

PROYECTO DE PLAN NACIONAL DE TURISMO

ÍNDICE

Capítulo I. El turismo en España	8
Su importancia política y económica.....	8
Objetivos del Plan.....	9
Necesidad de realizar el Plan	10
Capítulo II. Fronteras.....	13
Condiciones que han de reunir los edificios destinados a los servicios de fronteras.....	13
Documentación y trámites de frontera	16
Importación temporal de automóviles	17
Importación temporal de objetos de uso personal.....	19
Capítulo III. Transportes por carretera	21
Plan de modernización de carreteras	21
Carreteras de interés turístico no incluidas en el plan de modernización	22
Mejoras de carácter general.....	23
Facilidades al turismo en automóvil con matrícula extranjera	25
Consideraciones sobre el transporte de turistas en vehículos de matrícula nacional	26
Capítulo IV. Consideraciones generales.....	28
Plan de construcción de la R.E.N.F.E.	28
Ferrocarriles de vía estrecha	30
Nuevas construcciones de ferrocarriles.	30
Otras sugerencias	31
Capítulo V. Transportes marítimos.....	34
Tráfico marítimo exterior.	34
Tráfico marítimo interior.....	39
Plan de construcciones	41
Capítulo VI. Transportes aéreos.....	43
Compañía Iberia	43

Plan Nacional de Turismo

Aviación y comercio	52
Capítulo VII. Red de alojamientos turísticos propiedad del Estado	54
Situación actual de la Red	54
Necesidad de ampliar y mejorar la Red	55
Plan de obras	58
Situación de la Red de alojamientos turísticos propiedad del Estado de realizarse totalmente las obras propuestas en el Plan.	60
Capítulo VIII. Industria particular de hostelería	61
Análisis de la situación actual	61
Directrices generales.....	63
Medios financieros y materiales de ejecución.....	65
Facilidades que puede conceder el estado a la iniciativa particular.	67
Crédito hotelero	68
Capítulo IX. Escuelas de hostelería	70
Escuelas regionales	71
Escuela Nacional.....	72
Plan de estudios.....	74
Datos presupuestarios	75
Capítulo X. El camping.....	77
Necesidad de una reglamentación	77
Antecedentes	77
Propuesta de reglamentación.....	79
Capítulo XI. Zonas de interés turístico	81
Necesidad de su creación	81
Ubicación de las zonas de interés turístico	82
Designación e implantación de las zonas de interés turístico.....	84
Capítulo XII. Caza y pesca fluvial.....	86
Caza.....	86
La Pesca	96
Capítulo XIII. Propaganda	103
Determinación de las Inversiones	104
Determinación y distribución de las diversas clases de propaganda	106

Plan Nacional de Turismo

Normas para la confección de la propaganda.....	107
Capítulo XIV. Presupuesto.....	109
Anexo Número 1. Proyecto de Convención Internacional Aduanera sobre el Turismo, formulado por el Comité de Transportes Interiores de la Comisión para Europa del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas.....	111
Parte Dispositiva.....	111
Anexo Número 2. Tramos de C.N. de interés turístico para los que se propone su mejor acondicionamiento con firme especial y una adecuada conservación.....	127
Anexo Número 3. Tramos de C.C. de interés turístico para los que se propone su mejor acondicionamiento con firme especial y una adecuada conservación.....	128
Anexo Número 4. Tramos C.L. de interés turístico para los que se propone su mejor acondicionamiento con firme especial y una adecuada conservación.....	130
Anexo Número 5. Resumen total de Kms. de las carreteras para las que se propone su mejor acondicionamiento con firme especial y una adecuada conservación.....	132
Anexo Número 6. Tramos de carreteras de interés turístico para los que se proponen su inclusión en el Plan Nacional de Modernización de Carreteras.	133
Anexo Número 7. Zona Turística de la Costa del Sol.....	134
Delimitación	136
Situación actual de la zona	137
Obras a realizar.....	137
Alojamientos.....	138
Carreteras.....	140
Obras de embellecimiento	141
Deportes marítimos.....	141
Atractivos diversos	142
El Camping.....	143

Plan Nacional de Turismo

Propaganda.....	143
Transportes.....	143
Anexo Número 8. Zona turística de la Costa Brava	144
Delimitación	149
Situación actual de la zona	149
Obras a realizar.....	150
Alojamientos.....	150
Carreteras.....	151
Obras de embellecimiento	153
Atractivos diversos.....	153
El Camping.....	154
Propaganda.....	154
Anexo Número 9A. Presupuesto de propaganda y distribución de la misma para el primer año del plan	155
Propaganda de Revistas y Periódicos.....	155
Primer grupo. Propaganda impresa.....	156
Segundo grupo. Desplegables como el nº 2 o como el nº 3	162
Tercer grupo. Todos los ejemplares de los impresos de este grupo quedan como reserva en la Dirección General Del Turismo	174
Cuarto grupo. Serie motivos de España	176
Quinto Grupo	187
RESUMEN GENERAL.....	189
Anexo Número 9B. Impresos que han de editarse el primer año.....	190
Primer grupo	190
Segundo Grupo	191
Tercer Grupo	194
Cuarto Grupo.....	195
Quinto Grupo	197
RESUMEN.....	197
Anexo Número 10. Borrador del Proyecto de Ley Regulando el Camping	198

Plan Nacional de Turismo

Anexo Número 11. Borrador del Proyecto de Ley Sobre Protección y Fomento de Zonas de Interés Turístico	203
Anexo Número 12. Borrador de Proyecto de Ley sobre Ampliación de la Red Nacional de Alojamientos Turísticos.....	210
Anexo Número 13. borrador del proyecto de ley sobre fomento de construcción de establecimientos hoteleros.....	214
GRÁFICOS.....	218

Plan Nacional de Turismo

En cumplimiento de lo ordenado por el Excmo. Sr. Ministro de Información y Turismo, ha sido redactado el presente "Proyecto de Plan" por una Comisión integrada por Miembros de la Secretaría General para la Ordenación Económico-Social y de la Dirección General del Turismo.

Capítulo I. El turismo en España

Su importancia política y económica

En el trabajo titulado “Estudios para un Plan Nacional de Turismo”, que ha servido de base para la redacción del presente Plan, se puso ampliamente de manifiesto la importancia política y económica que para nuestra Patria tiene una corriente turística felizmente progresiva, como demuestran las cifras que se recogen en los cuadros nº 1 y 2.

Del cuadro nº 2, merece destacarse por su significación e importancia, de todo orden, el enorme incremento registrado en el curso de un año, por la cifra de turistas americanos, incremento que supone el 105%.

Este incremento constante de turistas produce grandes beneficios a nuestro país, apreciándose, como primero y principal, el conocimiento directo de la realidad, tan desfigurada por una propaganda tendenciosa.

Procede subrayarse que tal aumento del tráfico turístico demuestra, de manera fehaciente, que los turistas que nos han visitado constituyen nuestra mejor propaganda, al difundir por el mundo entero cuanto han podido ver y apreciar personalmente en nuestro hospitalario y acogedor país.

Aparte de este efecto de carácter eminentemente político, aporta al turismo un beneficio económico de volumen excepcional, como se puso de manifiesto en el trabajo previo antes mencionado y que en el último año de 1.952 alcanzó la cifra de MIL SEISCIENTOS MILLONES DE PESETAS APROXIMADAMENTE EN DIVISAS.

Plan Nacional de Turismo

Debe tenerse asimismo en cuenta la recuperación de moneda nacional, que se estima en unos 2.500 millones de pesetas al año lo que repercutirá sin duda revalorizando nuestra moneda y acrecentando nuestra demanda en los mercados extranjeros.

Objetivos del Plan

Con el fin, no solo 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 carreteras y ampliar la capacidad de los actuales.

Asimismo es imprescindible mejorar y ampliar algunos de nuestros medios de transporte, como ocurre con los marítimos y aéreos de los Archipiélagos Balear y Canario.

El camping debe ser debidamente reglamentado, como también las Zonas de interés turístico, cuya creación se propone en el presente Plan, de las que se espera obtener grandes beneficios derivados no solo del turismo extranjero, sino también del nacional.

Plan Nacional de Turismo

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

Necesidad de realizar el Plan

Es necesario llegar al convencimiento de la necesidad de llevar a la práctica cuanto en este Plan se juzga indispensable, ya que de lo contrario podría llegarse en nuestra Patria a una situación realmente angustiosa y desagradable, tanto más aguda cuanto mayor fuera la eficacia de nuestra propaganda, que se convertiría en un arma de descrédito al atraer a los viajeros que no habrían de encontrar ni alojamientos en los hoteles, ni plazas en los aviones, buques o trenes.

Si se estimara prudente reducir las obras y cometidos cuya ejecución no aconseja, tal vez fuera preferible suprimir la propaganda, o al menos reducirla sensiblemente a fin de evitar un mal que acaso pudiera resultar irreparable para un futuro inmediato.

Pese a cuanto queda expuesto, el presente Plan no tiene un carácter exhaustivo sino que se limita a estudiar lo que se considera necesario para su realización en un plano de cinco años, con la esperanza de poder atender debidamente a una corriente turística, valorada en dos millones de viajeros solamente, y todo ello sin perder de vista la capacidad económica de nuestro país y la posibilidad de inversiones de nuestro presupuesto.

De acuerdo con esta última idea, el Plan se desarrolla 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.

Plan Nacional de Turismo

CUADRO N° 1

TURISTAS QUE HAN VISITADO ESPAÑA EN 1.952

MESES	Extranjeros provistos de pasaporte	Extranjeros en tránsito por puertas	Extranjeros autorizados por 24 horas	Espanoles 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 1.952	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 1.952	776.820	430.102	196.385	81.491	1.485.248
TOTAL año 1.951	676.255	325.242	189.067	72.633	1.263.197
% aumento año 1.952	14'9 %	32'2 %	3'9 %	12'8	17'6 %

Plan Nacional de Turismo

CUADRO N° 2

COMPARACIÓN ENTRE LOS TURISTAS DE 1.952 y 1.951

Nacionalidades	Año 1.952	Año 1.951	Aumento En 1.952
De EUROPA:	38.964	20.065	94'2 %
Alemania	7.387	5.757	28'3 %
Austria	34.829	35.603	2'2 %
Bélgica	6.953	5.450	27'6 %
Dinamarca	551.565	465.629	18'5%
Francia	161.160	150.154	52'6 %
Gran Bretaña	20.293	13.302	52'6 %
Holanda	135.840	125.381	8'3 %
Italia	4.481	4.051	10'5 %
Noruega	165.024	149.711	10'2 %
Portugal	17.035	13.421	26'9 %
Suecia	26.441	28.552	7'4 %
Suiza	12.058	14.404	16'3 %
Otras de Europa			
De AMÉRICA	32.806	28.619	14'6 %
Argentina	15.013	13.869	8'2 %
Brasil	2.937	2.295	28'0 %
Canadá	3.846	2.943	30'7 %
Colombia	9.489	8.056	17'8 %
Cuba	6.996	5.896	18'7 %
Chile	6.478	5.797	11'7 %
Méjico	91.807	44.677	105'5 %
Norteamérica	1.862	1.966	5'3 %
Perú	5.664	3.871	46'3 %
Uruguay	8.053	7.448	8'1 %
Venezuela	5.403	6.886	21'5 %
Otras de América	5.841	5.960	8'0 %
De ASIA			
De ÁFRICA	1.416	1.303	21'5 %
Egipto	2.868	1.363	53'9 %
Suráfrica	3.574	3.333	7'2 %
Marruecos español	5.306	5.084	24'0 %
Marruecos francés	3.139	1.250	151'1 %
Otras de África			
De OCEANÍA:	2.419	2.064	17'2 %
Australia	1.906	1.387	1'0 %
Filipinas	250	218	14'7 %
Otras de Oceanía			
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 la cruza de modo favorable o adverso. Por ello asignamos al problema de la entrada y salida de España, del turista que la visita la trascendencia que realmente tiene.

El presente Capítulo que estudia todos los extremos relaciona dos con el paso de turistas por nuestras fronteras se divide, para mayor claridad, en cuatro partes: Condiciones que han de reunir los edificios destinados a los servicios de fronteras; Documentación y trámites de frontera; Importación temporal de automóviles e Importación temporal de objetos de uso personal.

Condiciones que han de reunir los edificios destinados a los servicios de fronteras

Al objeto 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, policiacas, 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 gráfico nº 1, se presenta un esquema de distribución y circulación en un edificio destinado a los servicios de frontera. Sus características pueden resumirse como a continuación se expresa:

Plan Nacional de Turismo

Es indispensable que el acceso al edificio se haga en un ambiente agradable, sobre un piso limpio en todo tiempo y entre macizos de flores o pequeños jardines que contribuyen a hacer grata la primera o 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 cuatros 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 tener capacidad suficiente para acomodar a los viajeros que lleguen, aún en las horas de mayor peso.

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 tendría un amplio mostrador dispondría, fuera de este local, de pupitres y mesas para 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.

Plan Nacional de Turismo

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 señores vistas de Aduanas y los Carabineros a sus órdenes pudieran procederá la revisión de los bailes, maletas, etc., Esta sala conviene que tanga una entrada independiente desde el exterior para los maleteros autorizados, a los cuales podían 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 podrían atenderse al despacho de los trípticos de automóviles o carnets de pasajes de aduanas.

En el gráfico 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 de 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, Servicios de Correos Telégrafos y Teléfonos, y Servicios Higiénicos; después se pasa mediante puerta giratoria contadora, a los servicios de Policía, en donde se encuentran

Plan Nacional de Turismo

la Sala de Antropometría, Fotografía y laboratorio, así como la Sala de Registro y Celdas. A continuación se encuentra la Estafeta de Banco de España, con sus servicios para la declaración de la 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 equipaje está el almacén de los mismos para cumplir análoga misión a las 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 está enclavada.

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, al propio tiempo que se realizara la inspección policiaca y toda la tramitación necesaria sin necesidad de apearse del tren, o al menos haciendo posible que el paso por la aduana se reduzca al tiempo mínimo indispensable.

Plan Nacional de Turismo

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 aún del Marruecos español.

Importación temporal de automóviles

Por lo que se refiere a la importación temporal de automóviles en España se hace urgentísima la adhesión formal de España al Convenio Internacional de Ginebra, de 16 de junio de 1.949 cuya parte dispositiva se expresa en el anexo nº 1; o, al menos, procurar que todas las disposiciones de carácter aduanero sobre importación temporal de automóviles sean fiel reflejo, de dicha Convención, con lo que evitarían situaciones a veces desagradables.

Así sucede en la actualidad, que según la O. del Ministerio de Hacienda de 9 de marzo de 1.949, 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, 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.

Plan Nacional de Turismo

Por otra parte son cada día menos numerosos los turistas americanos que para desplazarse a Europa traen consigo sus automóviles les, 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 interiores, así como derechos de Aduanas, ya que son automóviles, que con una matrícula especial, para exportación, solamente sirven para importarlos 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 tiene establecido tal régimen recaudando, de esta manera indirecta una cantidad considerable.

Por ello, se propone que en Madrid, donde hay un Despacho Central de Aduanas, se instale para las Casas representantes de marcas extranjeras, y en su día, de marcas fabricadas en España, un depósito franco de automóviles, que pueden venderse a turistas no residentes en España, y que pueden utilizarlos tanto durante su estancia en España en importación temporal con matrícula y placas especiales, como en el resto de los países que fueran a visitar. Como estos automóviles habrían de venderse obligatoriamente en cualquiera de las divisas consideradas como fuertes, supondría un ingreso considerable de estas y además evitaría que los turistas que llegan a España sin automóvil, tuvieran que desplazarse a Francia, como hay lo hacen, para la adquisición de sus vehículos en estas mismas condiciones, quedando en la vecina república los cuantiosos beneficios de esta clase de operaciones.

Plan Nacional de Turismo

Importación temporal de objetos de uso personal

Ninguna innovación se propone 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 pts., 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 dictada, 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:

3 litros de licores y vinos de 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, 0,16 mm. con 250 ms. 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).

Plan Nacional de Turismo

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 caña de pescar y sus accesorios.

Viveres:

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

Capítulo III. Transportes por carretera¹

Como Se ha puesto de manifiesto en los “Estudios para un Plan Nacional de Turismo”, el transporte por carretera es el preferido por el turista en sus desplazamientos a nuestro país.

En atención a ello y a que el progresivo aumento de la producción mundial de vehículos automóviles habiendo 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 y que en parte está ya en marcha.

Plan de modernización de carreteras

Actualmente se está llevando a efecto el “Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas” aprobado por Ley de 18 de diciembre de 1.950, a realizar en cinco años.

Como este Plan afecta a los itinerarios más importantes de la Nación con un total de 11.003 [d], 500 Kms. Solo resta poner relieve la conveniencia de imprimir la mayor celeridad en la realización de las obras para su tramitación total no exceda del plano previsto en 5 años.

¹ Conviene advertir que tanto lo tratado en Transportes por carretera, como en los restantes medios de transportes, pueden incluirse en el presente PLAN DE TURISMO más que como meras sugerencias a propuestas, unas que por representar inversión económica alguna, pueden adaptarse inmediatamente de ser aprobados, mientras que las otras dependen, bien de la realización de planes ya en marcha con créditos propios, bien posibles futuras inversiones de otros Departamentos Ministeriales.

Plan Nacional de Turismo

Carreteras de interés turístico no incluidas en el plan de modernización

A pesar 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.

En resumen se llegó a determinar el total de kilómetros de carreteras que resultaban excluidas del Plan de Modernización y que con ligeras correcciones derivadas de un más detenido estudio se detallan en los Anexos núms. 2 al 6 y gráfico nº 2.

En los tramos a que se refieren los Anexos núms. 2, 3 y 4, 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 plan igualmente 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 deben 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., etc.

En cuanto a los tramos señalados en el Anexo núm. 6 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 2º de la Ley de 18 de diciembre de 1.950.

Plan Nacional de Turismo

Mejoras de carácter general

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 rio 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 y muy decisivamente en la impresión primera y última 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 de la autopista de Barajas.

Puente Internacional de Irún San Sebastián	21 kms.
Límite en la Junquera – Figueras	20 “
Tuy – Vigo	17 “
Frontera – Badajoz	8 “
TOTAL 68 kms.	

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

Plan Nacional de Turismo

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 potable y pequeñas masas de árboles ya previstas en el Plan de Modernización.

Por otro lado se propone, como se hizo durante la Dictadura, que se obligue –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.

Auxilios en la carretera.

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. 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.

En los principales puertos que cruzan las carreteras nacionales, es necesario que durante el invierno estén debidamente montados los servicios de vehículos quitanieves y de cadenas que permitan el tránsito a los automovilistas. Especialmente el servicio de información facilitar 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 de Guadarrama". Por último es indispensable también, que se vale por el más riguroso

Plan Nacional de Turismo

cumplimiento de circulación por carretera, a fin de evitar los accidentes, cada año más numerosos. En relación con ello es necesario poner de relieve que la actual Policía de Tráfico resulta insuficiente. Además, se entiende que esta deberá, fundamentalmente, dedicarse a regular el tráfico, a hacer cumplir el Código de Circulación vigente especialmente en lo que afecta a la seguridad en la misma y a prestar los asesoramientos, auxilios y colaboración precisos a las Autoridades que lo soliciten.

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, dejará situado en lugar visible un cartel determinado 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 1.949 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, para la resolución del expediente de concesión tengan en cuenta el cumplimiento de las prescripciones reglamentarias en lo que se refiere a características de los coches, obligando, en cualquier caso, a que éstos reúnan unas condiciones mínimas de confort, limpieza y decoro.

Vehículos propiedad de Agencias de Viajes.

La importancia que en el orden económico tienen los autocares y vehículos propiedad de las Agencias de Viajes, por las divisas que los mismos de un modo directo o indirecto, proporcionan, aconseja incrementar el actual porcentaje del 30 por 100 de las divisas producidas, de forma transitoria hasta tanto 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.

Plan Nacional de Turismo

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

Coches de 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 deseen disponer de vehículos con carácter particular. El alquiler lo realizan con chófer o sin él y mediante 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.

Como 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 ampliar el sistema, utilizando otros vehículos de inferiores condiciones técnicas o ya amortizados por haber rodado un número considerable de kilómetros, lo que permitiría que pudieran facilitarse 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 los abusos que actualmente se están cometiendo, mediante la previa aprobación de las tarifas en cada caso.

Capítulo IV. Consideraciones generales

Del mismo modo que en el Capítulo anterior, y refiriéndose siempre a los “Estudios para un Plan Nacional de Turismo”, 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 bajo este punto de vista, es de suma importancia la mejora y modernización de los Ferrocarriles Españoles.

Plan de construcción de la R.E.N.F.E.

La Red fundamental de España, está agrupada en la R.E.N.F.E. y esta tiene en marcha un Plan General de Reconstrucción con medios propio, referido al total de 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, teniendo en cuenta que el usuario considera en todo desplazamiento no solamente el importe del billete sino una suma de tres sumandos que son: pesetas, tiempo y comodidad, y que especialmente el extranjero tiene en cuenta las dos últimas partidas.

Por ello se considera oportuno incluir las siguientes recomendaciones.

Plan Nacional de Turismo

Electrificación.

Es fundamentalmente la ejecución del Plan de Electrificación hoy en marcha, no sólo del restringido, sino del total del 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 la Nación de los trenes Talgo, de características muy especiales, hacen que se aconseje el incremento de estos trenes, al menos hasta establecer un servicio diario a Madrid a Irún, Madrid a Port Bou, Madrid-Lisboa y 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 motor y 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 Zamora-Orense-Santiago; el directo Madrid-Burgos y el que enlazará el Ferrol del Caudillo con Gijón, así como la terminación

Plan Nacional de Turismo

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 la utilización de billetes de 2ª 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.

Plan Nacional de Turismo

La imposición de estas sanciones deberá poderse realizare 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 importe 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 1.944, en su redacción dada por Orden de 26 de octubre de 1.945, mediante carteles anunciadores de la existencia de tal libro, redactados 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 limitara a denunciar simplemente las deficiencias o incumplimientos del contrato de transporte, 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 de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera estimará 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 1.944 se indican, al objeto de resolver el expediente en el menor tiempo posible.

Plan Nacional de Turismo

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 proponen que se extremen las medidas aplicables a todo el personal ferroviario que tenga relación directa con aquellos.

Capítulo V. Transportes marítimos.

Tráfico marítimo exterior.

Situación actual.

En el año de 1.951 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 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.

En cuanto a los turistas en tránsito marítimo, su número ascendió en 1952 a 535.818; cifra está muy superior a la del año 1951, que fue de 325.242. Ello se deba que gran número de líneas extranjeras han vuelto a tocar en los puertos españoles en que acostumbraron a hacerlo antes del 1936.

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:

Plan Nacional de Turismo

a) Transatlántica

“Habana”, “Guadalupe” y Covadonga (servicio mensual)		Santander – Amberes – Rotterdam – Hamburgo – 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 – Curacao – Habana – Veracruz – Habana – New York – Coruña – Santander – Bilbao	
V/p	“Marqués de Comillas”	9.689 Tm. de R.B	Capac. 570 pasajeros
“	“Magallanes”	9.689 id. id.	570 id.
“	“Habana”	8.279 id. id.	101 id.
M/n	“Covadonga”	10.122 id. id.	344 id.
“	“Guadalupe”	10.122 id. id.	344 id.

b) Naviera Aznar

“Monte Albertia” y “Monte Ayala” (servicio cada 40 días)		Bilbao – Gijón – Vigo – Lisboa – La Guayra – Curacao – San Juan de Puerto Rico – Habana – Veracruz – Habana – Veracruz – Habana y regreso.	
“Monte Moncayo” “Monte Iciar” y “Monte Incharta” (servicio mensual)		Norte de España y Filadelfia. New York y regreso.	
M/n	“Monte Albertia” de	2.955 Tm. de R.B	Capacidad.570 pasajeros
M/n	“Monte Ayala s” de	2.955 id. id.	id. 570 id.
M/n	“Monte Moncayo” de	4.648 id. id.	id. 101 id.
V/p	“Monte Iciar” de	3.303 id. id.	id. 344 id.
V/p	“Monte Incharta” de	3.350 id. id.	Id. 344 id.

Plan Nacional de Turismo

2º Mediterráneo

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

a) Transatlántica

"Virginia de Churruca" y "Satrústegui"	Barcelona – Génova – Barcelona – Cádiz – Tenerife – San Juan de Puerto Rico - Ciudad Trujillo – La Guayra – Curacao – Barranquilla (F) – Habana – Nueva Orleans (F) – Habana – Puerto Plata – San Juan de Puerto Rico – Tenerife – Cádiz – Barcelona.
---	--

Motonave "Virginia de Churruca"	6.518 Tm. de R.B y capacidad 214 pasajeros
Motonave "Satrústegui"	6.518 Tm. de R.B y capacidad 223 pasajeros

b) Naviera Aznar

"Monte Ulía" y "Monte Amboto" y "Monte Altube" Servicio mensual	Génova – Barcelona – Cádiz – La Guayra – Curacao – Barranquilla - "Habana" – Veracruz – Habana – Vigo.
---	---

Motonave "Monte Ulía" de	12.123 Tm. de R.B	cap. 210 pasajeros.
Motonave "Monte Amboto"	2.955 id. id.	id. 74 id.
Motonave "Monte Altube"	2.955 id. id.	id. 58 id.

3º España Sud-América.

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

Plan Nacional de Turismo

a) Compañía Ibarra.

Vapor Cabo de Hornos Vapor Cabo de Buena Esperanza Servicio mensual	Génova - Marsella (F) - Barcelona - Cádiz - Santos - Montevideo - Buenos Aires - Santos (F) - Tenerife - Barcelona - Marsella - Génova.	
Vapor Cabo de Hornos de	12.574 Tm. de R.B y	capac. 834 pasajeros
Vapor de Cabo de Buena Esperanza	12.574 Tm. de R.B y	capac. 834 pasajeros

b) Naviera Aznar

"Monte Udala" y "Monte Urbasa" Servicio mensual	Amberes - Burdeos - Bilbao - Vigo - Lisboa (F) - Tenerife - Río de Janeiro - Santos - Montevideo - Buenos Aires - y regreso.	
Motonave "Monte Udala" de	7.722 Tm. de R.B y	cap. 392 pasajeros
Motonave "Monte Urbasa" de	7.723 Tm. de R.B y	cap. 390 pasajeros

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.

a) Compañía Ibarra: En los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval de Sestao se construyen dos transatlánticos

Plan Nacional de Turismo

de 15.800 toneladas de R.B. con capacidad cada uno para 852 pasajeros.

- b) Naviera Aznar. En los astilleros 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 Iradier" de 6.518 toneladas de R.B. y capacidad de 1.400 pasajeros cada uno.
- 2 Buques para transporte de emigrantes de 11.470 toneladas de R.B. y capacidad de 1.400 pasajeros cada uno.
- 2 Transatlánticos de 18.000 toneladas de R.B. y capacidad de 318 pasajeros cada uno.

Observaciones. 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 pasaje 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 otra bandera. Ello, además de suponer un buen ingreso de divisas, es de importancia fundamental para fomentar y atraer a España turismo procedente de las naciones lbero-americanas, así como españoles allí residentes.

Se hace notar el gran incremento experimentado en 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 sus

Plan Nacional de Turismo

itinerarios puertos españoles, y organicen excursiones a lugares como Santiago, Sevilla, Granada, etc., que puedan proporcionar nuevos ingresos en divisas

Tráfico marítimo interior.

Situación actual.

No teniendo interés turístico la navegación de cabotaje, se incluye solamente en este capítulo el 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 las Compañía Transmediterránea.

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)

Plan Nacional de Turismo

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	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

Plan Nacional de Turismo

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
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

Plan de construcciones

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	Tm. de R.B.	Capacidad de pasaje
Virgen de África	Transbordador	3.250	1.300 á 2.000
Playa de Formentera	Mixto carga y pasaje	3.750	640
Playa de Palmanova	id.	3.750	640
L-1	id.	1.940	294
L-2	id.	1.940	294

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

Observaciones.

De los 30 buques que sirven las líneas anteriores, 16, o sea más del 50 %, tiene más de 30 años de vida, y resultando anticuados e inadecuados para las exigencias mínimas del turismo. Las líneas que unen la Península con Baleares y Canarias se hallan supersaturadas, por lo que convendría aumentar con urgencia su 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 88.513 viajeros en Palma y salieron 95.259 la capital catalana.

Capítulo VI. Transportes aéreos

En el año 1.952 entraron por los aeropuertos nacionales, 62.158 extranjeros provistos de pasaporte; 196 extranjeros autorizados por 24 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 %, 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.

Las nacionales con la Compañía IBERIA y la compañía AVIACIÓN y COMERCIO S.A., cuyas características fueron expuestas en los "Estudios para un Plan Nacional", limitándonos, por consiguiente a comparar su desarrollo actual con la situación en que se encontraban en el año pasado.

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.

Plan Nacional de Turismo

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 1.951, de 0,759.

Madrid-Las Palmas

En 1.952 la media fue de 0,876 y en 1.951 de 0,925.

Las Palmas-Caracas

En 1.952 la media fue de 0,747 y en 1.951 de 0,827.

Caracas-San Juan

En 1.952 la media fue de 0,410 y en 1.951 de 0,317.

Las Palmas-San Juan

Esta línea se inició en octubre de 1.952 y durante los meses siguientes de ese año, el coeficiente de utilización fue de 0,815.

Plan Nacional de Turismo

San Juan-Caracas-San Juan

Esta línea se inició en octubre de 1.952 y durante los meses siguientes de ese año, al coeficiente de utilización en los tres últimos meses del año de 0,353.

San Juan-Madrid

En 1.952 la media fue de 0,700 y en 1.951 de 0,454.

Madrid-Río de Janeiro-Madrid

La media fue en 1.952 de 0,651 y en 1.951 de 0,737.

Río de Janeiro-Buenos Aires-Río de Janeiro

En 1.952 fue de 0,599 y en 1.951 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 1.952 la media fue de 0,513 y en 1.951, 0,399.

Madrid-París-Madrid

La media de 1.952 fue de 0,751 y en 1.951 de 0,749.

París-Londres-París

En 1.952 la media fue de 0,231 y en 1.951 de 0,270.

Plan Nacional de Turismo

Barcelona-París-Barcelona

En 1.952 la media fue de 0,697 y en 1.951 de 0,270.

París-Londres-París

En 1.952 la media fue de 0,383 y en 1.951 de 0,363.

Madrid-Londres-Madrid

Esta línea se inició este año en el mes de abril y durante el resto de 1.952 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 1.952 obteniéndose en ese año un coeficiente de 0,464.

Madrid-Lisboa-Madrid

En 1.952 se obtuvo un promedio de 0,702 y en 1.951 de 0,598.

Barcelona-Ginebra-Barcelona

En 1.952 el promedio fue de 0,616 y en 1.951 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 1.952 el coeficiente fue de 0,865 y en 1.951 fue 0,925.

Madrid-Tenerife-Madrid

En 1.952 la media fue de 0,863 y en 1.951. 0,965

Madrid-Las Palmas-Madrid

Esta línea, repetida, comenzó en junio de 1.952 y en el medio año de funcionamiento obtuvo un coeficiente de 0,774.

Casablanca-Las Palmas-Casablanca

Comenzó esta línea en enero de 1.952, suspendiéndose en mayo con un coeficiente en estos meses de 0,736.

Casablanca-Las Palmas-Villa Bens

En 1.952 el promedio fue de 0,705 y en 1.951 fue de 0,796.

Las Palmas-Fuerteventura-Las Palmas

En 1.952 la media fue de 0,917 y en 1.951, 0,901.

Fuerteventura-Arrecife-Fuerteventura

En 1.952 la media fue de 0,588 y en 1.951, 0,541.

Las Palmas-Villa Cisneros-Las Palmas

En 1.952 el promedio fue de 0,330 y en 1.951 de 0,272.

Casablanca-Tenerife-Casablanca

Se estableció en abril 1.952 suspendiéndose en noviembre del mismo año con un coeficiente, en estos meses, de 0,788.

Plan Nacional de Turismo

Casablanca-Las Palmas-Casablanca

Se estableció en abril de 1.952, suspendiéndose en julio del mismo año con un coeficiente.

Las Palmas-Tenerife-Las Palmas

En 1.952 la media fue de 0,874 y en 1.951 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 1.952 la media fue de 0,980 y en 1.951, 0,979.

Palma-Valencia-Palma

En 1.952 la media fue de 0,980 y en 1.951 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.

Plan Nacional de Turismo

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

Sevilla-Tetuán-Sevilla

En 1.952 el promedio fue de 0,940 y en 1.951, 0,925.

Melilla-Tetuán-Melilla

En 1.952 fue de 0,860 y en 1.951 de 0,808.

Madrid-Tetuán-Madrid

En 1.952 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 1.951 de 0,810.

En abril de 1.952 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 1.952, interrumpiéndose en mayo, obteniéndose una media anual en los meses que funcionó de 0,424 y en 1.951 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 1.952 hasta finalizar el año, con un promedio de 0,536, siendo el de 1.951 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 1.951 de 0,763.

Plan Nacional de Turismo

Málaga-Tetuán-Málaga

Con un promedio en 1.952 de 0,895 siendo en 1.951 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 1.952 hasta noviembre del mismo año con un promedio anual de 0,887, siendo el de 1.951, 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 1.952 de 0,653 y en 1.951 de 0,745.

Madrid-Tánger-Madrid

En 1.952 se tuvo un promedio de 0,824 y en 1.951 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 1.951.

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 1.952 con un promedio hasta finalizar el año de 0,735. Coeficiente, como se ve, muy alto habida cuenta de no ser una línea turística.

Plan Nacional de Turismo

Líneas aéreas Peninsulares

Estas son las siguientes:

Madrid-Barcelona-Madrid

En 1.952 el promedio fue de 0,945 y en 1.951 de 0,961.

Otro servicio en la misma línea dio una media de 0,963 en el año 1.952 y de 0,963 en 1.951.

Madrid-Sevilla-Madrid

En 1.952 se tuvo una media de 0,956 y en 1.951 de 0,949.

Madrid-Valencia Madrid

En 1.952 la media fue de 0,963 y en 1.951 de 0,971.

Madrid-Santiago-Madrid

Se inauguró este servicio en junio de 1.952 con un promedio hasta finalizar el año de 0,820.

Barcelona-Valencia-Barcelona

En 1.952 se tuvo un promedio de 0,907 y en 1.951 fue de 0,967.

Madrid-Málaga-Madrid

En 1.952 se obtuvo una media de 0,976 siendo en 1.951 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 llevado de estos coeficientes, la necesidad de incrementar los servicios en las mismas, ya que prácticamente su ocupación es total a lo largo del año.

Plan Nacional de Turismo

El número de kilómetros volados por esta Compañía durante el año 1.952 fue de 9.919.946 lo que representa un aumento de 1.248.740 con relación al de 1.951.

El número de pasajeros transportados fue en 1.952 de 409.975 con un aumento con relación a 1.951 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

Plan Nacional de Turismo

- 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 1.952 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.

Capítulo VII. Red de alojamientos turísticos propiedad del Estado

Situación actual de la Red

El estado español tiene establecida una red de alojamientos turísticos a través de todo el territorio nacional, cuya administración y explotación se realiza directamente por la Dirección General del Turismo. (Gráfico 3)

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.

Plan Nacional de Turismo

- Gredos.
- Virgen de la Cabeza.
- Úbeda.
- San Francisco.
- El Páular.
- 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 contruidos, en un principio, con solo 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 solo les dota de cuatro habitaciones adicionales, con ocho camas más, siendo, como se dice seguidamente, la mayoría de ellos totalmente insuficientes para el servicio que deben prestar en las circunstancias actuales.

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, hasta el punto de que durante la

Plan Nacional de Turismo

mayoría de los meses del año es rara la noche en que las administraciones de estos establecimientos no se ven obligados a rehusar clientes, planteándosele a estos un verdadero conflicto ya que no es siempre fácil que puedan encontrar alojamiento adecuado en sitio próximo y ello 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.

Por otra parte, en los antiguos planes existía amplios trayectos del territorio nacional desprovistos de este género de establecimientos, dificultándose la visita de determinadas regiones y su progresiva explotación turística.

Lo anteriormente señalado trae como consecuencia los siguientes inconvenientes:

Por falta de la capacidad necesaria, ciertos Paradores y Albergues Nacional de Turismo no den todo el servicio que deberían prestar.

Como consecuencia de lo anterior, se deja insatisfecha a una gran parte de la 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 es sabido que el alquiler de habitaciones es la parte más remuneradora del negocio de hospedaje y la parte más lucrativa el servicio de comidas que necesariamente reclaman estos clientes a los cuales no puede ofrecérseles alojamiento. Aparte como demostración de lo anterior puede citarse el caso del Albergue de Manzanares que teniendo la máxima recaudación del año 1.952, con 3.173.185'13 pesetas, obtuvo un beneficio líquido de

Plan Nacional de Turismo

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, solo por el hecho de que el primero dispone de veinte camas y el segundo tiene cuarenta y seis.

Existen grandes zonas de la superficie del territorio nacional desprovistos de este género de alojamiento lo que supone indudablemente una posible desatención a los intereses regionales y lo que espero 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.

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 1.951 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 los 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.

Plan Nacional de Turismo

Más 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.

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 parecen 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 los módulos de explotación que permitan, con parecidos gastos a los actuales, elevar considerablemente su rendimiento económico.

En este sentido la Dirección General de 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 la de los paradores nacionales de turismo de Mérida, Oropesa y Ciudad Rodrigo y del Refugio de Aliva.

c) Nuevas construcciones

La existencia de grandes zonas del territorio nacional desprovistas de este género de alojamiento 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 de forma conveniente, en trayectos no superiores a ciento cincuenta kilómetros.

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, 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 iniciales.

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.

Plan Nacional de Turismo

Situación de la Red de alojamientos turísticos propiedad del Estado de realizarse totalmente las obras propuestas en el Plan.

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.

Para demostrarlo se acompaña el gráfico número 8, que no es más que un mapa de España con indicación de las principales carreteras de interés turístico y situación de los distintos alojamientos de tal índole del Estado, así como zonas de influencia de cada uno de los mismos, que se ha calculado aproximadamente en 75 kilómetros.

En este gráfico la inicial A, indica albergue; la P, parador; la H, hotel y Host., hostería.

Por si resultara de interés, se ha redactado el Anexo 12 que no es más que un posible borrador de proyecto de Ley, sobre ampliación de la Red Nacional de Paradores y Albergues.

Capítulo VIII. Industria particular de hostelería

Análisis de la situación actual

Aparte de los alojamientos contruidos y explotados por la Dirección General de Turismo que se estudian en el Capítulo VIII, la industria hotelera de España 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
Camas 96.466				

Su distribución por provincias se expresa en el gráfico nº 4 donde se indica para cada una de ellas el número de habitaciones, el número de empresas, y el porcentaje de habitaciones en relación con el total nacional que es de 55.123.

En el gráfico nº 5 figura el número de hoteles y pensiones de propiedad particular de interés turístico ordenado por su capacidad. Allí se observa que el 60% de los hoteles o pensiones explotados en España tienen una capacidad inferior a 30 habitaciones, lo que demuestra la escasez de grandes empresas y la presencia de pequeñas inversiones en la industria hostelera.

Plan Nacional de Turismo

En el gráfico nº 6 se presenta la curva indicadora del número de turistas que nos visitaron en el año 1951, donde se observa que 748.848 turistas, (que representan el 60 % 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 % del total) no precisaron esos servicios por reducirse su visita a un tiempo inferior a 24 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 2.934.173 ² y se sabe que aproximadamente, el valor de la estancia media es de 9'16 ³, podremos determinar el número de estancias-día producidas durante el año 1952, que es de 26.889.164. 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 8.310.090. Se dice superávit aparente, porque esto solo sucedería si los turistas se distribuyeran con regularidad periódica durante todo el año, proporcionalmente a la capacidad

²Este dato que sería aceptable, si se refiriese a un plazo de varios años, pierde rigor al aplicarlo, como ahora se hace a un solo año, 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 disponemos, para conocer el número de viajeros que se han alojado en hoteles y en pensiones.

³Ya 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, que la estancia media de los viajeros españoles 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 núm. De pólizas vendidas en dicho año y de los 891.000 turistas entrados en el mismo que han precisado alojamiento:

	<u>Viajeros</u>	<u>Estancia media</u>	<u>Estancias</u>
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

Plan Nacional de Turismo

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. Lo que sucede es que la totalidad de la demanda turística se enfrenta con una fracción de la oferta, localización 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.

Así pues, este fenómeno de concentración se ofrece con un doble matiz; en el tiempo y en el espacio. 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 este tráfico.

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

Directrices generales

La concentración en el tiempo no se puede resolver 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, no se haría más que ampliar la escala de la curva representativa del fenómeno dicho (gráfico nº 6), ya que al incrementarse el servicio en esa época de fuerte demanda, la propaganda natural haría que el incremento de turistas, fuese superior al de los nuevos alojamientos y como consecuencia, los máximos actuales serán aún mayores. Para aminorar

el problema, cabría iniciar la construcción de hoteles de temporada, fuertemente subvencionados por el Estado, que se entregarían para ser explotados por la Industria Hotelera.

La concentración en el aspecto tampoco cabe resolver mediante la creación de zonas turísticas de invierno, pues los turistas de verano son distintos de los de invierno, y aunque estas zonas estuvieran abarrotadas 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 concentración, por este medio quedarían sin resolver.

En consecuencia, nuestro país se enfrenta con un grave y manifiesto problema de máximos, que se ofrecen en el espacio y en el tiempo y que no tiene por su naturaleza, solución que puede desarrollarse por el Estado.

Solo la iniciativa privada se ve ayudada por el Estado, puede, en algún caso, considerar rentable la instalación de hoteles o construir alojamientos en sus domicilios, durante los meses de mayor demanda y 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

Plan Nacional de Turismo

satisfagan con la iniciativa particular, como ya se va haciendo, y, sobre todo, si se le concede protección, que más adelante se concretará.

Por todo ello 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 permiten incrementar el turismo sin agravar el actual problema de los máximos.
2. Construcción, ampliación o mejora de hoteles y pensiones que permiten aminorar el problema de la concentración.
3. En los núcleos urbanos de cierta importancia, construcción de un hotel que permita cubrir con decoro un mínimo de sus necesidades de alojamiento (Cuadro nº 3).
4. Que las carreteras no ofrezcan trayectos superiores a los 150-200 km sin alojamiento adecuado (Capítulo VIII.)

De estos cuatro puntos, el 1º, 2º y 3º, estarán a cargo de la iniciativa privada, subvencionada o protegida por el Estado, quedando a cargo de este último el 4º punto.

En cuanto a la preferencia para su ejecución, se consideran de primera urgencia los puntos 3º y 4º; y de segunda urgencia el 1º y 2º.

Medios financieros y materiales de ejecución

El coste de un hotel de categoría 1ª A por habitación, puede calcularse en:

Plan Nacional de Turismo

	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
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	

Plan Nacional de Turismo

Siendo de 2.040 (cuadro nº 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 mobiliaria y enseres.

Facilidades que puede conceder el estado a la iniciativa particular

Con objeto de fomentar la construcción de hoteles por la iniciativa privada, el Estado podría conceder las siguientes ventajas:

- a. Reducción del 90 % de las siguientes contribuciones y arbitrios durante 20 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 gravan 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 o 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 refieran 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.

Plan Nacional de Turismo

- b. Concesión de préstamos hasta el 60 % del valor del solar y edificación que se realice, devengando el interés anual del 4%. Estos préstamos con garantía hipotecaria podrían ser amortizados en 50 años.
- c. Concesión de préstamos hasta del 40 % del valor del mobiliario, enseres, utensilios y maquinaria que no estén incluidos como garantía de los anteriores préstamos devengado un interés anual del 5% y cuota de amortización del 10% anual del valor del préstamo.
- d. Expropiación forzosa de terrenos, cuando se justifique 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.

Estas ventajas podrían ser aplicadas íntegramente a las obras de primera urgencia ya citadas; mientras que a las de segunda urgencia, solo se aplicarían los apartados a) y e).

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

Plan Nacional de Turismo

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	177.724.800
40% de 111.792.000	44.716.800
	222.441.600
Para atender que se soliciten, o estén solicitadas de reforma y ampliación de hoteles existentes	77.558.400
Total pesetas	300.000.000

CUADRO N° 3

RELACIÓN DE ALOJAMIENTOS QUE DEBEN CONSTRUIRSE EN LOS NÚCLEOS URBANOS QUE SE CITAN.

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 IX. Escuelas de hostelería

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 obliga 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.

El aprendizaje tradicional en los mejores establecimientos ha creado generaciones de cocineros, pasteleros, ayudante y pinches, verdaderos artistas que figuran entre los mejores de nuestra gastronomía para atraer al turista.

En cambio no se ha acometido una formación seria, rigurosa y eficaz de directivos, empleados, camareros, etc. Necesarios 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 por aquellos, al menos al que pudiera esperarse lógicamente.

Plan Nacional de Turismo

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

Estas Escuelas Regionales deben ser análogas en cuanto a construcción y distribución a las que ya funcionan en Madrid y Sevilla, estimándose necesaria la instalación de otras 15 situadas en:

Badajoz	Salamanca
Barcelona	Santander
Burgos	San Sebastián
Gijón	Santa Cruz de Tenerife
Granada	Valencia
La Coruña	Valladolid
Las Palmas de Gran Canaria	Zaragoza
Palma de Mallorca	

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 tiene contacto con el público:

Cocineros, pasteleros, ayudantes, etc.

Plan Nacional de Turismo

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 26 y 30 años la duración de la vida profesional, hace falta formar aproximadamente, el 4% cada año de la cuantía que arroja cada especialidad.

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

Escuela Nacional

La Escuela Nacional de Estudios Superiores de Hostelería convendría que fuera emplazada en Madrid, en terrenos de suficiente extensión para edificar la Escuela y pabellones Auxiliares, entre ellos vivienda del Director y familia, Granjas, etc. etc. siendo preciso que estén establecidos los servicios de abastecimiento de agua, de electricidad y de gas.

El edificio principal de la Escuela y Hospedería debe constar por lo menos de sótano, planta baja, dos pisos y terraza. Debiendo satisfacer el siguiente programa:

<u>Sótanos.</u>	Despensas. – Almacén de mercancías. – Carboneras. – Leñeras. – Calefacción. – Agua caliente. – Lavaderos. – Secadoras. – Plancha. – Depósitos cascotes vacíos. – Departamento para reserva de vajilla. – Cristalerías. – Cubiertos. – Mantelerías. – Material de todas clases
-----------------	---

Plan Nacional de Turismo

Planta Baja.

Entrada con porche. – Potería con vivienda familiar. – La vivienda recaerá a la parte de atrás. – Vestíbulo de entrada con arranque de escalera amplia para pisos superiores y ascensor sala de visita. – Dirección de la Escuela y Hospedería-separadas- Salas de profesores. – Bibliotecas. – Salón de Juntas. – Salón de Fiestas y Exposiciones. – Comedor de gala. – Restaurante amplio para 100 personas con ante-comedor. – Guardarropas. – Servicios sanitarios. – -aparte señoras y caballeros con tocadores, etc. – Oratorio “Santa Marta” en forma que caiga al Salón de Fiestas y pueda unirse a él si se desea. – Comedor reservado. – Bar amplio. – Lencería. – Placar, etc. – Servicios. – Duchas. – Oficce amplio. – Cocina muy amplia para 75 alumnos con todos sus servicios. – Frigoríficos. – fregaderos, etc. – Repostería amplia con hornos, batidoras y todos los adelantos. – Ante-cocina. – Economato, -etc. Botiquín, etc. – Teléfonos Centralita. – Dos aulas amplias para 70 0,75 alumnos cada una. – Salón de estar alumnos billares-juegos, etc. – Escalera de servicio y montacargas a pisos superiores

Planta

Primera.

Hospedería. – Saloncitos para huéspedes. – Todas las habitaciones con baño. – Los W.C. aparte del baño. El número de habitaciones máximo que admita el proyecto. – De ser posible y por lo menos 25 0,30 con dos camas cada una. Peluquería de señoras y caballeros.

Planta

segunda.

Internado. – Habitaciones para alumnos internos 60 á 70. Estas habitaciones para 3 0,4 con su cuarto de baño cada una. – Habitaciones individuales para profesores con baño. – Enfermería. – Botiquín-Clínica. – Peluquería. – Saloncito de estar. –Roperos servicios.

Plan Nacional de Turismo

Pabellones. Vivienda para director y familia, lo más completa y confortable. – Gimnasio. – Garajes, para coches turismo - 3 0,4- y un autocar. – Almacenes. – Vivienda jardinero. – Hortelano y familia. – Pabellón para servicios auxiliares en comidas y fiestas al aire libre –Jardín- estilo original de casa. – Pequeño bar moderno, etc. – Desinfección. – Desinsectación

Decoración y muebles

Conviene que sean fuertes, sencillos y al mismo tiempo elegantes. Habrá que tener en cuenta que se trata de instalar algo que sirva de modelo, pero no en cuanto a fastuosidad y lujos para los nuevos ricos, sino desde el punto de vista profesional y práctico.

Se intenta fundar una magnífica Escuela Nacional de Hostelería y no un nuevo Hotel de lujo, para viajeros.

La Hospedería que se propone en su segunda planta no significará una competencia comercial contra los industriales de Hostelería, sino únicamente una facilidad para estudiantes extranjeros principalmente, y una forma muy adecuada para que nuestros futuros alumnos practiquen desde el primer año todos los servicios de un buen hotel.

Plan de estudios

Hay que redactarlo después de detenido estudio, sobre los temas a tratar para conseguir la máxima eficacia en el personal Diplomado que vaya terminando su aprendizaje.

Plan Nacional de Turismo

El definitivo de las Escuelas Regionales de Aprendices, se hará recogiendo la experiencia de los Centros que funcionan en Madrid y Sevilla.

Datos presupuestarios

Para la Escuela Nacional pueden calcularse los gastos de primer establecimiento –solar, edificaciones, mobiliario, lencería, cristalería, vajilla, etc.- en 25 millones de pesetas y los de entretenimiento al año personal, calefacción, agua, gas, electricidad, conservación, becas y auxilios, internado, etc.- en un millón y medio de pesetas aproximadamente.

Las Escuelas Regionales pueden presupuestarse en tres millones de pesetas cada una y los gastos de entretenimiento por Escuela y año en medio millón.

RESUMEN DE INVERSIONES

PRIMER ESTABLECIMIENTO	
1 Escuela Nacional de Hostelería	25.000.000,00 pesetas
15 Escuelas Regionales de Aprendices a	
3.000.000,00	45.000.000,00 id.
TOTAL PESETAS	70.000.000,00 id.

Esta inversión de 70 millones de pesetas tendrá que realizarla las Entidades interesadas en la solución de este problema, como son:

- Todos los empresarios, técnicos y obreros de la industria hostelera y cuantos tengan relación con ella.

Plan Nacional de Turismo

- La Organización Sindical por medio del Sindicato Vertical de Hostelería, Cooperativas del ramo, sus obras sindicales, especialmente las de Formación Profesional, Hogar y Arquitectura, Educación y Descanso y la C.N.S. de Madrid.
- El Excmo. Ayuntamiento de Madrid.

El Estado Español por medio de la Dirección General del Turismo, Dirección General de Enseñanza Laboral, Montepío de Hostelería, Comisaría General de Abastecimientos y Transportes, etc.

Por todo ello parece aconsejable la recomendación a la Delegación Nacional de Sindicatos y al Sindicato Nacional de Hostelería de que lleven a efecto, con la mayor premura posible la organización de la Escuela Central y la de las regionales; amoldándose a las ideas obtenidas en este Plan y, a poder ser, al programa detallado para la Escuela Central.

Capítulo X. El camping

La modalidad de turismo conocida con el nombre de “camping” se ha desarrollado de modo extraordinario en los últimos años por todo el mundo y ha invadido España siguiendo la línea de tendencia general del incremento del turismo en nuestra Patria.

Aunque con el mismo título genérico, no debe confundirse con el deporte derivado de las excursiones en las que se campa con medios propios y que especialmente en la montaña y zonas costeras, existe desde hace muchos años.

En estos, el fundamento y fin de tal actividad es establecer el contacto directo con la naturaleza y el paisaje. El “camping”, sin que se excluya lo anterior, es un procedimiento para visitar un país del modo más económico posible.

Necesidad de una reglamentación

Son numerosos los testimonios a favor de la práctica del “camping” como medio único que permite hacer turismo a los más amplios sectores sociales, pero prescindiendo de la conveniencia o no de este tipo de turismo económico, hay que aceptar el hecho real tal como se produce, imponiéndose, por tanto la necesidad de su regulación a fin de aminorar por un lado los inconvenientes derivados de su práctica y de facilitar por otro a los que lo realizan, los medios necesarios.

Antecedentes

Diferentes países han dictado ya normas reguladoras del “camping”, entre ellos Holanda, Inglaterra, Francia, Bélgica e Italia, que en un

Plan Nacional de Turismo

conjunto quedaron resumidas en el 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. La primera, que para su práctica es necesario 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 “PublicHealthAct” 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 unas de otras.

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.

Para evitar la anarquía que la intensificación del “camping” pudiera producir en España, se ha redactado el Anexo nº 10 que constituye un intento de regulación de la modalidad del turismo denominado “camping”.

Propuesta de reglamentación

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, en 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 acondicionamientos 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.

Plan Nacional de Turismo

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 fotográfico esquís, raquetas, bicicletas, embarcaciones, remolques y en general todos los objetos que constituyan el quipo 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 de 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 la 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 soliciten.

Capítulo XI. Zonas de interés turístico

Necesidad de su creación

Como ya se puso de manifiesto en los “Estudios para un Plan Nacional de Turismo” y en el capítulo de los alojamientos del presente Plan, la afluencia de viajeros a nuestra nación no está repartida por igual a lo largo de todo el año sino presenta un máximo muy acusado en los meses de verano, especialmente en agosto.

El procedimiento inmediato que se ofrece para reducir la afluencia de turistas en verano es, naturalmente el de crear una serie de obstáculos artificiales encaminados a evitar que tal afluencia se produzca. Más esto no sería ni lógico ni conveniente, ya que los turistas rechazados durante el verano no podrían visitar no, probablemente, en ninguna otra época del año, toda vez que por lo general dichas visitas coinciden con un período personal de vacaciones.

Solo cabe, pues, para regularizar la curva de afluencia a lo largo del año, intensificar el número de turistas de invierno otoño y primavera.

A tal fin la creación de las zonas de interés turístico que este Plan se propone, constituye quizá el remedio más eficaz para lograr tal propósito. Especialmente resulta de alto interés el incremento el número de turistas de la estación fría, época ésta en que la curva de afluencia ofrece el punto más bajo, con el consiguiente perjuicio para industria hotelera y de transportes.

Plan Nacional de Turismo

De esta consideración se desprende la conveniencia de ofrecer al turismo internacional zonas especialmente adecuadas, por su clima y atractivas, para este turismo de invierno que suele ser el de más alta calidad y el de mayor movimiento económico. Estas zonas de sol de invierno parecen particularmente indicadas para los turistas procedentes de países nórdicos, necesitados de una radiación solar abundante que pueden conseguir en algunas de nuestras provincias andaluzas, levantinas y en las insulares.

Ubicación de las zonas de interés turístico

De lo anteriormente dicho se desprende qué zonas del territorio nacional deben ser consideradas, con carácter preferente, zonas de interés turístico.

Tenemos, en primer término, la llamada, desde hace muchos años, “Costa del Sol” que se extiende desde la punta de Tarifa, en Cádiz, hasta el Cabo de Gata de Almería.

Esta zona, así delimitada, resulta excesivamente extensa para ser atendida y cuidada en debida forma. Por ello y para un primer Plan de revalorización, se estima aconsejable reducirla a la parte de costa comprendida entre la Bahía de Algeciras y el Puerto de Motril, ambos incluidos.

Esta zona resulta magnífica para el invierno, muy adecuada para la primavera y el otoño e incluso agradable también en pleno verano, como lo demuestra el hecho de la ocupación total de todos los alojamientos disponibles durante esta época.

Plan Nacional de Turismo

En segundo lugar habremos de considerar las características, así mismo excepcionales, de la Costa Brava catalana, que ofrece perspectivas muy halagüeñas para competir con las costas norte o el cantábrico, pudiendo contribuir una vez acondicionada convenientemente, a absorber el excedente turístico que esta región Cántabra, en las épocas de mayor concurrencia, no puede atender debidamente.

La zona de la Costa Brava es, por sus características, igualmente apta para el turismo de finales de primavera y principios de otoño, con lo que la temporada de gran concurrencia puede estimarse en medio año como mínimo.

Las Islas Baleares y especialmente Mallorca, reúnen igualmente características climatológicas muy semejantes a las de la Costa-Brava y aún de mayor dulzura a las que hay que añadir, como atractivo turístico de primer orden las bellezas naturales de su suelo.

Esta zona de alto interés turístico está internacionalmente conceptuada como tal según lo atestigua la enorme concurrencia de extranjeros que acuden desde todos los confines a la tierra. Pese a esto, ni la isla reúne aún todas las condiciones apetecibles para atracción de turistas ni dispone de los medios de comunicación, marítimos y aéreos suficientes para atender a un tráfico de gran intensidad.

Otro tanto puede decirse de las Islas Canarias, zona ésta la más apropiada, para coger al turismo internacional de lujo en cualquier época del año, ya que éstas "Islas Afortunadas" gozan, como es notorio, del mejor clima del mundo.

Plan Nacional de Turismo

Todo cuanto se haga, pues, por mejorar la situación turística de estas islas y especialmente de Tenerife y las Palmas resultará beneficioso y la rápida amortización, aunque de poco servirán las inversiones que en este sentido se realicen si no se consigue resolver, como cuestión previa, el problema de los transportes marítimos y sobre todo de los aéreos. Baste decir que todos los aviones de la línea Canarias están ocupados al cien por cien con ocho días de anticipación como ya quedó consignado al tratar de los transportes aéreos.

Designación e implantación de las zonas de interés turístico

Además de las zonas reseñables anteriormente, existen en España otras de gran interés turístico, cuyos límites pueden ser geográficos o comarcales. Entre estas últimas hay que considerar, en primer término, las de nuestras más famosos Santuarios, entre los que procede destacar por un singular atractivo para el turismo católico, los de Santiago, el Pilar y Guadalupe.

Tienen también gran importancia turística y pueden tenerla aún mayor, algunas comarcas especialmente adecuadas para la caza mayor y menor, la pesca del salmón y de la trucha y la práctica de numerosos deportes entre los que deben incluirse los de la nieve. Entre estas regiones, particularmente adecuadas para la práctica de los deportes de nieve y montaña, Sierra Nevada merece atención especial por su privilegiada situación y proximidad relativa a la Costa del Sol o lo que permite al turista pasar, en unas horas solamente, desde el delicioso clima de Motril a la zona de los deportes de nieve en las inmediaciones de la ciudad de Granada.

Plan Nacional de Turismo

En atención a las consideraciones expuestas, parece aconsejable dictar una disposición de carácter general para cualquier región o comarca de España que reúna particulares características naturales pueda ser declarada "zona de interés turístico". La petición correspondiente, así como el plan de las obras que deberán realizarse para la adecuada transformación de la zona, deberá ser formulado y elaborado respectivamente por personas destacadas y técnicos que residan en la misma. A tal fin, acompaña el presente Plan, como anejo número, 11 un posible proyecto de ley en el que se fijan los trámites a seguir y los beneficios que podrían gozar dichas zonas, de tanto interés para el fomento de turismo nacional.

Por su importancia y especial dedicamos a estas dos zonas (Costa del Sol andaluza y Costa Brava catalana los anejos números 7 y 8.

Capítulo XII. Caza y pesca fluvial

La caza y la pesca fluvial constituyen uno de los objetivos de gran interés turístico con que nuestra Patria y aun cuando contamos con abundancia de cazaderos 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 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 brindan la oportunidad de ofrecer a los turistas las condiciones naturales que pocos países pueden reunir.

La magnífica labor que realizan conjuntamente las Direcciones Generales de Turismo, y la de Montes, caza y Pesca Fluvial, pueden ser completadas proporcionando a dichos Organismos los medios necesarios para dar cima a los proyectos pendientes y a crear nuevos cotos en los lugares que se estimen más adecuados.

Caza

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

Plan Nacional de Turismo

En el territorio nacional existen numerosos cotos de propiedad particular y algunos de propiedad del Estado. Estos últimos son de gran interés, ya que con los que tiene en servicio de la Dirección General de Turismo y los de la Dirección General de Montes, en unión de los proyectados, España se convertirá en el mejor cazadero de Europa, atrayendo a una clase de deportistas adinerados que no repararan en gastos.

Lo que existen actualmente en servicio son los siguientes:

Cotos Nacionales de la Dirección General de 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 "Redes o Brañagallones" en Oviedo.
- También en Oviedo existen otros nueve más en: Almiova, Caso, Onís, Cangas, Nava, Piloña, Teverga, Quiró, Somiedo, Degaña.
- En la provincia de Jaén se cuentan los:
- Cotos de "lugar nuevo" y "Centenera", Cotos del "Contadero" y de "Sierra de Cazorla".
- Finalmente en Toledo existe el Coto de "Los Quintos de Mora".

Plan Nacional de Turismo

Coto Nacional de Gredos

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

A fin de conservar este Coto, la D.G.T., procura limitar la caza a unos 40 machos anuales, percibiendo por ello la cantidad de 120.000 pesetas que contea la Guardería.

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

Alojamiento. El Parador Nacional de Gredos brinda todo géneros de comodidades, sin embargo a causa del mal estado de comunicación 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 este Coto muy reducido y estar cubierto por la nieve casi todo el año.

Plan Nacional de Turismo

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

Alojamiento. El Refugio de Aliva, de D.G.T., enclavado en el mismo Coto, llena esta necesidad.

Coto Nacional de la Serranía de Ronda

Se encuentra en reserva para restablecer 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 solo el mobiliario.

Reserva de "Saja y Agregados" (Santander).

Acceso. Tiene varias carreteras y pistas que la cruzan.

Alojamientos. 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.

Plan Nacional de Turismo

Alojamientos. El citado Servicio Nacional de Caza tiene el 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 con baños y agua corriente. El Parador Nacional de la Virgen de la Cabeza, está muy próximo y el del Bailén a unos 40 kms.

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 Kms.

Coto de la Sierra de la Cazorla (Jaén)

En este Coto no puede cazarse. Una orden del Ministerio de Agricultura del día 20 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.

Importancia de la Caza para el turismo

La caza mayor es la que puede atraer a núcleos de turistas de mayor interés, pues las personas visitantes de los Cotos de esta caza, son gente de posición económica muy desahogada que pueden realizar gastos considerables, tanto en el lugar de actuación deportiva como por todos los lugares por donde pasan.

Podemos decir sin hipérbole que el cazador-montero, es siempre considerado como un ser privilegiado. Por ello es procedente atraerle con la propaganda primero, y con un recibimiento de adecuada comodidad y confort después.

A todo cazador aficionado y no profesional, le subyuga el deporte fundamentalmente, y para hacer 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 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 mencionados, en perfecta estabilización, y aún 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 hay posibilidad de obtener un adecuado mejoramiento del potencial productivo de la tierra, mediante su cultivo.

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

Plan Nacional de Turismo

- Propaganda para atraer el turista
- 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 aquellos en sus aspectos, geográfico, geológico, ecológico, botánicos y zoológicos, con determinación de densidad de especies.

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

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

Facilidades de municionamiento y preparación 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 fotografías, al fin que se persigue, que es el de hacer atractiva la estancia del turista (cazador) en nuestra Patria.

No hay que olvidar, en general, el clima de España permite al aficionado extranjero en altitudes medias con una luminosidad de cielo grande 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 Serranía, 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 consigan 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 tenga 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 favorezcan 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 algunos de ellos, de la ampliación de otros e incluso de la reducción o desaparición de aquellos que se juzguen de mayor productividad.

Plan Nacional de Turismo

También convendría estudiar la creación de nuevos Cotos aprovechando la repoblación forestal en ejecución.

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 Kms. 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. |

Plan Nacional de Turismo

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)

PRESUPUESTO, EN PARTIDAS ALZADAS, DE LAS OBRAS QUE SE JUZGAN NECESARIAS.

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 pts.
Suman las obras en cotos de la D.G.T.	360.000,00 pts.

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 pts.
Construcción de tres refugios en los Cotos de ASTURIAS, con mobiliario	360.000,00 pts.
Reconstrucción de la casa del Coto del CANTADERO (Jaén)	240.000,00 pts.
<i>Suma anterior</i>	<i>1.200.000,00 pts.</i>
Construcción de los refugios en el Coto de SIERRA NEVADA (Granada) y mejora del existente, incluyendo el mobiliario	300.000,00 pts.
Construcción de seis refugios de montaña en el Coto Nacional de la BONAIGUA (Lérida), con mobiliario	720.000,00 pts.
Construcción de dos refugios en el Coto Nacional de URBIÓN (Soria) con mobiliario	240.000,00 pts.
Total pesetas	2.460.000,00

La Pesca

La riqueza pesquera de los ríos españoles constituye, sin 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.

Galicia cuenta con los siguientes ríos salmoneros: Miño, Arnoya, Neira, Parga, Sil, Berdugo, Lérez, Umia, Ulla, Tembre, Fallas, Puerto, Allones, Nero, Mandeo, Eune, Jubia, Sor, Landrove y Masma.

Actualmente estos ríos producen al año unos 10.000 salmones, con un peso aproximado de 50.000 kgs.

Asturias produce unos 5.900 salmones, con un peso de 29.000 Kgs. que se pescan en los ríos Eo, Narcea, Navia, Canero, Nalón y sus afluentes, Sella y Deva.

Santander produce unos 2.750 salmones. Con un peso de unos 13.800 kgs. que se capturan en los ríos Nansa, Saja, Besaya, Pasnieva y Asón.

Por último las provincias Vascongadas producen unos 250 salmones en sus ríos Cadagüa, Nervión, Itazabal, Plencia, Urola, Oria, Ureamea y Bidasoa.

Plan Nacional de Turismo

En total puede estimarse que España produce unos 100.000 kgs. de Salmón al año que, calculado a un precio de 150 ptas. Kgs., especies, como la trucha que produce igualmente ingresos considerables.

El atractivo turístico representado por nuestra riqueza salmonera, se ve incrementado por el hecho de ser nuestro país el único que cuenta con ríos salmoneros en 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 de pesca.

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

Se estima que la Dirección General de Turismo es el organismo idóneo para fomentar la atracción de turistas aficionados al deporte de la pesca fluvial, la cual deberá actuar en colaboración con la Dirección General de Montes, a fin de prodigar y fomentar la riqueza piscícola de nuestros ríos.

Hoya, la pesca puede practicarse en Cotos propiedad del Estado.

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 D.G.T. o la D.G. de M.

Plan Nacional de Turismo

El turista pescador, pertenece por lo general a las clases más selectas y proporciona saneados ingresos, no solamente a las industrias particulares, sino contribuyendo al sostenimiento de los Cotos.

En el primer semestre del pasado año de 1.952, visitaron los cuatro Cotos de salmónidos de la D.G.T., cincuenta pescadores deportistas extranjeros, de los que el 85 % eran norteamericanos. Dichos deportistas han abonado al Estado Español la suma de 19.250 ptas. En concepto de licencias de pesca y 56.250 ptas. En concepto de permisos de pesca, cantidades que han cubierto ampliamente los gastos de sostenimiento y guardería de los Cuatros Cotos de la D.G.T.

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

Los Cotos Nacionales de pesca son:

Cotos Nacionales de la Dirección General del Turismo:

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

Plan Nacional de Turismo

Cotos Nacionales de la Dirección de la Dirección General de Montes.

	Coto Nacional del Sella
Salmón:	Coto Nacional del Pas
	Coto Nacional del Asón.
	Coto Nacional del Esla
Trucha:	Coto Nacional del Lozoya
	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 1.952 se pescaron en este Coto:

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

Los permisos extendidos fueron 62, que importaron 9.375 ptas.

Plan Nacional de Turismo

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:

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

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 1.952:

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.

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

Plan Nacional de Turismo

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.

Nuevos Cotos

Los Cotos de pesca en proyecto por la D.G.T. 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)

Plan Nacional de Turismo

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 Mandeo. 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.

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

Capítulo XIII. Propaganda

Como se dijo en los “Estudios para un Plan Nacional de Turismo” (E.P.N.T.) puede asegurarse que la propaganda que actualmente realiza España en el extranjero es escasa. Así lo demuestra claramente las constantes peticiones de impresos que formulan nuestra Oficinas en el extranjero, que, al no poder ser satisfechas se ven en la imposibilidad lamentable de atender a los clientes. Es evidente que la cantidad invertida en propaganda, tanto desde un punto de vista absoluto, como considerando el gato por el turista, resalta ser muy inferior a la empleada por otras naciones competidoras.

Resulta, pues, necesario y urgente incrementar esta propaganda; aunque solo sea para mantener el prestigio de España dentro del turismo internacional.

Preso resulta difícil fijar esta cantidad y ello por las siguientes razones: por no disponer de estudios básicos sobre los que pueda apoyarse una campaña de esta índole; porque se carece de experiencia sobre el efecto real de la propaganda, ya que el actual incremento de nuestro turismo bien pudiera ser debido a la baratura de nuestros precios y a la curiosidad que ha despertado la contrapropaganda porque intervienen tantos imponderables que una deducción matemática puede conducirnos a error; y finalmente porque las peticiones de nuestras Oficinas de turismo en el extranjero tampoco pueden servirnos de base, pues se ignora si se ajustan estrictamente a la demanda de sus clientes. Por otra parte puede gastarse en ingresos cualquier cantidad por elevada que sea, y siempre serían distribuidos aquellos, pero siempre sería necesario saber cuántos hay que hacer según una distribución ordenada.

Determinación de las Inversiones

No obstante, a pesar de lo expuesto, existen algunos índices que pueden servir de orientación para determinar la cifra a invertir, y cuyo fundamento es el siguiente:

España viene gastando por turista alrededor de 5 pesetas. Sin embargo, el gasto por turista en el extranjero, según datos del año 1949, fue: en Francia 28 pesetas, en el Reino Unido 159 pesetas y en Bélgica 36 pesetas. Desechando la cifra correspondiente al Reino Unido que discrepa sensiblemente de las demás, y admitiendo las otras dos, puede estimarse aceptable elevar en España el gasto por turista a 30 pesetas. Según esto, y teniendo en cuenta que el año 1952 han llegado a España 800.000 turistas provistos de pasaporte (los visitantes sin pasaporte por puertos y fronteras, prácticamente, no consumen propaganda) sería necesario invertir 24 millones de pesetas:

Según el método matemático seguido en "E.P.N.T." se obtenía un gasto de propaganda para el año 1957, de 13 millones, con consecuencia de extrapolar una recta ajusta a la curva de gastos. Dada la forma de dicha curva, puede interpolarse una parábola, con lo que se obtienen valores más reales teóricamente para fechas próximas y más irreales para fechas lejanas. Pues bien, por esta última interpolación y extrapolación correspondiente se obtiene para el año 1958 una cifra de 1888 millones.

Veamos cómo se puede determinar la cifra en función de los beneficios. El turismo ha dejado durante el año 1951, 1.000 millones de pesetas en divisas; pues bien, estimando en un 30 por 100 los beneficios de esa operación, estos ascenderían a 300 millones de pesetas y se destina a propaganda el 10 por 100 de los beneficios, como hacen las grandes

empresas e industrias importantes, el resultado arrojaría una cifra de 30 millones de pesetas.

Por otra parte, se estima por los economistas, que el efecto útil de la propaganda distribuida indiferencialmente es el 5 por 100; y como resultado lógico que sea superior el efecto de la propaganda de turismo, ya que, aparte de los carteles y anuncios de prensa, se entrega a quién lo solicita, no parece desatinado elevar ese efecto al 25 por 100. Según eso habrá que hacer cuatro veces más impresos que el número de turistas que llegan. Por tanto, teniendo en cuenta el valor de la "propaganda modular" definida en el "P.N.T" (28 impresos diferentes por turista) y los 800.000 turistas con pasaporte que nos visitaron el año 1952, la cifra a invertir en propaganda sería de 32 millones.

Y no existiendo más datos en que basarse y siendo forzoso para determinar la cifra óptima, apoyarse en algo, se consideran suficientemente sólida las razones apuntadas y se deduce que España puede gastar anualmente en propaganda alrededor de 26 millones de pesetas, que es la media de los valores fijados anteriormente por diferentes métodos, para el quinquenio 1954/58 corresponderá 130 millones de pesetas.

Una cifra sensiblemente inferior es como se ha visto insuficiente. Por el contrario, si se adoptara una cifra mucho más elevada, de ser cierto el efecto real que se atribuye a la propaganda sería imposible atender, en cuanto a transporte y a alojamiento se refiere, a la avalancha de turistas que llegaría. Pero si esa avalancha no llegase, sería prueba de que la propaganda no tenía el efecto que se había supuesto y por tanto se habría gastado mal esos millones.

Determinación y distribución de las diversas clases de propaganda

Debido a la capital importancia de los anuncios en revistas y periódicos, se invierte en esta clase de propaganda una importante cantidad. De ella, la parte destinada a revistas y periódicos de U.S.A. se ha fijado incrementando la cantidad invertida en la última campaña, con objeto de que los anuncios sean, en general, de página completa, cosa que entonces no pudo realizarse. Si los precios aumentasen, debe preferirse publicar menos anuncios pero de página entera, como hacen la mayoría de las naciones competidoras. Además se incluye la cantidad de 2'3 millones para películas de 16 m/m en color que parece tienen cada vez más aceptación en la televisión.

En el anexo nº 9 se presenta copia fotográfica de diversos modelos de impresos de propaganda que se citan en el estudio de distribución (Anexo nº A), sobre el que hay que hacer algunas aclaraciones.

La propaganda impresa, puede ser clasificada en tres tipos: propaganda "general" de España (grupo 1º), propaganda "regional" (grupo 2º y parte del 4º), y propaganda "local" (tercer grupo, parte del 4º y 5º grupo). La propaganda "general" y acaso la "regional", deben distribuirse, en su mayor parte, en el extranjero. Esta ha de ser la primera que llega al futuro turista y por tanto de ella han de hacerse las ediciones más numerosas, ya que habrá que distribuir mucha cantidad para obtener un efecto limitado. La propaganda "local" debe distribuirse, en su mayor parte, al turista una vez llegado a España, y aunque también se estima muy importante, es indudable que su rendimiento será mayor, porque le pide al turista que ya está en España; por esto las ediciones de este último tipo no tienen que ser tan numerosas.

Plan Nacional de Turismo

La distribución detallada de esta propaganda, se hace para el año 1954, en el citado Anexo 4, no indicándose la correspondiente a años sucesivos, porque aunque en principio se estima análoga, en definitiva dependerá de la demanda procedente de nuestras Oficinas del exterior. Por tanto, solo se ha planificado el primer año.

Para este año las cantidades de impresos a distribuir entre las diversas Oficinas de turismo del extranjero se han deducido por proporcionalidad con las últimas peticiones, y no olvidando el número de turistas venidos de cada país correspondiente.

No hay fuertes razones de economía que se aconsejen tirar ediciones superiores a los 10.000 ejemplares. Es más, si se dictan todos los impresos necesarios para cinco años, sería obligado, durante este tiempo, mantener los mismos modelos y por el contrario, conviene renovarlos con frecuencia. Pero debe procurarse que las ediciones de cada tipo de impresos no sean inferiores a 10.000 ejemplares, editando en estos casos parte de los de años venideros hasta completar número. No obstante, su distribución se hará conforme al Anexo A. En el Anexo B se detalla el presupuesto de impresos para el primer año teniendo en cuenta estas normas.

Normas para la confección de la propaganda

En la confección de impresos convendría tener presente que su objeto único, es el de atraer al turista. Por tanto, no se deberían incluir más aquellas fotografías o dibujos que cumplan ese cometido, aunque su valor artístico sea evidente. Así mismo se eludirán ilustraciones vulgares o poco atractivas, y se tendrán presente otras publicaciones extranjeras de mismo tipo por cuanto puedan decirnos respecto a “la actualidad” en la técnica de propaganda.

Plan Nacional de Turismo

Las ilustraciones gráficas sobre cuadros de danzas y trajes regionales, así como sobre monumentos artísticos o históricos no deben constituir la base de nuestra propaganda, sino más bien paisajes, playas y otros lugares de esparcimiento, incluso calles de las poblaciones más importantes.

En el texto, debe reducirse lo más posible la parte histórica y en cambio, comentar motivos de actualidad, para que esa propaganda pueda tener un efecto más amplio.

No parece necesario hacer folletos de más de 32 páginas, pues además de su elevado coste no se leen íntegramente, como ocurre en los de menor extensión.

Los folletos de ciudades deben llevar un plano con indicación de los hoteles, además de los puntos de interés turístico.

Asimismo los itinerarios por carretera deben tener señalados los lugares de interés turístico.

Debe hacerse un folleto especial de “toros” con fotografías impresionantes, donde, sin mencionar parte histórica alguna se expliquen levemente las diversas suertes.

Capítulo XIV. Presupuesto.

A continuación se expresa el importe global de las cantidades necesarias para llevar a cabo todas las obras propuestas en los capítulos anteriores, así como las correspondientes a propaganda.

Es de advertir, que en este presupuesto, solamente se cifran aquellas inversiones que son propias del Ministerio de Información y Turismo, ya que todas las demás sugerencias o peticiones que se hacen, y que caen fuera de la órbita de este Ministerio, dependen o de la realización de planes ya en marcha con créditos propios, o de posibles futuras inversiones de otros Departamentos Ministeriales.

Para fomentar la construcción de alojamientos (Crédito hotelero)	300.000.000 ptas.
10% de aportación del Ministerio de Información y Turismo para la Escuela Nacional de Hostelería	2.500.000 ptas.
10 % de aportación del Ministerio de Información y Turismo para las 15 Escuelas Regionales de Aprendices	4.500.000 ptas.
Construcción de tres refugios en el Coto Nacional de Gredos, y de diversas obras en los Cotos de la Dirección General de Monte	2.460.000 ptas.
Adaptación de pasos y accesos en los 4 Cotos de Pesca de la Dirección General de Turismo	250.000 ptas.
Mejora de márgenes en los Cotos de pesca proyectadas	300.000 ptas.
Ampliación de los Albergues nacionales de Carretera de Manzanares, Bailén, Aranda de Duero, Quintanar de la Orden y la Bañeza	12.000.000 ptas.
Ampliación de los Paradores Nacionales de Oropesa, Mérida, Ciudad Rodrigo y Refugio de Aliva	7.500.000 ptas.
Construcción de los nuevos paradores, albergues y hosterías que se citan en el Cap. VII	100.000.000 ptas.
Inversiones necesarias en propaganda (para un quinquenio)	132.500.000 ptas.
Total general	562.010.000 ptas.

ANEXOS

Anexo Número 1. Proyecto de Convención Internacional Aduanera sobre el Turismo, formulado por el Comité de Transportes Interiores de la Comisión 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 presente 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, despleables ilustrados o no, carteles ilustrados) que tengan por objeto inducir al público a visitar países extranjeros o localidades extranjeras o a

Plan Nacional de Turismo

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 el 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.
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 vehículo 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.

Plan Nacional de Turismo

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

Plan Nacional de Turismo

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, se 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

Plan Nacional de Turismo

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 Número 2. 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-Benuy	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 Número 3. 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 Guixol'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.	Ariondas-Cangas de Onís-Cuevas-Covadonga	15	Norte-Noroeste
C.C. 631	Espina-Tejera	7	Norte de España
C.C. 630	Tejera-Tineo-Grandas-Fonsagrada-Castrover-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 Navamorales-Navahermosa-Gálvez-Toledo	177	Madrid-Extremadura
C.C. 260	Figueras-Dosquers	25	Histórico-religiosa
C.C. 150	Dosquers-Olot-Ripoll	54	id. id.
C.C. 243	Martorell-Castellbisbal-Villafranca del Penedés	26	Histórico-religiosa
C.C. 246	Vendrells-Valls	31	Id. id.
C.C. 134	Santa Cilia-Jaca	11	Id. id.
C.C. 132	Aibar-Tafalla-Estella	69	Id. id.
C.C. 110	Hortigüela-Covarrubias-Lerma-Quintana	76	Id. id.
C.C. 615	Palencia-Carrión de los Condes	39	Id. id.
C.C. 6324	Elgoibar-Azpeitia-Tolosa	41	Id. id.
C.C. 122	Cantalejo-Cuéllar	39	De los Castillos
C.C. 605	Santa María de Nieva-Segovia	32	Id. id.
C.C. 135	Roscenvallés-Pamplona	60	Camino de Santiago

Plan Nacional de Turismo

C.C. 525	Becerreá-Sarriá-Portomarín-Ventas de Naró	60	Id. id.
C.C. 547	Guntín-Palas del Rey-Santiago	79	Id. id.
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	Id. id.
C.C. 133	Irún-Vera de Bidasoa-Navarte-Oronoz	39	Del Pirineo
C.C. 135	Pamplona-Zubiri-Burguete	37	Id. id.
C.C. 137	Burghi-Sigüe	14	Id. id.
C.C. 134	Puente de la Reina-Cortirans	39	Id. id.
C.C. 136	Cortirana-Biescas	14	Id. id.
C.C. 140	Biescas-Broto	20	Id. id.
C.C. 138	Breto-Boltaña-La Ainsa	40	Id. id.
C.C. 140	La Ainsa-Campo	30	Id. id.
C.C. 139	Campo-Castejón de Sos	19	Id. id.
C.C. 144	Castejón de Sos-Vilaller	51	Id. id.
C.C. 142	Viella-Esterri de Aneu-Llavorsi-Sort	69	Del Pirineo
C.C. 146	Sort-Seo de Urgel	36	Id. id.
C.C. 1313	Seo de Urgel-Puigcerdá	53	Del Pirineo
C.C. 259	Figueras-Port Bou	35	Id. id.
C.C. 501	Villaviciosa de Odón-San Martín de Valdeiglesias	56	De Gredos
C.C. 500	Barraco-Navatalgordo-Venta del Obispo-Parador de Gredos	60	Id.
C.C. 502	Venta del Obispo-Arenas de San Pedro-Talavera de la Reina	68	Id.
C.C. 400	Nambroca-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 Santa Cruz-Candelaria-Granadilla-San Miguel	25	Canarias (Tenerife)
C.C. 822	Las Palmas-Arucas-Guía-Agaete	60	Id. id.
C.C. 810	Las Palmas-Santa Brígida-Tejeda	42	Id. (Gran Canaria)
C.C. 811	Santa Cruz-Mazo-Fuencaliente-Los Llanos-Tijarafe	35	Id. id.
C.C. 832	Palma-Soller-Dayá-Valldemosa	70	Id. (La Palma)
C.C. 711	Puerto de Pollensa-Puerto de Alcudia	52	Baleares (Mallorca)
C.C.	Mahón-Mercadal-Ferrerías-Ciudadela	11	Id. id.
C.C. 721	Mercadal-Fornells	44	Id. (Menorca)
C.C. 723		8	Id. id.
Total de C.C.		2.943	

Anexo Número 4. Tramos C.L. 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 Mar-Tossa-San Feliú de Guixols	49	Costa Brava
C.L.	Viladmar-Castelló de Ampuris-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 Aiguanaarcía-Monasterio de Santa Creus	10	Id. id.
C.L.	Esplugá de Francolí-Monasterio de Poblet	4	Id. id.
C.L.	Bernués-San Juan de la Peña-Santa Cruz	17	Id. id.
C.L.	Yesa-Javier	5	Id. id.
C.L.	Javier-Sangüesa-Aibar	15	Id. id.
C.L.	Santo Domingo de la Calzada-San Millán de la Cogolla	14	Id. id.
C.L.	Cuevas de San Clemente-Covarrubias-Santo Domingo de Silos	29	Id. id.
C.L.	Torrelavega-Santillana	3	Id. id.
C.L.	Colindres-Limpías	3	Id. id.
C.L.	Villalba-Moralzarzal-Manzanares el Real	21	De los Castillos
C.L.	Cuéllar-Peñafiel	30	Id. id.
C.L.	Arévalo-Coca	24	Id. id.
C.L.	Santa María de la Nieva	19	Id. id.
C.L.	San Juan del Puerto-Moguer-Palos de la Frontera-La Rábida	20	Ruta Colombina
C.L.	Pampliega-Castrogería	19	Camino de Santiago
C.L.	Castrogería-Itero del Castillo	9	Id. id.
C.L.	Itero del Castillo-Fromista	16	Id. id.
C.L.	Fromista-Carrión de los Condes	18	Id. id.
C.L.	Quintanar de la Orden-El Toboso-Pedro Muñoz	22	Del Quijote

Plan Nacional de Turismo

C.L.	Cerro de la Encantada-Osa de Montiel	16	Id. id.
C.L.	Manzanares-Moral de Calatrava	26	Id id.
C.L.	Burguete-Arive-Escaroz-Gallues-Navascués-Burgui	68	Del Pirineo
C.L.	Berdún-Ansó	25	Id. id.
C.L.	Manzanares el Real-Chozas de la Sierra	9	Circuito de Guadarrama
C.L.	Fuencarral-Colmenar-Chozas-Miraflores-Rascafría	65	Id. id.
C.L.	Orgiva-Capileta	12	Circuito de Sierra Nevada
C.L.	Capileta-Sierra Nevada (en construcción)	29	Id. id.
C.L.	Sierra Nevada-Granada	42	Id. id.
C.L.	Orgiva-Farangüit	16	Id. id.
C.L.	Palafrugell-Regencón-Pals-Torroella de Hontgrí-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-Bagur	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.	Guimar-Puerto Guimar	5	Id. id.
C.L.	Guía-Moya	12	Id. (Gran Canaria)
C.L.	Santa Cruz-El Paso-Los Llanos-Tazacorte	40	Id. (La Palma)
C.L.	Arrecife-Tías-Maguez-Yaiza	21	Id. (Lanzarote)
C.L.	Palma-Valldemosa	19	Baleares (Mallorca)
C.L.	Inca-Lluch-Calobra-Torrente de Parey	30	Id. id.
C.L.	Puerto de Pollensa-Formentor	7	Id. id.
C.L.	San Lorenzo-Cuevas de Artá	18	Id. id.
C.L.	Manacor-Porto Cristo	12	Id. id.
C.L.	Mahón-San Clemente	11	Id. id.
C.L.	Mahón-San Luis	4	Id. id.
Total de C.L.		1.177	

Anexo Número 5. Resumen total de Kms. 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 Número 6. 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 Número 7. 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 “Costas 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 consiste 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 delicados 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 kms. de Motril, pero que cuando se construya el ramal de enlace en la vertiente sur del Veleta, puede quedar solamente a unos 70 Kms. 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 la 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.

Plan Nacional de Turismo

CUADRO N°

ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS DE LA COSTA DEL SOL

	Categorías	Hab.	Camas
<u>ALGECIRAS (Cádiz)</u>			
HOTEL REINA CRISTINA	(Hotel 1ª. A)	120	160
HOTEL COLONIA SOLIMAR	(" 2ª.)	7 Bungalows	14
HOTEL MADRID (s. Habit.)	(" 3ª.)	30	39
HOTEL MARÍA VICTORIA	(" 3ª.)	27	41
HOTEL TÉRMINO	(" 3ª.)	26	42
<u>LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN (Cádiz)</u>			
HOTEL UNIVERSAL	(Hotel 1ª, B)	62/11 Dep.	111
<u>MARBELLA (Málaga)</u>			
HOTEL EL RODEO	(Hotel 1ª, B)	12 Dep.	30
<u>FUENGIROLA (Málaga)</u>			
HOTEL EL CABALLO BLANCO	(Hotel 2ª.)	7	12
<u>TORREMOLINOS (Málaga)</u>			
HOTEL MONTEMAR	(Hotel 1ª, B)	34	62
RESIDENCIA SANTA CLARA	(Hotel 1ª, B)	29	54
HOTEL LA ROCA	(Hotel 1ª, B)	23	39
HOTEL BALNEARIO MARCELO	(" 2ª.)	14	23
<u>MÁLAGA</u>			
HOTEL MIRAMAR	(Hotel Lujo)	149*	315
HOTEL BELAIRE	(" 1ª. A)	19	30
HOTEL CASA DEL MONTE	(" 1ª. B)	6	12
HOTEL LIMONAR	(" 1ª. B)	17	30
HOTEL CATALUÑA	(" 2ª.)	46	85
HOTEL LONDRES	(" 2ª.)	21	38
HOTEL NIZA	(" 2ª.)	54	90
HOTEL ROMA	(" 2ª.)	24	35
HOTEL VASCONIA	(" 2ª.)	48	65
HOTEL ALHALAMBRA (S. Hab)	(" 3ª.)	28	39
HOTEL CASA CURRO	(" 3ª.)	25	36
HOTEL AVENIDA	(" 3ª.)	20	
SUCURSAL H. CASA CURRO	(" 3ª.)	24	35
HOTEL CONTINENTAL	(" 3ª.)	21	35
HOTEL ESPAÑA	(" 3ª.)	20	37
HOTEL GRANADA	(" 3ª.)	56	80
HOTEL ROYAL	(" 3ª.)	22	41
HOTEL VENECIA	(" 3ª.)	22	35
<u>CALAHONDA (Málaga)</u>			
HOTEL ALHAMAR	(Hotel lujo)	59/5	119
<u>ALMUÑECAR (Granada)</u>			
FONDA MEDITERRÁNEO	(F. 1.)	34	62
TOTAL		1.105 1846	

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,

Plan Nacional de Turismo

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 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, aumentado el número de trenes, especialmente de los Automotores, preferidos siempre por los turistas.

Anexo Número 8. 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.

Su 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 1.935 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 1.941, 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.

Plan Nacional de Turismo

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 AMPURDAN:	DEL 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.

Plan Nacional de Turismo

PALAMOS:		Muelle antiguo Domen del País de les Forques. Claustro de 1.568.
PALAMOS-BELL LLOC		Santuario de la Parroquia de Santa Eugenia de Vilarrondona. Iglesia con restos románicos. Acueducto romano. Restos del Castillo de Vilarrodona.
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 MONTGRÍ	DE	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
ULLASTZET		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.
VULLPELLAC		Castillo artesonados y azulejos, patio y fachada. Capa fluvial.
FITOR		Dolmen denominado de los tres lados
CASTELLÓN AMPURIAS	DE	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, Siglo XVI 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.

Plan Nacional de Turismo

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 Cendreres. 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. 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.
FIGUERES	Parroquia siglo XIII. Castillo, iniciado en 1.753. "Una de las más bellas fortalezas de Europa" (Laborde)
LLANCA	Cruz de cementerio con fuste de columna y tres capiteles de San Pedro de Roda.
ROSAS	Santa María. Ruinas románicas dentro de la Ciudadela, Castillo iniciado en 1.543. Castillo de la Punta de la Ponsella. Dolmen

Plan Nacional de Turismo

SELVA DE MAR	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, Agnū Crucis y reliquias de San Pedro de Roda.
CULERA	Monasterio de San Quirico, con restos de claustros y tres lozas sepulcrales.
VILABELTRÁN	Abadía gótica, gran fachada, patrio, restos arquitectura civil. Parroquia, claustros y campanario románico Cruz de Orfebrería con cajoncitos y piedras ampuritanas.
VILLAJUIGA	Castillo de Quermansó.
ARMENTERA	A la parroquia, pinturas murales de Panyó. Imagen gótica de alabastro de Santa Cristina.
SALDET	Iglesia románica con retablos barrocos.
BELLCAIRE	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.
VERGES	Recinto amurallado Parroquia románica con restauraciones y construcciones.
ROMANA DE LA SELVA	(Santa Cristina de Aro) Cueva de En Diana, megalítica
BLANES	Parroquia gótica, siglo XIV. Altar barroco. Palacio de la Cabrera, en ruinas. Fuente monumental, gótica.
LLORET DE MAR	Templo gótico. Sepulcro románico.
TOSSA DE MAR	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.
LLAGOSTERA	Parroquia del siglo XIV. Gótica. Torre Albertí. Capilla del siglo XVI.
SOLIUS	Plana Besarda. Sitges. Ibériques. "Puerta Ferradas"
SAN FELIU DE GUIXOLS	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.

Plan Nacional de Turismo

CUADRO N°

HOTELES DE LUJO, 1ª, 2ª, 3ª Y PENSIONES DE LUJO EXISTENTES LA PROVINCIA DE GERONA Y EN LA COSTA BRAVA EN EL AÑO 1.952

	PROVINCIA		COSTA BRAVA		CAMAS
	Hoteles	Habitaciones	Hoteles	Habitaciones	
Hoteles de Lujo.	3	168	1	61	106
Hoteles de 1ª A	6	308	4	156	272
Hoteles de 1ª B	8	334	4	145	252
Hoteles de 2ª	37	1.203	16	362	629
Hoteles de 3ª	25	740	9	287	499
Pensiones de Lujo y de 1ª	8	112	3	32	55
Totales	87	2.865	37	1.043.	2.313

Obras a realizar

La misma observación hecha al tratar de la Costa del Sol tiene aplicación en esta otra zona de interés turístico. Lo mismo que se hizo anteriormente, se hace aquí una enumeración elemental de las obras más importantes que se estiman necesarias.

Alojamientos

La primera dificultad que se plantea para hacer un cálculo de los hoteles necesarios, consiste en poder precisar previamente que alojamientos entre los que actualmente existen resultarán enclavados dentro del territorio que se delimite como zona de interés turístico.

Plan Nacional de Turismo

En el cuadro anterior, están separados estos alojamientos, pero el cálculo está hecho teniendo en cuenta no solamente los que se encuentran en los pueblos de la Costa, propiamente dicha, sino también los de sus proximidades y que, según el concepto vulgar están incluidos en los que hoy se llama Costa Brava.

Dentro de este concepto, y según dicho cuadro, los alojamientos de la Costa Brava, suman 1.043 habitaciones con 2.313 camas, más si se tiene en cuenta que uno de los principales alicientes de esta zona ha de ser el mar y los deportes náuticos, tal número de alojamientos queda reducido considerablemente.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que, actualmente, a pesar de que los hoteles no se encuentran situados en la orilla del mar, no es posible hallar en ellos alojamiento durante la época estival, ni aun en aquellos más lejanos de la Costa. Durante esta época el coeficiente de ocupación hotelera es en la Costa Brava parecido al de San Sebastián, Santander y otras poblaciones del Norte de España.

Por todas estas razones no es muy difícil hacer un cálculo de los alojamientos necesarios y precisar la ubicación de los nuevos hoteles, lo que solo podrá ser realizado después de la delimitación exacta de la zona y de acuerdo con las posibilidades de comunicaciones, y con el trazado de la carretera costera.

Carreteras

En el gráfico número 8 se ponen de manifiesto los caminos existentes entre la Costa y la Carretera Radial Nacional Número 2, desde Blanes hasta la frontera francesa. En este gráfico puede apreciarse que la mayoría de cotas vías está constituida por caminos de interés local de escasa capacidad de circulación.

En el gráfico número 9 se representa en colores el estado actual de conservación de las carreteras de mayor interés. Como puede verse no resulta demasiado halagüeño. En su consecuencia, se presenta como tarea más urgente la reparación de los tramos necesarios para poner en buen estado de circulación la totalidad de las dos carreteras que pudiéramos considerar de penetración en la zona turística de la Costa Brava. Estas carreteras tienen común el tramo Blanes-Palmós-Palafrugell y de aquí se bifurcan, una por Regencós-Torroells de Montgrí-La Escala Vilademar, terminando en Vilafont, en las proximidades de Figueras, en donde se enlaza de nuevo con la carretera radial número 2 y la otra sigue la dirección de la Bisbal-Vilademar-Castelló de Ampurias-Rosas-Cadaqués-Puerto de la Selva-Llansá-San Miguel de Culera hasta la frontera en Port Bou.

Para que esta zona adquiera un carácter eminentemente marítimo, parece lógico que la carretera de la Costa se prolongue por la misma orilla del mar o lo más próximo posible a ella, en el tramo Palamós-La Escala, aunque quizá, este tramo resulte de tal dificultad que su coste aconseje dejarlo para un segundo plan.

Y por último convendría acondicionar debidamente los pequeños ramales que se citan a continuación y que desembocan en los principales puntos turísticos de la costa:

- Palafrugell-Llanfranch
- Palafrugell - Calella
- Palafrugell - Begur
- Las Escala - San Martí de Ampurias
- Torroella – Estarlit

Obras de embellecimiento

En este epígrafe son de aplicación todas las consideraciones formuladas al tratar de la Costa del Sol, con la particularidad de que la repoblación forestal será más fácil realizar aquí, a causa de las mayores precipitaciones atmosféricas.

Atractivos diversos

En esta zona, como en la Costa del Sol se estima necesario realizar un estudio minucioso para determinar los diversos atractivos que más pueden interesar a los turistas. Entre estos habrá que incluir los siguientes:

Los deportistas náuticos de toda clase, para cuyo efecto será conveniente la construcción de pequeños embarcaderos y el fomento de clubs náuticos en los pueblos más importantes de esta zona.

Los deportes de nieve durante el invierno, para lo que deberán adoptarse las medidas conducentes a ofrecer toda clase de facilidades para la explotación de la zona de La Molina y otros lugares que puedan habilitarse al efecto, a la menor distancia posible de la zona costera.

También parece de gran interés la instalación de un Club de Golf en la zona central de esta costa y varios campos de tenis en las inmediaciones de todos los pueblos.

El Camping

En el plan que se formule para ordenación y fomento de esta zona, es preciso tener en cuenta esta nueva modalidad de turismo y, en consecuencia, habrá de ser estudiado con todo detalle el establecimiento de numerosos campamentos destinados expresamente para este fin.

Propaganda

Una vez que la zona haya sido declarada de interés turístico, y en cuanto el incremento de alojamientos lo consiente, habrá que realizar una propaganda especial dedicada a exaltar las bellezas y alicientes De la misma, entre los que deberán destacarse, debidamente, los deportes de nieve durante el invierno.

Anexo Número 9A. Presupuesto de propaganda y distribución de la misma para el primer año del plan

Propaganda de Revistas y Periódicos

	Moneda	Cambio	Pesetas
Revistas y periódicos de Estados Unidos \$	125.000	39	4.875.0000
Revistas y periódicos de Norteamérica publicados en Europa frs.fr	5.000.000	11	550.000
Revistas y periódicos ingleses Libras	5.000	110	550.000
Revistas y periódicos suizos frs.fr	500.000	11	55.000
Revistas y periódicos belgas frs.fr		11	55.000
Revistas y periódicos alemanes frs.fr	83.000	11	9.130
Revistas y periódicos daneses frs.fr	250.000	11	27.500
Revistas y periódicos suecos frs.fr	250.000	11	27.500
Revistas y periódicos noruegos frs.fr	83.000	11	9.130
Revistas y periódicos italianos frs.fr	30.000	11	3.300
Revistas y Boletines de Viajes y varios (Europa) frs.fr	1.600.000	11	176.000
SUMA ESTA PROPAGANDA PESETAS	6.337.560		

Plan Nacional de Turismo

Primer grupo. Propaganda impresa

IMPRESO Nº 2						
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	España	Spain	Espagne	Spanien	Spanien Sueco	
Bruselas			13.800			
Buenos Aires	21.200					
Chicago		16.800				
Illinois		16.200				
Estocolmo	2.300	32.400			4.000	
Gibraltar	1.500	7.800	3.100			
La Habana	6.100	32.400				
Lisboa	26.400	48.600	18.500			
Londres		145.800				
México	6.100	16.200				
New York		96.000				
París	1.500	7.800	13.800			
Roma	76.00	40.200	15.400			
San Francisco		16.200				
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

Plan Nacional de Turismo

IMPRESO Nº 3

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	Spain welcomes Visitors.	L'Espagne touristique	L'Espagne Touristique. Alemán	Spanien Halsar Digvalkommen.	
Bruselas		5.500			
Buenos Aires					
Chicago	5.400				
Illinois	5.400				
Estocolmo	10.800			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	15.400		
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

IMPRESO Nº 4

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	Where Shall I Go Spain	Beaux Sites de Espagne	El mismo español	El mismo alemán	El mismo sueco	
Bruselas		5.520				
Buenos Aires			8.400			
Chicago	13.500					
Illinois	13.500					
Estocolmo	27.000	32.400			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	1.011.500

Plan Nacional de Turismo

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			1.100		
Illinois			1.100		
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	600		
Roma	1.500	3.100	2.700		
San Francisco			1.000		
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			2.700		
Illinois			2.700		
Estocolmo	1.600		5.400		
Gibraltar	1.100	600	1.300		
La Habana	4.300		5.400		
Lisboa	25.500	8.700	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

Plan Nacional de Turismo

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			5.400		
Illinois			5.400		
Estocolmo	4.100		10.800		
Gibraltar	2.700	3.100	2.600		
La Habana	10.900		10.800		
Lisboa	60.600	18.500	16.200		
Londres			18.600		
México	11.000		5.400		
New York			32.000		
París	2.700	13.800	2.600		
Roma	13.700	15.400	18.400		
San Francisco			5.400		
Tánger	4.100	9.300	8.000	5.000	
Zúrich		10.700		11.600	
D.G.T y reserva	27.000	13.400	38.400	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			10.800		
Illinois			10.800		
Estocolmo	8.800		21.600		
Gibraltar	6.400	6.200	5.200		
La Habana	29.900		37.600		
Lisboa	159.00	37.000	32.400		
Londres			37.200		
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			10.800		
Tánger	8.300	18.600	18.000	10.000	
Zúrich		21.400		23.320	
D.G.T y reserva	54.800	30.800	66.680	6.600	
TOTAL	360.000	200.000	400.000	40.000	
VALOR pesetas	144.000	80.000	160.000	10.000	400.000

Plan Nacional de Turismo

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		8.400			
Chicago		2.700				
Illinois		2.700				
Estocolmo	200	5.400			1.600	
Gibraltar	200	1.300				
La Habana	600	5.400	300			
Lisboa	3.600	6.100	1.900			
Londres		24.300				
México	500	2.700				
New York		18.000				
París	200	1.300	1.400			
Roma	700	6.700	1.500			
San Francisco		2.700				
Tánger	300	4.000	900	1.000		
Zúrich			1.100	2.300		
D.G.T y reserva	1.600	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

(20 modelos diferentes de cada uno de estos carteles)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			42			
Buenos Aires	64					
Chicago			27			
Illinois			25			
Estocolmo	7		54		80	
Gibraltar	5	10	13			
La Habana	18		54			
Lisboa	108	56	81			
Londres			241			
México	16		27			
New York			160			
París	5	40				
Roma	23	45	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

Plan Nacional de Turismo

GUÍA DE HOTELES					
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	7.600				
Chicago			1.100		
Illinois			1.100		
Estocolmo	800		2.100		
Gibraltar	600	600	500		
La Habana	2.200		2.200		
Lisboa	13.100	3.700	3.200		
Londres			9.700		
México	2.200		1.100		
New York			6.400		
París	600	2.700	500		
Roma	2.700	3.100	2.700		
San Francisco			1.100		
Tánger	800	1.900	1.600	1.000	
Zúrich		2.100		2.300	
D.G.T y reserva	5.400	3.100	6.700	700	
TOTAL	36.000	20.000	40.000	4.000	
VALOR pesetas	162.000	90.000	180.000	18.000	450.000

RESUMEN

	Nº Total de ejemplares	Pesetas
IMPRESO Nº 2	815.000	815.000
IMPRESO Nº 3	255.000	237.150
IMPRESO Nº 4	595.000	1.011.500
IMPRESO Nº 6-RUTAS DE ESPAÑA	90.000	225.000
COLORES DE ESPAÑA Nº 7	200.000	240.000
MAPA DE CARRETERAS Nº 8	500.000	1.350.000
MAPA DE FERROCARRILES Y CARRETERAS Nº 9	1.000.000	400.000
IMPRESO Nº 10	126.000	1.890.000
CARTELES EN COLOR	1.800	216.000
CARETELES EN HUECOGRABADO	1.100	88.000
GUÍA DE HOTELES	100.000	450.000
TOTAL DEL PRIMER GRUPO		6.922.650

Plan Nacional de Turismo

Segundo grupo. Desplegables como el nº 2 o como el nº 3

ANDALUCÍA (como el nº 3)						
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			11.000			
Buenos Aires	17.000					
Chicago		13.500				
Illinois						
Estocolmo	1.800	27.000			3.200	
Gibraltar	1.200	6.500	2.500			
La Habana	4.900	27.000				
Lisboa	29.100	40.500	14.800			
Londres		121.500				
México	4.900	13.500				
New York		80.000				
París	1.200	6.500	11.000			
Roma	6.000	33.500	12.300			
San Francisco		13.500				
Tánger	1.900	20.000	7.400	4.100		
Zúrich			8.600	9.600		
D.G.T y reserva	12.000	83.500	12.400	2.400	800	
TOTAL	80.000	500.000	80.000	16.500	4.000	
VALOR pesetas	80.000	500.000	80.000	16.500	4.000	680.000

Plan Nacional de Turismo

LA COSTA DEL SOL (como el nº 3)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			11.000			
Buenos Aires	17.000					
Chicago		13.500				
Illinois		13.500				
Estocolmo	1.800	27.000			3.200	
Gibraltar	1.200	6.500	2.500			
La Habana	4.900	27.000				
Lisboa	29.100	40.500	14.800			
Londres		121.500				
México	4.900	13.500				
New York		80.000				
París	1.200	6.500	11.000			
Roma	6.000	33.500	12.300			
San Francisco		13.500				
Tánger	1.900	20.000	7.400	4.100		
Zúrich			8.600	9.600		
D.G.T y reserva	12.000	83.500	12.400	2.400	800	
TOTAL	80.000	500.000	80.000	16.500	4.000	
VALOR pesetas	74.400	465.000	74.400	15.345	3.720	632.865

BALEARES (como el nº 3)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			11.000			
Buenos Aires	17.000					
Chicago		13.500				
Illinois		13.500				
Estocolmo	1.800	27.000			3.200	
Gibraltar	1.200	6.500	2.500			
La Habana	4.900	27.000				
Lisboa	29.100	40.500	14.800			
Londres		121.500				
México	4.900	13.500				
New York		80.000				
París	1.200	6.500	11.000			
Roma	6.000	33.500	12.300			
San Francisco		13.500				
Tánger	1.900	20.000	7.400	4.100		
Zúrich			8.600	9.600		
D.G.T y reserva	12.000	83.500	12.400	2.400	800	
TOTAL	80.000	500.000	80.000	16.500	4.000	
VALOR pesetas	74.400	465.000	74.400	15.345	3.720	632.865

Plan Nacional de Turismo

COSTA BRAVA (como el nº 3)						
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			11.000			
Buenos Aires	17.000					
Chicago		13.500				
Illinois		13.500				
Estocolmo	1.800	27.000			3.200	
Gibraltar	1.200	6.500	2.500			
La Habana	4.900	27.000				
Lisboa	29.100	40.500	14.800			
Londres		121.500				
México	4.900	13.500				
New York		80.000				
París	1.200	6.500	11.000			
Roma	6.000	33.500	12.300			
San Francisco		13.500				
Tánger	1.900	20.000	7.400	4.100		
Zúrich			8.600	9.600		
D.G.T y reserva	12.000	83.500	12.400	2.400	800	
TOTAL	80.000	500.000	80.000	16.500	4.000	
VALOR pesetas	74.400	465.000	74.400	15.345	3.720	632.865

COSTA BRAVA (como el nº 3)						
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			11.000			
Buenos Aires	17.000					
Chicago		13.500				
Illinois		13.500				
Estocolmo	1.800	27.000			3.200	
Gibraltar	1.200	6.500	2.500			
La Habana	4.900	27.000				
Lisboa	29.100	40.500	14.800			
Londres		121.500				
México	4.900	13.500				
New York		80.000				
París	1.200	6.500	11.000			
Roma	6.000	33.500	12.300			
San Francisco		13.500				
Tánger	1.900	20.000	7.400	4.100		
Zúrich			8.600	9.600		
D.G.T y reserva	12.000	83.500	12.400	2.400	800	
TOTAL	80.000	500.000	80.000	16.500	4.000	
VALOR pesetas	74.400	465.000	74.400	15.345	3.720	632.865

Plan Nacional de Turismo

SEMANA SANTA (como el nº 3)						
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			11.000			
Buenos Aires	17.000					
Chicago		13.500				
Illinois		13.500				
Estocolmo	1.800	27.000			3.200	
Gibraltar	1.200	6.500	2.500			
La Habana	4.900	27.000				
Lisboa	29.100	40.500	14.800			
Londres		121.500				
México	4.900	13.500				
New York		80.000				
París	1.200	6.500	11.000			
Roma	6.000	33.500	12.300			
San Francisco		13.500				
Tánger	1.900	20.000	7.400	4.100		
Zúrich			8.600	9.600		
D.G.T y reserva	12.000	83.500	12.400	2.400	800	
TOTAL	80.000	500.000	80.000	16.500	4.000	
VALOR pesetas	74.400	465.000	74.400	15.345	3.720	632.865

CANARIAS (como el nº 3)						
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			11.000			
Buenos Aires	17.000					
Chicago		13.500				
Illinois		13.500				
Estocolmo	1.800	27.000			3.200	
Gibraltar	1.200	6.500	2.500			
La Habana	4.900	27.000				
Lisboa	29.100	40.500	14.800			
Londres		121.500				
México	4.900	13.500				
New York		80.000				
París	1.200	6.500	11.000			
Roma	6.000	33.500	12.300			
San Francisco		13.500				
Tánger	1.900	20.000	7.400	4.100		
Zúrich			8.600	9.600		
D.G.T y reserva	12.000	83.500	12.400	2.400	800	
TOTAL	80.000	500.000	80.000	16.500	4.000	
VALOR pesetas	74.400	465.000	74.400	15.345	3.720	632.865

Plan Nacional de Turismo

LEVANTE (como el nº 3)						
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			600			
Buenos Aires	800					
Chicago		500				
Illinois		500				
Estocolmo	100	1.100			2.000	
Gibraltar	100	300	100			
La Habana	200	1.100				
Lisboa	1.500	1.600	700			
Londres		4.900				
México	200	500				
New York		3.200				
París	100	300	600			
Roma	300	1.300	600			
San Francisco		500				
Tánger	100	800	400	800		
Zúrich			500	1.700		
D.G.T y reserva	600	3.400	500	500	500	
TOTAL	4000	20.000	4.000	3.000	2.500	
VALOR pesetas	3.720	18.600	3.720	2.790	2.325	31.155

ARAGÓN Y NAVARRA (como el nº 3)						
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			600			
Buenos Aires	800					
Chicago		500				
Illinois		500				
Estocolmo	100	1.100			2.000	
Gibraltar	100	300	100			
La Habana	200	1.100				
Lisboa	1.500	1.600	700			
Londres		4.900				
México	200	500				
New York		3.200				
París	100	300	600			
Roma	300	1.300	600			
San Francisco		500				
Tánger	100	800	400	800		
Zúrich			500	1.700		
D.G.T y reserva	600	3.400	500	500	500	
TOTAL	4000	20.000	4.000	3.000	2.500	
VALOR pesetas	3.720	18.600	3.720	2.790	2.325	31.155

Plan Nacional de Turismo

LEÓN, ZAMORA Y SALAMANCA (como el nº 3)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			600			
Buenos Aires	800					
Chicago		500				
Illinois		500				
Estocolmo	100	1.100			2.000	
Gibraltar	100	300	100			
La Habana	200	1.100				
Lisboa	1.500	1.600	700			
Londres		4.900				
México	200	500				
New York		3.200				
París	100	300	600			
Roma	300	1.300	600			
San Francisco		500				
Tánger	100	800	400	800		
Zúrich			500	1.700		
D.G.T y reserva	600	3.400	500	500	500	
TOTAL	4000	20.000	4.000	3.000	2.500	
VALOR pesetas	3.720	18.600	3.720	2.790	2.325	31.155

EXTREMADURA (como el nº 3)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			600			
Buenos Aires	800					
Chicago		500				
Illinois		500				
Estocolmo	100	1.100			2.000	
Gibraltar	100	300	100			
La Habana	200	1.100				
Lisboa	1.500	1.600	700			
Londres		4.900				
México	200	500				
New York		3.200				
París	100	300	600			
Roma	300	1.300	600			
San Francisco		500				
Tánger	100	800	400	800		
Zúrich			500	1.700		
D.G.T y reserva	600	3.400	500	500	500	
TOTAL	4000	20.000	4.000	3.000	2.500	
VALOR pesetas	3.720	18.600	3.720	2.790	2.325	31.155

Plan Nacional de Turismo

LAS FALLAS DE VALENCIA (como el nº 3)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			600			
Buenos Aires	800					
Chicago		500				
Illinois		500				
Estocolmo	100	1.100			2.000	
Gibraltar	100	300	100			
La Habana	200	1.100				
Lisboa	1.500	1.600	700			
Londres		4.900				
México	200	500				
New York		3.200				
París	100	300	600			
Roma	300	1.300	600			
San Francisco		500				
Tánger	100	800	400	800		
Zúrich			500	1.700		
D.G.T y reserva	600	3.400	500	500	500	
TOTAL	4000	20.000	4.000	3.000	2.500	
VALOR pesetas	3.720	18.600	3.720	2.790	2.325	31.155

LOS DEPORTES DE INVIERNO EN ESPAÑA (como el nº 3)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			600			
Buenos Aires	800					
Chicago		500				
Illinois		500				
Estocolmo	100	1.100			2.000	
Gibraltar	100	300	100			
La Habana	200	1.100				
Lisboa	1.500	1.600	700			
Londres		4.900				
México	200	500				
New York		3.200				
París	100	300	600			
Roma	300	1.300	600			
San Francisco		500				
Tánger	100	800	400	800		
Zúrich			500	1.700		
D.G.T y reserva	600	3.400	500	500	500	
TOTAL	4000	20.000	4.000	3.000	2.500	
VALOR pesetas	3.720	18.600	3.720	2.790	2.325	31.155

Plan Nacional de Turismo

6 DÍAS EN ESPAÑA, 15 DÍAS EN ESPAÑA Y UN MES EN ESPAÑA (como el nº 2)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			11.000			
Buenos Aires	17.000					
Chicago		13.500				
Illinois		13.500				
Estocolmo	1.800	27.000			3.200	
Gibraltar	1.200	6.500	2.500			
La Habana	4.900	27.000				
Lisboa	29.100	40.500	14.800			
Londres		121.500				
México	4.900	13.500				
New York		80.000				
París	1.200	6.500	11.000			
Roma	6.100	33.500	12.300			
San Francisco		13.500				
Tánger	1.800	20.000	7.500	14.100		
Zúrich			8.600	9.600		
D.G.T y reserva	12.000	83.500	12.300	2.400	800	
TOTAL	80.000	500.000	80.000	16.500	4.000	
VALOR pesetas	80.000	500.000	80.000	16.500	4.000	630.500

GALICIA (como el nº 3)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			600			
Buenos Aires	800					
Chicago		500				
Illinois		500				
Estocolmo	100	1.100			2.000	
Gibraltar	100	300	100			
La Habana	200	1.100				
Lisboa	1.500	1.600	700			
Londres		4.900				
México	200	500				
New York		3.200				
París	100	300	600			
Roma	300	1.300	600			
San Francisco		500				
Tánger	100	800	400	800		
Zúrich			500	1.700		
D.G.T y reserva	600	3.400	500	500	500	
TOTAL	4000	20.000	4.000	3.000	2.500	
VALOR pesetas	3.720	18.600	3.720	2.790	2.325	31.155

Plan Nacional de Turismo

CASTILLA LA VIEJA (como el nº 3)						
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			600			
Buenos Aires	800					
Chicago		500				
Illinois		500				
Estocolmo	100	1.100			2.000	
Gibraltar	100	300	100			
La Habana	200	1.100				
Lisboa	1.500	1.600	700			
Londres		4.900				
México	200	500				
New York		3.200				
París	100	300	600			
Roma	300	1.300	600			
San Francisco		500				
Tánger	100	800	400	800		
Zúrich			500	1.700		
D.G.T y reserva	600	3.400	500	500	500	
TOTAL	4.000	20.000	4.000	3.000	2.500	
VALOR pesetas	4.000	20.000	4.000	3.000	2.500	33.500

CASTILLA LA NUEVA (como el nº 3)						
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			600			
Buenos Aires	800					
Chicago		500				
Illinois		500				
Estocolmo	100	1.100			2.000	
Gibraltar	100	300	100			
La Habana	200	1.100				
Lisboa	1.500	1.600	700			
Londres		4.900				
México	200	500				
New York		3.200				
París	100	300	600			
Roma	300	1.300	600			
San Francisco		500				
Tánger	100	800	400	800		
Zúrich			500	1.700		
D.G.T y reserva	600	3.400	500	500	500	
TOTAL	4000	20.000	4.000	3.000	2.500	
VALOR pesetas	3.720	18.600	3.720	2.790	2.325	31.155

Plan Nacional de Turismo

CATALUÑA (como el nº 3)						
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			600			
Buenos Aires	800					
Chicago		500				
Illinois		500				
Estocolmo	100	1.100			2.000	
Gibraltar	100	300	100			
La Habana	200	1.100				
Lisboa	1.500	1.600	700			
Londres		4.900				
México	200	500				
New York		3.200				
París	100	300	600			
Roma	300	1.300	600			
San Francisco		500				
Tánger	100	800	400	800		
Zúrich			500	1.700		
D.G.T y reserva	600	3.400	500	500	500	
TOTAL	4000	20.000	4.000	3.000	2.500	
VALOR pesetas	3.720	18.600	3.720	2.790	2.325	31.155

EL NORTE DE ESPAÑA (como el nº 3)						
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			600			
Buenos Aires	800					
Chicago		500				
Illinois		500				
Estocolmo	100	1.100			2.000	
Gibraltar	100	300	100			
La Habana	200	1.100				
Lisboa	1.500	1.600	700			
Londres		4.900				
México	200	500				
New York		3.200				
París	100	300	600			
Roma	300	1.300	600			
San Francisco		500				
Tánger	100	800	400	800		
Zúrich			500	1.700		
D.G.T y reserva	600	3.400	500	500	500	
TOTAL	4000	20.000	4.000	3.000	2.500	
VALOR pesetas	3.720	18.600	3.720	2.790	2.325	31.155

Plan Nacional de Turismo

LA CAZA Y LA PESCA EN ESPAÑA (como el nº 3)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			600			
Buenos Aires	800					
Chicago		500				
Illinois		500				
Estocolmo	100	1.100			2.000	
Gibraltar	100	300	100			
La Habana	200	1.100				
Lisboa	1.500	1.600	700			
Londres		4.900				
México	200	500				
New York		3.200				
París	100	300	600			
Roma	300	1.300	600			
San Francisco		500				
Tánger	100	800	400	800		
Zúrich			500	1.700		
D.G.T y reserva	600	3.400	500	500	500	
TOTAL	4000	20.000	4.000	3.000	2.500	
VALOR pesetas	3.720	18.600	3.720	2.790	2.325	31.155

LOS TOROS (como el nº 3)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares					Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	En sueco	
Bruselas			600			
Buenos Aires	800					
Chicago		500				
Illinois		500				
Estocolmo	100	1.100			2.000	
Gibraltar	100	300	100			
La Habana	200	1.100				
Lisboa	1.500	1.600	700			
Londres		4.900				
México	200	500				
New York		3.200				
París	100	300	600			
Roma	300	1.300	600			
San Francisco		500				
Tánger	100	800	400	800		
Zúrich			500	1.700		
D.G.T y reserva	600	3.400	500	500	500	
TOTAL	4.000	20.000	4.000	3.000	2.500	
VALOR pesetas	4.000	20.000	4.000	3.000	2.500	33.500

Plan Nacional de Turismo

RESUMEN

	Nº total de ejemplares	Pesetas
ANDALUCÍA	680.500	680.500
COSTA DEL SOL	680.500	632.865
BALEARES	680.500	632.865
COSTA BRAVA	680.500	632.865
SEMANA SANTA	680.500	632.865
CANARIAS	680.500	632.865
LEVANTE	680.500	632.865
ARAGÓN Y NAVARRA	33.500	31.155
LEÓN, ZAMORA Y SALAMANCA	33.500	31.155
EXTREMADURA	33.500	31.155
LAS FALLAS DE VALENCIA	33.500	
LOS DEPORTES DE INVIERNO EN ESPAÑA	33.500	31.155
8 DÍAS EN ESPAÑA, 15 DÍAS EN ESPAÑA Y UN MES EN ESPAÑA	680.500	680.500
GALICIA	33.500	31.155
CASTILLA LA VIEJA	33.500	33.500
CASTILLA LA NUEVA	33.500	31.155
CATALUÑA	33.500	31.155
EL NORTE DE ESPAÑA	33.500	31.155
LA CAZA Y LA PESCA EN ESPAÑA	33.500	31.155
LOS TOROS	33.500	33.500
SUMA EL SEGUNDO GRUPO		4.935.030

Plan Nacional de Turismo

Tercer grupo. Todos los ejemplares de los impresos de este grupo quedan como reserva en la Dirección General Del Turismo

				TOTAL Pesetas.
Folletos sobre:	PARADOR DE GREDOS, PARADOR DE SAN FRANCISCO, PARADOR DE OROPESA, PARADOR DE CIUDAD RODRIGO, PARADOR DE MÉRIDA, PARADOR DE LA VIRGEN DE LA CABEZA, PARADOR DE ÚBEDA, PARADOR DE SANTILLANA DEL MAR, PARADOR DE LAS ISLAS CANARIAS, ALBERGUES DE CARRETERA.			
	Número de ejemplares de cada uno de estos folletos			
	En español	En inglés	En francés	
	12.000	50.000	12.000	
VALOR PESETAS	56.000	275.000	66.000	407.000
Folletos sobre:	MUSEO ARQUEOLÓGICO DE MADRID, MUSEO MUNICIPAL DE MADRID, MUSEO NACIONAL DE ESCULTURA DE VALLADOLID, MUSEO NAVAL DE MADRID, MUSEO ROMÁNTICO, MUSEO DE LA CASA DE LOPE DE VEGA.			
	Número de ejemplares de cada uno de estos folletos			
	En español	En inglés	En francés	
	5.000	25.000	5.000	
VALOR PESETAS	15.000	75.000	15.000	105.000
Folletos sobre:	ITINERARIOS POR CARRETERA N° I			
	Número de ejemplares de cada uno de estos folletos			
	100.000			
VALOR PESETAS				35.000
Folletos sobre:	ITINERARIOS POR CARRETERA N° II			
	Número de ejemplares de cada uno de estos folletos			
	100.000			
VALOR PESETAS				30.000
Folletos sobre:	ITINERARIOS POR CARRETERA N° III			
	Número de ejemplares de cada uno de estos folletos			
	100.000			
VALOR PESETAS				35.000
Folletos sobre:	ITINERARIOS POR CARRETERA N° IV			
	Número de ejemplares de cada uno de estos folletos			
	100.000			
VALOR PESETAS				35.000

Plan Nacional de Turismo

Folletos sobre:	PLANO DE MADRID, ITINERARIOS PARA VISITAR MADRID, EL FLAMENCO Y LOS FLAMENCOS, LA COCINA ESPAÑOLA, EL MUSEO DEL PRADO, LA RIQUEZA ARTÍSTICA ESPAÑOLA	
	Número de ejemplares de cada uno de estos folletos 100.000	
VALOR PESETAS		100.000
TOTAL DEL TERCER GRUPO		747.000

Plan Nacional de Turismo

Cuarto grupo. Serie motivos de España

ASTURIAS. (16 páginas)					
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			150		
Buenos Aires	200	000			
Chicago		300			
Illinois		300			
Estocolmo	20	500			
Gibraltar	20	100	30		
La Habana	60	500			
Lisboa	370	800	150		
Londres		2.500			
México	60	300			
New York		1.600			
París	20	100	150		
Roma	70	600	130		
San Francisco		300			
Tánger	30	400	90	120	
Zúrich			100	300	
D.G.T y reserva	150	1.700	200	80	
TOTAL	1.000	10.000	1.000	500	
VALOR pesetas	6.000	60.000	6.000	3.000	75.000

Plan Nacional de Turismo

LA COSTA BRAVA. (16 páginas)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			150		
Buenos Aires	200				
Chicago		300			
Illinois		300			
Estocolmo	20	500			
Gibraltar	20	100	30		
La Habana	60	500			
Lisboa	370	800	150		
Londres		2.500			
México	60	300			
New York		1.600			
París	20	100	150		
Roma	70	600	130		
San Francisco		300			
Tánger	30	400	90	120	
Zúrich			100	300	
D.G.T y reserva	150	1.700	200	80	
TOTAL	1.000	10.000	1.000	500	
VALOR pesetas	6.000	60.000	6.000	3.000	75.000

EXTREMADURA. (16 páginas)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			150		
Buenos Aires	200				
Chicago		300			
Illinois		300			
Estocolmo	20	500			
Gibraltar	20	100	30		
La Habana	60	500			
Lisboa	370	800	150		
Londres		2.500			
México	60	300			
New York		1.600			
París	20	100	150		
Roma	70	600	130		
San Francisco		300			
Tánger	30	400	90	120	
Zúrich			100	300	
D.G.T y reserva	150	1.700	200	80	
TOTAL	1.000	10.000	1.000	500	
VALOR pesetas	6.000	60.000	6.000	3.000	75.000

Plan Nacional de Turismo

RÍAS BAJAS. (16 páginas)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			150		
Buenos Aires	200				
Chicago		300			
Illinois		300			
Estocolmo	20	500			
Gibraltar	20	100	30		
La Habana	60	500			
Lisboa	370	800	150		
Londres		2.500			
México	60	300			
New York		1.600			
París	20	100	150		
Roma	70	600	130		
San Francisco		300			
Tánger	30	400	90	120	
Zúrich			100	300	
D.G.T y reserva	150	1.700	200	80	
TOTAL	1.000	10.000	1.000	500	
VALOR pesetas	6.000	60.000	6.000	3.000	75.000

LA MONTAÑA. (16 páginas)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			100		
Buenos Aires	200				
Chicago		220			
Illinois		220			
Estocolmo	20	450			
Gibraltar	20	100	25		
La Habana	50	450			
Lisboa	300	650	150		
Londres		1.900			
México	50	220			
New York		1.250			
París	20	100	100		
Roma	60	540	120		
San Francisco		220			
Tánger	20	350	75	100	
Zúrich			90	250	
D.G.T y reserva	60	1.330	140	50	
TOTAL	800	8.000	800	400	
VALOR pesetas	4.800	48.000	4.800	2.400	60.000

Plan Nacional de Turismo

SALAMANCA. (16 páginas)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			100		
Buenos Aires	200				
Chicago		220			
Illinois		220			
Estocolmo	20	450			
Gibraltar	20	100	25		
La Habana	50	450			
Lisboa	300	650	150		
Londres		1.900			
México	50	220			
New York		1.250			
París	20	100	100		
Roma	60	540	120		
San Francisco		220			
Tánger	20	350	75	100	
Zúrich			90	250	
D.G.T y reserva	60	1.330	140	50	
TOTAL	800	8.000	800	400	
VALOR pesetas	4.800	48.000	4.800	2.400	60.000

CÁDIZ. (32 páginas)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			100		
Buenos Aires	200				
Chicago		220			
Illinois		220			
Estocolmo	20	450			
Gibraltar	20	100	25		
La Habana	50	450			
Lisboa	300	650	150		
Londres		1.900			
México	50	220			
New York		1.250			
París	20	100	100		
Roma	60	540	120		
San Francisco		220			
Tánger	20	350	75	100	
Zúrich			90	250	
D.G.T y reserva	60	1.330	140	50	
TOTAL	800	8.000	800	400	
VALOR pesetas	9.600	96.000	9.600	4.800	120.000

Plan Nacional de Turismo

LOS PIRINEOS. (32 páginas)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			100		
Buenos Aires	200				
Chicago		220			
Illinois		220			
Estocolmo	20	450			
Gibraltar	20	100	25		
La Habana	50	450			
Lisboa	300	650	150		
Londres		1.900			
México	50	220			
New York		1.250			
París	20	100	100		
Roma	60	540	120		
San Francisco		220			
Tánger	20	350	75	100	
Zúrich			90	250	
D.G.T y reserva	60	1.330	140	50	
TOTAL	800	8.000	800	400	
VALOR pesetas	9.600	96.000	9.600	4.800	120.000

SEGOVIA

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			100		
Buenos Aires	200				
Chicago		220			
Illinois		220			
Estocolmo	20	450			
Gibraltar	20	100	25		
La Habana	50	450			
Lisboa	300	650	150		
Londres		1.900			
México	50	220			
New York		1.250			
París	20	100	100		
Roma	60	540	120		
San Francisco		220			
Tánger	20	350	75	100	
Zúrich			90	250	
D.G.T y reserva	60	1.330	140	50	
TOTAL	800	8.000	800	400	
VALOR pesetas	14.400	144.000	14.400	7.200	180.000

Plan Nacional de Turismo

BARCELONA. (32 páginas)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			100		
Buenos Aires	200				
Chicago		220			
Illinois		220			
Estocolmo	20	450			
Gibraltar	20	100	25		
La Habana	50	450			
Lisboa	300	650	150		
Londres		1.900			
México	50	220			
New York		1.250			
París	20	100	100		
Roma	60	540	120		
San Francisco		220			
Tánger	20	350	75	100	
Zúrich			90	250	
D.G.T y reserva	60	1.330	140	50	
TOTAL	800	8.000	800	400	
VALOR pesetas	14.800	148.000	14.800	7.400	185.000

SEMANA SANTA (52 páginas)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			150		
Buenos Aires	200				
Chicago		300			
Illinois		300			
Estocolmo	20	500			
Gibraltar	20	100	30		
La Habana	60	500			
Lisboa	370	800	150		
Londres		2.500			
México	60	300			
New York		1.600			
París	20	100	150		
Roma	70	600	130		
San Francisco		300			
Tánger	30	400	90	120	
Zúrich			100	300	
D.G.T y reserva	150	1.700	200	80	
TOTAL	1.000	10.000	1.000	500	
VALOR pesetas	12.000	120.000	12.000	6.000	150.000

Plan Nacional de Turismo

TOLEDO (52 páginas)					
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			150		
Buenos Aires	200				
Chicago		300			
Illinois		300			
Estocolmo	20	500			
Gibraltar	20	100	30		
La Habana	60	500			
Lisboa	370	800	150		
Londres		2.500			
México	60	300			
New York		1.600			
París	20	100	150		
Roma	70	600	130		
San Francisco		300			
Tánger	30	400	90	120	
Zúrich			100	300	
D.G.T y reserva	150	1.700	200	80	
TOTAL	1.000	10.000	1.000	500	
VALOR pesetas	30.000	300.000	30.000	15.000	375.000

LOS PUEBLOS BLANCOS DE ESPAÑA (68 páginas)					
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			100		
Buenos Aires	200				
Chicago		220			
Illinois		220			
Estocolmo	20	450			
Gibraltar	20	100	25		
La Habana	50	450			
Lisboa	300	650	150		
Londres		1.900			
México	50	220			
New York		1.250			
París	20	100	100		
Roma	60	540	120		
San Francisco		220			
Tánger	20	350	75	100	
Zúrich			90	250	
D.G.T y reserva	60	1.330	140	50	
TOTAL	800	8.000	800	400	
VALOR pesetas	14.800	148.000	14.800	7.400	185.000

Plan Nacional de Turismo

SEVILLA (52 páginas)					
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			100		
Buenos Aires	200				
Chicago		220			
Illinois		220			
Estocolmo	20	450			
Gibraltar	20	100	25		
La Habana	50	450			
Lisboa	300	650	150		
Londres		1.900			
México	50	220			
New York		1.250			
París	20	100	100		
Roma	60	540	120		
San Francisco		220			
Tánger	20	350	75	100	
Zúrich			90	250	
D.G.T y reserva	60	1.330	140	50	
TOTAL	800	8.000	800	400	
VALOR pesetas	14.800	148.000	14.800	7.400	185.000

GRANADA (52 páginas)					
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			150		
Buenos Aires	200				
Chicago		300			
Illinois		300			
Estocolmo	20	500			
Gibraltar	20	100	30		
La Habana	60	500			
Lisboa	370	800	150		
Londres		2.500			
México	60	300			
New York		1.600			
París	20	100	150		
Roma	70	600	130		
San Francisco		300			
Tánger	30	400	90	120	
Zúrich			100	300	
D.G.T y reserva	150	1.700	200	80	
TOTAL	1.000	10.000	1.000	500	
VALOR pesetas	18.500	185.000	16.500	9.250	231.250

Plan Nacional de Turismo

LA COSTA DEL SOL (Málaga) (52 páginas)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			150		
Buenos Aires	200				
Chicago		300			
Illinois		300			
Estocolmo	20	500			
Gibraltar	20	100	30		
La Habana	60	500			
Lisboa	370	800	150		
Londres		2.500			
México	60	300			
New York		1.600			
París	20	100	150		
Roma	70	600	130		
San Francisco		300			
Tánger	30	400	90	120	
Zúrich			100	300	
D.G.T y reserva	150	1.700	200	80	
TOTAL	1.000	10.000	1.000	500	
VALOR pesetas	18.500	185.000	16.500	9.250	231.250

DEPORTES DE INVIERNO EN ESPAÑA (16 páginas)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			150		
Buenos Aires	200				
Chicago		300			
Illinois		300			
Estocolmo	20	500			
Gibraltar	20	100	30		
La Habana	60	500			
Lisboa	370	800	150		
Londres		2.500			
México	60	300			
New York		1.600			
París	20	100	150		
Roma	70	600	130		
San Francisco		300			
Tánger	30	400	90	120	
Zúrich			100	300	
D.G.T y reserva	150	1.700	200	80	
TOTAL	1.000	10.000	1.000	500	
VALOR pesetas	6.000	60.000	6.000	3.000	75.000

Plan Nacional de Turismo

LOS TOROS (16 páginas)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			150		
Buenos Aires	200				
Chicago		300			
Illinois		300			
Estocolmo	20	500			
Gibraltar	20	100	30		
La Habana	60	500			
Lisboa	370	800	150		
Londres		2.500			
México	60	300			
New York		1.600			
París	20	100	150		
Roma	70	600	130		
San Francisco		300			
Tánger	30	400	90	120	
Zúrich			100	300	
D.G.T y reserva	150	1.700	200	80	
TOTAL	1.000	10.000	1.000	500	
VALOR pesetas	6.000	60.000	6.000	3.000	75.000

MADRID (52 páginas)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			100		
Buenos Aires	200				
Chicago		220			
Illinois		220			
Estocolmo	20	450			
Gibraltar	20	100	25		
La Habana	50	450			
Lisboa	300	650	150		
Londres		1.900			
México	50	220			
New York		1.250			
París	20	100	100		
Roma	60	540	120		
San Francisco		220			
Tánger	20	350	75	100	
Zúrich			90	250	
D.G.T y reserva	60	1.330	140	50	
TOTAL	800	8.000	800	400	
VALOR pesetas	14.800	148.000	14.800	7.400	185.000

Plan Nacional de Turismo

RESUMEN

	Nº total de ejemplares	Pesetas
ASTURIAS	12.500	75.000
LA COSTA BRAVA	12.500	75.000
EXTREMADURA	12.500	75.000
RÍAS BAJAS	12.500	75.000
LA MONTAÑA	10.000	60.000
SALAMANCA	10.000	60.000
CÁDIZ	10.000	180.000
LOS PIRINEOS	10.000	180.000
SEGOVIA	10.000	180.000
BARCELONA	12.500	185.000
SEMANA SANTA	12.500	150.000
TOLEDO	12.500	375.000
LOS PUEBLOS BLANCOS DE ESPAÑA	10.000	254.000
SEVILLA	10.000	185.000
GRANADA	12.500	231.250
LA COSTA DEL SOL (Málaga)	12.500	231.250
DEPORTES DE INVIERNO EN ESPAÑA	12.500	75.000
LOS TOROS	12.500	75.000
MADRID	10.000	185.000
SUMA TOTAL DEL CUARTO GRUPO		2.786.500

Plan Nacional de Turismo

Quinto Grupo

TRÍPTICOS DE CIUDADES (15 modelos diferentes de cada uno de estos modelos)					
Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares de cada modelo				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			3.000		
Buenos Aires	4.500				
Chicago		5.000			
Illinois		5.000			
Estocolmo	500	10.000			
Gibraltar	200	3.000	500		
La Habana	1.000	12.000			
Lisboa	7.000	19.000	3.000		
Londres		50.000			
México	1.000	5.000			
New York		30.000			
París	200	3.000	3.000		
Roma	1.500	12.000	3.000		
San Francisco		5.000			
Tánger	500	8.000	2.000	2.500	
Zúrich			2.000	5.500	
D.G.T y reserva	8.600	83.000	8.500	4.000	
TOTAL	25.000	250.000	25.000	12.000	
VALOR pesetas	187.500	1.775.000	187.500	90.000	2.240.000

Plan Nacional de Turismo

HOJAS CIUDADES (30 modelos de 4 páginas de cada uno de ellos)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares de cada modelo				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			600		
Buenos Aires	900				
Chicago		500			
Illinois		500			
Estocolmo	100	1.000			
Gibraltar	50	800	100		
La Habana	200	1.800			
Lisboa	1.400	1.900	600		
Londres		5.000			
México	200	500			
New York		3.000			
París	50	200	600		
Roma	300	1.200	600		
San Francisco		500			
Tánger	100	800	400	200	
Zúrich			400	500	
D.G.T y reserva	1.700	8.300	1.700	300	
TOTAL	5.000	25.000	5.000	1.000	
VALOR pesetas	27.500	187.500	37.500	7.500	270.000

HOJAS CIUDADES (30 modelos de 2 páginas de cada uno de estos modelos)

Distribución entre las diferentes oficinas de Información	Número de ejemplares de cada modelo				Total pesetas
	En español	En francés	En inglés	En alemán	
Bruselas			50		
Buenos Aires	450				
Chicago		250			
Illinois		250			
Estocolmo	50	500			
Gibraltar	25	100	10		
La Habana	100	500			
Lisboa	700	900	80		
Londres		2.500			
México	100	250			
New York		1.500			
París	25	100	50		
Roma	150	600	600		
San Francisco		250			
Tánger	50	300	40	20	
Zúrich			50	50	
D.G.T y reserva	850	4.000	160	30	
TOTAL	2.500	12.000	500	100	
VALOR pesetas	11.250	54.000	2.250	450	67.950

Plan Nacional de Turismo

RESUMEN

	Nº total de ejemplares	Pesetas
TRÍPTICOS DE CIUDADES (15 modelos diferentes de cada uno de estos modelos)	312.000	2.240.000
TRÍPTICOS DE CIUDADES (30 modelos de 4 páginas de cada una de ellas)	36.000	270.000
HOJAS DE CIUDADES (30 modelos de 2 páginas de cada uno de estos modelos)	15.100	67.950
TOTAL DEL QUINTO GRUPO		2.577.950

RESUMEN GENERAL

REVISTAS Y PROPAGANDA		6.337.560	
			ptas.
PROPAGANDA IMPRESA:	Primer Grupo	6.922.650	
	Segundo Grupo	4.935.030	
	Tercer Grupo	747.000	
	Cuarto Grupo	2.786.500	
	Quinto Grupo	2.577.950	17.969.130
			ptas.
PROPAGANDA		2.193.310	
CINEMATOGRAFICA			ptas.
IMPORTA LA PROPAGANDA POR UN AÑO	PESETAS	26.500.000	
PRESUPUESTO TOTAL PARA UN QUINQUENIO	PESETAS	132.500.000	

Anexo Número 9B. Impresos que han de editarse el primer año

(La distribución de estos impresos se haría con arreglo al anexo N° 4)

Primer grupo

	Primer grupo	Núms. de ejemplares	Pesetas
N° 2	ESPAÑA	100.000	100.000
	SPAIN	600.000	600.000
	ESPAGNE	100.000	100.000
	SPANIEN	10.000	10.000
	SPANIEN (sueco)	10.000	10.000
N° 3	SPANIEN WELCOMES VISITORS	200.000	186.000
	L'ESPAGNE TOURISTIQUE	40.000	37.200
	El mismo en el almacén	10.000	9.300
	SAPNIEN HALSAR DIG	10.000	9.300
	WELCOMMEN		
N° 4	WHERE SHALL I GO IN SPAIN	500.000	850.000
	BEAUX SITES DE L' ESPAGNE	40.000	68.000
	El mismo en español	40.000	68.000
	El mismo en alemán	10.000	17.000
	El mismo en sueco.	10.000	17.000
N° 6	RUTAS DE ESPAÑA	40.000	100.000
	(español, francés, inglés, alemán)	50.000	125.000
N° 7	COLORES DE ESPAÑA	200.000	240.000
N° 10	ESPAÑA	10.000	150.000
	SPAIN	100.000	1.500.000
	ESPAGNE	10.000	150.000
	SPANIEN	8.000	120.000
	SPANIEN (sueco)	8.000	120.000
N° 8	MAPA DE CARRETERAS	500.000	1.350.000
N° 9	MAPA DE FERROCARRILES Y CARRETERA	1.000.000	400.000
	CARTELES COLOR (20 modelos diferentes) De cada uno de estos carteles: Español 1.500 ejemplares Inglés 5.000 ejemplares Francés 1.500 ejemplares Alemán 500 ejemplares Sueco 500 ejemplares	60.000 60.000	180.000 600.000 180.000 60.000 60.000
	CARTELES EN HUECOGRABADO (20 modelos diferentes) De cada uno de estos carteles: Español 1.000 ejemplares Inglés 2.500 ejemplares Francés 1.000 ejemplares Alemán 500 ejemplares Sueco 500 ejemplares		80.000 200.000 80.000 40.000 40.000

Plan Nacional de Turismo

GUÍA DE HOTELES	100.000	450.000
SUMA EL PRIMER GRUPO PESETAS		8.306.800

Segundo Grupo

(Desplegables como el nº 2 o como el nº 3)

	Nº de ejemplares	Pesetas
ANDALUCÍA (nº 2)		
Español	80.000	80.000
Inglés	500.000	500.000
Francés	80.000	80.000
Alemán	16.500	16.500
Sueco	8.000	8.000
LA COSTA DEL SOL (Nº 3)		
Español	80.000	74.400
Inglés	500.000	465.000
Francés	80.000	74.400
Alemán	16.500	15.345
Sueco	8.000	7.440
BALEARES (nº 3)		
Español	80.000	74.400
Inglés	500.000	465.000
Francés	80.000	74.400
Alemán	16.500	15.345
Sueco	8.000	7.440
COSTA BRAVA (nº 3)		
Español	80.000	74.400
Inglés	500.000	465.000
Francés	80.000	74.400
Alemán	16.500	15.345
Sueco	8.000	7.440
SEMANA SANTA Y FERIA DE SEVILLA (nº 3)		
Español	80.000	74.400
Inglés	500.000	465.000
Francés	80.000	74.400
Alemán	16.500	15.345
Sueco	8.000	7.440
CANARIAS (nº 3)		
Español	80.000	74.400
Inglés	500.000	465.000
Francés	80.000	74.400
Alemán	16.500	15.345
Sueco	8.000	7.440
LEVANTE (nº 3)		
Español	12.000	11.160
Inglés	20.000	18.600
Francés	12.000	11.160
Alemán	9.000	8.370
Sueco	7.500	6.975

Plan Nacional de Turismo

ARAGÓN Y NAVARRA (nº 3)		
Español	12.000	11.160
Inglés	20.000	18.600
Francés	12.000	11.160
Alemán	9.000	8.370
Sueco	7.500	6.975
LEÓN, ZAMORA Y SALAMANCA (nº 3)		
Español	12.000	11.160
Inglés	20.000	18.600
Francés	12.000	11.160
Alemán	9.000	8.370
Sueco	7.500	6.975
EXTREMADURA (nº 3)		
Español	12.000	11.160
Inglés	20.000	18.600
Francés	12.000	11.160
Alemán	9.000	8.370
Sueco	7.500	6.975
LA FALLAS DE VALENCIA (nº 3)		
Español	12.000	11.160
Inglés	20.000	18.600
Francés	12.000	11.160
Alemán	9.000	8.370
Sueco	7.500	6.975
LOS DEPORTES DE INVIERNO EN ESPAÑA (nº 3)		
Español	12.000	11.160
Inglés	20.000	18.600
Francés	12.000	11.160
Alemán	9.000	8.370
Sueco	7.500	6.975
8 DÍAS EN ESPAÑA, 15 EN ESPAÑA Y 1 MES EN ESPAÑA (nº 2)		
Español	80.000	80.000
Inglés	500.000	500.000
Francés	80.000	80.000
Alemán	16.500	16.500
Sueco	8.000	8.000
GALICIA (nº 3)		
Español	12.000	12.000
Inglés	20.000	20.000
Francés	12.000	12.000
Alemán	9.000	9.000
Sueco	7.500	7.500
CASTILLA LA VIEJA (nº 2)		
Español	12.000	12.000
Inglés	20.000	20.000
Francés	12.000	12.000

Plan Nacional de Turismo

Alemán	9.000	9.000
Sueco	7.500	7.500
CASTILLA LA NUEVA (nº 2)		
Español	12.000	11.160
Inglés	20.000	18.600
Francés	12.000	11.160
Alemán	9.000	8.370
Sueco	7.500	6.975
CATALUÑA (nº 3)		
Español	12.000	11.160
Inglés	20.000	18.600
Francés	12.000	11.160
Alemán	9.000	8.370
Sueco	7.500	6.975
EL NORTE DE ESPAÑA (nº 3)		
Español	12.000	11.160
Inglés	20.000	18.600
Francés	12.000	11.160
Alemán	9.000	8.370
Sueco	7.500	6.975
LA CAZA Y LA PESCA DE ESPAÑA (nº 3)		
Español	12.000	11.160
Inglés	20.000	18.600
Francés	12.000	11.160
Alemán	9.000	8.370
Sueco	7.500	6.975
LOS TOROS (nº 2)		
Español	12.000	12.000
Inglés	20.000	20.000
Francés	12.000	12.000
Alemán	9.000	9.000
Sueco	7.500	7.500
SUMA EL SEGUNDO GRUPO DE PESETAS		5.291.8400

Plan Nacional de Turismo

Tercer Grupo

		Núm. de ejemplares	Pesetas
Folleto	PARADOR DE GREDOS PARADOR DE SAN FRANCISCO PARADOR DE OROPESA PARADOR DE CIUDAD RODRIGO PARADOR DE MERIDA PARADOR DE RIANO PARADOR DE LA VIRGEN DE LA CABEZA PARADOR DE UBEDA PARADOR DE SANTILLANA DEL MAR PARADOR DE LAS ISLAS CANARIAS. ALBERGUES DE CARRETERA <u>De cada uno de esto estos folletos:</u> 12.000 ejemplares en español 12.000 ejemplares en francés 50 ejemplares en inglés		66.000 66.000 275.000
Folleto	MUSEO ARQUEOLÓGICO DE MADRID MUSEO MUNICIPAL DE MADRID MUSEO NACIONAL DE ESCULTURA DE VALLADOLID MUSEO NAVAL DE MADRID MUSEO ROMÁNTICO MUSEO DE LA CASA DE LOPE DE VEGA <u>De cada uno de esto estos folletos:</u> 12.000 ejemplares en español 12.000 ejemplares en francés 50 ejemplares en inglés		30.000 30.000 75.000
Folleto	ITINERARIOS POR CARRETERA Nº I	100.000	35.000
Folleto	ITINERARIOS POR CARRETERA Nº II	100.000	35.000
Folleto	ITINERARIOS POR CARRETERA Nº III	100.000	35.000
Folleto	ITINERARIOS POR CARRETERA Nº IV	100.000	35.000
	PLANO DE MADRID ITINERARIOS PARA VISITAR MADRID EL FLAMENCO Y LOS FLAMENCOS LA COCINA ESPAÑOLA EL MUSEO DEL PRADO LA RIQUEZA ARTÍSTICA ESPAÑOLA		100.000
SUMA EL TERCER GRUPO PESETAS			777.000

Plan Nacional de Turismo

Cuarto Grupo

	Nº de ejemplares	Pesetas
Serie MOTIVOS DE ESPAÑA (16 PÁGINAS)		
ASTURIAS		
Español	5.000	30.000
Inglés	10.000	60.000
Francés	5.000	30.000
Alemán	2.500	15.000
LA COSTA BRAVA		
Español	5.000	30.000
Inglés	10.000	60.000
Francés	5.000	30.000
Alemán	2.500	15.000
EXTREMADURA		
Español	5.000	30.000
Inglés	10.000	60.000
Francés	5.000	30.000
Alemán	2.500	15.000
LA MONTAÑA		
Español	4.000	24.000
Inglés	16.000	96.000
Francés	4.000	24.000
Alemán	2.000	12.000
SALAMANCA		
Español	4.000	24.000
Inglés	16.000	96.000
Francés	4.000	24.000
Alemán	2.000	12.000
RÍAS BAJAS		
Español	5.000	30.000
Inglés	10.000	60.000
Francés	5.000	30.000
Alemán	2.500	15.000
(De 32 páginas)		
CÁDIZ		
Español	4.000	24.000
Inglés	16.000	96.000
Francés	4.000	24.000
Alemán	2.000	12.000
SEMANA SANTA		
Español	4.000	24.000
Inglés	16.000	96.000
Francés	4.000	24.000
Alemán	2.000	12.000
LOS PIRINEOS		
Español	4.000	24.000
Inglés	16.000	96.000
Francés	4.000	24.000
Alemán	2.000	12.000

Plan Nacional de Turismo

SEGOVIA (48 páginas)		
Español	4.000	24.000
Inglés	16.000	96.000
Francés	4.000	24.000
Alemán	2.000	12.000
BARCELONA (52 páginas)		
Español	4.000	24.000
Inglés	16.000	96.000
Francés	4.000	24.000
Alemán	2.000	12.000
LOS PUEBLO BLANCOS DE ESPAÑA (68 páginas)		
Español	4.000	24.000
Inglés	16.000	96.000
Francés	4.000	24.000
Alemán	2.000	12.000
TOLEDO (80 Páginas)		
Español	5.000	30.000
Inglés	10.000	60.000
Francés	5.000	30.000
Alemán	2.500	15.000
Nuevos de esta serie		
SEVILLA (52 páginas)		
Español	4.000	74.000
Inglés	16.000	296.000
Francés	4.000	74.000
Alemán	2.000	37.000
GRANADA		
Español	5.000	92.500
Inglés	10.000	296.000
Francés	5.000	74.000
Alemán	2.500	37.000
MADRID (52 páginas)		
Español	4.000	74.000
Inglés	16.000	296.000
Francés	4.000	74.000
Alemán	2.000	37.000
LA COSTA DEL SOL (MÁLAGA)		
Español	5.000	30.000
Inglés	10.000	60.000
Francés	5.000	30.000
Alemán	2.500	15.000
DEPORTES DE INVIERNO EN ESPAÑA (16 páginas)		
Español	5.000	30.000
Inglés	16.000	60.000
Francés	4.000	30.000
Alemán	2.000	15.000
LOS TOROS (16 páginas)		
Español	5.000	30.000
Inglés	10.000	60.000
Francés	5.000	30.000
Alemán	2.500	15.000
SUMA EL CUARTO GRUPO PESETAS		6.094.900

Plan Nacional de Turismo

Quinto Grupo

	Pesetas
TRÍPTICOS DE CIUDADES (15 modelos diferentes <u>De cada uno de estos modelos:</u>	
25.000 ejemplares en español	187.500
250.000 ejemplares en inglés	1.775.000
25.000 ejemplares en francés	187.500
12.000 ejemplares en alemán	90.000
 HORAS DE CIUDADES (30 modelos de 4 páginas) <u>De cada uno de estos modelos:</u>	
10.000 ejemplares en español	75.000
25.000 ejemplares en inglés	187.500
10.000 ejemplares en francés	75.000
2.000 ejemplares en alemán	15.000
 HOJAS DE CIUDADES (30 modelos de 2 páginas) <u>De cada uno de estos modelos:</u>	
12.500 ejemplares en español	56.250
12.000 ejemplares en francés	54.000
2.500 ejemplares en francés	11.250
500 ejemplares en alemán	2.250
 SUMA EL QUINTO GRUPO PESETAS	2.716.250

RESUMEN

Primer Grupo	8.306.800 pesetas
Segundo Grupo	5.291.840 "
Tercer Grupo	777.000 "
Cuarto Grupo	6.094.900 "
Quinto Grupo	2.716.250 "
TOTAL GENERAL PESETAS	23.186.790 pesetas

Anexo Número 10. Borrador del Proyecto de Ley Regulando el Camping

El incremento experimentado en esto últimos años por el tráfico turístico internacional, consecuencia, tanto de un nuevo sentido de la vida como de una generalización intensa de los medios de transportes, imponen hoy a los Estado el deber ineludible de su intervención, encaminada a captar, en proporción a sus posibilidades reales, aquella corriente turística y a derivar de ella los beneficios lícitos correspondientes.

A tan amplio propósito sirve la presente disposición cuya finalidad inmediata consiste en reglamentar y encauzar la modalidad de la actividad turística denominada "camping" que por su reciente presencia en nuestra Patria está hoy falta de las normas reguladoras básicas.

Con ello no sólo se aminorarán los inconvenientes derivados de este tipo de turismo económico sino que se facilitarán a los que lo practiquen los medios necesarios para su mejor desarrollo. Ello contribuirá, asimismo, a establecer una igualdad de régimen en relación con esta modalidad turística, en contraposición con la diversidad de criterios mantenidos hasta la fecha, según las regiones.

Aunque con sustantividad propia, que permite su inmediata aplicación, la disposición presente, de finalidad limitada y concreta, no pretende constituir sino parte integrante de un amplio plan de turismo en el que de manera eficaz y adecuada se coordinen y armonicen fines,

Plan Nacional de Turismo

disposiciones y medidas de vario rango y alcance, enunciados o dictadas para la mejor realización de la última finalidad propuesta.

En su virtud y de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas,

DISPONGO:

Artículo 1º.- A los efectos previstos en esta Ley se entenderá por “camping” la práctica de aquellas actividades turísticas o excursionistas de las que se derive el tener que acampar por grupos o aisladamente, con medios propios tales como remolques, tiendas de campaña, sacos de dormir y útiles análogos.

Artículo 2º.- El “camping” estará condicionado a la posesión, por parte de quien los pretenda realizar, de la correspondiente licencia, único documento que será exigido para la práctica de tal modalidad.

Dicho documento estará expedido por la Delegación nacional de Deportes y tendrá validez para todo el territorio nacional.

Artículo 3º.- La licencia para la práctica del “camping” se otorgará previa formación de un breve expediente. Será requisito que el que lo solicite sea mayor de 18 años y por sus antecedentes está considerado de “buena conducta”.

Los menores de 18 años deberán ir acompañados de persona mayor de edad, que asumirá la responsabilidad de la expedición.

Los afiliados practicantes de alguna Federación o Club deportivo reconocido oficialmente podrán obtener la licencia por intermedio de tales organismos.

Plan Nacional de Turismo

Artículo 4º.- Los extranjeros provistos de licencia de “camping” expedida por organismos competentes de su país, gozarán de los mismos derechos que los que otorga la licencia concedida por las autoridades españolas, siempre que exista reciprocidad de trato con el país de referencia.

Artículo 5º.- El “camping” podrá practicarse sobre terrenos previamente acondicionados para estos fines por la iniciativa privada, por organismos dependientes de la Delegación Nacional de Deportes, municipios, Diputación o por el propio Estado.

También podrá realizarse en terrenos no acondicionados, tanto de dominio público, en los que no exista prohibición expresa para este uso, como en los de propiedad particular.

Artículo 6º.- La declaración de “terreno acondicionado” para “camping” se hará por la Delegación Nacional de Deportes, previas las formalidades correspondientes.

Se iniciará el expediente a petición de parte interesada, que deberá presentar memoria descriptiva de la situación y condiciones del campo, proyecto de instalaciones sanitarias, proyecto de reglamento de régimen interior y propuesta de tarifas.

Artículo 7º.- Para la práctica del “camping” en terrenos acondicionados será suficiente el disponer de licencia general para esta actividad, y el pago del canon correspondiente así como el sometimiento a lo previsto en el reglamento interior del campo.

Artículo 8º.- Será requisito indispensable para realizar “camping” en terrenos de propiedad particular no habitualmente destinados a esta

finalidad, el disponer de autorización previa escrita del propietario o representante de los mismos.

Se entenderá que existe habitualidad, cuando en una misma temporada se produzca la ocupación del terreno por más de tres personas durante 15 días.

Artículo 9º.- En terrenos de dominio público no acondicionados podrá realizarse la práctica del “camping”, salvo en los casos en que este esté concretamente prohibido.

Artículo 10º.- Podrá condicionarse la ocupación de un terreno para la práctica del “camping” a que el ocupante se asegure de responsabilidad civil por daños a terceros y así como contra el riesgo de incendio.

Artículo 11º.- Las tiendas de campaña, sacos de dormir, o útiles de cualquier clase análogos a estos, instrumento 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 en régimen de importación temporal.

El material especificado en el apartado anterior gozará de tal beneficio únicamente cuando el país del que sea nacional su propietario otorgue a España recíprocas ventajas.

Artículo 12º.- El ejercicio del “camping” exigirá llevar un traje adecuado a las costumbres del país así como guardar las reglas habituales de cortesía y buena educación, especialmente hacia los habitantes de la población donde se acampe, debiéndose respetar sus usos y costumbres.

Plan Nacional de Turismo

Artículo 13º.- Los servicios de vigilancia representados por la Policía de carretera, Guardia Civil y análogos, podrán exigirle presentación de la licencia así como el cumplimiento de todas las disposiciones con las que se regula el "camping", viniendo en cambio obligados a facilitar la normal ayuda e indicaciones que habitualmente se solicitan de ellos.

Artículo 14º.- Por el Ministerio de Información y Turismo se dictará en el plazo máximo de tres meses el Reglamento que desarrolle lo dispuesto en esta Ley.

Asimismo, por lo organismos a que pueda afectar, lo previsto en la ley se dictarán las medidas legales necesarias.

Anexo Número 11. Borrador del Proyecto de Ley Sobre Protección y Fomento de Zonas de Interés Turístico

El incremento experimentado en estos últimos años por el tráfico turístico internacional, consecuencia, tanto de un nuevo sentido de la vida como de una generalización intensa de los medios de transporte, imponen a los Estados el deber ineludible de su intervención, encaminada a captar, en proporción a sus posibilidades reales, aquella corriente turística y a derivar de ella los beneficios lícitos correspondientes.

A tan amplio propósito sirve la presente disposición, cuya finalidad inmediata consiste en dirigir y central la acción oficial de ayuda y estímulo, no solo sobre aquellas zonas del territorio patrio señaladas tradicionalmente por el favor del turismo sino también sobre aquellas otras, por sus singulares condiciones naturales o artísticas, ofrecen base inicial suficiente para transformarse con poco esfuerzo en zonas de interés turístico.

Aunque con sustantividad propia, que permite su inmediata aplicación, la disposición presente, de finalidad inmediata y concreta no pretende constituir sino parte integrante de un amplio plan de turismo en el que de manera eficaz y adecuada se coordinen y armonicen fines, disposiciones y medidas de vario rango y alcance, enunciadas o dictadas para la mejor realización de la última finalidad propuesta.

En su consecuencia

DISPONGO:

Artículo 1º.- El Consejo de ministros, a propuesta del ministro de información y Turismo, podrá otorgar por Decreto el título de “Zona de interés turístico” a aquellas del territorio nacional que, particularmente aptas para el turismo, precisen de un régimen especial, tanto para ordenar, conservar o incrementar su patrimonio natural o artístico, como para intensificar el desarrollo de sus industrias y actividades relacionadas con el turismo.

Artículo 2º.- La declaración de “Zona de interés turístico” otorgará carácter preferente para la urgente ejecución de las obras públicas que en ella deban realizarse de conformidad con lo previsto en el correspondiente plan de ordenación, así como para la instalación de paradores y albergues de la red de establecimientos turísticos propiedad del Estado.

Artículo 3º.- El Ministro de información y Turismo elevará al Consejo de Ministros, las propuestas para la concesión de los títulos de “Zona de interés turístico”, por propia iniciativa, o a petición de la provincia, municipio, Junta de Turismo, Sindicato de Iniciativas y Turismo, u otras entidades públicas o privadas interesadas en tal declaración.

Salvo en el primero de los casos los proponentes deberán elevar memoria comprensiva de los siguientes extremos:

- A. Razones por las que se estima que la zona reúne condiciones suficientes para ser calificada “Zona de interés turístico”.
- B. Proyecto de plan de ordenación de la zona en el que se especifiquen las zonas que deban ser realizadas, así como su emplazamiento, coste y tiempo de ejecución, bienes que a tal fin deban ser expropiados, o intervención que, a efectos de la ejecución del Plan, pueda corresponder a las distintas

Plan Nacional de Turismo

dependencias u Organismos del Estado, provincia, municipio o particulares.

C. Exacta delimitación geográfica de la zona.

D. Propuesta justificada de nombramiento de las personas que hayan de constituir el correspondiente Patronato, cuya misión se define en los artículos siguientes.

Antes de elevar la propuesta al Consejo de Ministros, el Ministerio de Información y Turismo apreciará discrecionalmente, en cada caso, si la zona reúne las características necesarias para su calificación de "Zona de interés turístico", como la importancia y adecuación de plan propuesto para su ordenación.

Artículo 4º.- El Decreto por el que se otorga el título de "zona de interés turístico" aprobará el plan de ordenación de la zona; fijará la delimitación geográfica de la misma; contendrá la declaración de pública utilidad y urgencia de las obras a efectos de las expropiaciones que proceda, y nombrará a las personas que hayan de constituir el Patronato.

Artículo 5º.- En el plazo máximo de tres meses, a contar de su constitución legal, el Patronato deberá someter a la aprobación del Ministro la ratificación de las nombramiento de sus componentes, así como el Reglamento por el que haya de regirse y el desarrollo en detalle del plan de ordenación de la zona, todo de conformidad con las normas generales que a estos efectos se dicten.

El Patronato, que podrá funcionar en Pleno y en Comisión Ejecutiva se compondrá de suficiente número de Consejeros para que estén en él representados los Organismos del Estado, la provincia, municipios y todos aquellos elementos activos precisos para el cumplimiento de los fines a que se ordena. Si la demarcación geográfica de la zona

Plan Nacional de Turismo

afectará a distintos municipios de una provincia será normalmente Presidente el Gobernador Civil.

Si la zona abarcará territorios de distintas provincias, la presidencia podrá recaer en el Gobernador Civil de una cualquiera de ellas.

Artículo 6º.- El Patronato, podrá proponer la modificación del plan de ordenación de la zona, si la experiencia así lo aconsejara.

Para que las modificaciones propuestas puedan llevarse a la práctica deberán ser aprobadas previamente por Decreto.

Artículo 7º.- Los Patronatos deberán ser oídos en cuanto siendo competencia de la Administración del Estado, provincia o municipio pueda afectar a los intereses turísticos de la zona.

Artículo 8º.- Será misión del Patronato:

1. Realizar las gestiones oportunas cerca de las Autoridades o entidades a quién corresponda, para la conservación de las bellezas artísticas y naturales, la restauración de monumentos, la creación de museos locales y el fomento del arte popular.
2. Vigilar el exacto cumplimiento del Plan de ordenación de la zona proponiendo a quién procesa las medidas complementarias para la perfecta coordinación de las obras que se realicen así como las que puedan contribuir al adecuamiento y urbanización de la misma, a la construcción de caminos, paradores de turismo, jardines, miradores y demás obras destinadas al incremento o mejor de los servicios de transporte y comunicaciones, alojamientos, vigilancia y protección de las playas; y en general a cuando de un modo u otro pueda favorecer el adecuado desenvolvimiento turístico de la zona.

Plan Nacional de Turismo

3. Recurrir contra los acuerdos y actos de la administración activa que estime perjudiciales a los intereses turísticos de la zona, a cuyo efecto, se otorgan al Patronato personalidad suficiente.
4. Informar en cada caso sobre la conveniencia de conceder el título de "Entidad turística protegida". Estos informes se emitirán basándose en la necesidad de que en la zona existen establecimientos suficientes para que se establezcan entre los industriales competencia bastante, para estimular la mejora de los servicios y la reducción de los precios y tarifas.

Artículo 9º.- El Patronato tendrá carácter de corporación de derecho público, con plena capacidad jurídica y de obrar, para cuanto sirva el menor cumplimiento de sus fines, pudiendo en consecuencia, adquirir, poseer y enajenar bienes y derechos de todas clases, así como contraer obligaciones y ejercitar acciones civiles y criminales, conforme a las Leyes.

Artículo 10º.- Para el cumplimiento de los fines que le están encomendados, el Patronato podrá utilizar el procedimiento de urgencia que respecto a expropiación forzosa determina la Ley de 7 de octubre de 1.939.

Artículo 11º.- El Patronato dispondrá de los recursos siguientes:

- a) Del importe de las cantidades que a tal efecto se consignen en las correspondientes partidas del Presupuesto del Estado.
- b) De las subvenciones, donativos, herencias y legados, que se otorguen o hicieran al Patronato y fuesen aceptados por éste.
- c) De los ingresos que el Patronato obtenga por la participación de los industriales y propietarios beneficiados en el coste de las obras e instalaciones o por la implantación o mejor de servicios, en

forma análoga a lo que para los Ayuntamientos determinen los artículos 451 a 472 inclusive de la vigente Ley de Régimen local.

- d) De los derechos y tasas que a propuesta del Ministerio de Información y Turismo previa aprobación del de Hacienda se establezcan por la prestación de servicios públicos, así como lo que perciban por los aprovechamientos de que sean susceptibles sus propiedades e instalaciones destinada al uso público o común.
- e) De los productos de su patrimonio.
- f) De una aportación anual de la Diputaciones Provinciales en que esté enclavada la zona, equivalente a la cantidad que correspondiese percibir a, los municipios enclavados en el territorio de jurisdicción del Patronato, por lo recaudado el año anterior, en concepto de tarifa 5 de la Contribución de Usos y Consumos a cuyos efectos y, en la condiciones establecidas en el artículo 5º del Decreto-Ley de 25 de marzo de 1950, se traspasará a las Diputaciones Provinciales referidas, la participación que en dicha Contribución tengan los Municipios de la zona.

Artículo 12º.- La declaración de "zona de interés turístico" llevará anexa la posibilidad de que se conceda el título de "Entidad turística protegida" a favor de aquellas entidades existentes en la zona o que pueden crearse, cuyo desarrollo se estime de particular interés para el turismo y siempre que reúnan, además, las condiciones exigidas.

En casos excepcionales podrá, otorgarse por Decreto el título de "Entidad turística protegida", sin la previa declaración de "zona de interés turístico".

Artículo 13º.- Toda entidad directamente relacionada con el turismo que pretenda constituirse o ampliar sus instalaciones en una "zona de interés turístico", podrá solicitar del Ministerio de Información y Turismo, previo

informe favorable del Patronato correspondiente, la declaración de "Entidad turística protegida", gozando desde el momento de la obtención de tal título de los siguientes beneficios:

- a) La calificación automática de "industria de interés nacional" a los efectos de los dispuesto en los apartados a), b), c) y d) del artículo 22 de la ley de 24 de octubre de 1939.
- b) Si se tratara de industria de alojamientos, la calificación automática de pública utilidad e interés nacional.
- c) Quedar incurso en las normas de protección que en lo sucesivo pudieran establecerse.

Artículo 14.- El Ministro de Información y Turismo podrá proponer al Consejo de Ministros sea suspendida la aplicación de los beneficios que otorga el título "zona de interés turístico", si se modifican desfavorablemente por causa de los propios beneficiarios, las circunstancias que justificaron tal declaración, o si estimara que no se hacía el referido título el uso para el que fue otorgado. La suspensión acordada por Decreto, se referirá únicamente a las personas o entidades causantes de la misma.

Por las mismas razones podrá invalidarse, por Decreto, el título de "entidad turística protegida".

Artículo 15.- Se autoriza al Ministro de Información y Turismo para que dicte el Reglamento por el que se desarrolla la presente Ley, así como cuantas disposiciones estime necesarias para la mejor ejecución de lo en ella dispuesto.

Artículo 16.- Quedan derogados cuantos preceptos se opongan a lo establecido en la presente Ley, que entrará en vigor el día siguiente a su publicación.

Anexo Número 12. Borrador de Proyecto de Ley sobre Ampliación de la Red Nacional de Alojamientos Turísticos

El incremento experimentado en estos últimos años por el tráfico turístico nacional e internacional en nuestra Patria, consecuencia tanto de un nuevo sentido de la vida como de una generalización intensa de los medios de transporte, imponen hoy el Estado el deber ineludible de intervenir para suplir las deficiencias de la iniciativa privada en aquellos aspectos en que la falta de esa iniciativa puede originar serios perjuicios para la economía turística, como acontecería al carecer nuestras vías fundamentales de comunicación, principalmente las comprendidas en el Plan de Modernización de Carreteras, de albergues o paradores de turismo, ya que hoy se configuran estos alojamientos como servicios necesarios del turismo por automóvil.

Los magníficos resultados obtenidos y la experiencia adquirida por la Dirección General de Turismo en la explotación de sus establecimientos de la Red de Alojamientos Turísticos, aconsejan se este centro oficial el que continúe con la explotación y administración de cuantos nuevos de la misma índole puede crear el Estado; y parece aconsejable que el Instituto Nacional de Industria sea la Entidad constructora, ya que esta función puede comprenderse entre las finalidades previstas en la Ley de 25 de septiembre de 1941; las obras tienen la urgencia requerida por el apartado 4º del artículo 27 de la Ley de Administración y Contabilidad, en su redacción de 20 de diciembre de 1952, y la modalidad de pago adopta una característica tan especial que hace prácticamente imposible pueda realizar dichas construcciones la iniciativa privada.

Aunque con sustantividad propia, que permite su inmediata aplicación, la disposición presente, de finalidad limitada y concreta, no pretende constituir sino una parte integrante de un amplio plan de turismo en el

Plan Nacional de Turismo

que de manera eficaz y adecuada se coordinen y armonicen fines, disposiciones y medidas de vario rango y alcance, anunciados o dictadas por la mejor realización de la última finalidad propuesta.

Por todo ello, a propuesta de los Ministros Subsecretario de la Presidencia y de Información y Turismo, y previa la deliberación del Consejo de Ministros.

DISPONGO:

Artículo 1º.- Se aprueba la ejecución, en el término de dos años de los siguientes nuevos albergues, paradores y hosterías de la Red Nacional de Turismo.

En las proximidades de Córdoba; en Guadalupe; en Tordesillas; en las proximidades de Villafranca del Bierzo; en las proximidades de Ribadeo, en Tudela, en la zona de los Monegros; en Alcañiz, en las proximidades de Teruel; en las proximidades de Cuenca; en las proximidades de Alcaraz; en las proximidades de Benidorm; en la costa de Granada; en las proximidades de Estepona; en Jerez de la Frontera, en Arcos de la Frontera; en Santiago de Compostela y en los edificios del Pantano de Alarcón, cedidos por el Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 2º.- Se encomienda al Instituto Nacional de Industria la ejecución de las obras, construcciones e instalaciones de los nuevos albergues, paradores y hosterías reseñados en el artículo anterior.

Artículo 3º.- El Ministerio de Información y Turismo facilitará al Instituto Nacional de Industria el asesoramiento técnico preciso, aprobará los respectivos proyectos de obras e instalaciones e inspeccionará la construcción de los mismos.

Plan Nacional de Turismo

La recepción provisional y definitiva se hará con arreglo a lo dispuesto por la legislación administrativa vigente.

Artículo 4º.- El Instituto Nacional de Industria hará entrega al Ministerio de Información y Turismo, Dirección General del Turismo, de los edificios e instalaciones según vayan siendo acabados y en disposición de prestar inmediato servicio para que por la Red de Alojamientos Turísticos propiedad del Estado se verifique la explotación mercantil de los mismos.

Artículo 5º.- El Ministerio de Información y Turismo realizará con sujeción a lo dispuesto en el Capítulo V de la Ley de 1º de julio de 1911, reformado por la de 20 de diciembre de 1952, las obras necesarias para las ampliaciones o mejoras en los siguientes establecimientos de la Red de Alojamientos Turísticos propiedad del Estado:

Albergues Nacionales de Carretera de Manzanares, Bailén, Aranda de Duero, Quintanar de la Orden y la Bañeza; Paradores Nacionales de Oropesa, Mérida y Ciudad Rodrigo; y Refugio de Aliva.

Artículo 6º.- Cuando la anualidad consignada para la finalidad que se especifica en el artículo anterior no alcancen a asegurar la continuidad de las obras dentro de un mismo ejercicio económico con el ritmo conveniente a su económica y rápida terminación, el Ministerio de Información y Turismo podrá expedir las oportunas certificaciones de obras realizadas a favor del contratista, indicando expresamente en ellas el plazo de ejecución en que las mismas se hallaban comprendidas, que será el del ejercicio económico en que habrá de satisfacerse su importe por el Estado.

Plan Nacional de Turismo

Estas certificaciones no devengarán interés alguno en favor del contratista y en contra del Tesoro, pero podrán negociarse por aquellos a su costa, debiendo serles satisfecho dentro del primer trimestre del año de su vencimiento.

Artículo 7º.- Se declara, a los efectos de lo prevenido en la ley de Expropiación Forzosa de 7 de octubre de 1939, de urgencia y utilidad pública las obras comprendidas en el Plan aprobado por el artículo 1º del presente Decreto.

Artículo 8º.- El articulado de la próxima Ley de Presupuestos Generales del Estado autorizará al Ministro de Hacienda para emitir Deuda del Estado o del Tesoro hasta la cifra máxima de 100 millones de pesetas para el pago directo al Instituto Nacional de Industrial del importe de las obras a instalaciones que realice y pago de los bienes inmuebles que en su caso deba adquirir el Ministerio de Información, como consecuencia de los dispuesto en este Decreto.

Suma que se distribuirá en dos anualidades con arreglo al ritmo y proporción en que se verifiquen los gastos.

El Ministerio de Hacienda habilitará los fondos necesarios para llevar a debido efecto lo dispuesto en los artículos 1º y 5º del presente Decreto.

Anexo Número 13. borrador del proyecto de ley sobre fomento de construcción de establecimientos hoteleros.

El incremento experimentado en estos últimos años por el tráfico turístico internacional, consecuencia, tanto de un nuevo sentido de la vida como de una generalización intensa de los medios de transportes, imponen hoy a los Estados el deber ineludible de su intervención, encaminada a captar, en proporción a sus posibilidades reales, aquella corriente turística y a derivar de ella los beneficios lícitos correspondientes.

A tan amplio propósito sirve la presenta disposición, cuya finalidad inmediata consiste en dirigir y centrar la acción oficial de ayuda y estímulo hacia la construcción de nuevos establecimientos hoteleros o ampliación de los existentes en la medida y forma que las crecientes necesidades turísticas exigen y de acuerdo con las corrientes turísticas ya establecidas o con las que se prevén para un futuro próximo.

Aunque con sustantividad propia, que permite su inmediata aplicación, la disposición vigente, de finalidad limitada y concreta no pretende constituir sino parte integrante de un amplio plan de turismo en el que de manera eficaz y adecuada se armonicen y coordinen fines, disposiciones y medidas de vario rango y alcance, anunciadas o dictadas para la mejor realización de aquel Plan.

En su consecuencia

DISPONGO:

Artículo 1º.- En atención, tanto a la importancia de la corriente turística actual como a su incremento inmediato previsible, el Ministerio de

Plan Nacional de Turismo

Información y Turismo redactará un Plan de construcción de Establecimientos Hoteleros en el que se precisen: a) Las poblaciones en las que deben ser construidos; b) la capacidad y categoría de cada uno de los Establecimientos y c) El orden de prioridad que deberá seguirse en las construcciones en atención a su mayor o menor urgencia.

Artículo 2º.- Dentro del orden a que se refiere el artículo anterior la prioridad será la siguiente: 1º.- Edificaciones construidas por Empresas mixtas con intervención del Instituto Nacional de Industria y 3º.- Edificaciones construidas exclusivamente por el Estado.

Artículo 3º.- A fin de lograr los objetivos propuestos, la iniciativa privada podrá ser protegida mediante la concesión de los siguientes beneficios:

Construcciones declaradas urgentes.

- a) Reducción del 90% de las siguientes contribuciones y arbitrios durante 20 años; Contribución Urbana e Industrial, Impuesto 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 graban por cualquier concepto la construcción. Impuesto de Derechos Reales. Utilidad y Timbres del Estado, en todas las operaciones de construcción y cancelación de préstamos personas 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 refieran a las expresadas construcciones.

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

- b) Concesión de préstamos hasta el 60% del valor del solar y edificación que se realice devengando el interés anual del 1%. Se amortizarán en 50 años y gozarán de garantía hipotecaria. Si el propietario desea anticipar el reintegro del mismo, abonará una prima de indemnización por amortización más rápida del 2%.
- c) Concesión de préstamos hasta el 40% del valor del mobiliario, enseres, utensilios y maquinaria que no están incluidos como garantía en los anteriores préstamos, devengando un interés anual del 5% y cuota de amortización del 10% anual del valor del préstamo. Podrá exigirse el propietario que también le fuese de préstamo para la edificación que amplíe con ésta la garantía.
- d) Expropiación forzosa de terrenos, cuando se justifique que dentro de la zona urbana en que la construcción debe realizarse los precios de solares no sean razonables. Se aplicará en este caso el procedimiento de urgencia regulado en la Ley de 7 de octubre de 19039 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.

Construcciones no declaradas urgentes:

A las construcciones no declaradas urgentes serán de aplicación, tan solo las bonificaciones establecidas anteriormente por los apartados a, b, y c.

Plan Nacional de Turismo

Artículo 4º.- Se autoriza al Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, una nueva emisión de cédulas hasta 300 millones de pesetas, para atender a los préstamos establecidos por la presente Ley.

Artículo 5º.- Corresponde al Ministerio de Información y Turismo declarar qué proyectos están incluidos dentro del Plan y calificarlos, en su caso, a los efectos de los beneficios anteriormente señalados.

El Ministerio de Hacienda concederá, en cada caso, las exenciones fiscales correspondientes.

Al Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional compete la calificación y adaptación de las garantías ofrecidas, la formalización de los préstamos en cuanto quedan cubiertos con las respectivas garantías y total gestión en cuanto a las concedidas.

Artículo 6º.- Las ampliaciones de los actuales Establecimientos Hoteleros podrán acogerse a esta Ley en cuanto fueran suficientes para cubrir necesidades de alojamiento incluidos en el Plan.

Artículo 7º.- Los hoteles, que en su caso, construyan las empresas mixtas o el Estado, podrán ser adjudicados en arrendamiento mediante concurso público, con arreglo a los requisitos cláusulas que se especifiquen en el correspondiente Pliego de Condiciones por el Ministerio.

Artículo 8º.- Por los Ministerios de Hacienda e Información y Turismo se dictarán las disposiciones necesarias para la aplicación de la presente Ley.

GRÁFICOS.