tiene necesidad.

Si la industria hotelera se beneficia particularmente del movimiento turístico, éste ejerce igualmente una influencia directa no despreciable sobre otras actividades, como los transportes, los espectáculos y los comercios. Se ha podido calcular, en efecto, que solamente un 45 por 100 de los ingresos procedentes del turismo iba a la industria de hostelería. A la vista de este tanto por ciento puede juzgarse la importancia de las corrientes de negocios creadas por el movimiento turístico.

Si se piensa, además, que esta corriente beneficia indirectamente a otras actividades industriales y agrícolas que suministran productos de consumo o bienes de equipo a las industrias turísticas, sube de pronto la importancia para España de una buena política de turismo.

No es menos considerable el interés en el plano social, ya que una gran parte de estos ingresos se transforma directa o indirectamente en salarios y remuneraciones fijas.

Por último, en el plano fiscal no debe olvidarse que el Estado, las Provincias y los Municipios se benefician de una parte importante de estos ingresos. Difícilmente calculables, por otra parte, puesto que la percepción se efectúa en diferentes estadios o fases de la producción o de los cambios.

Pero si este aspecto del turismo en la economía española merece ponerse de relieve, el otro aspecto relativo a la importación de divisas es, efectivamente, tan importante para la balanza de pagos que no creemos precise justificación alguna. Incluso la repatriación de moneda nacional es suma importante, ya que ha contribuido ampliamente al saneamiento de la peseta en las plazas extranjeras y se ha traducido en ciertos casos en entrada indirecta de divisas al tener que aprovisionarse

nuevamente algunas instituciones bancarias extranjeras de billetes españoles con el fin de responder a la demanda de los turistas.

Como dato concreto que habla por sí solo podemos citar que en el último año de 1952 el ingreso proporcionado por el turismo a España puede cifrarse en la cantidad de 41 millones de dólares en diversas divisas y la repatriación de moneda nacional puede estimarse para el mismo año en unos 1.500 millones de pesetas; en total, un ingreso de unos 2.200 millones de pesetas de moneda que no hay que amortizar y por la que no hay que abonar intereses.

Objetivos del Plan

La finalidad primordial del presente plan es la de elevar el turismo al rango de primer orden que tiene para la economía de otras naciones como Italia, Francia y Suiza. Tratamos de ordenar a gran escala la política del Gobierno en esta materia y preparar en nuestra Patria alojamiento y servicios para las estancias o las vacaciones anuales de 2.000.000 de extranjeros.

Con el fin, pues, no sólo de conservar, sino de incrementar esta corriente turística que tanto beneficio nos reporta, se estima de necesidad imprescindible realizar un conjunto de obras y perfeccionar nuestras instalaciones y medios de transporte, así como poner en práctica una serie de disposiciones legales de diverso rango encaminadas a este fin.

Entre estos cometidos resalta por su primordial importancia la construcción de nuevos hoteles y paradores de adecuada calidad y capacidad suficiente para dar alojamiento a la totalidad de los turistas que nos visitan en las épocas de más afluencia.

Es indispensable también incrementar el número de nuestros albergues de carretera y ampliar la capacidad de los actuales.

El *camping* debe ser debidamente reglamentado, como también las zonas de interés turístico, cuya creación se propone en el presente plan, y de las que se espera obtener grandes beneficios no sólo del turismo extranjero, sino también del nacional.

Finalmente se estudian en el plan las inversiones necesarias para que la propaganda que realiza la Dirección General del Turismo contribuya de manera eficaz a fomentar el desarrollo de esta progresión creciente de la corriente turística.

Pese a cuanto queda expuesto, el presente Plan no tiene un carácter exhaustivo, sino que se limita a estudiar los medios necesarios y suficientes para su realización en un plazo de cinco años, con la esperanza de poder atender debidamente a una corriente turística estimada en dos millones de viajeros, y todo ello sin perder de vista la capacidad económica de nuestro país y los límites de las inversiones estatales.

De acuerdo con esta última idea, el Plan se estructura para conseguir la máxima colaboración de la iniciativa privada, reservando para el Estado solamente aquellas actividades que por su índole particular no pueden ser atendidas debidamente por dicha iniciativa.

CUADRO N° 1

TURISTAS QUE HAN VISITADO ESPAÑA EN 1952

MESES	Extranjeros provistos de pasaporte	Extranjeros en tránsito por puertas	Extranjeros autorizados por 24 horas	Españoles residentes en el extranjero	TOTAL
Enero	22.359	40.028	5.398	4.271	72.056
Febrero	25.249	22.425	5.277	3.683	56.634
Marzo	32.651	33.800	5.988	4.451	46.890
Abril	73.791	35.363	12.339	7.169	128.682
Mayo	72.999	36.073	12.419	6.776	128.267
Junio	74.616	36.181	19.109	7.791	137.697
Julio	108.904	39.536	26.258	11.081	185.779
Agosto	136.676	45.855	64.149	11.328	258.008
Septiembre	110.935	40.015	26.628	9.336	186.914
Octubre	54.425	35.252	9.301	5.724	104.702
Noviembre	31.364	33.755	4.774	4.605	74.498
Diciembre	32.851	31.799	4.745	5.726	75.121
TOTAL AÑO 1952	776.820	430.102	196.3885	81941	1.485.248
ENTRADOS POR					
Ferrocarril	182.758	-----	28.751	19.335	230.744
Carretera	453.811	-----	167.458	26.181	647.450
Puertos marítimos	78.173	430.102	-----	27.453	535.818
Aeropuertos	62.158	-----	196	8.882	71.326
TOTAL AÑO 1952	776.820	430.102	196.385	81.491	1.485.248
TOTAL año 1951	676.255	325.242	189.067	72.633	1.263.197
% aumento año 1952	14,9 %	32,2 %	3,9 %	12,8	17,6 %

CUADRO N° 2

COMPARACIÓN ENTRE LOS TURISTAS DE 1952 y 1951

Nacionalidades	Año 1952	Año 1951	Aumento En 1952
De EUROPA:			
Alemania	38.964	20.065	94,2
Austria	7.387	5.757	28,3
Bélgica	34.829	35.603	2,2
Dinamarca	6.953	5.450	27,6
Francia	551.565	465.629	18,5
Gran Bretaña	161.160	150.154	52,6
Holanda	20.293	13.302	52,6
Italia	135.840	125.381	8,3
Noruega	4.481	4.051	10,5
Portugal	165.024	149.711	10,2
Suecia	17.035	13.421	26,9
Suiza	26.441	28.552	7,4
Otras de Europa	12.058	14.404	16,3
De AMÉRICA			
Argentina	32.806	28.619	14,6
Brasil	15.013	13.869	8,2
Canadá	2.937	2.295	28,0
Colombia	3.846	2.943	30,7
Cuba	9.489	8.056	17,8
Chile	6.996	5.896	18,7
Méjico	6.478	5.797	11,7
Norteamérica	91.807	44.677	105,5
Perú	1.862	1.966	5,3
Uruguay	5.664	3.871	46,3
Venezuela	8.053	7.448	8,1
Otras de América	5.403	6.886	21,5
De ASIA	5.841	5.960	8,0
De ÁFRICA			
Egipto	1.416	1.303	21,5
Suráfrica	2.868	1.363	53,9
Marruecos español	3.574	3.333	7,2
Marruecos francés	5.306	5.084	24,0
Otras de África	3.139	1.250	151,1
De OCEANÍA:			
Australia	2.419	2.064	17,2
Filipinas	1.906	1.387	1,0
Otras de Oceanía	250	218	14,7
Apátridas	3.564	3.296	8,1
ESPAÑOLES residentes en el extranjero	81.941	72.633	12,8
TOTAL DE VISITANTES	1.485.248	1.263.197	17,6

Capítulo II. Fronteras

Es indudable que la primera y última impresión que un país produce al traspasar sus fronteras puede predisponer a quien las cruza para formar unos juicios favorables o adversos. Por ello asignamos al problema de la entrada y salida de España del turista que la visita la trascendencia que realmente tiene.

Condiciones que han de reunir los edificios destinados a los Servicios de Fronteras

Con la finalidad de facilitar los trámites de frontera y causar a los turistas las menores molestias posibles, los edificios destinados a este servicio han de permitir la realización fácil de todas las formalidades exigibles, ya sean aduaneras, policíacas, etc., y ello lo mismo para los viajeros que salgan como para los que entren en España, ya sea por aire, mar, carretera o ferrocarril.

En el anexo 1 se presenta un esquema de distribución y circulación en un edificio destinado a los servicios de frontera y la especificación de las características que debe tener en orden a su máxima eficacia.

Documentación y trámites de frontera

Para facilitar la fiscalización de documentos y visado del equipaje con las mínimas molestias para el viajero, convendría generalizar la realización en ruta de este visado en aquellos medios de transporte que fuere posible, al propio tiempo que se realizara la inspección policíaca y toda la tramitación necesaria, o al menos que el paso por la Aduana se reduzca al tiempo mínimo indispensable.

Se juzga también de alto interés evitar la reiteración de fiscalizaciones dentro del territorio nacional y, especialmente parece aconsejable dar las disposiciones adecuadas para evitar la actual duplicidad de trámites aduaneros a los viajeros que proceden directamente de Baleares y Canarias y aun del Marruecos Español.

Importación temporal de automóviles

Se hace urgente la adhesión formal de España al convenio internacional de Ginebra, de 16 de junio de 1949, cuya parte dispositiva se expresa en el anexo nº 2; entre tanto será preciso dictar las disposiciones de carácter aduanero sobre importación temporal de automóviles que vayan acomodando nuestra regulación a lo previsto en tal convenio ⁽¹⁾.

Tal vez se haría preciso, por otra parte, instalar en Madrid, donde hay un despacho central de Aduanas, un depósito franco de automóviles para que puedan venderse a turistas no residentes en España, y que puedan utilizarlos tanto durante su estancia en España, en importación temporal con matrícula y plazas especiales, como en el resto de los países que fueran a visitar ⁽²⁾.

Importación temporal, de objetos de uso personal

Ninguna innovación es aconsejable hacer en relación con la salida de los objetos que puede llevar consigo el turista al abandonar España, ya que actualmente; pueden pasarse artículos manufacturados hasta 25.000 pesetas, cuyo valor se acreditará mediante las correspondientes facturas.

En cuanto a la entrada de objetos por nuestras fronteras debería estar de acuerdo con los artículos 2º y 3º de la Convención Internacional de Ginebra ⁽³⁾.

NOTAS AL CAPITULO II

(1) Así sucede en la actualidad, que según la Orden del Ministerio de Hacienda de 9 de marzo de 1949, solamente los turistas procedentes de América y Filipinas pueden entrar en España con coches matriculados en otro país cualquiera. Es decir, que un extranjero residente en Europa o en Sud-África, por ejemplo, con un coche que adquiere en Alemania, Francia, Italia o cualquier otro país, no puede atravesar nuestras fronteras con ese automóvil, lo que, sobre resultar anómalo, constituye un indudable obstáculo al desarrollo del turismo en España.

Es por consiguiente indispensable, y además urgente, disponer que se admita la entrada de turistas, cualquiera que sea el país donde tenga matriculado su automóvil, ya que son cada día más numerosos los turistas que adquieren sus automóviles en países extranjeros para después, al terminar su viaje, importarlos y matricularlos en su propio país o venderlos de nuevo en el país en donde los han adquirido.

Por otra parte son cada día menos numerosos los turistas americanos que para desplazarse a Europa traen consigo sus automóviles, motivado sin duda por el costo de flete desde América a Europa y regreso. Por ello, la mayor parte de los turistas americanos adquieren en países europeos, vehículos-automóviles que pagan en divisas y que están exentos de impuestos anteriores, así como de derechos de Aduanas, ya que son automóviles que, con una matrícula especial para exportación, solamente sirven para exportarlos temporalmente en los diferentes países que visitan los turistas, volviéndolos a vender en el país de origen a menor precio, naturalmente. Esto constituye un excelente negocio para los países que tienen establecido tal régimen, recaudando de esta manera indirecta una cantidad considerable de divisas.

(2) Como estos automóviles habrían de venderse obligatoriamente en cualquiera de las divisas consideradas como fuertes, supondría un ingreso considerable de éstas y, además, evitaría que los turistas que llegan a España sin automóvil tuvieran que desplazarse a Francia, como lo hacen hoy, para la adquisición de sus vehículos en estas mismas condiciones, quedando en la vecina república los cuantiosos beneficios de esta clase de operaciones.

(3) Para concretar y limitar el alcance de estas normas, y de acuerdo con lo que determina el artículo 3º de la Convención citada, se relacionan a continuación los objetos cuya entrada debiera ser autorizada y las cantidades de los mismos. Sobre este punto debiera darse una disposición muy concreta a fin de evitar que todo ello quede al criterio discrecional de vista de Aduanas.

Tabaco: Cigarrillos rubios, 20 cajetillas; cigarros puros, una caja de tamaño corriente; tabaco picado, una libra.

Bebidas alcohólicas: Tres litros de licores y vinos en botellas precintadas o no.

Objetos varios: Una cámara fotográfica con 12 carretes o dos rollos de películas, un aparato portátil de radio, una cámara tomavistas de 8, 9,5 0,15 mm. con 250 metros de película; una gramola portátil con 20 discos, unos prismáticos, una máquina de escribir portátil, una tienda de *camping* y sus accesorios, un instrumento de música portátil, un coche de niño (para cada niño).

Artículos de deporte: Un juego de palos de polo, dos pares de esquís, dos raquetas de tenis con doce pelotas, una canoa de goma, una piragua o bote rígido portátil; una bicicleta, una escopeta o rifle de caza con 200 cartuchos, una caria de pescar y sus accesorios.

Artículos de uso personal: Vestidos, joyas y efectos de uso personal.

Víveres: Cantidades prudenciales que puedan considerarse para uso personal del viajero durante una jornada completa.

Capítulo III. Transportes

Por carretera

Como se ha puesto de manifiesto en los "Estudios para un Plan Nacional de Turismo", el transporte por carretera es el medio más utilizado por el turista en sus desplazamientos.

En atención a ello y a que el progresivo aumento de la producción (mundial de vehículos automóviles habrá de repercutir forzosamente en la intensificación de este tráfico, se considera de suma importancia, desde el punto de vista turístico, la modernización y mejora de nuestras carreteras en la medida y forma que a continuación se señala.

Actualmente se está llevando a efecto el "Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas", aprobado por ley de L8 de diciembre de 1950, a realizar en cinco años.

Como este Plan afecta a los itinerarios más importantes de la Nación con un total de 11.003,509 km., sólo resta poner de relieve la conveniencia de imprimir la mayor celeridad en la realización de las obras para que su terminación total no exceda del plazo previsto.

A pesar del desarrollo del "Plan de Modernización" quedan muchas carreteras de interés turístico excluidas de aquél y en consecuencia, en los "Estudios para un Plan Nacional de Turismo", se hizo un detallado examen de todos los itinerarios turísticos por carretera, señalando todos los tramos que quedaban fuera del citado Plan.

Se llegó a determinar los tramos que teniendo interés turístico no quedaban comprendidos en dicho Plan de Modernización y que con ligeras correcciones derivadas de un más de tenido estudio se detallan en los anexos números 3 a 7 y gráfico número 2.

En los tramos a que se refieren los anexos números 3, 4 y 5 se propone, como obras más urgentes, el acondicionamiento de los mismos, con firme especial, o su mejora, y que su conservación sea debidamente atendida.

Para llevar a cabo esta labor, conviene señalar un plazo de cinco años, de modo que anualmente el Ministerio de Información y Turismo proponga y el Ministerio de Obras Públicas acuerde, conforme con las cifras presupuestadas para este fin, las carreteras que deban incluirse según el orden de prelación que dicho Ministerio estime más conveniente a la vista del desarrollo del turismo, zonas de interés turístico aprobadas, etc.

En cuanto a los tramos señalados en el anexo número 7 se solicita por su particular importancia turística la inclusión de los mismos en el Plan de Modernización, de acuerdo con lo que determina el artículo 2.3 de la ley de 18 de diciembre de 1950.

Además de las obras previstas de acondicionamiento de firmes y demás señaladas, existen otras mejoras de carácter general que a continuación se reseñan y que siendo relativamente poco costosas, contribuyen, sin embargo, en grado muy importante, a dar al turista la idea de la eficiencia y decoro en los servicios nacionales.

Entrada en el territorio nacional. La entrada en el territorio nacional por nuestras carreteras debe merecer especial atención, debiendo

atenderse en estos tramos, a la conservación, embellecimiento y señalización, ya que el aspecto que ofrezcan estos tramos de carretera influye decisivamente en la impresión que nuestro país produzca a los turistas que nos visitan. Por ello se propone en los siguientes tramos el establecimiento de dos circulaciones separadas por seto, con características análogas a las adoptadas para los accesos al Gran Madrid (1).

Puente internacional de Irún-San Sebastián	21 km.
Límite en La Junquera-Figueras	20 km.
Túy-Vigo	17 km.
Frontera-Badajoz	8 km
Frontera-Rosal de la Frontera	2 km.
Total	68 km.

Aparcamientos, fuentes, etc. Se propone que a lo largo de las rutas de gran tráfico se establezcan ensanchamientos para aparcar automóviles coincidiendo con la instalación de fuentes de aguas potables y pequeñas masas de árboles ya previstas en el Plan de Modernación (2).

Auxilios en carreteras. Se estima necesaria la instalación de teléfonos en las casillas de peones camineros, así como de botiquines de urgencia, especialmente en las rutas de gran tráfico (3).

En los principales puertos que cruzan las carreteras nacionales, es necesario que durante el invierno estén debidamente montados los servicios de vehículos quita-nieves y de cadenas que permitan el tránsito a los automovilistas. Especialmente el servicio de información facilitará por medio de las oportunas indicaciones situadas no sólo al pie del puerto, sino a la salida de las poblaciones principales inmediatas, el conocimiento del estado del mismo. A estos efectos se considera necesario que en ningún momento la capital de España quede aislada

por carretera con el noroeste de la Península, por lo que resulta de suma urgencia la construcción del llamado "túnel del Guadarrama".

Por último, y en el mismo orden de medidas, pesa el fomento y protección del tráfico turístico por carretera; se considera de urgencia, la pronta publicación de las nuevas disposiciones modificativas del vigente Código de Circulación, y la exigencia de su más exacto cumplimiento por parte de las autoridades de tráfico.

Surtidores de gasolina. Se considera, asimismo, de gran importancia y deberá dictarse la oportuna disposición para que en todas las capitales de provincia y ciudades de interés turístico exista por lo menos un surtidor de gasolina que esté permanentemente abierto. A fin de indicar al automovilista su emplazamiento, cada uno de los surtidores de la localidad, al cerrar, debería dejar situado en lugar visible un cartel determinando la calle y el número donde esté emplazado el surtidor de guardia.

Señalización. Se propone la señalización total y urgente, dentro de las normas vigentes, de las carreteras incluidas en este Plan.

Facilidades al turismo en automóvil con matrícula extranjera

Igualmente se estima aconsejable que la importación temporal de vehículos correspondientes a los automóviles de turistas que, con matrícula extranjera, se dirigen a España, se haga con la máxima simplificación y amplitud, mediante la adhesión formal al Convenio Internacional de Ginebra de 1949 como ya se hace constar en el capítulo dedicado a trámites de frontera.

Consideraciones sobre el transporte de turistas en vehículos de matrícula nacional

Vehículos de las empresas concesionarias de transportes por 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, no servidos adecuadamente por el ferrocarril, aconseja que la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales vigile el exacto cumplimiento de las normas de policía vigentes sobre horarios, seguridad y adecuación de los vehículos, así como la corrección en el trato a los usuarios.

Vehículos de Agencias de Viajes

La importancia que en el orden económico tienen los autocares y vehículos de las Agencias de Viajes, por las divisas que los mismos, de un modo directo o indirecto, proporcionan, aconseja incrementar el actual porcentaje del 30 por 100 que de las divisas producidas tienen hoy las referidas agencias, con destino a la importación de sus propios vehículos. Se propone que dicho incremento sea del 50 por 100 de las divisas producidas hasta que la industria nacional pueda atender la demanda de esta clase de vehículos, ya que una mayor capacidad de transporte, supuesta la indudable demanda de usuarios extranjeros de estos servicios, significará ampliar este medio de obtención de divisas.

Agencias de transportes que dispongan de autocares, para la cesión en alquiler de los mismos

En España existen varias empresas que cumplen esta finalidad, alguna de ellas con material moderno y confortable, que ponen, generalmente, a disposición de Agencias de Viajes.

Se estima de absoluta necesidad que dichas empresas gocen de un derecho preferente en la importación de nuevas unidades.

Coches gran turismo y taxis

Varias empresas, y principalmente la Autotransporte Turístico Español, S.A. (A.T.E.S.A.), disponen de un equipo de coches de gran turismo que alquilan a los visitantes extranjeros que desean disponer de vehículos con carácter particular. El alquiler lo realizan con chofer o sin él, y mediante el pago del servicio en la divisa del usuario, de lo que resulta que el rendimiento de los coches, en cuanto a la obtención de la referida divisa, es evidente y la amortización del vehículo, rapidísima.

Corno parece conveniente la ampliación de estos servicios, se propone que dichas empresas, o cuantas pudieran constituirse con los mismos fines, gocen 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 fija para el uso de los vehículos, por lo que se estima aconsejable se utilicen también otros vehículos de inferiores condiciones técnicas o ya amortizados, a precios más económicos.

En cuanto a la modalidad de alquiler de autotaxis y gran turismo, se estima oportuno establecer una mayor vigilancia sobre el importe de los servicios, a fin de evitar abusos.

Transportes por ferrocarril

Del mismo modo que en el apartado anterior, puede decirse que el transporte por ferrocarril recoge, después del de carretera, el contingente más importante del turismo internacional, según quedó detallado en los correspondientes anejos.

Por ello, y desde este punto de vista, es de suma importancia la mejora o modernización de los ferrocarriles españoles.

Plan de construcciones de la RENFE

La red fundamental de España está agrupada en la R.E.N.F.E. y ésta tiene en marcha un Plan general de reconstrucción con medios propios, referidos a las totales necesidades nacionales de transporte, en las que entran en parte muy importante las derivadas del tráfico de mercancías.

Por ello, a continuación se llama la atención sobre las mejoras que exclusivamente desde el punto de vista del turismo son particularmente importantes.

Electrificación

Es fundamentalmente la ejecución del Plan de Electrificación hoy en marcha, no sólo el restringido sino el total aprobado en 25 de enero de 1946.

Trenes automotores

Se considera muy importante dotar —como ya se está haciendo— de trenes automotores análogos al tipo TAF, a los servicios de rápidos diarios en las principales direcciones.

Las excelentes acogidas y prestigio que a la Nación dan los trenes Talgo, de características muy especiales, hacen que se aconseje el incremento de estos trenes, al menos hasta establecer un servicio diario de Madrid a Irún, Madrid a Port- Bou, Madrid-Lisboa, Madrid-Valencia y Madrid-Sevilla.

Por último, los servicios de cercanía de características turísticas, tales como Madrid-Toledo, Madrid-Aranjuez, Madrid-El Escorial, y otros análogos, conviene que sean atendidos con automotores térmicos, incrementando el tráfico actual.

Material móvil

Se juzga de gran interés que continúe la indudable mejora de material motor y de coches, especialmente con la utilización de composiciones enteramente metálicas, con buen alumbrado y en debidas condiciones de limpieza y conservación.

Vía y señalización

Existiendo en plena realización un plan de renovación y conservación de vía, basta aquí citarlo haciendo constar la importancia que para la velocidad y seguridad de la circulación y, por tanto, para la mayor utilización por el usuario tiene el que ésta se encuentre en las debidas condiciones.

Lo mismo puede decirse respecto al importante capítulo de señalización.

Estaciones y servicios

El adecentamiento y buen alumbrado de las estaciones principales, empalmes y fronteras, así como de sus servicios, es obligado para evitar el mal efecto que muchas de ellas ofrecen al turista extranjero, acostumbrado, en general, a una mejor conservación.

Ferrocarriles de vía estrecha

Desde el punto de vista turístico solamente pequeños tramos tienen interés, especialmente por ser de acceso a zonas de deportes de nieve o montañosas, además de las líneas del litoral cantábrico.

Se propone, como necesario en vías no electrificadas, la implantación de más servicios con automotores térmicos.

Nuevas construcciones de ferrocarriles

De los ferrocarriles en construcción se consideran particularmente interesantes el de Zamora-Orense-Santiago, el directo Madrid-Burgos y el que enlazará el Ferrol del Caudillo con Gijón, así como la terminación de las dobles vías Miranda- Alsasua y Madrid-Zaragoza, hoy en construcción.

Otras sugerencias

A fin de conseguir una mayor eficiencia en el servicio, a continuación se proponen algunas sugerencias de importancia menor, pero muchas de ellas fácilmente atendibles.

Viajes en cama

Se solicita la exención del impuesto de lujo que grava fuertemente este transporte, así como utilización de billetes de segunda clase para las camas dobles.

Cumplimiento de las ordenanzas de ferrocarril

Deberá exigirse, por parte del viajero, una mayor compostura y limpieza mientras se encuentra dentro del recinto del ferrocarril, ya que está comprobado que es, en la generalidad de los casos, el autor de la suciedad del vehículo y de los destrozos que en él se observan.

A estos objetos parece aconsejable que la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera publique una disposición en la que concretamente se recuerde 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.; estableciendo como complemento, para los infractores un sistema de sanciones económicas de suficiente cuantía, para que tengan carácter de ejemplaridad. Se propone que las sanciones sean proporcionales a la clase de 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, interventores del tren u otros empleados de ferrocarril con autoridad para ello, así como por el personal de Policía y Vigilancia que se encuentre en el mismo, e incluso por el personal de la Compañía Internacional de Coches-Camas. Se sugiere la Conveniencia de que un porcentaje del importé de la multa quede a beneficio del Agente que la imponga.

Libro de reclamaciones

Conviene que se dé 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, redactado en español, francés e inglés, indicando los lugares en que puede usarse y la posibilidad de emplear para la reclamación cualquier idioma.

En lo referente al tráfico de viajeros, interesaría que la reclamación no se limitará a denunciar simplemente las deficiencias o incumplimiento del contrato de transportes, sino que también pudiera referirse a cualquier otro tema relacionado con el turismo. A este objeto- debería preverse el traslado inmediato de este tipo de 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 estima procedente la aceleración de los trámites que en la Orden de 6 de septiembre de 1911 se indican, al objeto de resolver el expediente en el menor tiempo posible.

Nuevas guías

Deberá procurarse la más amplia información sobre horarios, tarifas, guías, etc., ya que la actualmente existente es insuficiente y de difícil comprensión para quien no conoce nuestro idioma. A estos efectos se estima preciso el restablecimiento de una mayor coordinación entre los servicios de la R.E.N.F.E. y los de la Dirección General del Turismo, a fin de que esta última disponga de los datos y elementos necesarios que le permitan editar guías en inglés, francés y alemán.

Reserva de billetes

Conviene llegar a una regulación y ordenación de las reservas de los billetes, tanto de los ordinarios como de los correspondientes a la Compañía Internacional de Coches- Camas, estableciendo fuertes sanciones, incluso de tipo gubernativo, para los casos de reventa no autorizada. También debiera hacerse una revisión a fin de comprobar si la reserva de billetes de transporte por ferrocarril para atenciones oficiales es precisa en su actual proporción, o si parte de ella obedeció a razones contingentes, hoy desaparecidas.

Corrección por parte del personal ferroviario

A fin de conseguir la más perfecta corrección en el trato a los viajeros, se propone que se extremen las medidas aplicables a todo el personal ferroviario que tenga relación con aquéllos.

Transportes marítimos

Tráfico marítimo exterior

En el año 1951 el número de pasajeros desembarcados en España, como final de viaje, ascendió a 56.214, de los que 32.339 desembarcaron de buques con bandera nacional y 23.875 de naves extranjeras. Con relación al año 1950, en el que la totalidad fue de 72.294, correspondiendo 66.189 a buques nacionales y 8.105 a buques extranjeros, se observa una considerable disminución en la totalidad y en la cifra correspondiente a buques nacionales, así como un aumento muy considerable en la cifra correspondiente a buques extranjeros. Teniendo en cuenta que el año 1950 fue excepcional en este aspecto, las cifras del año 1951 suponen un considerable aumento sobre los años anteriores (4).

En cuanto a los turistas en tránsito marítimo, su número ascendió en 1952 a 535.242, cifra ésta muy superior a la del año 1951, que fue de 325.818. Ello se debe a que gran número de líneas extranjeras han vuelto a tocar en los puertos españoles en que acostumbraban a hacerlo antes de 1936.

Plan de construcciones

El Plan de construcciones en la actualidad, con destino a las líneas regulares del exterior, es el siguiente:

- a) *Compañía Ibarra*. En los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval de Sestao se construyen dos transatlánticos de 15.800 toneladas de R. B., con capacidad cada uno para 852 pasajeros.
- b) *Naviera Aznar*. En los astilleros de Euskalduna, de Bilbao, se construye un buque mixto de carga y pasaje, de 6.500 toneladas de R.B.
- c) *Empresa Nacional "Elcano"*. En su Plan de construcciones figuran los buques siguientes:
 - 1 Monasterio del Paular, buque mixto de carga y pasaje, de 8.210 toneladas de R. B. y capacidad para 140 pasajeros.
 - 2 buques tipo Explorador radier, de 6.518 toneladas de R. B. y capacidad para 140 pasajeros.
 - 2 buques para transporte de emigrantes, de 11.470 toneladas de R. B. y capacidad para 1.400 pasajeros cada uno.
 - 2 transatlánticos de 18.000 toneladas de R. B. y- capacidad para 318 pasajeros cada uno.

A pesar del Plan de construcciones en ejecución no se podrá renovar la totalidad de los buques en servicio que por su antigüedad requieren ser relevados, por lo que es necesario continuar con las construcciones de buques de pasajeros para lograr una total modernización de nuestra flota que la ponga en condiciones de competir con las Compañías extranjeras y atraer la mayor cantidad posible del pasaje que navega bajo otras banderas.

Ello, además de suponer un buen ingreso en divisas, es de importancia fundamental para fomentar y atraer a España turismo procedente de las naciones iberoamericanas, así como españoles allí residentes.

Se hace notar el gran incremento experimentado el año 1952 en el número de los turistas de tránsito marítimo, y la conveniencia de fomentarlo mediante acuerdos con las Agencias extranjeras dedicadas a la organización de cruceros de turismo, a fin de que incluyan en sus itinerarios puertos españoles y organicen excursiones a lugares como Santiago, Sevilla, Granada, etc., que pueden proporcionar nuevos ingresos en divisas.

Tráfico marítimo interior

No teniendo interés turístico la navegación de cabotaje, nos ocupamos solamente del tráfico con nuestras provincias insulares de Baleares y Canarias y el de la Península con Marruecos y nuestras Colonias de la Guinea. Todas estas líneas están servidas por la Compañía Transmediterránea (5).

Plan de construcción

Con destino a estas líneas de tráfico marítimo de la Península con las provincias insulares, Marruecos y Guinea, la Empresa Nacional "Elcano" tiene en construcción los siguientes buques:

Nombre	Tipo	Ton. R.B.	Capacidad de pasaje
<i>Virgen de África</i>	Transbordador	3.250	1.300 a 2.000
<i>Playa de Formentor</i>	Mixto carga y pasaje	3.750	640
<i>Playa Palmanova</i>	Idem	3.750	640
L-1	Idem	1.940	294
L-2	Idem	1.940	294

Según parece, el *Virgen de África* se destina a las líneas de Marruecos; los dos Playas al servicio de Baleares, y los L-1 y L-2, a servicios internacionales.

De los 30 buques que sirven las líneas anteriores, 16, o sea más del 50 por 100, tienen más de treinta años de vida, resultando anticuados e inadecuados para las exigencias mínimas del turismo. Las líneas que unen la Península con Canarias y Baleares se hallan supersaturadas, por lo que convendría aumentar con urgencia la capacidad de transporte. Son muy numerosos los turistas que van de Barcelona a Palma y tropiezan con grandes dificultades para poder transportar sus coches, a causa de las características de los referidos buques.

Parece aconsejable la construcción de dos buques tipo transbordador que permitan el transporte de los coches de los turistas que lo deseen, así como los autocares de las Agencias turísticas.

Las construcciones actualmente en marcha son inadecuadas para lograr la modernización que requieren estas líneas y el aumento en la capacidad de pasaje necesario para atender la demanda actual y la que es de prever para años posteriores. Como dato curioso merece consignarse que en el año 1951, utilizando la línea marítima Palma-

Barcelona, entraron 8.8.513 viajeros en Palma y salieron 95.259 para la capital catalana.

Transportes aéreos

En el año 1952 entraron por los aeropuertos nacionales 62.158 extranjeros provistos de pasaporte; 196 extranjeros autorizados por veinticuatro horas, y 8.882 españoles residentes en el extranjero, haciendo un total de 71.236 viajeros, lo que representa un aumento, con relación al año anterior, de 22.614 pasajeros.

No obstante este incremento, la proporción entre los viajeros entrados en España por vía aérea y los entrados por la totalidad de las vías de comunicación, es de 4,79 por 100, lo que significa que el aumento en la entrada por carretera y por vía marítima, en especial por la primera, fue considerable.

Estos viajeros fueron transportados por la totalidad de las Compañías aéreas nacionales y extranjeras que hacen escala en nuestro territorio.

En el anexo 8 se recoge el detalle de utilización de las vías aéreas, indicándose las necesidades de ampliación o refuerzo de las existentes.

NOTAS AL CAPITULO III

(1) En relación con esto se cita el caso de la carretera general Lisboa-Oporto con la frontera española, que, tienen características análogas a las que se proponen y que, al llegar al puente internacional de Túy, el turista que ha circulado por la citada carretera se encuentra con otra, ya en lado español, de características muy diferentes.

(2) Se propone que se obligue, como ya se hizo durante la Dictadura, facilitando el material, al blanqueo de los edificios rurales de modesta construcción situados en la zona de servidumbre o inmediata de las carreteras incluidas en este Plan.

(3) De acuerdo con la recomendación hecha por la Comisión Internacional de Turismo de la Federación del Automóvil sería muy conveniente organizar un servicio quirúrgico por los Ayuntamientos de cierta entidad, a fin de poder prestar en todo momento ayuda sanitaria en casos de accidentes de circulación.

(4) Las líneas regulares españolas que realizan el tráfico marítimo con el exterior son las siguientes:

1º Norte de España, Antillas, Méjico, Estados Unidos

Se halla servida por las Compañías Trasatlántica y Naviera Aznar, cuyos itinerarios, buques y capacidades son:

a) Transatlántica

Habana, Guadalupe y Covadonga
(servicio mensual)

Santander – Amberes – Rotterdam – Hamburgo (F) – Bilbao – Santander – Gijón – Vigo – Lisboa (F) – Habana – Veracruz – Habana – New York – Coruña – Santander – Bilbao.

Magallanes y Marqués de Comillas
(servicio mensual)

Bilbao – Santander – Gijón – Vigo – Cádiz – Tenerife – San Juan de Puerto Rico – La Guayra – Curaçao – Habana – Veracruz – Habana – New York – Coruña – Santander – Bilbao

Vapor Marqués de Comillas (9.869 ton. R.B. y capacidad 570 pasajeros)

Vapor Magallanes (9.869 ton. y 570 pas.)

Vapor Habana (8.279 ton. y 101 pas.)

Motonave Covadonga (10.122 ton. y 344 pas.)

Motonave Guadalupe (10.122 ton. y 344 pas.)

b) Naviera Aznar

Monte Albertia y Monte Ayala
(servicio cada cuarenta días)

Bilbao – Gijón – Vigo – Lisboa – La Guayra – Curaçao – San Juan de Puerto Rico – Habana – Veracruz – Habana – Veracruz – Habana y regreso.

Monte Moncayo Monte Iciar y Monte Inchorra
(servicio mensual)

Norte de España y Filadelfia – New York y regreso.

Motonave Monte Albertia (2.955 ton. R.B. y capacidad 155 pasajeros)

Motonave Monte Ayala (2.955 ton. y 160 pas.)

Motonave Monte Moncayo (4.648 ton. y 12 pas.)

Vapor Iciar (3.303 ton. y 10 pas.)

Vapor Inchorra (3.350 ton. y 6 pas.)

2º Mediterráneo - Centroamérica

Servida también por las Compañías Transatlántica y Naviera Aznar, cuyos itinerarios, buques y capacidades son:

a) Transatlántica

<i>Virginia de Churruca y Satrústegui</i> (servicio mensual)	Barcelona – Génova – Barcelona – Cádiz – Tenerife – San Juan de Puerto Rico - Ciudad Trujillo – La Guayra – Curaçao – Barranquilla (F) – Habana – Nueva Orleans (F) – Habana – Puerto Plata – San Juan de Puerto Rico – Tenerife – Cádiz – Barcelona.
---	--

Motonave Virginia de Churruca (6.518 ton. de R.B y capacidad 214 pasajeros)

Motonave Satrústegui (6.518 ton. y 223 pas.)

b) Naviera Aznar

Monte Ulía y Monte Amboto y Monte Altube (servicio mensual)	Génova – Barcelona – Cádiz – La Guayra – Curaçao – Barranquilla - Habana – Veracruz – Habana – Vigo.
---	--

Motonave Monte Ulía (12.123 ton. de R.B y capacidad 210 pasajeros)

Motonave Monte Amboto (2.955 ton. y 74 pas.)

Motonave Monte Altube (2.955 ton. y 58 pas.)

3º España Sudamérica

Se halla servida por las Compañías Ibarra S.A. y Naviera Aznar, cuyos itinerarios, buques y capacidades son:

a) Compañía Ibarra.

Cabo de Hornos	Génova - Marsella (F) – Barcelona – Cádiz
Cabo de Buena Esperanza	– Santos – Montevideo - Buenos Aires -
(servicio mensual)	Santos (F) – Tenerife – Barcelona – Marsella
	– Génova.

Vapor Cabo de Hornos (12.574 ton. de R.B y capacidad 834 pasajeros)
Motonave Monte Amboto (12.574 ton. y 834 pas.)

b) Naviera Aznar

Monte Udala y Monte Urbasa	Amberes – Burdeos – Bilbao – Vigo –
(servicio mensual)	Lisboa (F) – Tenerife - Río de Janeiro –
	Santos – Montevideo - Buenos Aires – y
	regreso.

Motonave “Monte Udala (7.722 ton. de R.B y capacidad 392 pasajeros)
Motonave Monte Amboto (7.723 ton. y 390 pas.)

4º España-Mediterráneo Oriental.

Cubre esta línea la Compañía Nacional de Exportaciones Agrícolas con sus buques “Benicasim” “Benidorm” que aprovechan sus viajes comerciales para llevar un reducido pasaje en cruceros de recreo con duración aproximada de un mes y salida de Barcelona cada 15 días.

(5) Los itinerarios, servicios, buques y capacidad de los mismos son los que se expresan a continuación:

Baleares

- I.- Barcelona-Palma de Mallorca (diario excepto los domingos)
- II.- Palma de Mallorca-Valencia (semanal)
- III.- Palma de Mallorca-Ibiza-Valencia (semanal)

- IV.- Palma de Mallorca-Ibiza-Alicante (semanal)
- V.- Barcelona-Mahón (bisemanal)
- VI.- Barcelona-Ibiza (semanal)
- VII.- Palma de Mallorca-Mahón (semanal)
- VIII.- Palma de Mallorca-Ciudadela (semanal)
- IX.- Palma de Mallorca-Cabrera (Bisemanal)
- X.- Ciudadela de Alcudia (semanal)

Las características de los buques que sirven estas líneas son:

Nombre	Año de construcción	Tonelada R.B.	Capacidad de pasaje
Ciudad de Palma	1930	4.085	704
Rey Jaime I	1911	2.320	501
Rey Jaime II	1906	1370	439
Ciudad de Mahón	1931	1.550	291
Ciudad de Ibiza	1929	3.059	254
Ciudadela	1896	270	28
Ciudad de Alcudia	1979	174	39
Mallorca	1914	2.204	609

Canarias

- I. Servicio rápido Barcelona-Cádiz-Canarias (semanal)
- II. Barcelona-Canarias (quincenal) con escalas en Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena-Almería, Málaga y Ceuta.
- III. Norte de España-Canarias (semanal) con escalas en Pasajes (o Bilbao), Santander (o Gijón), La Coruña (o Villagarcía), Vigo y Cádiz.
- IV. Sevilla-Canarias (semanal) con escala en Cádiz al regreso:

Las características de los buques que sirven estas líneas son:

Nombre	Año de construcción	Tonelada R.B.	Capacidad de pasaje
Ciudad de Cádiz	1951	6.518	207
Villa de Madrid	1931	6.942	221
Ciudad de Salamanca	1946	2.537	48
Ciudad de Alcira	1946	2.516	160
Romeu	1918	3.070	212
Escolano	1920	3.058	195
Río Francolí	1902	2.336	51
Poeta Arolas	1919	3.498	227
Ciudad de Valencia	1931	2.496	119
Ciudad de Alicante	1930	2.435	730
Capitán Segarra	1918	2.061	66

Marruecos

- I. Málaga-Melilla (diario excepto los domingos)
- II. Algeciras-Ceuta (diario)
- III. Algeciras-Tánger (diario excepto los domingos)
- IV. Ceuta-Melilla-Almería (semanal), con escalas en Puerto Capaz, Torres de Alcalá y Villa-Sanjurjo.

Las características de los buques que sirven estas líneas son:

Nombre	Año de construcción	Tonelada R.B.	Capacidad de pasaje
Victoria	1951	3.250	1.300 a 2.000
Ciudad de Ceuta	1928	1.045	410
Vicente Puchol	1896	1.514	566
J.J. Sister	1896	1.511	151
A. Lázaro	1896	1.514	289
Lanzarote	1912	476	144

Guinea

- I. Servicio bimensual Barcelona-Guinea, con escalas en Valencia, Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Santa Isabel (Fernando. Poo), Bata, Santa Isabel, Tenerife (o Las Palmas), Cádiz, Valencia y Barcelona
- II. Servicio bimensual Bilbao-Guinea, con escalas en Pasajes, Santander, Gijón, Vigo, Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Santa Isabel (Fernando Poo), Bata, Santa Isabel, Tenerife (o Las Palmas), Cádiz, Coruña, Gijón, Pasajes y Bilbao.
- III. Seis expediciones anuales desde la Península a Fernando Poo y Guinea.
- IV. Un servicio de enlace con los de la Península entre Santa Isabel, San Carlos, Río Benito y Kogo, prestado por el vapor Aragón

Nombre	Año de construcción	Tonelada R.B.	Capacidad de pasaje
Domine	1935	6.914	135
Ciudad de Sevilla	1928	6.279	248
Isla de Tenerife	1921	5.115	297
Plus Ultra	1928	4.311	389
Aragón	1902	2.099	59

Capítulo IV. El alojamiento

Industria privada

Análisis de la situación actual

La industria hotelera de España, hecha excepción de los alojamientos construidos y explotados por la Dirección General del Turismo, contaba el 31 de diciembre de 1951 con los siguientes establecimientos de interés turístico:

Categorías	Capiteles	Provincias	Totales	Habitaciones
Hoteles de lujo	27	10	37	5.264
Hoteles de 1ª A	59	30	89	6.948
Hoteles 1ª B	86	74	160	8.479
Hoteles de 2ª	186	236	422	16.762
Hoteles de 3ª	164	249	413	11.847
Pensiones de lujo y 1ª			344	5.803
Totales	522	599	1.465	55.123

Lo que suponía un total de 96.466 camas.

Su distribución por provincias se expresa en el gráfico Número 4 donde se indica para cada una el número de habitaciones, el número de establecimientos y el porcentaje de habitaciones en relación con el total nacional.

En el gráfico número 5 figura el número de hoteles y pensiones de propiedad particular de interés turístico, ordenado por su capacidad.

Allí se observa que el 60 por 100 de los hoteles o pensiones explotados en España tienen una capacidad no superior a 30 habitaciones, lo que demuestra la escasez de grandes establecimientos y la proliferación de los de pequeña capacidad.

Considerando que el número de turistas que nos visitaron durante el último año, su estancia media, así como la estancia media de los viajeros nacionales durante dicho período, puede parecer que aparentemente ha existido un superávit de alojamientos; pero es preciso tener presente que el turismo se distribuye con gran irregularidad en el tiempo y en el espacio, es decir, que la totalidad de la demanda turística se enfrenta con una fracción de la oferta, localizada en ciertas zonas, o con una gran parte de ella durante una corta época del año, todo lo cual trae consigo una insuficiencia hotelera en cantidad y también en calidad (1).

Algunas zonas, como la vasca, la balear y otras, presentan un elevado tráfico turístico (demostrado por el número de pólizas de turismo expedidas), mientras que otras zonas de menos condiciones turísticas naturales carecen casi por completo de ese tráfico.

Es decir, en cuanto al tiempo se refiere, aproximadamente el 50 por 100 del número total de turistas nos visitan en los tres meses de verano, y en cuanto al espacio, más de ese 50 por 100 se concentra en determinadas regiones, que no comprenden más de diez provincias.

Directrices generales

La concentración en el tiempo no se puede resolver sólo mediante la construcción de los hoteles necesarios para absorber los máximos, pues, aparte de que durante el resto del año estarían prácticamente desocupados y su rentabilidad anual no sería aceptable, al

incrementarse el servicio en esa época de fuerte demanda, la propaganda natural haría que el aumento de turistas fuese superior al de los nuevos alojamientos y, como consecuencia, los máximos actuales serían aún mayores.

La concentración en el espacio tampoco cabe resolverla únicamente mediante la creación de zonas turísticas de invierno, pues aunque estas zonas estuvieran congestionadas durante su propia estación, seguirían vacíos los hoteles y pensiones de las regiones turísticas de verano. Sin embargo, es indudable que la creación de zonas turísticas de invierno serviría para incrementar el turismo en España sin agravar los actuales problemas de congestión.

Por todo ello, la solución no puede darla sólo el Estado, ya que únicamente la iniciativa privada puede, en algún caso, considerar rentable la instalación de hoteles o construir alojamientos para los meses de mayor demanda en aquellas regiones en que se produce. Con esto no se resolverá el problema, pero al menos se paliará su gravedad.

Además, es indudable que en diversas localidades de España son necesarios hoteles de categoría varia y capacidad; pero su determinación para encuadrar su ejecución en un Plan Nacional de Turismo resulta totalmente imposible por la carencia de datos, que concretamente se reducen a saber el coeficiente de utilización que actualmente tiene en cada época del año la industria hotelera de cada provincia. Por tanto, estas necesidades hay que esperar que se satisfagan con la iniciativa particular, como ya se va haciendo y, sobre todo, si se le concede protección, que más adelante se concretará (2).

Se considera que las directrices de una política de alojamiento han de estar fundadas en el fomento, ayuda y construcción, según los casos, de las siguientes obras:

1. Creación de nuevas zonas turísticas que permitan incrementar el turismo sin agravar el actual problema de los máximos.
2. Construcción, ampliación o mejora de hoteles y pensiones que permitan aminorar el problema de la saturación de temporada.
3. En los núcleos urbanos de cierta importancia, construcción de un hotel que permita cubrir con decoro un mínimo de sus necesidades de alojamiento.
4. Que las carreteras nacionales no ofrezcan trayectos superiores a los 150 km. sin alojamiento adecuado. Facilidades, que puede conceder el Estado a la iniciativa particular. Con objeto de fomentar la construcción de hoteles por la iniciativa privada, el Estado debería conceder algunas exenciones: fiscales, créditos en determinadas condiciones y otros beneficios (3).

Red de alojamientos: turísticos propiedad del Estado

El Estado español tiene establecida una red de alojamientos turísticos a través de todo el territorio nacional, cuya administración y explotación se realiza por la Dirección General del Turismo (4).

Necesidad de ampliar y mejorar la red. Desde hace algún tiempo, y cada vez en forma más patente, se manifiesta la falta de capacidad de que adolecen ciertos alojamientos de la red de Paradores y Albergues Nacionales de Turismo, establecidos en las rutas turísticas más importantes de España, para atender al público nacional y extranjero que, en número cada vez mayor, acude a ellos en demanda de hospedaje (5).

Lo anteriormente señalado trae como consecuencia los siguientes inconvenientes: Por falta de la capacidad necesaria, ciertos Paradores o Albergues Nacionales de Turismo no dan todo el servicio que deberían prestar ⁽⁶⁾.

Existen grandes zonas de la superficie del territorio nacional desprovistas de este género de alojamientos, lo que supone indudablemente una posible desatención a los intereses regionales y, lo que es peor, implica también una dificultad para el normal desenvolvimiento del turismo por carretera, al obligarle a realizar largos recorridos en zonas en que no, es posible hallar alojamientos ni servicios de clase alguna ⁽⁷⁾.

Plan de obras

Todo ello aconseja se realice urgentemente un Plan de gran alcance tendente a completar la red con nuevas construcciones y a mejorarla por la ampliación de aquellos alojamientos que hoy aparecen como insuficientes.

El Plan que se propone se concreta en:

- a) *Ampliaciones.* Aumento de la capacidad de alojamiento de ciertos albergues y paradores, en términos que oscilen entre un mínimo de veinte y un máximo de setenta camas, siempre dentro de módulos de explotación que permitan, con parecidos gastos a los actuales, elevar considerablemente su rendimiento económico.

En este sentido la Dirección General del Turismo ha realizado recientemente una encuesta cerca de los administradores de cada uno de los actuales alojamientos sobre la necesidad o no de ampliación; consecuencia de ella y del estudio

económico realizado para cada parador o albergue es la propuesta de ampliación de los albergues nacionales de carretera de Manzanares, Bailén, Aranda de Duero, Quintanar de la Orden y La Bañeza, así como de los paradores nacionales de turismo de Mérida, Oropesa y Ciudad Rodrigo y del refugio de Aliva.

b) *Nuevas instalaciones.* La existencia de grandes zonas del territorio nacional desprovistas de este género de alojamientos se trata de remediar con la construcción de albergues o paradores en Tudela, región de Monegros, Alcañiz, proximidades de Teruel, proximidades de Cuenca, proximidades de Alcaraz, para llegar en lo posible a facilitar el alojamiento de propios y extraños en forma conveniente, en trayectos de no excesiva longitud.

Motivos de carácter religioso, histórico, artístico o simplemente pintoresco aconsejan la construcción de otros alojamientos del mismo tipo en las proximidades de Ribadeo, en Santiago de Compostela, en Villafranca del Bierzo, en Tordesillas, en Guadalupe, en Arruzafa (Córdoba), en Jerez de la Frontera, en las proximidades de Estepona, en la Costa de Granada y en las proximidades de Benidorm.

En los paradores y albergues de nueva planta que se proponen, se sostiene, en lo posible, el módulo de cuarenta habitaciones con setenta camas, porque, dado el tráfico turístico existente en nuestro país, no es posible proyectar en pequeño cuando se sabe que la demanda obligaría en breve a proponer proyectos de ampliación, con aumentos considerables de costo, por ser complementarios a los de primera instalación.

La creación de nueva planta de una hostería en Arcos de la Frontera completa la red de nuevas construcciones de estos establecimientos.

La ejecución del Plan se estima debe realizarse en el menor tiempo posible; sin embargo, como es prácticamente imposible hacer todas las obras conjuntamente, se propone su realización en un quinquenio.

De realizarse totalmente las obras previstas en el Plan, puede decirse que no existirá prácticamente tramo de carretera de interés turístico que no esté servida por un, albergue o parador de turismo.

Se acompaña un mapa de España con indicación de las principales carreteras de interés turístico y situación de los distintos alojamientos de tal índole propiedad del Estado, así como zonas de influencia de cada uno de los mismos, que se ha calculado aproximadamente en 75 km.

NOTAS AL CAPITULO IV

(1) En el gráfico número 3 se presenta la curva indicadora del número de turistas que nos visitaron en el arlo 1951, donde se observa que 748.848 turistas (que representan el 60 por 100 de los que visitaron España durante ese año) necesitaron utilizar habitaciones en hoteles y pensiones; mientras que los 514.309. restantes (que constituyen el 40 por 100 del total), no precisaron esos servicios por reducirse su visita a un tiempo inferior a veinticuatro horas.

También se observa en este gráfico que la afluencia máxima de viajeros se produjo durante el mes de agosto y la mínima durante el mes de febrero.

Como se conoce el número de Pólizas de Turismo vendidas a los viajeros que se han alojado durante el año 1952 en hoteles y pensiones, cifra que alcanzó los 2.934.173¹ y se sabe que aproximadamente el valor de la estancia media es de 9,16², podremos determinar el número de estancias-día producidas durante

¹ Este dato, que sería aceptable si se refiriese a un plazo de varios años, pierde rigor al aplicarlo, como ahora se hace a un solo ario, porque la adquisición de tales pólizas no se realiza exactamente al ritmo en que son empleadas. No obstante se utiliza, por ser el único de que se dispone, para conocer el número de viajeros que se han alojado en hoteles y pensiones.

² Ya se dijo en los Estudios para un Plan Nacional de Turismo, que la estancia media de los turistas era de 6,8. Si tenemos en cuenta, como determina la experiencia, quo la estancia media de los viajeros españoles es de 10,2, podremos calcular la estancia media de los viajeros en general, siguiendo el mismo procedimiento que en aquellos estudios, en) la forma que a continuación se expresa, pero referida al año 1952, partiendo del número de pólizas vendidas

el año 1952, que es de 26.899.164. Como el número de camas-día que pueden proporcionar los alojamientos actuales a pleno rendimiento es de 35.210.090, resulta que existe un superávit aparente de 8.310.926. Se dice superávit aparente porque esto sólo sucedería si los turistas se distribuyeran con regularidad periódica durante todo el año, proporcionalmente a la capacidad hotelera de cada una de las provincias, y siempre que el coeficiente de utilización de nuestros hoteles fuera del 100 por 100. Como tales condiciones no se dan en la realidad, ese excedente en la capacidad nacional de alojamientos es puramente ficticio.

(2) El coste de un hotel de categoría 1.a A por habitación puede calcularse en:

	Pesetas	%
Obra		
Valor del solar y obras de movimiento de tierras, cimentación, estructura, albañilería, cantería, forjados, cubiertas, escaleras, pavimentos, revestimientos, carpintería de taller, cerrajería, aislamientos térmicos, acústicos e impermeabilizantes, vidriería, pintura y escayola	70.000	35
Instalaciones		
Fontanería con aparatos sanitarios y saneamiento	20.000	10
Cocinas y servicios anejos	14.000	7
Calefacción central y distribución de agua caliente	16.000	8
Instalaciones de gas y frigoríficos	8.000	4
Eléctricas y teléfonos	10.000	5
Ascensores y montacargas	7.200	3,6
Mobiliario y enseres	22.000	11

en dicho año y de los 891.000 turistas entrados en el mismo y que han precisado alojamiento:

	Viajeros	Estancia media	Estancias
Turistas	891.000	6,8	6.058.800
Viajeros españoles	2.043.173	10,2	20.840.364
	2.934.173	9,16	26.899.164

Lencería, alfombras, cortinas		
Cristalería, vajilla y cubiertos de plata	8.800	4,4
Mobiliario del hotel y restaurante, colchones, mantas, almohadas y colchas	16.000	8
Diversos	8.000	4
Subtotal mobiliario y enseres	54.800	
Total pesetas por habitación	200.000	100

Siendo de 2.040 (cuadro núm. 3) el número de habitaciones a construir por la iniciativa particular, la inversión total asciende a 408.000.000 de pesetas, de las cuales 296.208.000 corresponden al valor de solares y obras y 111.792.000 a mobiliario y enseres.

(3) Estas exenciones podrían ser:

- a. Reducción del 90 por 100 de las siguientes contribuciones y arbitrios durante veinte años; contribución urbana e industrial, impuestos de Derechos reales, timbres del Estado y municipales en la tramitación de los terrenos adquiridos para construir o ampliar sobre ellos los hoteles protegidos, impuestos municipales sobre el incremento del valor de los terrenos destinados al mismo fin, licencia y arbitrios municipales que graven por cualquier concepto la construcción ; impuesto de Derechos reales, Utilidades y timbres del Estado en todas las operaciones de constitución y cancelación de préstamos personales e hipotecarios cuyo importe íntegro se conceda e invierta en las construcciones protegidas, así como los impuestos de Derechos reales y timbre del Estado en los documentos de declaración de obra nueva y en los contratos de ejecución de obras que se refieren a las expresadas construcciones.

Las anteriores reducciones no se otorgarían, o quedarían sin efecto, si parte de la construcción tuviera un aprovechamiento ajeno a los fines de la industria hotelera.

- b. Concesión de préstamos hasta del 60 por 100 del valor del solar y edificación que se realice, devengando el interés anual del 4 por 100. Estos préstamos con garantía hipotecaria podrían ser amortizados en cincuenta años.
- c. Concesión de préstamos hasta del 40 por 100 del valor del mobiliario, enseres, utensilios y maquinaria que no estén incluidos como garantía de los anteriores préstamos, devengando un interés anual del 5 por 100 y cuota de amortización del 10 por 100 anual del valor del préstamo.
- d. Expropiación forzosa de terrenos, cuando se justifica que dentro de la zona urbana en que la construcción deba realizarse, los precios de solares no sean razonables. Se aplicaría en ese caso el procedimiento de urgencia regulado en la Ley de 7 de octubre de 1939 y disposiciones complementarias, previa declaración de utilidad oficial y necesidad de ocupación hechas por el Ministerio de Información y Turismo.
- e. Suministro, con carácter preferente, de los materiales intervenidos, en la cantidad necesaria para las obras.

Crédito hotelero

La construcción y la explotación por la iniciativa privada de los hoteles que se han propuesto, implica una inversión monetaria de carácter particular, que dada la índole del problema ha de hacerse mediante la protección oficial detallada en el párrafo anterior. Ello exige la ampliación del "Crédito Hotelero" para que pueda hacer frente a los préstamos citados. Esta ampliación deberá ser de 300.000.000 de pesetas, como se indica a continuación:

60% de 296.208.000 ptas.	177.724.800
40% de 111.792.000 ptas.	44.716.800
	<hr/>
	222.441.600
Para atender que se soliciten, o estén solicitadas de reforma y ampliación de hoteles existentes (y redondeo)	77.558.400
Total pesetas	300.000.000

(4) Integran actualmente dicha red, los siguientes establecimientos abiertos al público o próximos a abrirse:

a) Albergues nacionales de carretera

- Manzanares.
- Bailén.
- Aranda de Duero.
- Quintanar de la Orden.
- La Bañeza.
- Puebla de Sanabria.
- Medinaceli.
- Benicarló.
- Puerto Lumbreras.
- Antequera

b) Paradores nacionales de Turismo

- Oropesa.
- Mérida.
- Ciudad Rodrigo
- Pajares.
- Riaño.
- Santillana del Mar.
- Ordesa.
- Gredos.
- Virgen de la Cabeza.
- Úbeda.
- San Francisco.

- El Paular.
- Cruz de Tejeda.
- Santa Cruz de Palma.
- Arrecife.

c) Hosterías

- Hostería de Alcalá de Henares.
- Gibralfaro (Málaga).

d) Hoteles

- Hotel Atlántico (Cádiz).

e) Refugios

- Aliva.

Los albergues nacionales de turismo fueron construidos, en un principio, con sólo ocho habitaciones, cuatro dobles y cuatro sencillas, y aunque algunos de ellos han sido ampliados gracias a la ley de 27 de diciembre de 1947, la ampliación sólo les dota de cuatro habitaciones adicionales, con ocho camas, siendo, como se dice seguidamente, la mayoría de ellas totalmente insuficientes para el servicio que deben prestar en las circunstancias actuales.

(5) Hasta el punto de que durante la mayoría de los meses del año es rara la noche en que las administraciones de estos, establecimientos no se ven obligadas a rehusar clientes, planteándoseles a éstos un verdadero conflicto, ya que no es siempre fácil que puedan encontrar alojamiento adecuado en sitio próximo a ellos, no obstante las nuevas construcciones y ampliaciones realizadas en virtud de la ley de 27 de diciembre de 1947 que concedió un crédito de cinco millones de pesetas anuales, durante diez años, para atender a los gastos que se originaran como consecuencia de tales obras.

(6) Como consecuencia de ello se deja insatisfecha a una gran parte de clientela y con ello se merman notablemente los ingresos de estos establecimientos, así como los beneficios que serían susceptibles de producir si estuvieran en condiciones de alojar a los que acuden en demanda de

hospedaje, ya que el alquiler de habitaciones es la parte más remuneradora del negocio de hospedaje, y la parte menos lucrativa el servicio de comidas que necesariamente reclaman estos clientes, a los cuales no puede ofrecérsele alojamiento. Aparte, como demostración de lo anterior, puede citarse el caso del Albergue de Manzanares, que teniendo la máxima recaudación del año 1952, con 3.173.185,13 pesetas, obtuvo un beneficio líquido de 716.885,84 pesetas, frente al Parador de Mérida, que con una recaudación total de 2.307.703,17 pesetas en el mismo ejercicio, llegó a alcanzar en dicho año un beneficio líquido de 890.816,26 pesetas, sólo por el hecho de que el primero dispone de veinte camas y el segundo tiene cuarenta y seis.

(7) Durante los últimos años, la popularidad de los albergues y paradores nacionales de turismo ha crecido de manera extraordinaria, hasta el punto de que en 1951 sus ingresos globales ascendieron a la cifra de treinta y dos millones de pesetas, y como hecho significativo puede indicarse que la Casa Michelin, de París, al publicar en dos hojas el mapa de las grandes carreteras de España y Portugal ha incluido en ellas una representación gráfica de cada uno de estos alojamientos, propaganda que indudablemente contribuirá a que se haga más exigente la demanda de alojamientos en los mismos.

Dicha popularidad es consecuencia de la calidad de los servicios que se prestan en estos alojamientos que no podría fácilmente igualar la iniciativa privada, ya que la índole de la propia explotación exige la organización de una amplia red regida y explotada con sentido unitario. Red que la actividad privada no puede ni crear ni mantener, a menos de darse una situación de monopolio.

Mas, probablemente, la actividad particular llevaría a la explotación individualizada de cada parador o albergue en un régimen de explotación hotelera familiar, lo que impediría mantener la uniformidad en los servicios y haría también perder calidad.

**PROYECTOS DE ALOJAMIENTO QUE DEBERÁN CONSTRUIRSE EN ESPAÑA
CON SU EMPLAZAMIENTO**

Emplazamiento	Número de habitaciones
Alicante	180
Alcañiz	40
Almería con ampliación a 80	40
Ávila	80
Badajoz	80
Castellón	40
Cartagena	80
Ciudad Real	40
Ceuta	80
Córdoba	80
El Ferrol, del Caudillo	80
Gerona	80
Guadalajara	40
Huesca	40
Lérida	80
Los Monegros	40
Lugo	40
Murcia	80
Orense	40
Pamplona	180
Soria	40
Tarragona	180
Toledo, reconstrucción de la Posada de la Sangre	40
Tudela	40
Valencia	180
Vich	40
Vitoria	80
TOTAL	2.040 en hoteles 1ª A

Capítulo V. Formación profesional

El problema de la formación profesional para la industria de hostelería y similares ha sido subestimado en muchas ocasiones, sin considerar la importancia que tiene para el desarrollo de una eficaz política de atracción turística.

Es indiscutible que la importancia capital que las industrias turísticas representan para el total de la economía nacional nos obligan a cuidar y organizar la enseñanza de todos aquellos directores, técnicos, empleados y obreros que han de asumir la responsabilidad de encontrarse entre los primeros que tratan al visitante extranjero y con mayor asiduidad, influyendo de manera decisiva en el concepto que se forme de nuestros conciudadanos.

En cambio, no se ha acometido una formación seria, rigurosa y eficaz de directivos, empleados, etc. necesaria para el buen desenvolvimiento de esta industria. Por ello es muy frecuente encontrar personal directivo y empresarios apegados a la rutina, ignorantes del progreso de la técnica y sin iniciativa para mejorar las instalaciones de su establecimiento.

Si se comparan algunos de nuestros hoteles con otros extranjeros de la misma categoría, se puede apreciar que los nuestros no llegan al grado de perfeccionamiento alcanzado en aquéllos, o al menos del que pudiera esperarse lógicamente.

Para remediar esta situación se hace necesaria la organización de un aprendizaje metódico y obligatorio para todos los empresarios y

categorías de empleados que permita obtener resultados- positivos y una verdadera revalorización profesional.

Escuelas Regionales de Hostelería

El aprendizaje en estos Centros no debe ser menor de tres años, a fin de proporcionar un conjunto de conocimientos generales técnicos y prácticos al personal, que, según su cometido, podríamos clasificar en tres grupos:

Cuadros de mando:

Jefes de servicio y directores.

Empleados en contacto con el público:

Personal de recepción, conserjería, etc.

Personal para los accesos, vestíbulos y pisos.

Empleados que no tienen contacto con el público:

Cocineros, pasteleros, ayudantes, etc.

Por último, habría que organizar cursillos de perfeccionamiento para el personal que presta servicio en la actualidad con formación deficiente.

En cuanto a la capacidad de enseñanza, estimando entre los veintiséis y treinta años la duración de la vida profesional, hace falta formar, aproximadamente, el 4 por 100 cada año de la cuantía que arroje cada especialidad.

Es preciso tener en cuenta que un tanto por ciento muy elevado de ellos derivará, en el transcurso de su vida, a otras actividades, lo que obliga a formar una cantidad mucho mayor que la estrictamente indispensable para cubrir las bajas naturales.

Escuela Nacional de Turismo

En esta Escuela deberán formarse aquellos elementos de fundamental importancia para el desarrollo de las actividades turísticas, como son los guías-intérpretes, guías y agentes técnicos de turismo.

Estos últimos podrían realizar una gran labor, tanto en las agencias de viajes como en oficinas de turismo de las Compañías de transportes, y asimismo en las agencias u oficinas dependientes de la Dirección General del Turismo.

Es obvio que la enseñanza que debe recibir un agente técnico ha de ser muy distinta de aquella que se debe proporcionar a un guía o guía-intérprete, no solamente por la intensidad, sino por la variedad de la misma. Tanto es así, que en España sería preciso exigir un título universitario para poder obtener el diploma de agente técnico de turismo.

La experiencia que se posee de los países extranjeros que tienen establecidos estos estudios hace aconsejable su rápida implantación en España.

Aunque el plan de estudios de esta Escuela Nacional de Turismo debe ser redactado después de un detenido análisis de la formación que se precisa dar en cada uno de los diplomas expedidos, bien sea de guías o agentes, a título de información relacionamos seguidamente algunos de los estudios que deben cursarse en ella:

- Cuatro idiomas (alemán, inglés, francés e italiano).
- Organización del turismo.
- Agencias de viajes.
- Establecimientos bancarios.
- Bibliografía turística.
- El viaje (ferrocarriles, carretera, avión, barco).
- Estaciones climáticas.
- Geografía turística.
- Historia e historia del turismo.
- Legislación turística.
- Publicidad.
- Formalidades turísticas.
- Historia del Arte.
- Historia regional y folklore.
- Visitas de monumentos y enseñanzas prácticas.
- Trabajos prácticos de oficina.
- Mecanografía.
- Contabilidad y competencia comercial.
- Estadística.
- La música y los espectáculos.
- Además se celebrarán conferencias durante el curso sobre aviación, navegación, hostelería, etc.

Capítulo VI. El "camping"

La modalidad de turismo conocida con el nombre de *camping* se ha desarrollado de modo extraordinario en los últimos años.

Son numerosos los testimonios a favor de la práctica del *camping* como medio que permite hacer turismo a los más amplios sectores sociales.

Se impone, por tanto, la necesidad de su regulación a fin de aminorar, por un lado, los inconvenientes derivados de su práctica anárquica y de facilitar, por otro, a los que lo realizan, los medios necesarios para ello.

En principio, se entiende que debe dictarse una disposición de rango suficiente que en líneas generales atienda los siguientes extremos:

Definición. Se entiende por *camping* la práctica de una actividad turística o excursionista que implica la necesidad de acampar, por grupos o aisladamente, con medios propios, tales como remolques, automóviles, tiendas de campaña, sacos de dormir y análogos.

Identidad. Las personas o grupos que practiquen el *camping* deberán estar provistos de un documento de identidad. Este documento de identidad lo expedirán los organismos a los que se asigne esta particular competencia. Sin licencia no podrá nadie acampar, lo mismo en los terrenos de dominio público que en los acondicionados para la práctica del *camping*.

Los turistas extranjeros provistos de licencia de *camping*, extendida por las autoridades públicas de su país u organismos competentes, gozarán de los mismos derechos que si las licencias hubieran sido extendidas en España, siempre, naturalmente, que en este punto existiera reciprocidad.

Terrenos. El *camping* podrá practicarse en terrenos bien pertenecientes a organismos estatales, provinciales o municipales, bien ofrecidos por la iniciativa particular u organizaciones dependientes de la Delegación Nacional de Deportes.

Para acampar en terrenos particulares no habitualmente destinados a este menester será preciso que el propietario conceda a tal objeto autorización por escrito.

La autorización de instalación de campos especialmente acondicionados para la práctica del *camping* la darán los respectivos Gobiernos Civiles de la provincia donde se pretenda enclavarlos, previa información de la ya citada Delegación Nacional de Deportes.

Franquicias aduaneras. Las tiendas de campaña, sacos de dormir o útiles de cualquier clase análogos a éstos, instrumentos de cocina, mesas y sillas portátiles, efectos personales, linternas de bolsillo, aparatos fotográficos, esquís, raquetas, bicicletas, embarcaciones, remolques y, en general, todos los objetos que constituyan el equipo normal para la práctica del *camping* se admitirán con franquicia aduanera siempre y cuando pertenezcan a individuos o grupos provistos de la licencia necesaria antes citada.

Un reglamento posterior determinará la cantidad, volumen y peso de los objetos exentos de pago.

Este apartado se establecerá solamente con los países que establezcan- en este punto un régimen de absoluta reciprocidad.

Seguridad y policía. Se exigirá que, en consonancia con las costumbres del país, se guarde la debida corrección en el vestir, así como las reglas habituales de cortesía y buena educación, y muy especialmente hacia los habitantes de la población o región donde se acampe.

Los servicios de vigilancia, representados principalmente por la policía de carretera y Guardia Civil, podrán exigir en cualquier momento la presentación del documento de identidad citado en los apartados anteriores, así como el riguroso cumplimiento de todas las disposiciones que regulan el *camping*, viniendo, en cambio, obligados a facilitar la normal ayuda e indicaciones que de ellos se solicita.

NOTAS AL CAPITULO VI

(1) Diferentes países han dictado ya normas reguladoras del *camping*, entre ellos Holanda, Inglaterra, Francia, Bélgica e Italia, que en conjunto quedaron resumidas en el II Congreso Interparlamentario del Turismo, celebrado en París en noviembre de 1952.

Holanda es el único país en el que antes del citado Congreso se había dictado una ley sobre el *camping*. Esta ley marcaba dos normas fundamentales. Las primeras que para su práctica es necesario estar provisto de un permiso que extiende la Administración mediante determinados requisitos. La segunda, que nadie puede instalarse más que en los campos marcados por las autoridades competentes. La densidad de la población y las escasas superficies de bosques y praderas utilizables obligaron a tal reglamentación.

En Inglaterra existen dos leyes, la Public Kealthn Act, de 1936, y la Town and Country Act, de 1947, que habla de los terrenos de *camping*, el uso de habitaciones transportables, y de que, en general, los citados terrenos tienen que tener una distribución de agua e instalaciones sanitarias convenientes.

En Francia estaba reglamentado el *camping* exclusivamente por disposiciones de los prefectos de los Departamentos, diferentes una de otra.

En Bélgica e Italia no existía hasta el citado Congreso ninguna ley completa y total que reglamentase el *camping*, sino solamente disposiciones generalmente dictadas por autoridades locales y muy dispares entre sí.

Capítulo VII. Zonas de interés

Se sabe por experiencia los numerosos inconvenientes que, desde el punto de vista turístico, presentan las vacaciones disfrutadas en general en el mismo período, es decir, fundamentalmente entre el 15 de julio y el 15 de agosto; los hoteles y los medios de transportes están sobrecargados y de aquí surge la dificultad de asegurar un servicio perfecto. Por otra parte, la industria turística, cuando la estación es de corta duración debe cubrir sus gastos generales en un corto período de tiempo.

Es, pues, indudable la necesidad de extender a un período tan largo como sea posible, la estación turística. En este aspecto se han desarrollado en diversos países campañas de propaganda dirigida a la atracción de turistas fuera de los períodos "normales", lo que permite recibir un mayor número de ellos y al mismo tiempo beneficiarlos con condiciones más ventajosas. En este aspecto, en varios países los alojamientos hoteleros y empresas de transportes han establecido tarifas especiales para "fuera de Estación".

El clima que disfruta España y la riqueza de sus recursos turísticos se prestan perfectamente para este fin, ya que cualquiera que sea la estación el turista puede disfrutar de una estancia agradable.

Sería, pues, interesante emprender una tarea de descentralización turística con el fin de evitar que ciertos lugares estén congestionados mientras que otros menos conocidos, pero igualmente interesantes, no reciben más que un número muy limitado de visitantes ⁽¹⁾.

Si la propaganda juega un papel preponderante para atraer al turista es preciso retenerle acogiéndolo del mejor modo posible y esto únicamente puede conseguirse por medio de "realizaciones interiores" (2).

Estas "realizaciones" son de orden diferente: modernización de instalaciones turísticas; normalización de precios para favorecer la llegada de turistas con medios económicos limitados; "puesta a punto" de las distintas manifestaciones locales o de zona.: culturales, artísticas, deportivas, etc.

Entre los remedios que cabría aplicar para superar los problemas que estos fenómenos plantean se consideran como más aconsejable la creación de nuevas zonas de interés turístico, que por reunir condiciones naturales adecuadas puedan servir para la atracción del turismo, no sólo en el período de verano, sino también en el invernal, lo que permitiría descongestionar algunas de las existentes, asegurando al propio tiempo un adecuado rendimiento a las inversiones que se realizarán al conseguirse un coeficiente mínimo de utilización de las instalaciones durante todo el año.

En atención a las consideraciones expuestas parece aconsejable dictar una disposición de carácter general para que cualquier región o comarca de España que reúna particulares características naturales pueda ser declarada "zona de interés turístico". La petición correspondiente, así como la propuesta del plan de obras que deberán realizarse para la adecuada transformación de la zona, deberá ser formulada por las personas y organismos interesados en tal declaración. A tal fin se acompaña, como anexo número 9, un anteproyecto de ley inspirada en dichos criterios y en el que se fijan los trámites a seguir y los beneficios que podrían gozar dichas zonas, de tanto interés para el fomento del turismo nacional.

La imposibilidad de delimitar geográficamente con exactitud algunas de las posibles zonas de interés turístico, impide el que se pueda adjuntar un esquema de planificación de alguna de ellas; sin embargo, a título de ejemplo se acompaña como anexo número 10 los estudios correspondientes a las zonas denominadas Costa del Sol y Costa Brava catalana.

NOTAS AL CAPITULO VII

(1) El Comisariado General del Turismo francés desarrolló en 1948, 1949 y 1950 campañas específicas en ciertos países extranjeros a favor de diversas regiones francesas. Se ha podido comprobar así que en Bretaña, a continuación de una campaña efectuada en Suiza, el número de turistas helvéticos se ha multiplicado por seis. La edición y difusión de un itinerario "Lac Lemán-Côte d'Azur" ha tenido el favorable efecto de multiplicar los desplazamientos de automovilistas suizos hacia el suroeste de Francia.

(2) Como ha subrayado M. Henri Ingrand, comisario general del turismo francés en la reunión del Comité National du Tourisme.

Capítulo VIII. Caza y pesca fluvial

La caza y la pesca fluvial constituyen uno de los objetivos de gran interés turístico con que cuenta nuestra Patria, y aun cuando contamos con abundancia de cazadores y lugares de pesca, son muchas las posibilidades que se ofrecen tanto de mejorar los ya existentes como de ampliar el número de ellos hasta límites insospechados.

La variedad y abundancia de especies de caza mayor y menor como pesca, permite desarrollar una amplia labor consistente en dar a conocer, por una parte, esta riqueza a los extranjeros y, por otra, poner en las condiciones debidas estos objetivos turísticos con objeto de que nuestros visitantes encuentren agradable la práctica de estos deportes en España, ya que las condiciones naturales de climatología y paisaje nos brinda la oportunidad de ofrecer a los turistas condiciones naturales que pocos países pueden reunir.

Caza

En el territorio nacional existen numerosos cotos de propiedad particular y algunos de propiedad del Estado ⁽¹⁾. Estos últimos son de gran interés, ya que con los que tiene en servicio de la Dirección General del Turismo y los de la Dirección General de Montes, en unión de los proyectados, España se convertirá en el mejor cazadero de Europa ⁽²⁾.

Importancia de la caza para el turismo

A todo cazador aficionado y no profesional, le subyuga el deporte fundamentalmente, y para hacerle agradable la caza se hace preciso no restarle bienestar y placer en su acción de cazar. El ejercicio de la caza en España, tanto de reses como de alimañas, puede producir un buen ingreso de divisas en monedas del área del dólar y la libra esterlina fundamentalmente, ya que este deporte raro y costoso es preferido por ingleses y americanos.

España cuenta afortunadamente con los cotos de caza en perfecta estabilización, y aun en aumento de densidad de animales. No obstante, se hace preciso aumentar en lo posible las áreas cinegéticas actuales, y la creación de otras en las zonas y lugares en los que no hay posibilidad de obtener un adecuado mejoramiento del potencial productivo de la tierra, mediante un cultivo.

La labor a realizar puede considerarse desde dos puntos de vista perfectamente definidos.

1. Propaganda para atraer al turista.
2. Mejoras técnicas, ampliaciones y nuevos cotos.

Propaganda

La propaganda para atracción de turistas cazadores debe reunir en líneas generales los siguientes extremos.

Dar conocimiento amplio de los cotos de caza actuales, con descripción de itinerarios a seguir desde cualquier frontera. Descripción de aquéllos en sus aspectos geográficos, geológicos, ecológicos, botánicos y zoológicos con determinación de densidades de especies.

Clima zonal, comprendiendo temperaturas mínimas, máximas y medias. Luminosidad, pluviosidad y humedad relativa y absoluta.

Descripción y posibilidades de albergues, así como de repuestos de automóvil y aprovisionamiento de combustibles y lubricantes.

Facilidades de municionamiento y reparación de armas, medicinas y botiquines, y, finalmente,

Presupuestos aproximados de precios de estacionamiento y caza por estadía. Fechas de veda.

La propaganda bien dirigida y orientada, por medio de los clubs y aficionados, debe ser hecha en fascículos con resúmenes concretos y fotografía, al fin que se persigue, que es el de hacer atractiva la estancia del turista cazador en nuestra Patria.

No hay que olvidar que, en general, el clima de España permite disfrutar al aficionado extranjero en altitudes medias, una gran luminosidad de cielo con temperaturas benignas, lo que unido a los paisajes de belleza sin igual, siempre sorprende a todos nuestros visitantes.

Pero nada se habría conseguido, con ser tantas las bellezas naturales de nuestros montes y serranías, sin el complemento que necesita este deporte, que es la variedad y abundancia de la caza. Esto exige una perfecta organización y un máximo rigor para conseguirlo.

Mejoras técnicas. Entre lo que llamamos mejoras técnicas se consignan como más importantes las siguientes:

1. Incremento de la vigilancia y guardería de tal forma que se reduzcan al mínimo el pastoreo y la furtividad en los cotos de

- caza, creando un Cuerpo de Guardería de Caza que detenga los descensos de densidad que originan los cazadores lugareños.
2. Aumento de las sanciones y penalidades a los infractores de las disposiciones vigentes en materia de caza.
 3. Fomento de la caza de alimañas, mediante aumento de los permisos establecidos para la destrucción de esta clase de animales dañinos.
 4. Roturación de rodales para siembra dentro de los cotos actuales, construcción de abrevaderos y formación de descansaderos.
Más interesante todavía es la creación de praderas artificiales con mezclas de forrajeras adecuadas al clima, suelo y altitudes, que favorezca la multiplicación de especies cinegéticas.
 5. Redacción de un Catálogo General de Cotos con la descripción de sus antecedentes cinegéticos, y a la vista de dicho catálogo y con los asesoramientos pertinentes tratar de la fusión de alguno de ellos, de la ampliación de otros e incluso de la reducción o desaparición de aquellos que se juzguen de mayor productividad como terrenos agrícolas.

También convendría estudiar la creación de nuevos cotos aprovechando las repoblaciones forestales en ejecución.

En los anexos 11 y 12 se recoge proyecto para la creación de nuevos cotos de caza y presupuesto para la realización de las obras que se consideran necesarias para la revalorización de este aspecto fundamental del turismo en nuestra Patria.

Pesca

La riqueza pesquera de los ríos españoles constituye, sin ningún género de duda, otro de los objetivos de gran interés turístico, pues la afición a la pesca del salmón y de la trucha está muy extendida, especialmente

en los países anglosajones, y los deportistas de esta especialidad buscan incesantemente nuevos y variados panoramas que España puede ofrecerles con profusión.

Los ríos que desembocan en nuestras costas norteñas son los que hasta ahora ofrecen perspectivas para el fomento del turismo en esta modalidad y especialmente los gallegos los de mayor abundancia salmonera.

El interés turístico que presenta nuestra riqueza salmonera se ve incrementado por el hecho de ser nuestro país el único que cuenta con ríos salmoneros en un clima grato y propicio a la práctica de este deporte, mientras que en los demás países, dotados de tal riqueza, los deportistas tienen que soportar fríos intensos y temporales que indudablemente hacen disminuir en gran medida los atractivos del deporte o de la pesca.

Por otra parte, es necesario señalar que la mayoría de los ríos no tienen su riqueza salmonera desarrollada al máximo de sus posibilidades; pues el Miño, por ejemplo, tiene una capacidad potencial anual de 90.000 salmones, pudiendo calcularse que en el mismo caso se encuentran en nuestra Patria unos quince ríos más.

Hoy, la pesca del salmón y de la trucha para los turistas puede practicarse en cotos propiedad del Estado (3).

Para obtener derecho de pesca en estos cotos hay que proveerse de licencia administrativa, que extiende el Servicio Nacional de Pesca Fluvial y *del permiso para pescar en cotos o ríos acotados*, que proporciona la Dirección General del Turismo o la Dirección General de Montes.

El turista pescador proporciona saneados ingresos no solamente a las industrias particulares, sino para el sostenimiento de los cotos (4).

En el anexo 13 se recoge el proyecto de creación de nuevos cotos, así como unos datos presupuestarios para la revalorización de los existentes.

NOTAS AL CAPITULO VIII

(1) Las especies más importantes que pueden ser cazadas en España son: osos (actualmente en veda), jabalíes, lobos, lince, ciervos, corzos, gamos, rebecos, cabras mansas, ánsares, chochas, becadas, patos, avutardas, urogallos, palomas, perdices, tórtolas, codornices, conejos y liebres.

(2) Los que existen actualmente en servicio son los siguientes:

Cotos nacionales de la Dirección General del Turismo.

- Coto Nacional de Gredos.
- Coto Nacional de los Picos de Europa.
- Coto Nacional de la Serranía de Ronda. (En colaboración con la Dirección General de Montes.)

Cotos nacionales de la Dirección General de Montes, Caza y Pesca fluvial y de la Dirección General del Patrimonio Forestal del Estado, a través del Servicio Nacional de Pesca y Caza.

- Reserva de "Saja y Agregados", en Santander.
- Coto nacional de Reyes o Brariagallones, en Oviedo.
- También en Oviedo existen otros nueve más en: Almieva, Caso, Onís, Congos, Nava, Poloria, Teverga, Quiró, Somiego, Degaría.
- En la provincia de Jaén se cuenta con los: Cotos de Lugar Nuevo y Centenera, cotos del Contadero y de Sierra de Cazorra.
- Finalmente, en Toledo existe el coto de Los Quintos de Mora.

Coto nacional de Gredos.

Puede cazarse el macho montés, especie típica de la fauna que constituye uno de los trofeos más preciados por los cazadores distinguidos de todo el mundo.

A fin de conservar este coto, la Dirección General, del Turismo procura limitar la caza a unos 40 machos anuales, percibiendo: por ello la cantidad de 120.000 pesetas, que costea la Guardería.

Acceso. Por carretera hasta las proximidades del Refugio del Club Alpino, y por camino de herradura a través de casi todo el coto.

Alojamiento. El Parador Nacional de Gredos brinda todo género de comodidades; sin embargo, a causa del mal estado de comunicaciones en que se encuentra el Club Alpino, y para evitar grandes recorridos y fatigas a los cazadores, se juzga necesario construir tres refugios con materiales locales y entonados con el paisaje. Cada uno de estos refugios deberá tener una capacidad suficiente para alojar a seis personas como mínimo.

Coto nacional de los Picos de Europa.

Este coto es el único de Europa donde pueden matarse los rebecos a la vista del mar, en un escenario sumamente abrupto, lo que constituye gran aliciente para los deportistas extranjeros. La especie no progresa en cuanto a calidad, por ser este coto muy reducido y estar cubierto por la nieve casi; todo el año.

Acceso. Por carretera y camino de herradura a través del coto.

Alojamiento. El refugio de Aliva, de la Dirección General de Turismo, enclavado en el mismo coto, llena esta necesidad.

Coto nacional de la serranía de Ronda.

Se encuentra en reserva para establecer la especie cabra montés, no permitiéndose la caza hasta el año 1956. Su belleza y proximidad a Gibraltar lo convertirá en una gran atracción turística.

Acceso. Tiene carretera y caminos de herradura por todo el coto.

Alojamiento. La casa que fue del marqués de Larios es una magnífica residencia para albergar deportistas. Tiene toda clase de comodidades y fue reparada recientemente, faltando sólo el mobiliario.

Reserva de Saja y Agregados (Santander).

Acceso. Tiene varias carreteras y pistas que la cruzan.

Alojamiento. En las cercanías está el Parador Nacional de Gil Blas de Santillana del Mar. Son también recomendables los hoteles de Reinoso y Torrevega.

Coto nacional de Reres o Brañagallones (Oviedo).

Acceso. Tiene carretera y pista para su acceso y servicio.

Alojamiento. El Servicio Nacional de Caza proyecta la construcción de un amplio y buen refugio.

Cotos de Asturias.

Accesos. Existen carreteras que llegan a ellos y pistas que les cruzan. El Servicio Nacional de Caza tiene en estudio el mejoramiento y ampliación de dichas pistas.

Alojamientos. El citado Servicio Nacional de Caza tiene en proyecto la construcción de refugios.

Cotos del Lugar Nuevo y Centenera (Jaén).

Acceso. Posee las carreteras y pistas necesarias para su servicio.

Alojamientos. La finca tiene una buena casa de baños y agua corriente. El Parador Nacional de la Virgen de la Cabeza está muy próximo, y el de Bailén, a unos 40 kilómetros.

Coto del Contadero (Jaén).

Accesos. Por carreteras y carril, hasta la misma casa del coto.

Alojamiento. El Servicio Nacional proyecta reconstruir la casa, que se encuentra

hoy en mal estado. El Parador Nacional de la Virgen de la Cabeza queda a unos 45 kilómetros.

Coto de la Sierra de Cazorla (Jaén).

En este coto no puede cazarse. Una Orden del Ministerio de Agricultura del día 1 de julio de 1952 veda la caza mayor por cinco años en las sierras de Cazorla, Segura, Pontones, Castril y Huéscar.

Accesos. Por carreteras y magníficas pistas por toda la sierra.

Alojamientos. Hay magníficas casas forestales con todas las comodidades modernas, incluso teléfono.

Coto de los Quintos de Mora (Toledo).

Accesos. Carretera y carril hasta la casa de la finca.

Alojamientos. Existe una casa con baño y seis habitaciones. Toledo, capital, dista unos 65 kilómetros.

(3) Los cotos nacionales de pesca son:

Cotos nacionales de la Dirección General del Turismo.

- Salmón: Coto nacional de Eo,
- Coto nacional del Deva-Cares.
- Coto nacional del Narcea.
- Trucha: Coto nacional del Tormes.

Cotos nacionales de la Dirección General de los Montes.

- Salmón: Coto nacional del Sella.
- Salmón: Coto Nacional del Pas
- Salmón: Coto Nacional del Asón.
- Salmón: Coto Nacional del Esla
- Trucha: Coto Nacional del Lozoya
- Trucha: Coto Nacional del Tajo

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

Pasos y accesos. En todo los Cotos, salvo en el río Asón, es necesario arreglar las orillas con pasos, accesos, embarcaciones y puentes para que pueda pescarse cómodamente y evitar accidentes, ya que los ríos corren por los lugares muy accidentados y los deportistas 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 250.000,00 a distribuir según las necesidades. La ejecución de las obras se llevaría a efecto sin alterar las perspectivas del paisaje y de acuerdo con el Servicio Nacional de Pesca Fluvial.

Coto Nacional de Eo:

Del 1 al 15 de junio de 1952 se pescaron en este Coto:

	Pesetas
90 salmones a 7 kgs. = 630 kgs. X 150 ptas. al pie del río	94.500
10.000 truchas 0,15 kgs. = 1.500 Kgs. X 18 ptas. al pie del río	27.000
Total	121.500

Los permisos extendidos fueron 62, que importaron 9.375 ptas.

Alojamientos. Los deportistas se alojan ahora en la Fonda de Jesús Rey Pividal, junto al mismo río, que convendría ampliar y mejorarlo, construyendo un garaje. En Ribadeo a 20 kms. del Coto hay un hotel con servicio muy satisfactorio.

Coto Nacional del Deva-Cares

Durante el primer semestre pescaron:

	Pesetas
626 salmones x 7 kgs. = 4.382 Kgs. x 150 ptas. al pie del río	657.300
12.000 truchas x 0,2 kgs. x 18 ptas. al pie del río	43.200
Total	700.500

Los permisos extendidos fueron 158, que importaron 64.000 pesetas.

Alojamientos. El Parador Gil Blas, en Santillana, de la Dirección General del Turismo, puede alojar a los pescadores deportistas que posean coche. En Panes existe el Gran Hotel con su anexo, conocido por la "Casa del Pescador".

Coto Nacional de Narcea

Durante el primer semestre pescaron:

	Pesetas
383 salmones x 7 kgs. = 2.366 Kgs. x 150 ptas. al pie del río	354.900
12.000 truchas x 0,2 kgs. x 18 ptas. al pie del río	43.200
Total	398.100

Los permisos extendidos fueron 334 que importaron 53.250 ptas.

Alojamientos. En El Hotel La Fuente de Cornellana cerca del Coto, se albergan los deportistas a plena satisfacción. Tiene garaje.

Coto Nacional del Tormes

Truchas pescadas hasta el 15 de junio de 1952:

17.259 x 0,25 kgs. = 4.382. x 18 ptas. al pie del río 78.894 ptas.

Los permisos expedidos fueron 823 por el importe de 41.150 ptas.

Alojamiento. Resuelto por estar cerca el Parador Nacional de Gil Blas en Santillana del Mar. Existen también cómodos hoteles en Puente Viesgo.

Resumiendo: El valor de la pesca durante un semestre en los cuatro cotos de la Dirección General del Turismo importa 1.298.994 pesetas, y los permisos expedidos también durante ese tiempo, 167.775 pesetas.

Coto Nacional del Sella.

Alojamiento. En un pintoresco escenario y a 12 km. del río, ofrece buen alojamiento el Hotel Pelayo, en el Santuario de Covadonga. Hay también a orillas del río buenas fondas en Cangas de Onís y Arriendas.

Coto nacional del Pas.

Alojamiento. Resuelto por estar cerca el Parador Nacional de Gil Blas, en Santillana del Mar. Existen también cómodos hoteles en Puente Viesgo.

Coto Nacional del Río Asón

Alojamiento. Disponiendo de coche, el Parador de Gil de Blas de Santillana, cumple su misión. Hay también confortables Fondas a orillas del río, en Limpias y Ampuero y el Servicio Nacional de Pesca fluvial ha construido en las riberas del Coto varios refugios de urgencia con chimenea y mesa y para comer.

Coto Nacional del Esla.

Está resuelto con el Parador Nacional del Riaño.

Coto Nacional del Lozoya

Alojamiento. La cercanía a Aranjuez y Madrid facilita ampliamente lo relativo a alojamiento.

Al igual que se ha propuesto en el capítulo de caza, será necesario organizar una propaganda eficaz cuyas líneas generales son similares a las de aquel deporte.

En cuanto a las mejoras técnicas, deberá atenderse cuidadosamente la guardería, repoblación de ríos, construcción de escalas y vigilancia acerca de la evacuación al río de sustancias o residuos de industrias que puedan provocar daños a la riqueza piscícola del coto, todo ello de la competencia del Servicio Nacional de Pesca.

(4) Galicia cuenta con los siguientes ríos salmoneros: Miño, Arnoya, Neira, Parga, Sil, Vergudo, Lárez, Umia, Ulla, Fambre, Fallas, Puerto, Allones, Mero; Manden, Eume, gubia, Sor, Landrove y Masma.

Actualmente estos ríos producen al año unos 100.000 salmones, con un peso aproximado de 50.000 kilogramos.

Asturias produce unos 5.800 salmones, con un peso de 29.000 kg., que se pescan en los ríos Eo, Narcea, Navia, Cancro, Nalón y sus afluentes, Sella y Deva.

Santander produce unos 2.750 salmones, con un peso de unos 13.800 kg., que se capturan en los ríos Nansa, Saja, Besaya, Pas, Nieva y Asón.

Por último, las provincias vascongadas producen unos 250 salmones en sus ríos Cadagua, Nervión, Ibaizábal, Plencia, Urola, Oria, Urumea y Bidasoa.

En total puede estimarse que España produce unos 100.000 kg. de salmón al año, que calculado a un precio 150 ptas. kg., representan 15.000.000 de ptas. anuales, aparte, naturalmente, de otras especies como la trucha, que produce igualmente ingresos considerables.

Capítulo IX. Propaganda

Consideraciones generales

La propaganda turística se considera hoy día como un género de publicidad de un orden superior, cuya superioridad viene impuesta por la necesidad de servir al *interés* público.

En el turismo moderno los intereses comerciales deben ceder el paso a conveniencias de orden social y, como es lógico, de orden nacional. Es decir, existe una tendencia cada vez más acentuada a desplazar la propaganda hacia la información turística o sea hacia una forma de propaganda que no es exclusivamente comercial.

Esta característica de la propaganda turística ha impuesto la intervención de los Poderes Públicos en su desarrollo, creándose organismos oficiales que realizan este tipo de información al público de una forma sistemática y regular.

Como este tipo de servicios no puede ser realizado totalmente por las empresas privadas, han tenido los Poderes Públicos que cubrir esta laguna proporcionando los fondos necesarios para estos fines.

En la mayor parte de los países de la Europa occidental no han podido desinteresarse los Gobiernos por este problema, ante la necesidad de divisas que aportaban en cantidades notables los turistas extranjeros (1).

No hay duda que puede afirmarse que la propaganda realizada actualmente por España, en el aspecto turístico, es insuficiente. Lo demuestran claramente las constantes peticiones de impresos que se formulan en nuestras oficinas en el extranjero, que se ven en la imposibilidad de atender a los solicitantes de información. Es evidente que la cantidad invertida en propaganda, tanto desde el punto de vista absoluto como considerando el gasto por turista, resulta ser muy inferior a la empleada por otras naciones turísticas de estructura semejante a la nuestra en este orden (2).

Es, por tanto, preciso una programación lógica de la propaganda a desarrollar en el aspecto turístico, propaganda que debe establecerse sobre la base de los siguientes datos y previsiones:

1. Determinación del volumen total y de la naturaleza de la publicidad a desarrollar en función de la capacidad de acogida de España en cada momento o "estación turística".
2. Determinar qué países son los más interesantes y la importancia relativa del esfuerzo publicitario que se ha de hacer en cada uno de ellos. A estos efectos se precisa tener en cuenta el interés que presenta su moneda para el tesoro español, la capacidad de pago de los turistas procedentes de ellos (reglamentación de divisas, distribución de ventas en la población, etc.) y la

capacidad y organización de los transportes internacionales entre estos países y España.

3. Adaptación de los temas de propaganda nacional o regional a los gustos de los turistas que se pretende atraer, es decir, adaptación de los métodos publicitarios a las costumbres de los países interesados (3).
4. Determinación de los *lags* necesarios para que se produzcan los efectos buscados en el tiempo previsto (estos *lags* son frecuentemente muy largos y son factores esenciales para ellos, el tiempo y la elección del momento).

Actualmente al lado de los métodos clásicos de la propaganda, "folletos", "mapas", etc., sin duda necesarios, pero insuficientes, se hace necesario utilizar los modernos medios de publicidad.

Particularmente la prensa, la radio y el cine, completados con la organización estudiada de la acogida del turista en España, que tiende a hacer de los turistas mismos una de las bases fundamentales de la propaganda española en sus países al regresar a ellos, proporcionan unos resultados de gran eficacia.

El mercado turístico

Una propaganda dirigida a cualquier país, o a todos los habitantes de uno de ellos, conduciría a unos gastos demasiado elevados y, por tanto, prohibitivos.

En una investigación de este género es necesario comenzar por determinar exactamente el potencial del turismo. Una vez determinado el país sobre el cual interesa incidir con la propaganda para determinar, al menos de una manera aproximada, el potencial turístico sobre el que

es posible actuar, es preciso recurrir al estudio de la distribución de rentas individuales y familiares de la población de ese país.

Mercado norteamericano

En Estados Unidos, para el año 1947, la distribución de rentas, según datos del Departamento de Estado, era la siguiente:

NÚMERO DE PERSONAS INDEPENDIENTES. <i>(Spending units).</i>	
Con renta superior a 7.500 dólares	2.200.000
De 5.000 a 7.500 dólares	4.356.000
De 4.000 a 5.000 dólares	4.840.000
Menos de 4.000 dólares	8.228.000
NÚMERO DE FAMILIAS	
Con renta superior a 5.000 dólares	630.000
De 3.000 a 5.000 dólares	11.575.000
Menos de 3.000 dólares	30.095.000

Teniendo en cuenta las actuales condiciones de vida y los precios de los viajes para el turismo internacional se puede estimar que el número mínimo de norteamericanos con recursos financieros suficientes para realizar un viaje de turismo fuera de Estados Unidos es de unos 5.000.000 de personas (Time estimaba esta cifra en 4.500.000, y madame Dussauzeingrans, del Comisariado General del Turismo Francés, en 4.000.000).

Sobre este número se puede estimar que 1.500.000 personas (con rentas netamente superiores a 7.500) podrían hacer un viaje de este género

casi todos los años, según se desprende de la encuesta verificada por el Departamento de Estudios de "Holiday Magazine".

El problema de la publicidad respecto a este último grupo de turistas se limita, por tanto, a imponerse a los otros tipos de publicidad que realicen los países competidores.

En cuanto al otro grupo (3.500.000 personas), cuyo viaje fuera de los Estados Unidos está limitado por sus posibilidades económicas, no puede realizarse más que en ciertas ocasiones y no todos los años, por lo que el problema es más complejo y la publicidad debe enfocarse primeramente a imponerles la idea misma del viaje antes de la orientación del mismo.

Como consecuencia de ello el problema de la propaganda turística de España en los Estados Unidos es, ante todo, un problema de masas que debe ser regulado en función de las costumbres del público americano en su conjunto.

Teniendo en cuenta el volumen total de publicidad turística y general, que se hace en los Estados Unidos, ninguna publicidad tendría éxito si no se impone a una atención ya fatigada. Por otra parte, el público norteamericano no se interesa por las abstracciones, no es sensible a las generalidades más que si se le presentan bajo una forma concreta y casi anecdótica.

A estos aspectos generales hay que añadir observaciones particulares en lo que concierne a la publicidad de España.

1. Casi ninguna particularidad, tanto regional como artística, histórica o cultural, es conocida específicamente por los

norteamericanos y, por tanto, únicamente son atraídos por el conjunto de condiciones del país.

2. Se han difundido una serie de ideas inexactas acerca de España, que es preciso combatir para poder iniciar una acción sistemática y positiva.

Mercados europeos

Los mercados europeos presentan características comunes que los diferencian profundamente del mercado americano. Se trata, en efecto, de mercados menos vastos y donde además la noción de España presenta para ellos caracteres más precisos.

Por otra parte, el problema de estancias incluso para Escandinavia, y el de vías de comunicación, es menos agudo.

Nos limitamos a estudiar como dos tipos representativos Inglaterra y Suiza.

Suiza. La distribución de rentas en Suiza, según la Oficina Federal de Estadística es aproximadamente la siguiente:

Con renta inferior a 5.000 francos suizos	582.000
Entre 5.000 y 10.000 francos suizos	111.000
Renta superior a 10.000 francos suizos	114.000

Teniendo en cuenta que estos datos corresponden a aquellas personas sujetas a un impuesto de título personal, no hay duda que la renta real es superior a la renta fiscal teórica. Por tanto, se puede admitir que por encima de los 5.000 francos suizos de renta fiscal, una familia puede realizar un viaje de turismo o, por lo menos, alguno de sus miembros. Considerando la familia media de dos a tres personas, se obtiene un número de posibles turistas de 1.000.000 a 1.500.000 personas.

De este número, más de 100.000 familias por poseer una renta fiscal superior a 10.000 francos suizos, supone un potencial turístico para España de gran interés.

Inglaterra. Según un estudio de *Hulton Readership Survey* sobre una población adulta de 56.000.000 de personas, viajan al extranjero en Inglaterra el 2,6 por 100, y el 54,5 por 100 viajan en sus vacaciones dentro de Inglaterra.

Entre las personas que viajan dentro de Inglaterra se puede estimar que al menos un 10 por 100 de ellas estarían en condiciones de pasar sus vacaciones en España, aunque si bien es verdad, con un gasto medio pequeño.

Por consecuencia, el mercado turístico puede establecerse de la siguiente manera:

En Inglaterra salen al extranjero 700.000 personas para realizar sus vacaciones; por tanto, se trata simplemente de actuar sobre ellas para orientarlas hacia España; y 3.000.000 de personas sobre las cuales podría hacerse una publicidad con vista a sus estancias en las zonas del Norte más próximas a Inglaterra, y, por tanto, con menos coste de desplazamiento y apoyándose en la base del precio de pensión poco elevado, dado que el gasto medio que pueden realizar como hemos dicho anteriormente, es pequeño.

Métodos de publicidad

Las actividades de la propaganda turística en el extranjero pueden resumirse en los siguientes aspectos:

1. Información y recogida de datos.
2. Facilitar- el trabajo de las agencias de viaje.

3. Difusión del material de propaganda.
4. Publicidad (en su doble aspecto de publicidad pagada, es decir, anuncios, o de publicidad gratuita, que es lo que se puede denominar "relaciones públicas").

En el aspecto concreto de la información, ésta se puede dar de dos formas: verbalmente en las propias oficinas, o por escrito, en contestación a cartas recibidas.

Se ha comprobado que las campañas de publicidad pagada hacen aumentar enormemente las demandas de información, y por ello su ampliación es de gran interés.

Otro aspecto muy importante es el de trabajar en colaboración con las agencias de viaje, teniendo contactos directos con las mismas, lo que facilita enormemente las posibilidades de desarrollo del mercado turístico, por aumentar en gran medida los propios medios de captación turística al hacer intervenir en la campaña a elementos sobradamente conocedores de sus conciudadanos.

Las funciones esenciales de los órganos oficiales turísticos se hallan, sin duda, en el desarrollo de la campaña publicitaria, y la mejor comprobación de ello la podemos encontrar en el caso del mercado norteamericano, por sus especiales dimensiones. Como ya se ha indicado más arriba, este mercado es típicamente de masas. Los principales medios de que se vale la publicidad en el mismo, son, por su orden de importancia, el cine, la radio y la prensa.

Dejando aparte el aspecto de publicidad cinematográfica por su carácter especial, en lo referente a la radio y a la prensa, el volumen de la posible acción publicitaria y de sus dificultades puede verse a través de algunos datos, referidos siempre al mercado norteamericano. La

existencia en Estados Unidos de más de un millar de emisoras de radiodifusión y de un promedio por familia de algo más de un receptor, hace que cualquier emisión cubra prácticamente a todos los habitantes del país, siendo este medio de difusión publicitaria, como es lógico, la principal fuente generadora de posibles *Spending Units*. El lado desfavorable de esta cuestión se encuentra en las tarifas que se precisa pagar, puesto que tan sólo un cuarto de hora de programa tiene un coste de unos 7.500 dólares, pero asimismo la existencia tan extendida en Norteamérica de las agrupaciones en cadenas, hace más factible la cobertura de la radioaudición.

Los resultados publicitarios del empleo de la prensa son también de un gran interés (4).

Así, por ejemplo, en Estados Unidos, donde existen más de 1.800 periódicos diarios, con una tirada total que pasa de los 80 millones de ejemplares, puede comprenderse la difusión que alcanzará cualquier inserción de anuncios de tipo turístico (5).

La necesidad de emplear este método para lograr resultados positivos en una política de atracción del turismo extranjero es considerable y podría demostrarse por multitud de ejemplos (6).

Sin embargo, las cifras sobre el coste de este tipo de publicidad demuestran que el solo empleo del método de la publicidad pagada, aunque es fundamentalmente eficiente, exigiría para su realización unos desembolsos enormes.

En consecuencia, es preciso, al lado de la publicidad pagada, utilizar otro método, específicamente americano en su sistematización, como es el de las "relaciones públicas".

Este sistema, tan extendido en Estados Unidos, de emplear profesionales publicitarios para lograr su mayor éxito, dada la gran competencia que existe en la materia, necesita como condición:

1. El desarrollo sistemático de relaciones lo más estrechas posibles con las personalidades más eficaces de los periódicos.
2. La difusión sistemática de noticias de elevado interés, es decir, sobre todo de una gran actualidad.

Esto, que se ha aplicado a la prensa, es igualmente exacto para la radiodifusión, donde, sin embargo, el interés de la actualidad puede ceder en cierta medida el puesto al interés anecdótico, documental o histórico.

Para completar este esquema de la actividad propagandística del turismo en el extranjero hay que añadir que, las relaciones más estrechas deben asegurarse por medio de reuniones periódicas y por relaciones concretas con los propios representantes españoles, cuyo campo de acción es limítrofe con el del turismo (expansión económica, servicios culturales, etc.) y los representantes de las actividades económicas españolas conexas (líneas de navegación, Cámaras de Comercio, etc.).

Como consecuencia de todo lo expuesto y teniendo muy presente el carácter dinámico del fenómeno turístico, en el que no cabe presentar datos fijos ni hacer afirmaciones exactas y rotundas, pero sí considerar las enseñanzas que proporciona la experiencia, tanto nacional como extranjera, se ha recogido en el anexo, un detalle de los medios necesarios y aplicación de los mismos para iniciar con alguna probabilidad de éxito un programa de publicidad y propaganda.

Considerando en el apartado de propaganda la posibilidad de no poder desarrollar simultáneamente todo el programa, se ha dividido

éste en seis grupos, ordenados por razón de su prioridad en cuanto a la importancia que presenta su publicación y que quedan señalados en los anexos.

En cuanto al apartado- de publicidad estricta se ha tenido en cuenta la inconveniencia de elevar excesivamente las cifras por tratarse de divisas.

NOTAS AL CAPITULO IX

(1) Desde el punto de vista histórico, los años que precedieron a la primera guerra mundial condujeron al descubrimiento del turismo como fuente generadora de divisas.

Este período coincidió con el incremento de la concurrencia internacional en el terreno del turismo. Con el fin de conservar y aumentar su aportación a la balanza de pagos se comenzó a organizar, de una manera sistemática, la propaganda en el extranjero. Las primeras estadísticas del turismo se hicieron dirigidas a este aspecto. En vista de la insuficiencia de los medios puestos a disposición por los propios interesados, el Estado comenzó a financiar parcialmente la propaganda. Y este hecho constituye una gran parte de la actual política turística mundial.

(2) En Francia los porcentajes dedicados a la propaganda del crédito total asignado por el turismo alcanza la elevada cuantía que figura en el cuadro siguiente³.

Año	Crédito asignado para turismo En francos	CANTIDAD DESTINADA A PROPAGANDA	
		Absoluta En francos	Porcentaje que supone del total
1945	45.400.000	11.000.000	24,2
1946	125.679.000	83.500.000	66,4
1947	206.000.000	163.000.000	79,1
1948	200.000.000	162.600.000	81,3
1949	484.000.000	439.649.000	90,8
1950	695.000.000	631.980.000	90,9
1951	695.000.000	631.980.000	90,9

El siguiente cuadro muestra el volumen de la propaganda efectuada por diversos países europeos en Suiza, expresado en número de ejemplares y referido al año 1952⁴.

	ESPAÑA	AUSTRIA	ITALIA	ALEMANIA	FRANCIA
Prospectos enviados	122.496	380.698	1.547.423	475.327	578.427
Films documentales	1	55	228	250	160
Revistas turísticas	—	75.000	22.600	16	375.000
Libros repartidos	100	5.325	6.532	12.525	4.725
Dispositivos	125	8.000	9.000	10.000	15.000

³ Datos recogidos del *Rapport au Comité National*, presentados en la sesión de clausura de dicho Comité por M. Jean Médecin, presidente del Centro Nacional del Turismo, dependiente del Ministère des Travaux Publics, des Transports et de Tourisme de Francia.

⁴ Según la Memoria de la Oficina Española de Turismo en Zúrich (1952)

Como puede apreciarse, las cifras relativas a España son francamente escasas frente a otros países, y este hecho se da en todas aquellas naciones en que nuestro país compite con otros en cuanto al mercado turístico internacional.

Otra forma de propaganda turística como la efectuada en periódicos y revistas también revelaba la desfavorable posición española en Suiza. Así, en el año 1952, nuestros servicios turísticos en dicho país no dedicaron ningún desembolso a este tipo de propaganda. Por el contrario, Italia gastó 22.534 francos suizos; Francia, 11.500; Alemania, 10.000, y Austria, 6.897.

(3) Así, por ejemplo, en el número de noviembre de 1952 de *Travel Topics*, de Londres, se daban interesantes ideas sobre este problema. Si pensamos en la eficiencia de las Agencias de Viajes, en la capacidad de los alojamientos y en la labor de información y propaganda de las diversas oficinas turísticas nacionales, debemos constatar el gran progreso realizado por la industria turística en los últimos cincuenta años. Pero parece útil especificar que la mayor parte de los folletos de propaganda turística repiten, con una frecuencia verdaderamente enojosa, los argumentos electivos de los lugares de estancia. De treinta años a esta parte se repiten siempre generalmente las mismas frases superlativas de elogio, y el propio estilo muestra bien poco de nuevo y de concreto que puede tocar la sensibilidad de aquellos a los que se dirige la propaganda.

Por otra parte, una encuesta llevada a cabo por el Sindicato de Iniciativas de Ámsterdam (Syndicat d'Initiative d'Amsterdam) ha demostrado que el grado de interés por las diferentes curiosidades se repartía de la siguiente forma:

	Porcentaje
Museos	27,5
Arquitectura	18,1
Folklore	14,7
Bellezas naturales	9,7
Circulación por los canales	8,1
Otros objetos	21,9
	100,0

(4) Una rápida ojeada sobre la evolución del turismo en los años que precedieron a la última guerra permite darse cuenta de la influencia que desempeña la propaganda en esta evolución.

De esta forma, Francia, que ocupaba⁴ en 1929 el primer puesto entre las grandes naciones turísticas, al no tomar ninguna medida en el plano turístico para paliar las consecuencias de la crisis económica mundial vio descender el número de turistas—y paralelamente los beneficios económicos que reportaban— de 1.900.000 visitantes, en 1929, a 930.000 en 1933, para bajar dos años más tarde a 560.000. La Exposición de 1937 permitió un alza pasajera del movimiento turístico (1.100.000 visitantes), que descendió de nuevo en 1938 a 1.000.000 de visitantes. Francia pasó a ocupar con estas cifras el quinto puesto entre las grandes naciones turísticas detrás de Italia, Alemania, Suiza y Austria.

Por otra parte, Italia, que creó en 1931 un Comisariado del Turismo, disponiendo de medios importantes para sostener una propaganda de gran envergadura en el extranjero, vio pasar el número de sus visitantes de 1.500.000 en 1929 a 3.000.000 en 1934 y a 5.000.000 en 1937. Alemania, que hasta estos años había sido un país "abastecedor" de turistas, emprendió una acción similar a la italiana, y de 800.000 visitantes que, tuvo en 1929, ese número se duplicó en 1936. Estos dos países acompañaron, por otro lado, su intensa propaganda con otras medidas, tales como la creación de una moneda especial dirigida a los turistas extranjeros, etc.

Es preciso añadir que si Francia dedicó en 1938 alrededor de 12.000.000 de francos para su propaganda turística, en el curso del mismo año y con el mismo objeto Alemania gastó 45.000.000 de francos; Italia, 50.000.000, y Suiza, 31.000.000.

En este mismo orden de ejemplos de la importancia que tienen los gastos de propaganda para lograr la atracción turística de un país, se puede comprender la insuficiencia del gasto de pequeñas cantidades.

Francia efectuó gastos de propaganda turística en los Estados Unidos en 1951 por valor de 300.000 dólares. Se apreciará lo exiguo en esta suma si se la compara con el presupuesto publicitario de California meridional, que llegó en la misma fecha a 400.000 dólares, o con los gastos efectuados -por Florida (2.000.000 de dólares) para "lanzar" su estacional estival.

(5) Una encuesta realizada por periódicos norteamericanos directamente interesados en estos problemas, dio a conocer que el 40 por 100 de 15.000.000 de lectores de revistas y periódicos, en los que se habían insertado anuncios publicitarios pagados sobre el turismo francés, habían leído los anuncios, y de entre ellos el 21 por 100 los habían leído enteramente, lo que significa un porcentaje casi doble del porcentaje medio de lectores para el conjunto de anuncios de todas clases.

(6) Uno, que aunque mínimo es significativo, es el siguiente: una inserción de cinco líneas publicada por una sola vez por los servicios turísticos franceses en un periódico del Middle West, región norteamericana donde se conoce poco a Francia, provocó en el curso de las tres semanas siguientes la llegada de 20.000 cartas dirigidas a la Oficina de Turismo francesa de Nueva York.

ANEXOS

Anexo núm. 1. Proyecto de edificio destinado a los Servicios de Frontera

El acceso al edificio destinado a los servicios de frontera debe presentar un ambiente agradable, sobre un piso limpio en todo tiempo y entre macizos de flores o pequeños jardines que contribuyan a hacer grata la primera o la última impresión del país que recibe o despide al viajero en sus fronteras.

A la entrada será conveniente disponer de un porche con asientos en dos de sus cuatro lados, que deberá ser abierto para permitir la libre circulación del aire y ofrecer vistas al exterior. Si se trata de una Aduana de carretera, deberá disponer de una marquesina, bajo la cual queden protegidos los coches de las inclemencias del tiempo durante la operación de su reconocimiento.

Como norma general, cada dependencia deberá tener la amplitud necesaria para los servicios que hayan de desempeñarse en ellas en proporción al volumen del tráfico que hayan de atender. De acuerdo con lo anterior, y a ser posible, la sala de espera deberá tener capacidad suficiente para acomodar a los viajeros que lleguen, aun en las horas de mayor paso.

Los locales destinados a pasaportes, fichas y ficheros conviene que tengan un amplio mostrador y un aspa giratoria para contar el número de personas.

Bajo la dependencia del jefe de Policía, y contiguo a su despacho, deberán instalarse los correspondientes servicios de esta índole.

Se juzga conveniente establecer una estafeta del Banco de España, que tendría un amplio mostrador y dispondría, fuera de este local, de pupitres y mesas para que el público prepare las operaciones a realizar.

El edificio deberá disponer también de los correspondientes servicios higiénicos, con el adecuado aislamiento de las demás dependencias, y asimismo de servicio de teléfonos, telégrafos y correos.

Sería conveniente, asimismo, que existiera un almacén de equipajes para depositar los de los viajeros que así lo deseen, o que, remitidos con anterioridad", esperan allí la llegada de sus propietarios.

La sala de equipajes debería tener un amplio mostrador donde los Vistas de Aduanas y los carabineros a sus órdenes pudieran proceder a la revisión de los baúles, maletas, etc. Esta sala conviene que tenga una entrada independiente desde el exterior para los maleteros autorizados, a los cuales podrán confiar sus equipajes los viajeros mediante chapa, recibo, etc. En las proximidades estaría el despacho de Vista de Aduanas, provisto de mostrador, donde se podría efectuar el pago correspondiente de los impuestos sobre los artículos importados por los viajeros. En esta misma dependencia podría atenderse al despacho de los trípticos de automóviles o carnets de pasajes de Aduanas.

En el gráfico número 1 figura también un local para oficina y despacho del jefe de la Aduana.

A ambos lados de la sala de espera convendría establecer un bar y una pequeña oficina de información sobre tramitación, turismo y, si se trata

de una Aduana de carretera, de información y ayuda a los turistas en automóvil, a cargo del Real Automóvil Club de España.

El orden en que figuran las distintas dependencias en el croquis dicho es el conveniente para conseguir una dirección única, cualquiera que sea la procedencia del viajero.

Esta dirección es: entrada, porche, sala de espera, con sus servicios públicos; bar, servicio de información, servicio de correos, telégrafos y teléfonos y servicios higiénicos; después se pasa, mediante puerta giratoria contadora, a los servicios de Policía, donde se encuentra la sala de antropometría, fotografía y laboratorio, así como la sala de registro y celdas. A continuación se encuentra la estafeta del Banco de España, con sus servicios para la declaración de moneda importada o exportada por el viajero y para el cambio de la misma. Finalmente se pasa a la Aduana propiamente dicha, en donde se encuentra, como pieza fundamental, la sala de registro de equipajes y la oficina del Vista para el cobro de los aranceles correspondientes. Inmediato a la sala de equipajes está el almacén de los mismos, para cumplir análoga misión a la de las consignas en las estaciones de ferrocarril.

Para terminar cuanto se relaciona con esta clase de edificios es preciso hacer resaltar la conveniencia de que se encuentren perfectamente iluminados y con una amplia ventilación, tanto de día como de noche, a fin de hacer agradable el conjunto de su instalación. Igualmente resulta interesante que disponga de calefacción proporcionada a la temperatura exterior durante la época invernal.

La distribución de las dependencias y sus características generales pueden ser las mismas, cualquiera que sea la situación del puesto fronterizo; pero las características exteriores del edificio deberían variar

de acuerdo con la arquitectura típica de la, región en la que esté enclavado.

Anexo núm. 2. Proyecto de Convención Internacional Aduanera sobre el turismo, formulado por el Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas

Parte Dispositiva

Capítulo I. Disposiciones generales

Artículo 1. A los fines de la presente Convención, se entiende:

- a) Por “derechos y tasas de entrada”, no solamente los derechos de aduana, sino también todos los derechos y tasas que sean exigibles por razón de la importación.
- b) Por “vehículos”, todos los vehículos de carretera, incluso los remolques y las bicicletas con o sin motor, las avionetas con o sin motor y las embarcaciones de placer con o sin motor.
- c) Que el término “uso privado”, excluye el transporte de personas por remuneración o el transporte industrial o comercial de mercancías con o sin remuneración.
- d) Por “título de importación temporal”, el documento aduanero destinado a hacer constar la consignación de los derechos y tasas de entrada.
- e) A menos que el contexto no resulta lo contrario, por “personas”, las personas naturales o jurídicas.

Artículo 2.

1. Cada uno de los Estados contratantes admitirá con franquicia temporal, sujeta a reexportación en las condiciones indicadas en la presente Convención, los vehículos y los objetos personales que están en uso y no sujetos a prohibición, importados y utilizados para su uso privado por personas propietarias de estos vehículos u objetos, o que disponen de ellos legalmente y que no tengan su residencia habitual sobre su territorio.
2. Estos vehículos u objetos, a excepción de los que se consideran en el párrafo 3, deben estar provisto de un título de importación temporal que garantice el pago de los derechos y tasas de entrada y eventualmente las multas aduaneras en que puedan incurrir, a reserva de las disposiciones especiales previstas en el artículo 33, párrafo 3, de la presente Convención.
3. Los vestidos y efectos personales usados, las máquinas fotográficas con dos carretes o dos rollos de películas, los aparatos tomavistas de modelo reducido con un rollo de películas, las joyas personales, los prismáticos, los instrumentos musicales portátiles, los gramófonos, los receptores de radio portátiles, las máquinas de escribir portátiles, las tiendas y pequeños objetos de camping, los coches de niño, los artículos deportivos como : armas de casa, esquís, raquetas de tenis, pertenecientes a los habitantes del territorio de los otros Estados contratantes, serán admitidos temporalmente, sin título de importación temporal, excepto el caso en que se sospeche de abuso y con la condición de llevar señales evidentes de uso y de corresponder a la posición social de los interesados. Esta tolerancia está limitada por viajero, a una máquina fotográfica, un aparato tomavistas de modelo reducido, un instrumento musical, un gramófono con veinte discos, un receptor de radio

portátil, una máquina escribir y los artículos de deporte y de camping de uso personal.

4. Las disposiciones de la presente convención no se convendrán a la aplicación de los Reglamentos de Policía u otros en lo concerniente a la importación, posesión y transporte de armas y municiones.

5. Las prohibiciones de importación dictadas por los Estados contratantes no se aplicarán a los vehículos y objetos que se benefician de la presenta convención salvo el caso en que aquellas están basadas en consideraciones que no sean de carácter económico, como por ejemplo, en consideraciones morales, humanitarias sanitarias, veterinarias, fitopatológicas o de seguridad públicas.

Artículo 3.

Se admitirán libres de derechos y tasas de entrada, las provisiones de viaje, pequeñas cantidades de tabaco, puros y cigarrillos, y los combustibles y carburantes contenidos en los depósitos normales de los vehículos importados temporalmente. Cada Estado contratante fijará, para su territorio, las condiciones de esta franquicia.

Artículo 4.

1. Se admitirán libres de derechos y tasas de entrada:
 - a. Los formularios de importación temporal o de circulación internacional expedidos a las Asociaciones autorizadas por sus Asociaciones o Federaciones correspondientes o por las autoridades aduaneras de los Estados contratantes, de los cuales se servirán las personas que residencia en el país de

importación para la admisión de sus vehículos u objetos en los otros países.

- b. Los impresos y carteles de propaganda en papel, sin limitación de cantidades (horarios, bien en forma de libro o de carteles, guías, folletos, desplegados ilustrados o no, carteles ilustrados) que tengan por objeto inducir al público a visitar países extranjeros o localidades extranjeras o a asistir, en el extranjero, a reuniones o manifestaciones gratuitamente, que no contenga más de un 25 por 100 de publicidad y que su objeto de propaganda turística o deportiva sea evidente.

2. Se admitirán con franquicia temporal, sujeta a reexportación y bajo las condiciones de cada Estado contratante podrá fijar para prevenir abusos, el material de propaganda turística (documentales cinematográficos de un ancho máximo de 16 mm. Y de una longitud máxima de 500 metros, para sean proyectados gratuitamente negativos, diapositivas, dioramas, fotografías), que no estén prohibidos y que tengan por objeto esencial inducir al público a visitar países extranjeros o localidad extranjeras o a asistir en al extranjero, en el extranjero a reuniones o manifestaciones de carácter turístico o deportivo.

Capítulo II. Títulos de importación temporal.

Artículos 5.

1. Los títulos de importación temporal pueden ser valorados para un solo país o para varios países.
2. Cada uno de los Estados existentes podrá obtener de los otros Estados contratantes información del o de los modelos de títulos de importación temporal valederos para su territorio y otros

distintos de los que figuran en los Anexos de la presente Convención.

Artículo 6.

1. Los títulos de importación temporal valederos para los territorios de todos los Estados contratantes o de varios de ellos se designan con el nombre de “carnets de passages en douane” y se extenderán de acuerdo con los modelos tipos designados respectivamente a los automóviles y remolques, y en su caso a las avionetas, que figuran en los Anexos 1 y 2.
2. Si el carnet no debe ser utilizado con el territorio de uno o varios de los Estados contratantes, deberá hacerse constar que no se valedero para este o estos territorios por la Asociación que lo expida.
3. Los títulos de importación temporal valederos exclusivamente para el territorio de un solo Estado contratante podrán, extenderse de acuerdo con el modelo tipo que figura en el Anexo 3. Los Estados contratantes tendrán completa libertad de utilizar otros documentos si así lo desean.

Artículo 7.

El período de validez de los títulos de importación temporal que no sean expedidos por las Asociaciones autorizadas conforme a lo que se determina en el artículo 10, será fijado por cada Estado contratante según su reglamentación.

Artículo 8.

1. Los vehículos y objetos amparados por un título de importación temporal por las Autoridades aduaneras del país donde los vehículos u objetos han sido importados temporalmente.
2. La prueba de la reexportación resultará del visado de salida debidamente anotado en el título de importación temporal por las autoridades aduaneras del país donde los vehículos u objetos han sido importados temporalmente.
3. No obstante, los Estados contratantes pueden subordinar la cancelación de los títulos de importación temporal expedidos para las avionetas, si así se requiere, con la prueba de la llegada del aparato a territorio extranjero.

Artículo 9.

1. A pesar de la obligación de reexportación prevista en el artículo precedente en caso de accidente debidamente comprobado, la reexportación de los vehículos gravemente averiados no será exigida con tal que según lo que las Autoridades aduaneras exijan, se sometan a los derechos y tasas de entrada, se cedan libres de todo gasto al Tesoro Público del país, o se destruyan por los interesados.
2. Cuando un vehículo admitido temporalmente no pueda ser reexportado a causa de un embargo independiente de los que puedan ser practicados a requerimiento de particulares, los plazos de validez de los títulos de importación temporal se suspenderán durante la duración del embargo.
3. Mientras sea posible, las autoridades aduaneras notificarán a la Asociación garantizadora los embargos practicados por las o su requerimiento sobre los vehículos amparados por un título de importación temporal expedido por esa Asociación y le darán cuenta de las medidas que piensan adoptar.

Capítulo III. Facilidades acordadas a las asociaciones autorizadas.

Artículo 10.

1. Bajo las garantías y condiciones que ellos determinan, cada uno de los Estados contratantes podrá habilitar Asociaciones, principalmente las que estén afiliadas a una organización internacional para expedir bien sea directamente o por intermedio de Asociaciones corresponsales los títulos de importación temporal previstos por la presente Convención.
2. El período de validez de estos títulos no puede exceder de un año a contar desde el día de su expedición.

Capítulo IV. Condiciones de ampliación de la admisión temporal.

Artículo 11.

El régimen de importación temporal previsto por la presente Convención alcanzará a las personas que no tienen su residencia habitual en el país que vayan a visitar temporalmente. Una persona se considerará que no tiene su residencia habitual en el país de importación del vehículo, si reside en este país menos de seis meses por término medio al año, bien para hacer turismo, o por un objeto profesional, y sin distinguir si es propietaria o arrendataria de la casa o departamento que ocupa.

Artículo 12.

1. Los títulos de importación temporal expedidos por las Asociaciones autorizadas se librarán a nombre de las personas propietarias de los vehículos importados temporalmente o que dispongan ellos legalmente.

2. Los vehículos que se encuentran amparados por un título de importación temporal pueden ser utilizados por terceras personas debidamente autorizadas por los titulares de estos carnets y cumpliendo las condiciones previstas por la presente Convención. Las Autoridades aduaneras de los Estados contratantes tienen derecho a reclamar los justificantes de la autorización dada a estas terceras personas por los titulares, y, si estos justificantes no les parecen suficientes, podrán oponerse a la entrada o utilización de estos vehículos a su país al amparo de los títulos citados.
3. Las Autoridades aduaneras de los Estados contratantes podrán tolerar, en casos excepcionales y en las condiciones que solamente ellas juzguen, que un vehículo circule provisto de un título de importación temporal sea conducido por una persona cuya residencia habitual se encuentre en el país de importación del vehículo, principalmente cuando el conductor lleve el coche por cuenta y bajo las instrucciones de la persona a cuyo nombre esté extendido el título de importación temporal.

Artículo 13.

1. El peso a declarar en los títulos de importación temporal es el peso de los vehículos en vacío. Debe expresarse según las unidades del sistema métrico. Cuando se trata de títulos valederos para un solo país, las Autoridades aduaneras de este país podrán prescribir el empleo de otro sistema.
2. El valor a declarar en los títulos de importación temporal valederos para un solo país se expresará en la moneda de este país. El valor a declarar en un "carnet de passages en douane" se expresará en la moneda del país donde se haya expedido el título.
3. No será necesario declarar especialmente en los títulos de importación temporal los objetos y el utillaje que constituyan el equipo normal de los vehículos.

4. Cuando las autoridades aduaneras lo exijan, las piezas de recambio como neumáticos, cámaras y hélices, igual que los accesorios no considerados como integrantes del equipo normal de los vehículos, tales como aparatos de radios, remolques no declarados separadamente y porta-equipajes, deben ser declarados en los títulos de importación temporal, con las indicaciones necesarias tales como peso o valor y ser presentadas a la salida del país visitado.

Artículo 14.

Cualquier modificación a las indicaciones expresadas en los títulos de importación temporal por la Asociación expedidora debe ser debidamente aprobada, por esta Asociación o por la Asociación garantizadora. No se permitirá ninguna modificación después de revisados los títulos por la Aduana del país de importación sin el consentimiento de esta aduana.

Artículo 15.

Se admitirá con franquicia temporal y sujeta a reexportación, la importación a título privado de piezas sueltas destinadas la reparación de los vehículos importados temporalmente en el territorio de alguno de los Estados contratantes de acuerdo con la presente Convención.

Artículo 16.

Las piezas reemplazadas estarán sujetas a los derechos y tasas de entrada si no son reexportadas a menos que, conforme la reglamentación del país interesado, no se entreguen libres de todo gasto al Tesoro Público o bien se destruyan por los importadores.

Artículo 17.

Los vehículos que se encuentren en el territorio de alguno de los Estados contratantes, amparados por un título de importación temporal, no pueden ser utilizados ni siquiera incidentalmente para transportes remunerados entre lugares situados en el interior de las fronteras de este territorio.

Capítulo V. Prolongación de validez y renovación de los títulos de importación temporal.

Artículo 18.

No se considerará el incumplimiento de la reexportación en los plazos autorizados a los vehículos importados temporalmente cuando estos sean presentados dentro de los 8 días del vencimiento de los títulos y sean debidamente satisfactorias las explicaciones que justifiquen este retraso.

Artículo 19.

1. Las peticiones de ampliación de validez de los títulos de importación temporal deben, salvo imposibilidad resultante de un caso de fuerza mayor, ser presentadas a las Autoridades aduaneras competentes del vencimiento de estos títulos.
2. Ampliación de los plazos necesarios para la reexportación de los vehículos u objetos importados temporalmente será otorgada cuando los importadores puedan comprobar a satisfacción de las Autoridades aduaneras que interesadas que un caso de fuerza mayor les impide reexportar dichos vehículos u objetos en el plazo acordado.

Artículo 20.

En lo que concierne a los “carnets de passages de aduana”, los Estados contratantes reconocen como valederos para su territorio, las ampliaciones de validez expedidas por uno cualquiera de ellos, en las condiciones que sus Autoridades aduaneras hayan otorgado de común acuerdo.

Artículo 21.

Cada uno de los Estados contratantes autorizará, mediante las medidas de control que estime oportunas, la renovación de los títulos de importación temporal expedidos, por las Asociaciones autorizadas correspondientes, a vehículos u objetos importados temporalmente en su territorio, salvo el caso que las condiciones de admisión temporal no se hayan cumplimentado. La petición de renovación se presentará por la Asociación garantizadora.

Capítulo VI. Visados los títulos de importación temporal expedidos por las Asociaciones autorizadas.

Artículo 22.

Los beneficios de admisión temporal tienen el derecho de importar tantas veces como sea necesario, durante el período de validez de los títulos de importación temporal, los vehículos u objetos amparados en estos títulos, con la condición de hacer constar cada paso (entrada y salida) por un visado de los Agentes de las Aduanas interesadas, si la autoridad aduanera así lo exige. No obstante, se pueden expedir títulos valederos para un solo viaje.

Artículo 23.

Cuando se usen títulos de importación temporal sin hojas separadas para cada uno, el sellado por los Agentes de Aduanas entre la primera entrada y la última salida tendrá un carácter provisional. Los visados provisionales dados a la salida podrán sin embargo bajo las condiciones fijadas en cada país, ser admitidos, durante el período de su validez, como justificación de la reexportación de los vehículos u objeto importado temporalmente.

Artículo 24.

Cuando se usen títulos de importación con hojas separadas para cada paso, cada entrada y salida tendrá un carácter definitivo.

Artículo 25.

Cuando las Autoridades aduaneras de un país han saldado definitivamente y sin reserva un título de importación temporal no podrá reclamar a la Asociación garantizadora al pago de los derechos y tasas de entrada, a menos que el certificado de cancelación haya sido obtenido indebidamente.

Artículo 26.

Los visados de los títulos de importación temporal utilizados en las condiciones previstas por la presente Convención no están sujetas al pago de cargas por el servicio de Aduanas durante las horas normales de trabajo de las Aduanas.

Capítulo VII. Regularización de los títulos de importación temporal expedidos por las Asociaciones autorizadas.

Artículo 27.

1. Si las Autoridades lo autorizan, la falta de certificado de descargo de los títulos de importación temporal destruidos, perdidos o robados, no se tendrá en cuenta con tal que un certificado expedido por la Autoridad consular del país interesado, por una Autoridad aduanera o de Policía, atestigüe que los vehículos u objetos descritos en esos títulos le han sido presentados y se encuentran fuera del país de importación con posterioridad a la fecha del vencimiento de dichos títulos.
2. Los títulos no descargados podrán igualmente ser regularizados antes o después de su prescripción, de acuerdo con la Autoridad Aduanera y a condición de ser presentados a ésta acompañados de un certificado expedido por alguna de las Autoridades competentes antes citadas o de cualquier otro justificante que le sea exigido, atestiguando que los vehículos u objetos no se encuentran fuera del país de importación. No obstante, si se trata de un título no prescrito, dichos certificados y justificante no podrán ser aceptados sino previo depósito del título ante la Autoridad aduanera. Cuando un vehículo haya sido robado después de haber sido debidamente atestiguada en el título de importación temporal, este título podrá ser legalizado a condición de la Asociación garantizadora lo presente y facilite las pruebas del robo. Si el título no ha prescrito, su depósito podrá ser exigido por la Autoridad Aduanera.
3. Un modelo tipo del certificado citado figura en el Anexo nº 4.

Artículo 28.

Bajo las condiciones fijadas por la Autoridad Aduanera de cada país, tampoco se tendrá en cuenta la falta del certificado de descargo de los títulos prescritos de importación temporal que no tengan hojas

separadas cuando el último visado provisional anotado sobre estos títulos sea visado de salida.

Artículo 29.

Cuando un visado de salida de un país haya sido emitido o irregularmente anotado en un carnet de "passages en douane" podrán tenerse en cuenta, para el descargo de este carnet, los visados de paso inscritos por las Autoridades aduaneras de los países posteriormente visitados.

Artículo 30.

Cuando no se opongan prohibiciones, restricciones de importación u otras medidas, el descargo de las obligaciones suscritas podrá ser excepcionalmente autorizado mediante el pago de los derechos y tasas de entrada aplicables a los vehículos u objetos importados temporalmente.

Artículo 31.

En los casos considerados en los artículos 27, 28, 29 y 30 de la presente Convención, cada Autoridad aduanera se reserva la facultad de percibir un impuesto de regularización y un interés por retraso.

Artículo 32.

Las Autoridades aduaneras no tendrán derecho a reclamar a las Asociaciones garantizadoras el pago de los derechos y tasas de entrada correspondiente a los vehículos u objetos importados temporalmente cuando no se realice el descargo de los títulos de importación temporal y no haya sido notificado a estas Asociaciones en

el plazo de un año, a contar de la fecha de expiración de la validez de estos títulos.

Artículo 33.

1. Las Asociaciones garantizadoras tienen un plazo de un año a contar desde la notificación de que no se ha hecho el descargo de los títulos de importación temporal para facilitar la prueba de la reexportación de los vehículos u objetos, en las condiciones previstas en la presente Convención.
2. Si esta prueba no se facilita en los planos prescritos, las Asociaciones garantizadoras consignarán o depositarán a título provisional los derechos y tasas de entrada exigibles. Esta consignación o depósito tendrá carácter definitivo después de un plazo de un año a contar desde la fecha de la consignación o depósito provisional. Durante este último plazo, las Asociaciones garantizadoras podrán beneficiarse de las facilidades previstas en el párrafo 1 del presente artículo, con vista a la restitución de las sumas consignadas o depositadas.
3. En caso de no realizar el descargo de un título de importación temporal, la Asociación garantizadora no podrá ser obligada a depositar una suma superior al total de los derechos y tasas de entrada aplicables al vehículo o los objetos no reexportados, aumentada eventualmente en el interés correspondiente.

Artículo 34.

Ninguna de las disposiciones de la presente Convención se opondrá a la facultad de las Autoridades aduaneras de proceder al cobro de los derechos y tasas de entrada incluso de las multas en que hubieran incurrido en caso de fraude, contravención o abuso las personas a cuyo nombre estén inscritos los títulos de importación temporal. En este caso

las Asociaciones garantizadoras deberán prestar su asistencia a las Autoridades aduaneras.

Capítulo VIII. Disposiciones diversas.

Artículo 35.

Para la cumplimentación de las formalidades previstas por la presente Convención los Estados contratantes procurarán mantener el mínimo horario en las Oficinas de las Aduanas que corresponden a una misma ruta internacional.

Artículo 36.

Los Estados contratantes procurarán no promulgar medidas de orden aduanero que pudieran tener por objeto entorpecer el desarrollo del turismo internacional.

Artículo 37.

Cualquier infracción a las disposiciones de esta Convención, cualquier sustitución, falsa declaración o maniobra que tanga por objeto beneficiar indebidamente a una persona, un vehículo o un objeto del régimen de importación previsto por esta Convención, cualquier empleo de un vehículo o de un objeto así importado para un uso distinto del previsto o por una persona que no reúna las condiciones necesarias para beneficiarse del régimen de importación expresado, podrá exponer al contraventor a las sanciones previstas por la legislación del país en que se haya cometido la infracción.

Anexo núm. 3. Tramos de C.N. de interés turístico para los que se propone su mejor acondicionamiento con firme especial y una adecuada conservación.

CARRETERAS	TRAMO CORRESPONDIENTE	LONGITUD KMS.	RUTA TURÍSTICA A LA QUE PERTENECE
C.N. 332	Silla-Gandía-Benidorm-Alicante	174	Internacional
C.N. 342	Puerto Lumbreras-Baza-Guadix	142	Internacional
C.N. 632	Ribadesella-Villaviciosa-Gijón-Avilés-Luarca	142	Internacional
C.N. 634	Ribadeo-Barreiros	29	Internacional
C.N. 232	Tudela-Tafalla-Pamplona	96	Norte de España
C.N. 120	Burgos-Belorado-Santo Domingo de la Calzada-Nájera-Logroño	119	Norte de España
C.N. 232	Zaragoza-Alcañiz-Vinaroz	231	Aragón-Levante
C.N. 601	Villalba-Navacerrada-La Granja Segovia-Benúy	59	Castilla y León
C.N. 432	Granda-Alcalá la Real-Alcaudete-Baena-Castro del Río-Córdoba	167	Madrid-Andalucía
C.N. 342	Arcos de la Frontera-Jerez	31	Id. id.
C.N. 122	Peñafiel-Valladolid	55	De los Castillo
C.N. 120	Carrión de los Condes-Sahagún	97	Camino de Santiago
C.N. 420	Pedro Muñoz-Campo de Criptana-Alcázar de San Juan	23	Del Quijote
C.N. 420	Ciudad Real-Daimiel-Puerto Lápice	61	Del Quijote
C.N. 430	Osa de Montiel-La Solana-Manzanares-Daimiel	73	Del Quijote
C.N. 121	Oronoz-Olagüe-Pamplona	47	Del Pirineo
C.N. 230	Vilaller-Viella	38	Del Pirineo
C.N. 400	Tarancón-Cuenca	83	Madrid-Cuenca
C.N. 403	San Martín de Valdeiglesias-El Tiemblo-Barraco	28	De Gredos
Total de C.N.		1.859	

Anexo núm. 4. Tramos de C.C, de interés turístico para los que se propone su mejor acondicionamiento con firme especial y una adecuada conservación.

CARRETERAS	TRAMO CORRESPONDIENTE	LONGITUD KMS.	RUTA TURÍSTICA A LA QUE PERTENECE
C.C. 253	San Feliú de Guixols -S'Agraró-Palamós	13	Costa Brava
C.C. 255	Palamós-La Bisbal	20	Costa Brava
C.C. 252	La Bisbal-Vilademar	23	Costa Brava
C.C. 259	Llansá-San Miguel de Culera-Port Bou	14	Costa Brava
C.C. 642	Barreiros-Vivero-Santa Marta-Mera	100	Internacional
C.C. 646	Mera-Codeira-El Ferrol del Caudillo	51	Internacional
C.C.	Arriondas-Cangas de Onís-Cuevas-Covadonga	15	Norte-Noroeste
C.C. 631	Espina-Tejera	7	Norte de España
C.C. 630	Tejera-Tineo-Grandas-Fonsagrada-Castroverde-Lugo	153	Norte de España
C.C. 603	Bernuy-Turégano-Cantalejo-San Miguel de Bernuy-Aranda	99	Castilla y León
C.C. 339	Paradas-Morón de la Frontera-Algodonales-Ronda-San Pedro de Alcántara	130	Madrid-Andalucía
C.C. 401	Guadalupe-Logrosán-Zorita-Miajadas	74	Madrid-Andalucía
C.C. 344	Ronda-Grazalema-Arcos de la Frontera	57	Madrid-Andalucía
C.C. 401	Guadalupe-La Nava-Los Navalmorales-Navahermosa-Gálvez-Toledo	177	Madrid-Extremadura
C.C. 260	Figueras-Dosquers	25	Histórico-religiosa
C.C. 150	Dosquers-Olot-Ripoll	54	Histórico-religiosa
C.C. 243	Martorell-Castellbisbal-Villafranca del Penedés	26	Histórico-religiosa
C.C. 246	Vendrell-Valls	31	Histórico-religiosa
C.C. 134	Santa Cilia de Jaca-Jaca	11	Histórico-religiosa
C.C. 132	Aibar-Tafalla-Estella	69	Histórico-religiosa
C.C. 110	Hortigüela-Covarrubias-Lerma-Quintana	76	Histórico-religiosa

C.C. 615	Palencia-Carrión de los Condes	39	Histórico-religiosa
C.C. 6324	Elgoibar-Azpeitia-Tolosa	41	Histórico-religiosa
C.C. 122	Cantalejo-Cuéllar	39	De los Castillos
C.C. 605	Santa María de Nieva-Segovia	32	De los Castillos
C.C. 135	Roncesvalles-Pamplona	60	Camino de Santiago
C.C. 525	Becerreá-Sarriá-Portomarín-Ventas de Naró	60	Camino de Santiago
C.C. 547	Gundín-Palas del Rey-Santiago	79	Camino de Santiago
C.C. 400	Alcázar de San Juan-Tomelloso-Cerro de la Encantada	59	Del Quijote
C.C. 415	Moral de Calatrava-Almagro-Ciudad Real	41	Del Quijote
C.C. 133	Irún-Vera de Bidasoa-Navarte-Oronoz	39	Del Pirineo
C.C. 135	Pamplona-Zubiri-Burguete	37	Del Pirineo
C.C. 137	Burgui-Sigüe	14	Del Pirineo
C.C. 134	Puente de la Reina-Cortirana	39	Del Pirineo
C.C. 136	Cortirana-Biescas	14	Del Pirineo
C.C. 140	Biescas-Broto	20	Del Pirineo
C.C. 138	Breto-Boltaña-La Ainsa	40	Del Pirineo
C.C. 140	La Ainsa-Campo	30	Del Pirineo
C.C. 139	Campo-Castejón de Sos	19	Del Pirineo
C.C. 144	Castejón de Sos-Vilaller	51	Del Pirineo
C.C. 142	Viella-Esterri de Aneu-Llavorsi-Sort	69	Del Pirineo
C.C. 146	Sort-Seo de Urgel	36	Del Pirineo
C.C. 1313	Seo de Urgel-Puigcerdá	53	Del Pirineo
C.C. 259	Figueras-Port Bou	35	Del Pirineo
C.C. 501	Villaviciosa de Odón-San Martín de Valdeiglesias	56	De Gredos
C.C. 500	Barraco-Navalagordo-Venta del Obispo-Parador de Gredos	60	De Gredos
C.C. 502	Venta del Obispo-Arenas de San Pedro-Talavera de la Reina	68	De Gredos
C.C. 400	Nombroca-Mora-Consuegra-Madridejos	61	De Toledo-Andalucía
C.C. 604	Rascafría-Puerto de Navacerrada	23	Circuito de Guadarrama
C.C. 333	Beznar-Lanjarón-Orjiva	17	Circuito de Sierra Nevada
C.C. 821	La Orotava-Portillo de la Villa	25	Canarias (Tenerife)
C.C. 822	Santa Cruz-Candelaria-Granadilla-San Miguel	60	Canarias (Tenerife)

C.C. 810	Las Palmas-Arucas-Guía-Agaete	42	Canarias (Gran Canaria)
C.C. 811	Las Palmas-Santa Brígida-Tejeda	35	Canarias (Gran Canaria)
C.C. 832	Santa Cruz-Mazo-Fuencaliente-Los Llanos-Tijarafe	70	Canarias (La Palma)
C.C. 711	Palma-Soller-Dayá-Valldemosa	52	Baleares (Mallorca)
C.C.	Puerto de Pollensa-Puerto de Alcudia	11	Baleares (Mallorca)
C.C. 721	Mahón-Mercadal-Ferrerías-Ciudadela	44	Baleares (Menorca)
C.C. 723	Mercadal-Fornells	8	Baleares (Menorca)
C.C. 731	Ibiza - San Antonio	15	Ibiza
C.C. 733	Ibiza-Ca'u Creu	8	Ibiza
C.C. 737	Ca'u Creu-San Carls	7	Ibiza
Total de C.C.		2.994	

Anexo núm. 5. Tramos C.L. y de C.V. de interés turístico para los que se propone su mejor acondicionamiento con firme especial y una adecuada conservación.

CARRETERAS	TRAMO CORRESPONDIENTE	LONGITUD KMS.	RUTA TURÍSTICA A QUE PERTENECE
C.L.	Malgrat-Blanes-Lloret de Martossa-San Feliu de Guíxols	49	Costa Brava
C.L.	Vilademar-Castelló de Ampurias-Rosas-Cadaqués	42	Costa Brava
C.L.	Cadaqués-Puerto de la Selva-Llansá	21	Costa Brava
C.L.	Covadonga-Santuario de la Nuestra Señora de Covadonga	13	Norte-Noroeste
C.L.	Alhama de Aragón-Monasterio de Piedra	23	Aragón-Levante
C.L.	Oropesa-Puente del Arzobispo-Carrascalejo-Guadalupe	86	Madrid-Andalucía
C.L.	Barcelona-San Cugat del Vallés	20	Histórico-religiosa
C.L.	Martorell-Montserrat	20	Histórico-religiosa
C.L.	Vilardina Aiguancarcía-Monasterio de Santa Creus	10	Histórico-religiosa
C.L.	Esplugá de Francolí-Monasterio de Poblet	4	Histórico-religiosa
C.L.	Bernués-San Juan de la Peña-Santa Cruz	17	Histórico-religiosa
C.L.	Yesa-Javier	5	Histórico-religiosa
C.L.	Javier-Sangüesa-Aibar	15	Histórico-religiosa
C.L.	Santo Domingo de la Calzada-San Millán de la Cogolla	14	Histórico-religiosa
C.L.	Cuevas de San Clemente-Covarrubias-Santo Domingo de Silos	29	Histórico-religiosa
C.L.	Torrelavega-Santillana	3	Histórico-religiosa
C.L.	Colindres-Limpias	3	Histórico-religiosa
C.L.	Villalba-Moralzarzal-Manzanares el Real	21	De los Castillos
C.L.	Cuéllar-Peñafiel	30	De los Castillos
C.L.	Arévalo-Coca	24	De los Castillos
C.L.	Santa María de la Nieva	19	De los Castillos
C.L.	San Juan del Puerto-Moguer-Palos de la Frontera-La Rábida	20	Ruta Colombina
C.L.	Pampliega-Castrogeriz	19	Camino de Santiago
C.L.	Castrogeriz-Itero del Castillo	9	Camino de Santiago
C.L.	Itero del Castillo-Fromista	16	Camino de Santiago

C.L.	Fromista-Carrión de los Condes	18	Camino de Santiago
C.L.	Quintanar de la Orden-El Toboso-Pedro Muñoz	22	Del Quijote
C.L.	Cerro de la Encantada-Osa de Montiel	16	Del Quijote
C.L.	Manzanares-Moral de Calatrava	26	Del Quijote
C.L.	Burguete-Arive-Escaroz-Gallues-Navascués-Burgui	68	Del Pirineo
C.L.	Berdún-Ansó	25	Del Pirineo
C.L.	Manzanares el Real-Chozas de la Sierra	9	Circuito de Guadarrama
C.L.	Fuencarral-Colmenar-Chozas-Miraflores-Rascafría	65	Circuito de Guadarrama
C.L.	Órgiva-Capileta	12	Circuito de Sierra Nevada
C.L.	Capileta-Sierra Nevada (en construcción)	29	Circuito de Sierra Nevada
C.L.	Sierra Nevada-Granada	42	Circuito de Sierra Nevada
C.L.	Orgiva-Farangüit	16	Circuito de Sierra Nevada
C.L.	Palafrugell-Regencós-Pals-Torroella de Montgrí-La Escala-Vilademar-Valveralló-Vilafront	485	Costas Brava
C.L.	Palafrugell-Llanfranch	6	Costa Brava
C.L.	Palafrugell-Calella	5	Costa Brava
C.L.	Palafrugell-Calella	5	Costa Brava
C.L.	Palafrugell-Begur	7	Costa Brava
C.L.	La Escala-San Martí de Ampurias	4	Costa Brava
C.L.	Torroella-Estartit	7	Costa Brava
C.L.	Icod-Buenavista	18	Canarias (Tenerife)
C.L.	Güímar-Puerto Güímar	5	Canarias (Tenerife)
C.L.	Guía-Moya	12	Canarias (Gran Canaria)
C.L.	Santa Cruz-El Paso-Los Llanos-Tzacorte	40	Canarias (La Palma)
C.L.	Arrecife-Tías-Maguez-Yaiza	21	Canarias (Lanzarote)
C.L.	Palma-Valldemosa	19	Baleares (Mallorca)
C.L.	Inca-Lluch-Calobra-Torrente de Parey	30	Baleares (Mallorca)
C.L.	Puerto de Pollensa-Formentor	7	Baleares (Mallorca)
C.L.	San Lorenzo-Cuevas de Artá	18	Baleares (Mallorca)
C.L.	Manacor-Porto Cristo	12	Baleares (Mallorca)

C.V. 615	De Puerto de Andratx-Campo de Mar	5	Baleares (Mallorca)
C.V. 425	Del de Manacor a Porto Cristo a San Serrera	12	Baleares (Mallorca)
C.L.	Mahón-San Juan	23	Baleares (Menorca)
C.L.	Mahón-San Clemente	11	Baleares (Menorca)
C.L.	Mahón-San Clemente a Cala Amposte	14	Baleares (Menorca)
C.L.	Mahón-San Luis	4	Baleares (Menorca)
C.L.	Cala Figuera-Cala Fons	2	Baleares (Menorca)
Total de C.L.		1.210	

Anexo núm. 6. Resumen total de kilómetros de las carreteras para las que se propone su mejor acondicionamiento con firme especial y una adecuada conservación.

		Kilómetros
CARRETERAS NACIONALES		
De la Península		1.859
CARRETERAS COMARCALES		
En la Península	2.456	
En las islas Baleares	115	
En las islas Canarias	372	
	<i>Total</i>	2.943
CARRETERAS LOCALES		
En la Península	957	
En las Islas Baleares	124	
En las Islas Canarias	96	
	<i>Total</i>	1.177
Total general		5.979

Anexo núm. 7. Tramos de carreteras de interés turístico para los que se proponen su inclusión en el Plan Nacional de Modernización de Carreteras.

CARRETERAS	TRAMO CORRESPONDIENTE	LONGITUD KMS.	RUTA TURÍSTICA A QUE PERTENECE
C.N. 330	Canfranc-Jaca-Santa María	72	Vía de penetración
C.N. 634	Santander-Solares	17	Norte de España
C.N. 611	Santander-Torrelavega	26	Norte de España
C.N. 715	Palma-Manacor-Artá-Cala Ratjada	81	De Mallorca
Total		196	

Anexo núm. 8. Detalle de utilización de las vías aéreas

Compañía Iberia

Dispone esta Empresa en la actualidad, para cubrir sus itinerarios aéreos, de 2 aviones Junkers; 16. DC-3; 6. DC-4; 4 Bristol y 4 Superconstellation.

Comparando estas cifras con las del año anterior se observa el crecimiento de la flota en los cuatro Bristol y los cuatro Superconstellation, habiendo disminuido uno en la clase DC-4.

Esta capacidad de material volante autorizó a la Compañía, no solo el mantenimiento de las líneas ya existentes, sino la creación de otras nuevas, indicándose a continuación el conjunto de las que se encuentran en explotación como asimismo el coeficiente de utilización de cada una de ellas, exponente que refleja la aceptación por el público de estos servicios, durante el año 1952.

Transportes aéreos trasatlánticos

Madrid-Habana-Madrid

El promedio del coeficiente de utilización fue de 0,781 y el de 1951, de 0,759.

Madrid-Las Palmas

En 1952 la media fue de 0,876 y en 1951 de 0,925.

Las Palmas-Caracas

En 1952 la media fue de 0,747 y en 1951 de 0,827.

Caracas-San Juan

En 1952 la media fue de 0,410 y en 1951 de 0,317.

Las Palmas-San Juan

Esta línea se inició en octubre de 1952 y durante los meses siguientes de ese año fue de 0,815.

San Juan-Caracas-San Juan

También se estableció esta línea a partir de octubre con un coeficiente de utilización en los tres últimos meses del año de 0,353.

San Juan-Madrid

En 1952 la media fue de 0,700 y en 1951 de 0,454.

Madrid-Río de Janeiro-Madrid

La media fue en 1952 de 0,651 y en 1951 de 0,737.

Río de Janeiro-Buenos Aires-Río de Janeiro

En 1952 fue de 0,599 y en 1951 de 0,684.

Se ve comparativamente que aumentó la demanda en los servicios con La Habana, los de Caracas a San Juan y los de esta ciudad a Madrid, siendo ligeramente inferiores la de los restantes.

Transportes aéreos continentales

La Compañía IBERIA enlaza las capitales europeas que se citan a continuación con el coeficiente de utilización que se señala:

Barcelona-Roma-Barcelona

En 1952 la media fue de 0,513 y en 1951, 0,399.

Madrid-París-Madrid

La media de 1952 fue de 0,751 y en 1951 de 0,749.

París-Londres-París

En 1952 la media fue de 0,231 y en 1951 de 0,270.

Barcelona-París-Barcelona

En 1952 la media fue de 0,697 y en 1951 de 0,815.

París-Londres-París

En 1952 la media fue de 0,383 y en 1951 de 0,363.

Madrid-Londres-Madrid

Esta línea se inició este año en el mes de abril y durante el resto de 1952 el coeficiente de utilización fue de 0,413.

Barcelona-Londres-Barcelona

También, como la anterior, comenzó a funcionar en abril de 1952 y al finalizar el año el promedio de su coeficiente de utilización fue de 0,398.

Barcelona-Fráncfort-Barcelona

Comenzó en abril de 1952 obteniéndose en ese año un coeficiente de 0,464.

Madrid-Lisboa-Madrid

En 1952 se obtuvo un promedio de 0,702 y en 1951 de 0,593.

Barcelona-Ginebra-Barcelona

En 1952 el promedio fue de 0,616 y en 1951 de 0,531.

Se ve por los coeficientes de ambos años que aumentó la demanda en todos los itinerarios menos los de París-Londres y Barcelona-París.

Transportes aéreos insulares

Estos transportes unen a 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

Madrid-Las Palmas-Madrid

En 1952 el coeficiente fue de 0,865 y en 1951 fue 0,925.

Madrid-Tenerife-Madrid

En 1952 la media fue de 0,863 y en 1951, 0,965

Madrid-Las Palmas-Madrid

Esta línea, repetida, comenzó en junio de 1952 y en el medio año de funcionamiento obtuvo un coeficiente de 0,774.

Casablanca-Las Palmas-Casablanca

Comenzó esta línea en enero de 1952, suspendiéndose en mayo con un coeficiente en estos meses de 0,736.

Casablanca-Las Palmas-Villa Bens

En 1952 el promedio fue de 0,705 y en 1951 fue de 0,796.

Las Palmas-Fuerteventura-Las Palmas

En 1952 la media fue de 0,917 y en 1951, 0,901.

Fuerteventura-Arrecife-Fuerteventura

En 1952 la media fue de 0,588 y en 1951, 0,541.

Las Palmas-Villa Cisneros-Las Palmas

En 1952 el promedio fue de 0,330 y en 1951 de 0,272.

Casablanca-Tenerife-Casablanca

Se estableció en abril 1952 suspendiéndose en julio del mismo año, con un coeficiente de 0,770 y en 1951 de 0,611.

Las Palmas-Tenerife-Las Palmas

En 1952 la media fue de 0,874 y en 1951 de 0,949.

De los datos anteriores se deduce que disminuyó el coeficiente de utilización en los itinerarios de Madrid a Las Palmas y a Tenerife, quizás como consecuencia de la ampliación del servicio reforzando el primero de los citados itinerarios.

Baleares:

Las líneas que unen a este archipiélago con la Península son las siguientes:

Barcelona-Palma-Barcelona

Con un coeficiente en 1952 la media fue de 0,909 y en 1951, 0,968.

Palma-Valencia-Palma

En 1952 la media fue de 0,980 y en 1951 de 0,979.

Palma-Valencia-Palma

En 1952 la media fue de 0,895 y en 1951 de 0,900.

A la vista de estos coeficientes se observa la necesidad de aumentar en número de aviones en estos servicios.

Transporte aéreo con el Norte de África

Este apartado no contiene solamente las uniones aéreas de la Península con el África septentrional, sino las de las poblaciones enclavadas en este último continente.

Sus coeficientes de utilización son los que a continuación se expresan:

Sevilla-Tetuán-Sevilla

En 1952 el promedio fue de 0,940 y en 1951, 0,925.

Melilla-Tetuán-Melilla

En 1952 fue de 0,860 y en 1951 de 0,808.

Madrid-Tetuán-Madrid

En 1952 funcionó esta línea hasta el mes de mayo con un coeficiente de 0,611, restableciéndose en octubre con una media hasta final de año de 0,765, siendo el de 1951 de 0,810.

En abril de 1952 se estableció un nuevo servicio de esta línea con una media hasta finalizar el año de 0,836.

Tetuán-Casablanca-Tetuán

Se restableció este servicio en enero de 1952, interrumpiéndose en mayo, obteniéndose una media anual en los meses que funcionó de 0,424 y en 1951 de 0,321.

En abril se reanudó el servicio hasta octubre con un promedio en estos meses de 0,568.

Casablanca-Sidi Ifni-Casablanca

Se reanudó esta línea en octubre de 1952 hasta finalizar el año, con un promedio de 0,536, siendo el de 1951 de 0,503.

Málaga-Melilla-Málaga

Este servicio se interrumpió en mayo restableciéndose en Julio con una media en estos meses de funcionamiento de 0,726, siendo en 1951 de 0,763.

Málaga-Tetuán-Málaga

Con un promedio en 1952 de 0,895 siendo en 1951 de 0,894.

Madrid-Casablanca-Madrid

Se estableció desde enero hasta abril, mes en el cual se interrumpió. El promedio fue de 0,778.

Se reanudó este servicio en abril de 1952 hasta noviembre del mismo año con un promedio anual de 0,887, siendo el de 1951, de 0,773.

En el mismo mes de abril se estableció otra línea análoga que se suprimió en Julio, con un promedio en estos tres meses de funcionamiento de 0,841.

Sidi Ifni-Villa Bens-Sidi Ifni

Con un promedio en 1952 de 0,653 y en 1951 de 0,715.

Madrid-Tánger-Madrid

En 1952 se tuvo un promedio de 0,824 y en 1951 de 0,745.

Se observa que las líneas que unen a la Península con el Norte de África tienen un coeficiente de utilización muy elevado, manteniéndose próximamente como el año 1951.

Las que unen a los puntos de este último continente, pueden considerarse como aceptables comprobándose que existe demanda para ellas.

Madrid-Bata-Madrid

Esta línea que une a la Península con las posesiones de la Guinea Española, empezó a funcionar en julio de 1952 con un promedio hasta finalizar el año de 0,735. Coeficiente, como se ve, muy alto habida cuenta de no ser una línea turística.

Líneas aéreas peninsulares

Estas son las siguientes:

Madrid-Barcelona-Madrid

En 1952 el promedio fue de 0,945 y en 1951 de 0,961.

Otro servicio en la misma línea dio una media de 0,963 en el año 1952 y de 0,963 en 1951.

Madrid-Sevilla-Madrid

En 1952 se tuvo una media de 0,956 y en 1951 de 0,949.

Madrid-Valencia Madrid

En 1952 la media fue de 0,963 y en 1951 de 0,971.

Madrid-Santiago-Madrid

Se inauguró este servicio en junio de 1952 con un promedio hasta finalizar el año de 0,820.

Barcelona-Valencia-Barcelona

En 1952 se tuvo un promedio de 0,907 y en 1951 fue de 0,967.

Madrid-Málaga-Madrid

En 1952 se obtuvo una media de 0,976 siendo en 1951 de 0,962.

Los coeficientes de utilización de estas líneas que unen Madrid con distintas poblaciones de la Península, son sensiblemente iguales a los obtenidos en el año presente, comprobándose, por lo levado de estos coeficientes, la necesidad de incrementar los servicios en las mismas, ya que prácticamente su ocupación es total a lo largo del año.

El número de kilómetros volados por esta Compañía durante el año 1952 fue de 9.919.946 lo que representa un aumento de 1.248.740 con relación al de 1951.

El número de pasajeros transportados fue en 1952 de 409.975 con un aumento con relación a 1951 de 145.972.

Es evidente el progreso continuo de este medio de transporte preferentemente por aquel turismo que dispone de un limitado número de días para disfrutar en tierras extrañas sus breves vacaciones.

Aviación y comercio

Esta compañía que realiza un tráfico aéreo irregular, dispone en la actualidad de una flota de ocho aviones Bristol 170 y tres cuatrimotores Bloch 171, con una capacidad total de 484 asientos.

Si se compara esta flota con la del año anterior, se ve que su aumento consistió en dos Bristol 170 y en los tres Bloch 171.

Las líneas servidas por esta empresa son las que a continuación se indican:

Líneas nacionales

- Madrid-Santiago-Madrid
- Madrid-Oviedo-Madrid
- Madrid-Bilbao-Madrid
- Madrid-Barcelona-Madrid
- Madrid-Zaragoza-Barcelona y viceversa
- Madrid-Alicante-Madrid
- Bilbao-Oviedo-Santiago y viceversa
- Bilbao-Zaragoza-Barcelona-Palma y viceversa
- Madrid-Palma-Madrid
- Barcelona-Palma-Barcelona
- Barcelona-Mahón-Barcelona
- Barcelona-Sevilla-Canarias y viceversa.
- Madrid-Sevilla-Canarias y viceversa
- Madrid-Sevilla-Canarias y viceversa.
- Madrid-Sevilla-Tetuán y viceversa.

Líneas internacionales

- Palma-Argel-Palma
- Palma-Marsella-Palma
- Palma-París-Palma
- Alicante-Orán-Alicante
- Barcelona-Bruselas-Ámsterdam y viceversa

Como se ve, estas líneas ofrecen un gran interés al turista, quedando bien enlazados los archipiélagos de Canarias y de Baleares con el Continente, así como el Norte de África.

El número de kilómetros volados y de pasajeros transportados durante el año 1952 fueron de 2.078.000 y de 144.859 respectivamente con un aumento con respecto al año anterior de 310.000 kilómetros y de 21.722 pasajeros.

Anexo núm. 9. Zona Turística de la Costa del Sol

Entre las diversas zonas turísticas que pueden considerarse en la Península Ibérica destaca, por su interés y sus inmejorables condiciones de todo orden, que permiten augurarle un porvenir claro e indiscutible, la costa sur de España, entre Algeciras y Motril, incluidas ambas localidades y que constituye parte desde hace tiempo se viene llamando "Cotas del Sol".

La benignidad de su clima, el porcentaje de días del sol, -seguramente el más elevado de toda la cuenca mediterránea-, la nitidez de su cielo y la tranquilidad del mar que baña sus costas, la hacen sumamente apetecible para el turista de los países nórdicos, por el gran contraste con el clima duro y triste de sus países de origen.

Las condiciones climatológicas señaladas, unidas a las bellezas naturales de la ininterrumpida cadena de playas que constituyen esta costa –en algunos lugares con hermosos bosques de pinos que llegan casi a la orilla-el asombroso contraste del paisaje con la montaña abrupta por un lado y el llano casi tropical por el otro, y el pintoresquismo humano, la hacen muy apropiada para el turismo en todas las estaciones del año y muy especialmente para el de invierno

particularmente interesante por tratarse, generalmente, de turistas de amplias posibilidades económicas.

Otras condiciones que reúne esta zona, dignas de tenerse en cuenta, que ha de favorecer indudablemente el flujo de turistas consisten en su situación geográfica privilegiada en uno de los enclaves geográficos más importantes del mundo, su proximidad a Marruecos, su situación en el Estrecho de Gibraltar su vecindad inmediata con la plaza de este nombre y su relativa proximidad a la de Tánger. Son condiciones que permiten augurar una gran afluencia de turistas, ya procedentes del Marruecos francés, ya de los puertos de Tánger y Gibraltar, en donde hacen escala numerosos buques de todas las nacionalidades, entre los que se cuentan los dedicados a cruceros turísticos, que fácilmente podrán ser atraídos a esta zona turística por excelencia.

Por otra parte, hay que tener en cuenta también, que esta comarca sirve ya en cierta forma, y podrá servir mucho más en lo sucesivo, como zona de expansión de los habitantes de Gibraltar que pueden encontrar en ella toda clase de atracciones para pasar sus vacaciones y fines de semana.

Por otra parte, las condiciones climatológicas y de sus playas y su mar, generalmente sereno las hacen especialmente aptas para la práctica de toda clase de deportes marítimos, pudiendo practicarse la natación, por ejemplo, durante todo el año. Algeciras con su espléndida bahía ideal para regatas de vela, con el aliciente de dos Clubs náuticos puede llegar a constituir una localidad ideal para el turista de invierno.

También la pesca deportiva ofrece muchas posibilidades, con ricos bancos inmediatos a la costa, pudiendo practicarse la pesca de atún y pez espada en las proximidades del Estrecho, e igualmente a lo largo de toda la costa, la pesca submarina.

A parte de cuanto queda expuesto, existe también la posibilidad de practicar la caza mayor, con ejemplares tan codiciados como la cabra hispánica, el jabalí, el ciervo en el Coto Nacional de la Serranía de Ronda, perteneciente a la Dirección General de Turismo, a unos doce kilómetros de la carretera de la costa.

Otro atractivo de gran interés turístico, tal vez el mayor, consiste, según se ha apuntado antes, en la posibilidad de practicar los deportes de nieve en Sierra Nevada, hoy a 117 km. de Motril, pero que cuando se construya el ramal de enlace en la vertiente sur del Veleta, puede quedar solamente a unos 70 kilómetros de la costa.

Finalmente, la ubicación de esta zona en la región andaluza, - indiscutiblemente la de mayor atracción para el turista-, con la proximidad a Sevilla, Granada, Córdoba, Ronda, Antequera y otros lugares de gran interés histórico y artístico, refuerzan la posibilidad de incrementar el turismo durante todo el año una vez que se mejoran las comunicaciones y encausando de las grandes posibilidades de esta zona.

Delimitación

Es indiscutible que el resto de la costa sur de España, correspondiente a las provincias de Cádiz, Granada y Almería reúne las mismas condiciones climatológicas que la parte elegida como zona de interés turístico y atesora, igualmente, grandes bellezas naturales. Sin embargo, parece conveniente, al limitar al menos en un principio, la zona, a fin concentrar los esfuerzos y posibilidades en más reducido espacio, y ampliarla en un futuro más o menos próximo, según las circunstancias lo vayan aconsejando.

En cuanto a la anchura o profundidad de la zona, se estima que solo debe abarcar, como máximo, la de los correspondientes términos municipales costeros, y esto solo excepcionalmente, dejándola reducida a la carretera de la costa y sus inmediaciones en la mayor parte de su recorrido. (Gráfico nº 7)

Situación actual de la zona

La carretera general para esta zona, que es la de la costa Cádiz a Almería, se encuentra en bastante buen estado, habiendo sido objeto de reformas que han disminuido considerablemente el número de curvas y mejorado su trazado. Actualmente están en reparación algunos trozos, mientras se ensanchan otros, como ocurre a la salida de Málaga.

Gracias a la iniciativa privada, esta zona ha mejorado grandemente en los últimos años, disponiendo de alojamientos numerosos que aumentan sin cesar, aunque muchos de ellos no sean adecuados, por su modestia para recibir turistas de calidad; además la mayoría de estos alojamientos se encuentran situados en las proximidades de Málaga, sin que existan apenas alguno en el dilatado espacio que media entre Algeciras y dicha ciudad, a pesar de existir numerosas calas y playas de gran belleza y atractivo.

A continuación se presenta un estado demostrativo de los alojamientos existentes en la zona, en el que puede apreciarse su insuficiencia de capacidad para un futuro inmediato.

Actualmente se encuentra en construcción un hotel en Almuñécar, próximo a inaugurarse y existe también un proyecto para construir otro en Torremolinos, más pese a estas nuevas construcciones subsistirá un déficit de alojamientos.

Obras a realizar

El proyecto de Plan de la zona debe estar estudiado con todo detenimiento por el Patronato que se nombre de acuerdo con el art. 5 del Proyecto de Ley que figura en el anexo.

No obstante para adelantar una primera idea de las obras que deben realizarse, se hace a continuación una ligera enumeración de las mismas.

Alojamientos

A la vista de los alojamientos existentes y para dar cabida a la gran afluencia de viajeros que se producirá en cuanto se realice una propaganda adecuada, se estima necesaria la construcción de varios hoteles del tipo primera B., en las siguientes localidades: Algeciras, Estepona, Marbella, Fuengirola, Málaga, Nerja y Motril. De estos los correspondientes a las dos últimas ciudades deberán tener una capacidad de cuarenta camas y de ochenta la de las restantes.

Pudiera parecer, a primera vista, que Algeciras y Málaga disponen ya de hoteles con suficiente capacidad de alojamiento más ni esto es así, y ni la mayoría de los existentes son adecuados para recibir turistas de elevada posición económica.

El hotel de Algeciras deberá ser estudiado con todo detenimiento a fin de que sirva al gran turismo de tránsito que se produce entre Marruecos y España, y especialmente al que procedente del Marrueco francés aumenta sin cesar desde que se implantó el servicio del buque transbordador *Victoria*.

También parece conveniente que por la Dirección General de Turismo se construya y ponga en explotación un Albergue de carretera.

Carreteras

Por constituir la carretera de Algeciras a Motril la espina dorsal de toda esta zona turística, es de alto interés la continuación de las obras que en ella se realizan.

También parece necesario el debido acondicionamiento y asfaltado de la carretera de San Pedro de Alcántara, a Ronda, lugar de gran interés turístico. Esta carretera atraviesa lugares de gran belleza, en la Sierra de las Nieves, donde se encuentra al famoso bosque de Pinsapos, árboles de extraordinaria apariencia, que despierta gran curiosidad.

De esta carretera existen en la actualidad cinco kilómetros asfaltados a partir de San Pedro de Alcántara y otros veinte kilómetros a partir de Ronda, quedando por asfaltar unos treinta kilómetros.

También resulta de gran interés el acondicionamiento y firme especial de unos catorce kilómetros de la carretera de Málaga a Antequera, ya que esta última plaza es de gran interés turístico por las numerosas casas solariegas e iglesias antiguas que en ella existen.

También se estima necesario reparar el tramo de carretera que une la capital de Málaga con el castillo de Gibralfaro, en donde la Dirección General de Turismo tiene instalada una Hostería, que a pesar del poco tiempo que lleva en funcionamiento ha logrado ya fama y prestigio. Este trozo de carretera es de unos seiscientos metros solamente y se halla en pésimo estado de conservación.

Finalmente, se considera preciso terminar la carretera de Motril a Granada pasando por las inmediaciones del Mulhacén, para poner como antes se dijo, el centro de deportes de invierno granadino a unos setenta kilómetros de Motril.

Obras de embellecimiento

No es posible determinar de antemano las obras de embellecimiento que habrá que realizar en la zona, a lo largo de la carretera general y en cada uno de las calas, puertos y hasta pequeños rincones. El estudio de este importante problema tendrá que ser ejecutado de una manera minuciosa, estudiándolo todo previamente con el máximo detalle.

A lo largo de la carretera deberán establecerse lugares de atalaya o miradores sobre el mar con sus correspondientes balaustradas y jardines y fuentes en los lugares en donde esto sea de fácil realización.

En los pueblos habrá que cuidar el embellecimiento de los mismos, obligando a la limpieza de las calles, a que dispongan de una pavimentación aceptable y al blanqueo de las casas, proporcionando la cal correspondiente a bajo precio o gratis.

Convendrá dictar unas ordenanzas rígidas para evitar que las nuevas construcciones desentonen con el ambiente.

Pero sobre todo lo que más contribuirá al embellecimiento de la zona será, sin duda, una amplia repoblación forestal de mezclas de especies arbóreas que tiendan a conseguir efectos estéticos más que a la utilidad de su explotación.

Deportes marítimos

Esta clase de deportes deberá ser fomentada por todos los medios, incluso mediante fuertes subvenciones a fin de conseguir que, donde ello sea posible se construyan embarcaderos y se disponga de embarcaciones acondicionadas para la pesca marítima. Sería de desear que en los lugares más importantes, tales como Algeciras, Málaga, Marbella, y Torremolinos, se pueda practicar toda clase de deportes marítimos con balandros, canoas, *out-boards*, etc.

Atractivos diversos

Parece necesario, igualmente, realizar un estudio detenido para fomentar toda clase de atractivos de índole varia, ya sea en la propia zona o en sus inmediaciones. Entre estos atractivos se pueden citar los siguientes:

Acondicionar en debida forma el campo de deportes de nieve de Sierra Nevada, en las inmediaciones del Mulhacén.

Dar toda clase de facilidades para la práctica de cacerías en el Coto que la Dirección General de Turismo tiene en las inmediaciones de Ronda.

Terminar rápidamente las instalaciones del Club de Golf que esta misma Dirección tiene en las inmediaciones de Málaga y estudiar la manera de establecer otro en el centro de la zona, o al menos más próximo a Gibraltar.

Instalar campos de tenis en las inmediaciones de todos los pueblos a medida que el turismo se vaya desarrollando.

Construir Casino o Clubs Náuticos en todos los pueblos de importancia y organizar con frecuencia, durante la época invernal, festejos, tales como bailes y toda clase de reuniones.

Y, finalmente, bien en estos mismos locales, o en otros apropiados, convendrá organizar festejos de tipo folklórico andaluz, que tan agradables resultan a los extranjeros que nos visitan.

El "camping"

No podrá olvidarse en esta zona las necesidades que el camping plantea para el desarrollo de esta moderna forma de turismo. En su consecuencia habrá que hacer un estudio previo, de sus necesidades, estableciendo Campamentos, con agua potable y demás servicios higiénicos en las proximidades de cada uno de los pueblos más importantes de esta zona.

Propaganda

Es indudable que para conseguir el fin que se persigue, habrá de realizarse una propaganda especialmente dedicada a esta zona.

En esta propaganda deberá resaltarse principalmente, las condiciones climatológicas de esta zona durante el invierno y ponerse de manifiesto, no solo las bellezas del paisaje, sino también los atractivos que la misma ofrece como son espectáculos, fiestas, deportes, etc.

Transportes

Para atender en debida forma el gran tráfico turístico que se intenta crear, se hace indispensable mejorar el Aeropuerto de Málaga, dotándolo de pistas de cemento.

Es preciso también aumentar el número de aviones que sirven la línea aérea de Madrid a Málaga, y establecer un servicio diario por lo menos ya que el alterno que hoy existe resulta ya insuficiente.

También será de desear la mejora de las comunicaciones ferroviarias de Madrid con Málaga y Algeciras, aumentando el número de trenes, especialmente de los automotores, preferidos siempre por los turistas.

Anexo núm. 10. Zona turística de la Costa Brava

El trozo de litoral mediterráneo que abarca la provincia de Gerona es conocido internacionalmente con el nombre de Costa Brava, habiendo adquirido fama por la configuración que le proporciona sus calas, cabos, islas, escollos y bosques, por su constitución geológica, que da tintes diversos a sus rocas y acantilados, por su favorable clima, por la nitidez y colorido de sus aguas, por la abundancia de la pesca marítima, y, finalmente, por las ruinas y monumentos diseminados por toda esa zona.

La situación geográfica, entre Barcelona y la frontera francesa, hace de ella la prolongación natural de la Costa Azul, tan visitada por los turistas de todas las naciones.

No es esta la primera vez que se trata de revalorizar la Costa Brava, pues ya en el año 1935 se dictó un Decreto de la Generalidad de Cataluña

creando un patronato de la Costa Brava y cuyos límites eran la frontera por el Norte y el río Tordera por el Sur.

Posteriormente, en el año 1941, la Dirección General de Turismo, realizó un nuevo intento para ordenar, cuidar y exaltar las bellezas naturales y artísticas de esta zona.

Así como la Costa del Sol está especialmente indicada para atraer al turismo de invierno, la Costa Brava catalana es más apropiada para el de verano, primavera y otoño, sin que por ello se excluyan sus posibilidades durante el invierno, que es siempre benigno y templado. Por ello se considera adecuada esta zona para sostener un elevado contingente de turistas estables o de larga permanencia, durante cualquier época del año.

Más apropiada resulta todavía para atracción de turistas de tipo erudito por la gran cantidad y variedad de monumentos históricos que en ella existen, entre los que merecen destacarse las ruinas de la ciudad romana de Ampurias y el muelle de sus inmediaciones, atribuido al tiempo de los griegos, y de que aún se conserva una parte.

A continuación se inserta una relación de los monumentos y obras histórico-artísticas existentes en esta zona.

Monumentos y Obra Histórico-Artístico de la costa brava

Bagur:	Ruinas del Castillo
	Castillo de los Obispos. Parroquia de Santa María, (Barroca) Puente gótico.
Bisbal, La:	Parroquia de la Virgen de la Talla, (Finales del gótico). Reja. Convento de los Dolores Archivo de protocolos, en el Castillo. Archivo parroquial, en Santa María, del 1.400.

Corsa:	Parroquia. Retablo gótico pintado. Siglo XV. Cruz recoda torio, siglo XVI.
Calonge:	Murallas del Castillo. Fachada Iglesia, relieve San Martín.
Canapost:	Iglesia San Esteban, dos naves, por adosamiento de dos iglesias, una de ellas primitiva. Campanario románico. Retablo gótico, pintado siglo XV, Virgen de la Leche. Incensario gótico de acero.
Castillo del Ampurdán:	Castillo de fines del siglo XIII.
Cruilles:	San Miguel-Majestad-Retablo gótico pintado. Reja de los claustros. Pinturas murales, tema de los Leones, en el ábside.
Pubol:	Parroquia gótica del Castillo. Retablo de San Pedro, pintado gótico. Retablo de la Virgen, gótico. Tres capas pluviales. Cruz flor de lisada. Sarcófago mármol policromo.
Palau Sator:	Torre gótica – portal de la población. Parroquia con buen retablo barroco.
Palamós:	Muelle antiguo Domen del País de les Forques. Claustro de 1.568.
Palamós-Belloc	Santuario de la Parroquia de Santa Eugenia de Vilarrondona. Iglesia con restos románicos. Acueducto romano. Restos del Castillo de Vilarrondona.
Palafrugell:	Parroquia gótica de San Martín, altar barroco, 1.664-1.784.
Peratallada:	Castillo y fortificaciones. Villa amurallada con pinturas del siglo XIV al Castillo y artesonados. Parroquia románica.
Pals	Villa fortificada. Castillo. Conjunto típico del pueblo
Boada-San Julia	Iglesia mozárabe con restos de pintura mural
Torroella de Montgrí	Parroquia gótica Castillo de Montgrí, siglo XIV Casa Ayuntamiento. Convento de San Agustín Arquitectura civil, casas particulares. Dolmen de las Pastoras.
Tallada	Parroquia románica Fortificaciones góticas. Virgen gótica de Falla
Ullastzot	Poblado ibérico Parroquia románica Fortificaciones y murallas. Arco gótico para guarecer la calle de la lluvia.

	Farola para el alumbrado, hierro forjado.
Verges	Murallas y torres góticas. Parroquia románica.
Vulpellac	Castillo artesonados y azulejos. Patio y fachada. Capa fluvial.
Fitor	Dolmen denominado de los tres lados
Castellón de Ampurias	Catedral de Santa María, gótica, pórticos, principio siglo XV. Retablo a la base, altar mayor, final del siglo XV. Retablo pintado, altar Nazareno dedicado a San Miguel, Retablo pintado del siglo XVI. Pila bautismal románica. Sepultura de los Condes. Casa Ayuntamiento (gótica) Casa "románica" (afueras de la población) En la parroquia Cruz de Orfebrería.
Torroella Fluvial	Parroquia románica, puerta herradura, Torre románica, Virgen románica, Falla.
Perelada	Palacio de los Condes, Mateu. Iglesia del Carmen, Mateu. Claustros románicos de Santo Domingo. Plaza Perchada Parroquia, Virgen Falla, indicios renacimiento. Cristo Falla, "popular". Virgen de alabastro, gótica, Sedente, XIV. Cruz de orfebrería.
Port de la Selva	Dolmen, meca de los ladrones. Dolmen Taballera. Dolmen de las Cendreras. A la parroquia imagen de San Pedro, de alabastro, uno ostenta de altura, procedente de San Pedro de Roda. Capiteles de Roda a la Casa Rectoral. Monasterio de San Pedro de Roda Ermita de Santa Elena. Castillo de San Salvador de Verdera.
La Vall	Imagen de alabastro gótica.
Cadaqués	Iglesia reedificada del siglo XVI, por incendio de la anterior en 1.543. Retablo barroco, de Jacinto Morató y Juan Torres, escultor de Figueras. Virgen de alabastro, sedente. Cruz parroquial, con punchón de Castellón de Ampurias. Santo Cristo de alabastro.
La Escala	Parroquia renacimiento.
Ampurias	San Martín, ciudad vieja, parroquia gótica. Mesa de altar con lóbulos, una de ella "visigóticas" Murallas medievales. Conjunto típico del pueblo. Casas antiguas.

	<p>Colección Ingenieros forestales. Ciudad Norte, Excavaciones. Muelle romano. Museo. Ciudad romana. Murallas e interior del recinto. Mosaico Ifigenia. Las Cortes: Torre y necrópolis romana. Masías con elementos góticos.</p>
Figueres	<p>Parroquia siglo XIII. Castillo, iniciado en 1.753. "Una de las más bellas fortalezas de Europa" (Laborde)</p>
Llanca	<p>Cruz de cementerio con fuste de columna y tres capiteles de San Pedro de Roda.</p>
Rosas	<p>Santa María. Ruinas románicas dentro de la Ciudadela, Castillo iniciado en 1.543. Castillo de la Punta de la Ponsella. Dolmen</p>
Selva de mar	<p>Capilla de San Sebastián, románica en distintas caras, (Vives), restos arquitectónicos de San Pedro de Roda. Parroquia de Retablos barrocos. Altar de San Pedro, recordatorio conteniendo aquella, telas, ara portátil, Agnun Crucis y reliquias de San Pedro de Roda.</p>
Culera	<p>Monasterio de San Quirico, con restos de claustros y tres lozas sepulcrales.</p>
Vilabertrán	<p>Abadía gótica, gran fachada, patrio, restos arquitectura civil. Parroquia, claustros y campanario románico Cruz de Orfebrería con cajoncitos y piedras ampuritanas.</p>
Villajuiga	<p>Castillo de Quermansó.</p>
Armentera	<p>A la parroquia, pinturas murales de Panyó. Imagen gótica de alabastro de Santa Cristina.</p>
Saldet	<p>Iglesia románica con retablos barrocos.</p>
Bellcaire	<p>Castillo de los Condes de Ampurias, siglo XIII. Capella id. Parroquia románica (vieja) de San Juan, con pinturas murales, arquitectura civil de interés. Conjunto típico del pueblo.</p>
Romana de la Selva	<p>(Santa Cristina de Aro) Cueva de En Diana, megalítica</p>
Blanes	<p>Parroquia gótica, siglo XIV. Altar barroco. Palacio de la Cabrera, en ruinas. Fuente monumental, gótica.</p>
Lloret de Mar	<p>Templo gótico. Sepulcro románico.</p>
Tossa de Mar	<p>Villa vieja siglo XIV, fortificaciones. Museo de Tossa. Iglesia gótica, en ruinas, del siglo XIV: Villa romana, mosaicos Parroquia renacimiento, altar barroco. Capilla de los socorros. - Atalayas. - Conjunto típico del pueblo.</p>

Llagostera	Parroquia del siglo XIV. Gótica. Torre Albertí. Capilla del siglo XVI.
Solius	Plana Besarda. Sitges. Ibérriques.
San Feliu de Guixols	"Puerta Ferradas" Ábside gótico, en la parroquia. Pórtico del antiguo monasterio. Pequeño museo dentro del antiguo monasterio.

Delimitación

Siguiendo el mismo criterio expuesto al tratar de la Costa del Sol, parece conveniente que, en un primer plan de ordenación de la zona, no abarque la totalidad de la misma, sino que se limite a la parte o sector de mayores posibilidades.

Por ello, se estima oportuno limitar provisionalmente la extensión de la zona a la parte de Costa que se extiende desde Blanes hasta la Escala, o mejor hasta Ampurias que se encuentra a menos kilómetros de aquella localidad.

En cuanto a profundidad o anchura, deberá ser limitada en las partes más anchas a los términos municipales costeros, y a las inmediaciones de la carretera costera en la mayor parte de su extensión.

Situación actual de la zona

La carretera de la costa, columna vertebral de esta zona, está formada actualmente por varios trozos de caminos comarcales y locales en muy variado estado de conservación, sin que su trazado corresponda a la idea de servir a esta zona turística costera, sino a los pueblos enclavados en sus inmediaciones.

A pesar de ello la iniciativa particular ha realizado grandes esfuerzos y toda la zona se encuentra salpicada de “villas”, “torres”, o casas de recreo, dedicadas, en su mayoría a residencias veraniegas.

En cuanto a hoteles y alojamientos para el turismo, estable o de paso, la situación es bastante precaria, como puede deducirse del cuadro que a continuación se inserta.

Anexo núm. 11. Nuevos Cotos

La Dirección General de Montes tiene en proyecto la creación de los cotos siguientes:

CADIZ

El llamado Coto de los Montes de Jerez con carretera y pistas propias y una casa que necesita reformarse. Jerez dista 60 km. Caza: Corzo, ciervo.

GRANADA

El Coto de la Sierra Nevada que tiene carretera hasta el actual refugio, que habría que mejorar con independencia de construir algún otro. Caza: Monteses, rebecos.

HUESCA

La Reserva de Anayet, donde se cazaría hasta estimarlo conveniente. Tiene acceso por la carretera de Canfranc a la frontera francesa. Los alojamientos son los que existen en los pueblos de Canfranc y Jaca. Caza: Rebeco y Perdiz Blanca.

LEÓN

Coto Nacional de Riaño, con carretera y pistas. El Parador Nacional de Riaño llena cumplidamente las necesidades de alojamiento. Caza: oso, jabalí, corzo, rebeco y urogallo.

LÉRIDA

Coto Nacional de Bonaigua. Tiene carreteras y pistas para su servicio. Para alojamientos habría que construir refugios de montaña. Caza: Rebeco y corzo.

OVIEDO

Coto de Valgrande. Con carretera y pistas. La próxima inauguración del Parador Nacional de Pajares con magníficos servicios asegura el alojamiento. Caza: Rebeco y corzo.

SORIA

Coto Nacional de Urbión. Hay carreteras hasta el Coto. Para alojamientos, convendría construir dos refugios. Caza: Jabalí, corzo, rebeco y venados.

Otros Cotos posibles

- Cotos de avutardas en Manzanares o Bailén.
- Cotos de patos en las marismas del Guadalquivir.
- Cotos de perdices en los alrededores de Madrid.
- Coto de rebecos en Areo (Lérida)

Anexo núm. 12. Presupuestos, en partidas alzadas, de las obras que se juzgan más necesarias

	Pesetas
Obras en Cotos de la Dirección General de Turismo	
Construcción de tres refugios en el Coto Nacional de Gredos, incluyendo el mobiliario	360.000,00
Obras en Cotos de la Dirección General de Montes	
Construcción de un refugio en el Coto Nacional de RERES y BRAÑAGALLONES (Oviedo) de mayor capacidad, incluso mobiliario	240.000,00
Construcción de tres refugios en los Cotos de ASTURIAS, con mobiliario	360.000,00
Reconstrucción de la casa del Coto del CANTADERO (Jaén)	240.000,00
Construcción de los refugios en el Coto de SIERRA NEVADA (Granada) y mejora del existente, incluyendo el mobiliario	300.000,00
Construcción de seis refugios de montaña en el Coto Nacional de la BONAIGUA (Lérida), con mobiliario	720.000,00
Construcción de dos refugios en el Coto Nacional de URBIÓN (Soria) con mobiliario	240.000,00
Total pesetas	2.460.000,00

Anexo núm. 13. Nuevos Cotos

Los Cotos de pesca en proyecto por la Dirección General del Turismo, consorciada con el Servicio Nacional de Pesca Fluvial son los siguientes:

Salmón

- Coto Nacional del Ulla (Galicia)
- Coto Nacional del Mandeo (Galicia)
- Coto Nacional del Navia (Asturias)

Trucha

- Coto Nacional del Ara (Huesca)
- Coto Nacional del Tera (Zamora)
- Coto Nacional del Lago de Sanabria (Zamora)

Todos ellos tienen cómodos accesos por carretera y únicamente habría que preparar las márgenes con pasos y pasaderas para facilitar el ejercicio de la pesca.

El importe de la mejora de márgenes por río puede estimarse en 50.000 ptas. y su realización debe llevarse a la práctica por el Servicio Nacional de Pesca, de acuerdo con la D.G.T.

Los alojamientos de estos cotos son actualmente los siguientes:

- *Río Ulla*. Pueden transformarse en aceptables alojamientos, con ligera ayuda oficial, las Fondas de Padrón, Puente Ulla y Puente Sarandón.
- *Río Mondeo*. Por encontrarse a 25 kms. La Coruña, se recomienda el alojamiento en esta Capital.
- *Río Navia*. En la villa de Navia existen alojamientos aceptables.
- *Río Ara*. La D.G.T. inaugurará próximamente al Parador Nacional de Ordesa, muy cercano a este río.
- *Río Tera y Lago de Sanabria*. Hay un Albergue de la D.G.T. en las cercanías del lago y del río.

Datos presupuestarios

	Pesetas
Para adaptación de pasos y accesos en los cuatro Cotos de la Dirección General del Turismo	250.000,00
Para mejora de márgenes en los Cotos proyectados de Pesca	300.000,00
Total	550.000,00

Anexo num.14. Presupuesto de propaganda y distribución de la misma

Primer grupo. Propaganda impresa

Distribución entre las diferentes Oficinas de Información	IMPRESO Nº 2					Total pesetas
	Número de ejemplares					
	España	Spain	Espagne	Spanien	Spanien (sueco)	
Bruselas	–	–	13.800	–	–	–
Buenos Aires	21.200	–	–	–	–	–
Chicago	–	24.300	–	–	–	–
Estocolmo	2.300	32.400	–	–	4.000	–
Gibraltar	1.500	7.800	3.100	–	–	–
La Habana	6.100	32.400	–	–	–	–
Lisboa	36.400	48.600	18.500	–	–	–
Londres	–	145.800	–	–	–	–
México	6.100	16.200	–	–	–	–
New York	–	96.000	–	–	–	–
París	1.500	7.800	13.800	–	–	–
Roma	7.600	40.200	15.400	–	–	–
San Francisco	–	24.300	–	–	–	–
Tánger	2.300	24.000	9.300	2.500	–	–
Zúrich	–	–	10.700	5.800	–	–
D.G.T y reserva	15.000	100.200	15.400	1.700	1000	–
TOTAL	100.000	600.000	100.000	10.000	5.000	–
VALOR pesetas	100.000	600.000	100.000	10.000	5.000	815.000

Distribución entre las diferentes Oficinas de Información	IMPRESO Nº 3 Número de ejemplares				Total pesetas
	Spain welcomes Visitors.	L'Espagne touristique	L'Espagne touristique. (alemán)	Spanien Hal sar Dig Valkommen	
Bruselas	–	5.500	–	–	–
Buenos Aires	–	–	–	–	–
Chicago	–	–	–	–	–
Estocolmo	18.800	–	–	4.000	–
Gibraltar	2.600	1.200	–	–	–
La Habana	10.800	–	–	–	–
Lisboa	16.200	7.400	–	–	–
Londres	42.600	–	–	–	–
México	5.400	–	–	–	–
New York	38.000	–	–	–	–
París	2.600	5.500	–	–	–
Roma	15.400	6.200	–	–	–
San Francisco	5.400	–	–	–	–
Tánger	8.000	3.700	2.500	–	–
Zúrich	–	4.300	5.800	–	–
D.G.T y reserva	33.400	6.200	1.700	1.000	–
TOTAL	200.000	40.000	10.000	5.000	–
VALOR pesetas	186.000	37.200	3.300	4.650	237.150

Distribución entre las diferentes Oficinas de Información	IMPRESO Nº 4 Número de ejemplares					Total pesetas
	Where Shall I Go Spain	Beaux Sites de l'Espagne	El mismo en español	El mismo en alemán	El mismo en sueco	
Bruselas	–	5.520	–	–	–	–
Buenos Aires	–	–	8.400	–	–	–
Chicago	20.250	–	–	–	–	–
Estocolmo	27.000	–	920	–	4.000	–
Gibraltar	6.500	1.240	600	–	–	–
La Habana	27.000	–	2.440	–	–	–
Lisboa	40.500	7.400	14.560	–	–	–
Londres	121.500	–	–	–	–	–
México	13.500	–	2.440	–	–	–
New York	80.000	–	–	–	–	–
París	6.500	5.520	600	–	–	–
Roma	33.500	6.160	3.040	–	–	–
San Francisco	13.500	–	–	–	–	–
Tánger	20.000	3.720	920	2.500	–	–
Zúrich	–	4.280	–	5.830	–	–
D.G.T y reserva	83.500	6.160	6.000	1.670	1.000	–
TOTAL	500.000	40.000	40.000	10.000	5.000	–
VALOR pesetas	850.000	68.000	68.000	17.000	8.500	1.011.000

IMPRESO Nº 6. RUTAS DE ESPAÑA

Distribución entre las diferentes Oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas	–	2.800	–	–	–
Buenos Aires	4.200	–	–	–	–
Chicago	–	–	1.650	–	–
Estocolmo	500	–	2.200	–	–
Gibraltar	300	600	500	–	–
La Habana	1.200	–	2.200	–	–
Lisboa	7.300	3.700	3.200	–	–
Londres	–	–	9.700	–	–
México	1.200	–	1.100	–	–
New York	–	–	6.400	–	–
París	300	2.700	500	–	–
Roma	1.500	3.100	2.700	–	–
San Francisco	–	–	1.650	–	–
Tánger	500	1.900	1.600	2.500	–
Zúrich	–	2.100	–	5.800	–
D.G.T y reserva	3.000	3.100	6.700	1.700	–
TOTAL	20.000	20.000	40.000	10.000	–
VALOR pesetas	50.000	50.000	100.000	25.000	225.000

IMPRESO Nº 7. COLORES DE ESPAÑA

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas	–	2.800	–	–	–
Buenos Aires	14.800	–	–	–	–
Chicago	–	–	4.050	–	–
Estocolmo	1.600	–	5.400	–	–
Gibraltar	1.100	600	1.300	–	–
La Habana	4.300	–	5.400	–	–
Lisboa	25.500	3.700	8.100	–	–
Londres	–	–	24.300	–	–
México	4.300	–	2.700	–	–
New York	–	–	16.000	–	–
París	1.000	2.800	1.300	–	–
Roma	5.300	3.000	6.700	–	–
San Francisco	–	–	2.700	–	–
Tánger	1.600	1.900	4.000	2.500	–
Zúrich	–	2.100	–	5.800	–
D.G.T y reserva	10.500	3.100	16.700	1.700	–
TOTAL	70.000	20.000	100.000	10.000	–
VALOR pesetas	84.000	24.000	120.000	12.000	240.000

IMPRESO Nº 8. MAPA DE CARRETERAS

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas	-	13.800	-	-	-
Buenos Aires	38.200	-	-	-	-
Chicago	-	-	8.100	-	-
Estocolmo	4.100	-	10.800	-	-
Gibraltar	2.700	3.100	2.600	-	-
La Habana	10.900	-	10.800	-	-
Lisboa	65.600	18.500	16.200	-	-
Londres	-	-	48.600	-	-
México	11.000	-	5.400	-	-
New York	-	-	32.000	-	-
París	2.700	13.800	2.600	-	-
Roma	13.700	15.400	13.400	-	-
San Francisco	-	-	8.100	-	-
Tánger	4.100	9.300	8.000	5.000	-
Zúrich	-	10.700	-	11.600	-
D.G.T y reserva	27.000	13.400	33.400	3.400	-
TOTAL	180.000	100.000	200.000	20.000	-
VALOR pesetas	486.000	270.000	540.000	54.000	1.350.000

IMPRESO Nº 9. MAPA DE FERROCARRILES Y CARRETERAS

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas	-	27.600	-	-	-
Buenos Aires	77.300	-	-	-	-
Chicago	-	-	16.200	-	-
Estocolmo	8.300	-	21.600	-	-
Gibraltar	6.400	6.200	5.200	-	-
La Habana	22.900	-	21.600	-	-
Lisboa	132.100	37.000	32.400	-	-
Londres	-	-	97.200	-	-
México	22.000	-	10.800	-	-
New York	-	-	64.000	-	-
París	6.400	27.600	5.200	-	-
Roma	22.300	30.800	26.800	-	-
San Francisco	-	-	16.200	-	-
Tánger	8.300	18.600	16.000	10.000	-
Zúrich	-	21.400	-	23.320	-
D.G.T y reserva	54.800	30.800	66.680	6.680	-
TOTAL	360.000	200.000	400.000	40.000	-
VALOR pesetas	144.000	80.000	160.000	10.000	400.000

IMPRESO Nº 10

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	España	Spain	Espagne	Spanien	Spanien (sueco)	
Bruselas	–	–	1.400	–	–	–
Buenos Aires	2.100	–	–	–	–	–
Chicago	–	4.050	–	–	–	–
Estocolmo	200	5.400	–	–	1.600	–
Gibraltar	200	1.300	–	–	–	–
La Habana	600	5.400	300	–	–	–
Lisboa	3.600	8.100	1.900	–	–	–
Londres	24.300	–	–	–	–	–
México	600	2.700	–	–	–	–
New York	–	16.000	–	–	–	–
París	200	1.300	1.400	–	–	–
Roma	700	6.700	1.500	–	–	–
San Francisco	–	4.050	–	–	–	–
Tánger	300	4.000	900	1.000	–	–
Zúrich	–	–	1.100	2.300	–	–
D.G.T y reserva	1.500	16.700	1.500	700	400	–
TOTAL	10.000	100.000	10.000	4.000	2.000	–
VALOR pesetas	150.000	1.500.000	150.000	80.000	80.000	1.890.000

CARTELES EN COLOR

(Veinte modelos diferentes de cada uno de estos carteles)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares de cada uno de estos carteles					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas	–	42	–	–	–	–
Buenos Aires	64	–	–	–	–	–
Chicago	–	–	47	–	–	–
Estocolmo	7	–	54	–	80	–
Gibraltar	5	10	13	–	–	–
La Habana	18	–	54	–	–	–
Lisboa	108	56	81	–	–	–
Londres	–	–	245	–	–	–
México	18	–	27	–	–	–
New York	–	–	160	–	–	–
París	5	40	13	–	–	–
Roma	23	46	67	–	–	–
San Francisco	–	–	27	–	–	–
Tánger	7	28	40	25	–	–
Zúrich	–	32	–	58	–	–
D.G.T y reserva	45	46	167	17	20	–
TOTAL	300	300	1.000	100	100	–
VALOR pesetas	36.000	36.000	120.000	12.000	12.000	216.000

CARTELES EN HUECOGRABAJO
(Veinte modelos diferentes de cada uno de estos carteles)
Número de ejemplares de cada uno de estos carteles

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	Total pesetas
Bruselas	-	27	-	-	-	-
Buenos Aires	42	-	-	-	-	-
Chicago	-	-	24	-	-	-
Estocolmo	4	-	28	-	80	-
Gibraltar	4	6	6	-	-	-
La Habana	12	-	27	-	-	-
Lisboa	72	38	40	-	-	-
Londres	-	-	122	-	-	-
México	12	-	14	-	-	-
New York	-	-	80	-	-	-
París	4	27	6	-	-	-
Roma	15	30	33	-	-	-
San Francisco	-	-	21	-	-	-
Tánger	5	18	-	25	-	-
Zúrich	-	22	-	58	-	-
D.G.T y reserva	30	32	82	17	20	-
TOTAL	200	200	500	100	100	-
VALOR pesetas	16.000	16.000	40.000	8.000	12.000	88.000

GRÁFICOS

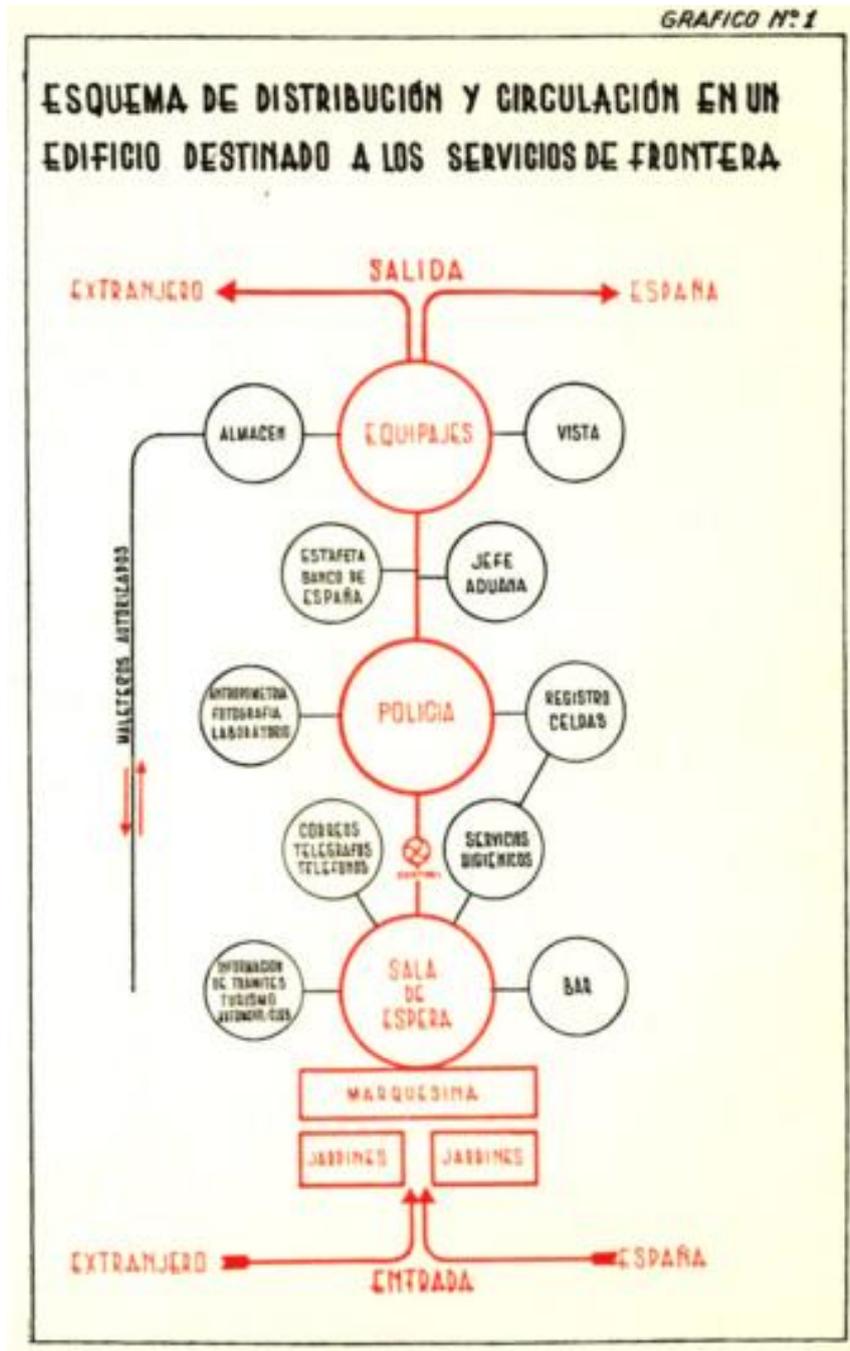


GRAFICO Nº 4.

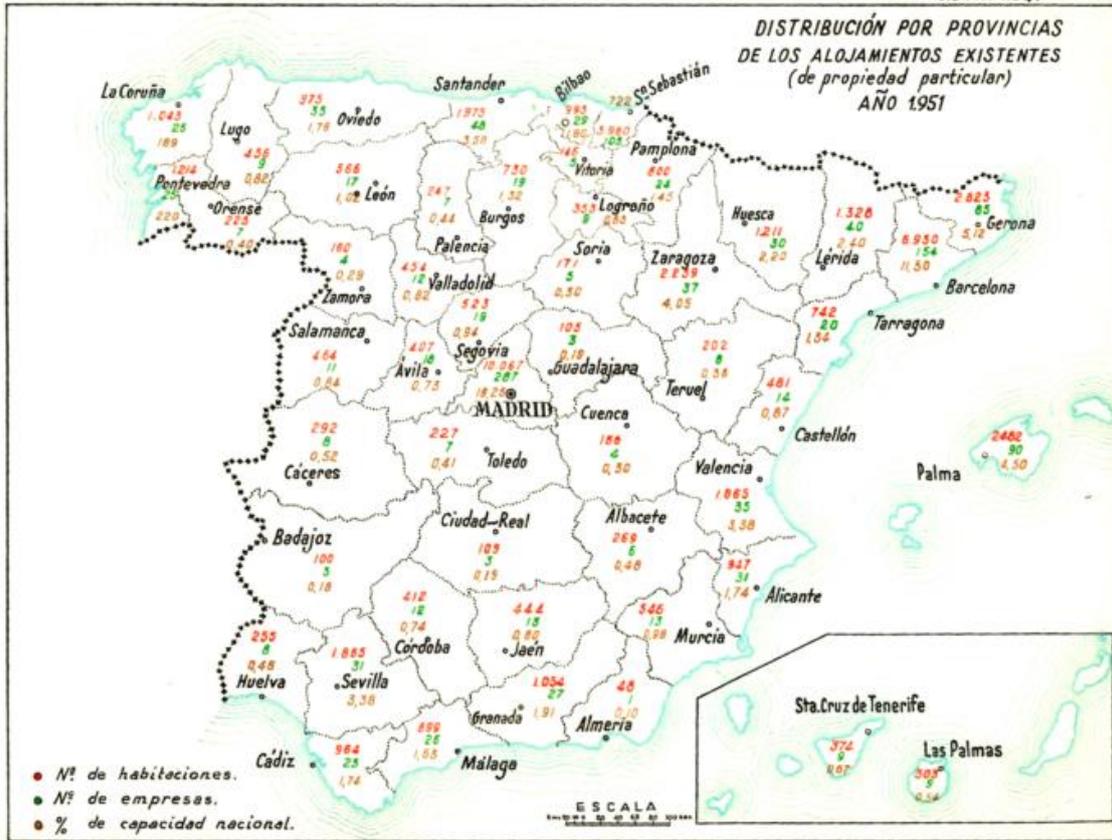


GRAFICO Nº 5

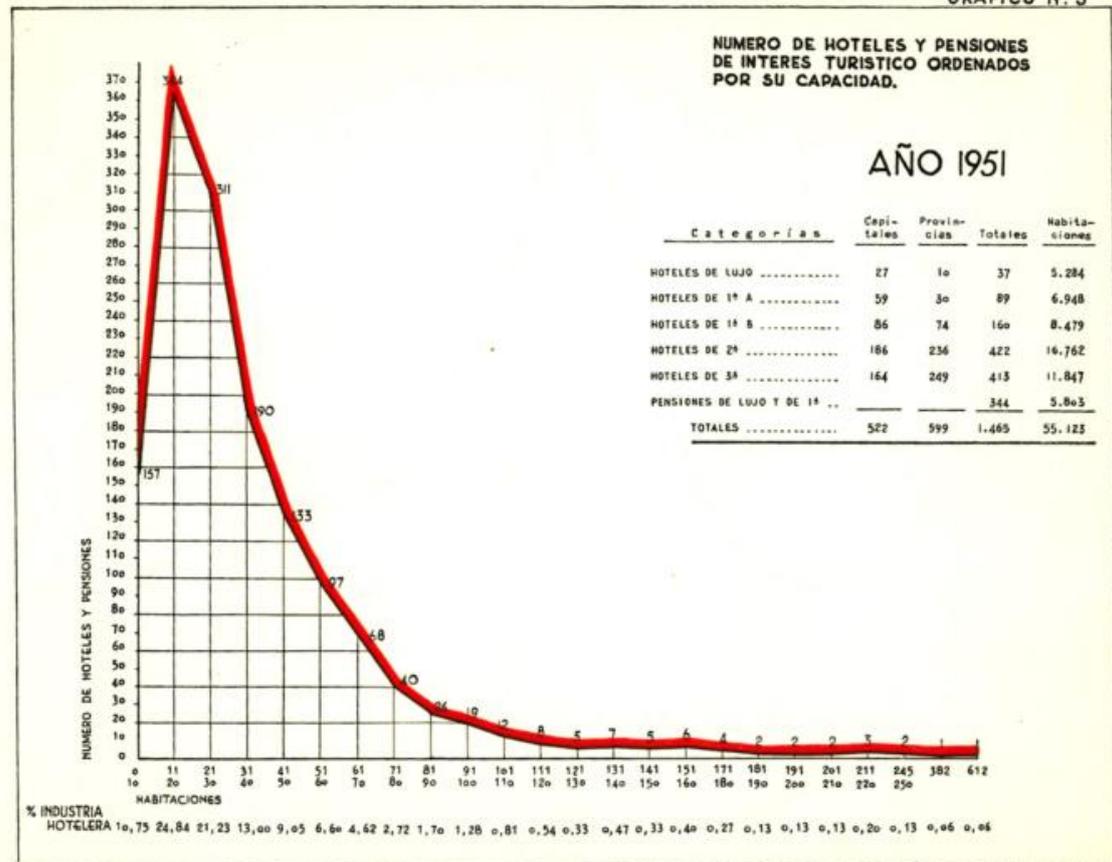


GRAFICO Nº 6

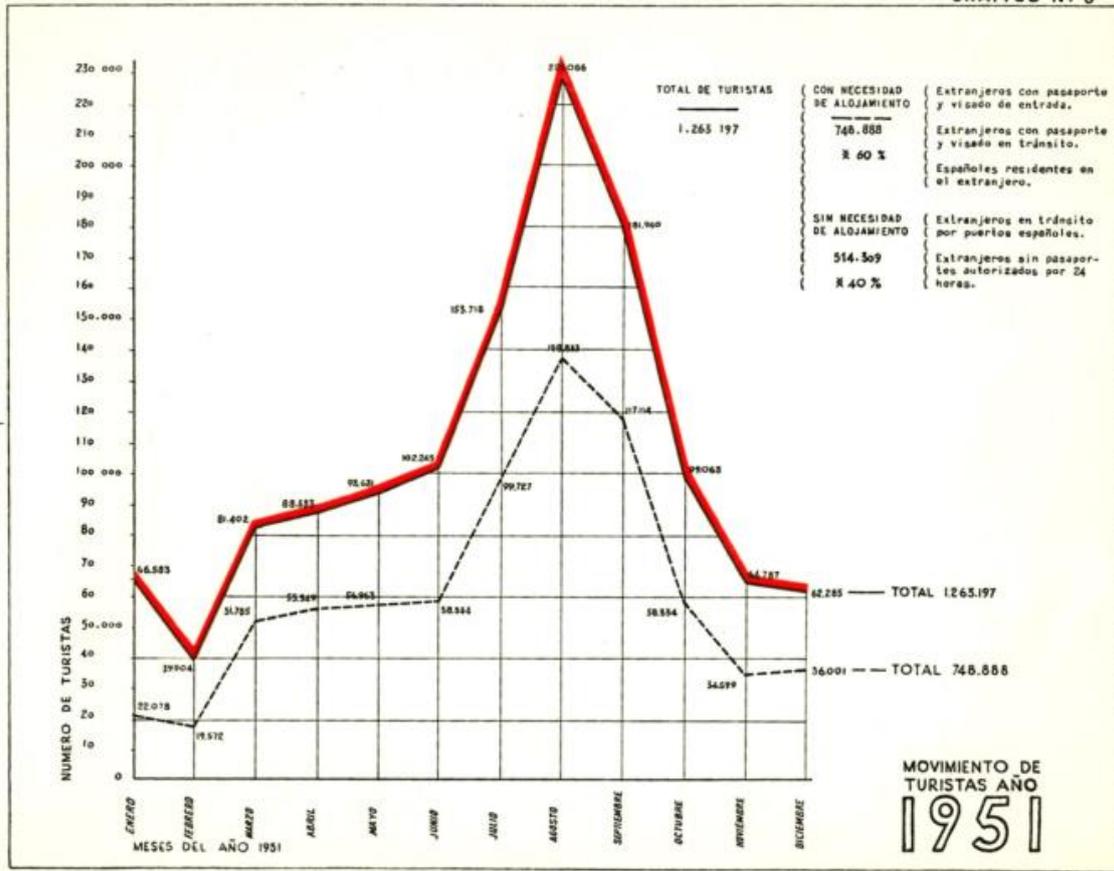


GRAFICO Nº 7

