

Universidad de Málaga
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales



***El desarrollo del sector turístico durante
la Segunda República y el Primer Franquismo:
La Federación Española de Sindicatos de Iniciativa y Turismo***

Tesis Doctoral presentada por Marta Luque Aranda

Director: Doctor Carmelo Pellejero Martínez
Departamento de Teoría e Historia Económica.

Málaga, 2015



Publicaciones y
Divulgación Científica

AUTOR: Marta Luque Aranda

EDITA: Publicaciones y Divulgación Científica. Universidad de Málaga



Esta obra está sujeta a una licencia Creative Commons:

Reconocimiento - No comercial - SinObraDerivada (cc-by-nc-nd):

[Http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es)

Cualquier parte de esta obra se puede reproducir sin autorización
pero con el reconocimiento y atribución de los autores.

No se puede hacer uso comercial de la obra y no se puede alterar, transformar o hacer
obras derivadas.

Esta Tesis Doctoral está depositada en el Repositorio Institucional de la Universidad de
Málaga (RIUMA): riuma.uma.es

A mis padres

ÍNDICE

CAPÍTULO PRIMERO: CONSIDERACIONES GENERALES	9
1.1. Objetivos y estructura.....	9
1.1.1. Antecedentes y justificación.....	9
1.1.2. Objetivos e hipótesis principales.....	13
1.1.3. Estructura del trabajo.....	14
1.2. Marco teórico y metodológico.....	16
1.2.1. Marco teórico sobre la evolución del turismo.....	16
1.2.2. Marco general del turismo en la economía española.....	35
1.2.3. Metodología y fuentes del trabajo.....	54
CAPÍTULO SEGUNDO: LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE SINDICATOS DE INICIATIVA Y TURISMO.....	57
2.1. Los primeros Sindicatos de Iniciativa y Turismo.....	57
2.2. La Federación.....	65
2.3. Asociación de Utilidad Pública.....	76
2.4. La Reunificación.....	79
2.4.1. Reconocimiento de la Fesit y sus miembros.....	87
2.5. Miembros federados.....	92
2.6. Asambleas celebradas.....	99
2.7. Juntas Directivas.....	104
2.8. Financiación de la Fesit y sus miembros.....	109
CAPÍTULO TERCERO: LA FESIT Y EL ESTADO.....	121
3.1. La Organización Turística del Estado.....	121
3.2. Financiación del Sector Turístico.....	159
3.3. Relaciones entre la Fesit y la Organización Turística Estatal.....	175

CAPÍTULO CUARTO: TRANSPORTES.....	197
4.1. Transporte por carretera.....	198
4.2. Ferrocarril.....	230
4.3. Transporte marítimo.....	253
4.4. Transporte aéreo.....	264
CAPÍTULO QUINTO: DAR A CONOCER ESPAÑA.....	273
5.1. Promoción Exterior, Propaganda y Publicidad.....	274
5.2. Oficinas de Información y Turismo.....	302
5.3. Guías e Intérpretes.....	308
5.4. Imagen de España.....	312
5.5. Relaciones con los medios de comunicación.....	319
5.6. Congresos y Exposiciones de Turismo.....	331
5.7. Fomento del Turismo Nacional.....	336
5.8. Excursiones e itinerarios turísticos por España.....	342
CAPÍTULO SEXTO: INFRAESTRUCTURAS DE ACOGIDA.....	349
6.1. Los alojamientos hoteleros.....	349
6.2. Camping.....	382
6.3. Servicios de restauración.....	384
CAPÍTULO SÉPTIMO: LAS FRONTERAS.....	387
7.1. Pasaportes y Visados.....	388
7.2. Las aduanas.....	404
7.3. Importaciones temporales.....	410
CAPÍTULO OCTAVO: OTROS FACTORES DETERMINANTES DE LA REALIDAD TURÍSTICA ESPAÑOLA.....	417
8.1. Las Divisas.....	417
8.2. El Racionamiento.....	425
8.3. Patrimonio Histórico-Artístico.....	432

8.4. Patrimonio Natural.	440
8.4.1. Parques Naturales.	440
8.4.2. Playas.	444
8.4.3. Caza y Pesca.	447
8.4.4. Desarrollo Urbanístico.	450
8.5. Turismo Insular.	453
8.6. Impuestos y Tasas.	458
8.8. Turismo Religioso.	462
8.9. Estadísticas.	466
8.10. Relaciones con Andorra y Portugal.	468
8.11. Escuelas de Turismo.	472
8.12. Idiomas.	474
8.13. Agencias de viajes.	476
8.14. Deportes.	478
8.15. Legalización del juego.	480
8.16. Intercambio de estudiantes.	481
8.17. Telecomunicaciones.	483
CAPÍTULO NOVENO: CONCLUSIONES.	485
ÍNDICE DE ABREVIATURAS Y ANAGRAMAS.	485
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA.	501

CAPÍTULO PRIMERO: CONSIDERACIONES GENERALES

1.1. Objetivos y estructura.

1.1.1. Antecedentes y justificación.

Este trabajo es el resultado de un largo periodo de dedicación y esfuerzo. Los primeros antecedentes de esta investigación se remontan veinte años atrás, cuando comencé mis estudios de doctorado. Fue entonces cuando de la mano del director de esta tesis, Carmelo Pellejero Martínez, me decidí a iniciar un, como se ha visto, muy largo camino de estudio, en el que su objeto versara sobre turismo, su historia y su influencia en la economía española. Quiero dejar constancia que la dilación de esta investigación no se puede achacar en ningún caso a mi director, con el que siempre he podido contar, que siempre me ha brindado su ayuda y apoyo, y al que estaré eternamente agradecida por su confianza en mí, sus ánimos y su paciencia. Este retraso se debe a un cúmulo de circunstancias, la mayoría de índole personal, que no me han permitido seguir un camino recto hacia la conclusión de este estudio. Por el contrario, me han llevado por un sendero con múltiples rodeos y obstáculos, que me han desviado y me han hecho permanecer alejada de esta investigación. He de decir que no me arrepiento de todas estas interrupciones, pues sin ellas no sería lo que soy ahora, ni tendría lo que tengo, una gran familia de la que estoy realmente orgullosa.

La elección que me llevó a que el objeto de esta investigación fuese en primera instancia el turismo se basó en la circunstancia, por todos conocida, del peso que este sector tiene en la economía de nuestro país. Circunstancia que a mi juicio no está suficientemente respaldada con trabajos científicos sobre su análisis. Un análisis que, basándonos en el carácter multidisciplinar del turismo, se puede enfocar desde muy diversos prismas: económico, histórico, geográfico, sociológico, cultural o medioambiental. Si bien es cierto que de un tiempo a esta parte se ha ido incorporando

la actividad turística al mundo científico y académico, coincido con Larrinaga y Vallejo¹, en que existe un desequilibrio entre la importancia objetiva del turismo y su tratamiento en estudios sobre la realidad social y económica de la España contemporánea, desequilibrio que se hace aun mayor cuando nos referimos a investigaciones de Historia Económica. La perspectiva histórica del turismo se puede considerar reciente, y en los últimos años nuevos estudios nos han abierto un mayor espectro de conocimiento. Entre los investigadores que han venido haciendo aportaciones sobre la evolución histórica del turismo, se encuentran entre otros: Luis Fernández Fuster, Carmelo Pellejero Martínez, Ana Moreno Garrido, Beatriz Carreyero Ruiz, Carlos Larrinaga Rodríguez, Rafael Vallejo Pousada, Carles Manera, Fernando Bayón Mariné, Sasha Pack, Nicolás González Lemus, Juan Carlos González Morales, Rafael Fuentes García, Rafael Esteve Secall, María Velasco González, Luis Alonso, Elvira Lindoso, Margarita Vilar, Juan Carlos de la Madrid, Saida Palou, Antoni Vives Reus, Luis Alfonso Garay o Jorge Villaverde.

No obstante, a mi entender, la importancia que el turismo tuvo durante la Segunda República y sobre todo desde el Primer Franquismo en el modelo de desarrollo económico español, no ha sido suficientemente estudiada. Ya desde finales de la década de los cuarenta, la actividad turística jugó un papel determinante en el equilibrio exterior de la economía española, e influyó en decisiones de inversión del Gobierno, las cuales estimularon el, en un primer momento lento, crecimiento de la renta nacional. Son por tanto estas circunstancias, importancia económica y desatención académica, las que determinaron mi decisión de lo que sería el objeto de esta investigación.

A pesar de la amplia variedad de temas y enfoques abordados en los nuevos estudios sobre la perspectiva histórica del turismo, aún quedan aspectos que tratar y analizar. Uno de ellos haría referencia a la importancia de la iniciativa privada en la potenciación del sector. Si bien es cierto que se han publicado obras en las que se

¹ Larrinaga y Vallejo Pousada (2013) p. 19.

analizan algún organismo local o empresa concreta², quedaba aún sin estudiar en profundidad la importancia que en el desarrollo del turismo tuvo la iniciativa privada encauzada a través de un organismo en el que se englobaban a los Sindicatos de Iniciativa y Turismo (SIT) a nivel nacional: la Federación Española de Sindicatos de Iniciativa y Turismo (Fesit)³.

Es por ello que cuando mi director Carmelo Pellejero me comentó la existencia de unas memorias editadas por la Fesit, en las que se recogía la mayor parte de la actividad anual que este organismo realizaba, decidí analizarlas en profundidad para comprobar qué información se podía obtener de ellas. Fue a partir de estas lecturas cuando comprendí la importancia que, desde su constitución, esta Federación tuvo en el sector turístico español. Y es por ello que me embarqué en un estudio profundo de la misma, que ha tenido como resultado esta tesis que presento.

La Fesit nació en 1932 y mantuvo su actividad hasta la última década del siglo XX. En su trayectoria distingo tres etapas: la primera, que va desde su fundación hasta la Guerra Civil; una segunda, desde su reunificación, en 1942, hasta 1959; y por último, la tercera desde 1960 hasta su desaparición. Cada una de estas etapas se contextualiza bajo una realidad muy diferente. La primera, bajo la Segunda República española, donde el turismo era todavía una actividad económica residual, pero que como actividad social había experimentado un cambio notable en el transcurso del siglo XX. Había dejado de ser una práctica exclusivamente de minorías, para serlo de un espectro social más amplio. Durante estos escasos cuatro años la Fesit se labró un puesto destacado en el panorama turístico español, participando activamente en el órgano rector de la política turística nacional. La segunda etapa engloba las décadas de los años cuarenta y cincuenta, cuando la situación política y económica de España era extremadamente difícil. Aislada internacionalmente los primeros años, el Gobierno

² Véanse las obras de Antoni Vives Reus sobre la historia del Fomento del Turismo de Mallorca y del Sindicato de Tarragona; de Saida Palou y de Albert Blasco en las que analizan la importancia de la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona; de Fernando Arcas y Antonio García Sánchez, sobre la Sociedad Propagandística del clima y embellecimiento de Málaga; la de Vicente Hernández Jiménez sobre el Centro de Iniciativas y Turismo de Canarias; entre otras.

³ Esta federación cambia su nombre en 1949 por Federación Española de Centros de Iniciativa y Turismo, pasando a ser denominada bajo el anagrama Fecit. No obstante, con el fin de mantener la uniformidad, en este estudio yo siempre me referiré a ella como Fesit.

dictatorial mantuvo durante estas dos décadas una política económica autárquica. Durante estos años el turismo distaba aún mucho de ser un manantial de riqueza económica, pues ni las circunstancias nacionales ni internacionales, sobre todo en la primera década, así lo permitían. Es por ello que la labor realizada por la Fesit merece un reconocimiento singular. Tuvo que enfrentarse a condiciones políticas muy negativas, debiendo mantener un muy difícil equilibrio entre las reivindicaciones que presentaban y la obligada obediencia y pleitesía al Régimen. Trabajó en pro del desarrollo de un sector económico sin contar con la aquiescencia del poder político, el cual consideraba que el turismo no se adaptaba a los ideales del Régimen, y que incluso podía suponer un riesgo para la integridad moral de la nación. A pesar de esto se fueron alcanzando importantes logros y sentando las bases de lo que sería el turismo de masas, fenómeno que se produciría en de la década de 1960. La tercera etapa corresponde a los años del boom turístico, cuando el viento soplaba a su favor, y las tareas llevadas a cabo por la Fesit se volvieron más hacia el campo metodológico. Años en los que aun teniéndose que enfrentar a realidades políticas complejas, y a crisis económicas importantes, los esfuerzos de la Fesit y las actuaciones políticas recorrieron caminos paralelos.

Son las razones expuestas las que me han llevado a centrar el objeto último de mi estudio en la labor desarrollada por la Fesit desde su creación hasta 1959, especialmente en su devenir durante el Primer Franquismo. Elijo estos años pues considero que su esfuerzo colaboró en gran medida a sentar las bases de lo que se ha dado a conocer como el milagro español: un fuerte crecimiento económico basado, entre otros pilares, en el turismo. El trabajo realizado por la Fesit en el Primer Franquismo tuvo que enfrentarse a unas condiciones muy concretas y en ningún caso, fáciles. Un país inmerso en una postguerra, donde la pobreza y la desolación se extendían por todos sus rincones, con una dictadura militar que estableció un régimen económico basado en la autarquía y el intervencionismo, donde el recelo y la aversión por lo extranjero se potenciaba desde el poder, y que además sufrió, durante los primeros años, un severo aislamiento internacional.

Este es el contexto en el que la Fesit realizó su mayor esfuerzo, intentando, junto con otros defensores del turismo, abrir camino a la actividad turística, pues consideraban que podía llegar a ser un importante revulsivo para la economía nacional. Defendieron en todo momento la potencialidad de España como país

receptor de turismo y la capacidad de este para generar riqueza, tanto por la llegada de divisas como por el incremento en el consumo nacional. Es por todo ello que considero que la labor llevada a cabo por la Fesit no ha sido hasta el momento suficientemente valorada, circunstancia que desde estas páginas intentaré subsanar.

1.1.2. Objetivos e hipótesis principales.

En base a estos antecedentes me marco los objetivos de mi trabajo:

- ✓ Analizar de manera global la realidad turística española previa y contemporánea a la Fesit, hasta el final de la década de los cincuenta de la centuria pasada.
- ✓ Analizar esa misma realidad turística a través de las opiniones vertidas desde la Fesit, de los estudios que realizó y de los debates que protagonizó.
- ✓ Investigar la influencia que la Fesit tuvo en los distintos momentos, dentro del panorama turístico español, con especial interés por conocer hasta qué punto determinó las políticas turísticas llevadas a cabo durante el Primer Franquismo.
- ✓ Reconocer la importante labor realizada por la Fesit en un tiempo en el que el turismo se enfrentó a importantes dificultades.

Las hipótesis fundamentales que puedo formular a partir de estas aproximaciones previas son:

- ✓ A partir de un análisis de la Fesit se llega a conocer la realidad turística española desde un nuevo punto de vista.
- ✓ La Fesit jugó un papel importante dentro del sector turístico español durante la Segunda República y el Primer Franquismo.
- ✓ Este papel desempeñado por la Fesit contribuyó en gran medida a sentar las bases de la política turística gubernamental. Guiaron, en muchos casos, a los responsables de la toma de decisiones políticas,

pues conocían en primera persona las fortalezas y debilidades del sector.

1.1.3. Estructura del trabajo.

Con el fin de contrastar las anteriores hipótesis, el trabajo se inicia con el estado de la cuestión del desarrollo histórico del turismo. Para ello se establece en un primer lugar un **marco teórico sobre la evolución del turismo**, en el que se realiza un breve resumen de lo que se entiende por turismo y su evolución. El objetivo aquí buscado es contextualizar la historia de la actividad turística a través de una concepción más amplia que nos permita conocer los diferentes contextos históricos en los que se produjo dicha evolución. A continuación se desarrolla el **marco general del turismo en la economía española**, en el que se plasma la importancia del turismo como actividad generadora de renta en nuestra economía. Esta medición, aunque parte de la realidad actual, se realiza siguiendo un orden cronológico, manteniendo, en la medida de lo posible, la misma estructura temporal que la seguida en el marco teórico de la evolución del turismo. Y en ella se utilizan como instrumentos de medición una serie de magnitudes macroeconómicas, como el PIB, la renta nacional, los ingresos por turismo y el valor de las exportaciones, entre otras. Esta primera parte concluye con el análisis de la metodología seguida y de las fuentes documentales utilizadas para realizar el presente trabajo.

En un segundo capítulo, nos adentramos en el conocimiento de lo que fueron los primeros SIT, del proceso de federación de los mismos a nivel nacional, por el cual se constituyó la Fesit, el importante reconocimiento de la misma al declararse Asociación de Utilidad Pública, la reunificación que se produjo tras la Guerra Civil, los SIT que la integraron, las Asambleas celebradas, sus diferentes Juntas Directivas y por último la financiación tanto de los miembros como de la Fesit.

A partir de este punto iremos analizando la realidad del sector turístico español y los numerosos problemas a los que se tuvo que enfrentar desde sus inicios hasta lograr que España se convirtiera en el gran centro receptor durante los años del boom.

Todas estas cuestiones fueron tratadas por aquellos que trabajaban en pro del desarrollo turístico, exponiendo diferentes puntos de vista, aportando soluciones y abogando por un sector turístico competitivo. Dado que uno de los actores en este escenario fue la Fesit, con la lectura de sus memorias anuales y de la prensa contemporánea obtenemos una clara visión del estado del turismo en España durante estos años, pues desde su constitución la Federación celebró Asambleas anuales en las que se trataron multitud de aspectos que afectaban de diferentes formas al sector turístico, logrando hacernos una idea del amplio espectro que abarca. Iremos pues haciendo un recorrido por muchos de estos temas y veremos cómo desde la Fesit se planteaban problemas y se proponían soluciones que en no pocas ocasiones fueron tenidas en cuenta por los organismos públicos. Esta Federación en muchos casos se adelantó a los acontecimientos, y actuó como profeta de lo que fue el gran desarrollo del turismo en España.

Se establecen, por tanto una serie de capítulos, del tercero al octavo, en los que se analizan de manera diferenciada los aspectos de singular importancia y de manera conjunta aquellos que ocuparon menores esfuerzos de estudio a la Fesit. Cada capítulo sigue una estructura similar. Comienzan con un análisis de la evolución histórica del aspecto tratado hasta el momento en el que es abordado por la Fesit, y a partir de ahí se continúa con el análisis, fundamentalmente a partir de la información que la prensa y las memorias de la Fesit reportan. Se estudian así mismo, las propuestas que sobre cada tema en cuestión realizó la Fesit, y las respuestas que a las mismas dio la Administración Pública. Comienza esta serie en el capítulo tercero con el análisis de las diferentes formas que ha adoptado la Administración Pública para hacerse cargo del sector turístico, la problemática derivada de la financiación del sector y la relación habida entre la Fesit y la organización turística estatal. El cuarto capítulo trata sobre los medios de transportes y su influencia en el turismo, segregando entre transportes por carretera, por ferrocarril, marítimo y aéreo. El quinto capítulo muestra las distintas propuestas e iniciativas que, tanto desde el sector público, como desde la iniciativa privada se llevaron a cabo para dar a conocer España. El sexto capítulo recoge lo que se conoce como las infraestructuras de acogidas, es decir los establecimientos donde los turistas pueden alojarse y en los que pueden comer. El séptimo aborda un tema de particular importancia en España sobre todo después de la Guerra Civil, las dificultades en el paso de fronteras y el funcionamiento de las aduanas. El octavo

capítulo es una miscelánea de factores que ya en menor medida afectaron al sector turístico español. El trabajo concluye con la presentación de las principales conclusiones y con la bibliografía empleada.

1.2. Marco teórico y metodológico.

1.2.1. Marco teórico sobre la evolución del turismo.

El turismo como fenómeno económico se fue construyendo poco a poco durante el siglo XIX, aunque bien es cierto que las primeras manifestaciones turísticas son muy anteriores y determinar su origen supondría en primer lugar determinar con exactitud qué se entiende por turismo.

El interés por el viaje es tan viejo como la historia de la humanidad, aunque no será hasta el siglo XIX cuando en Inglaterra se utilice el término **turismo** para designar al viaje que se realizaba para conocer lugares por placer⁴, y en 1838, cuando el novelista Stendhal, en su obra *Las Mèmoires d'un touriste*, utilice por primera vez el neologismo **turista**⁵.

Ya en la antigua civilización griega se hablaba de *Las siete maravillas del mundo* como los lugares que debían ser visitados, y su literatura nos relata, en el libro anónimo *Viaje en el mar de Eritrea* datado entre el 110 y 95 a.C., el viaje realizado en busca de la cuna de la civilización. Podemos por tanto considerar estos viajes helenos como los primeros pasos en el desarrollo del turismo. Un segundo paso lo podemos establecer en las peregrinaciones de la Edad Media, y el siguiente en los viajes comerciales y de conquista. Con la llegada de la ilustración surge lo que se conoce

⁴ Fernández Fuster (1991a) p. 73.

⁵ Correyero Ruiz (2002) p.1.

como el *Grand Tour*⁶, y desde la segunda mitad del siglo XVIII nace la costumbre de acudir a balnearios con fines médicos, surgiendo así las ciudades termales⁷. El siglo XIX nos trajo el *viaje romántico*, que a diferencia del *Grand Tour*, exclusivamente aristocrático, lo practicaba también la alta burguesía, y en él se abandona la formación como leitmotiv del viaje, pasando a buscar mediante la observación visual el mero conocimiento de los monumentos, paisajes o lugares históricos de una determinada región o país⁸. El siglo XIX fue el siglo del ferrocarril, y con él su aplicación al turismo, pues permitió el desplazamiento de grandes colectivos y acercó distancias. También fue el siglo de las Exposiciones nacionales e internacionales, en las que los países buscaban, además de compartir conocimientos, darse a conocer al mundo mostrando sus fortalezas⁹.

No obstante, al tratarse el turismo de una actividad transversal, el análisis tanto de su origen como de su desarrollo permite una aproximación multidisciplinar al mismo, pudiendo enfocarlo desde diferentes puntos de vista: económico, geográfico, demográfico, técnico, político, sociológico o cultural. Esto favorece la discusión en torno al origen de la actividad, y propicia la existencia de diferentes teorías al respecto. Por una parte, algunos autores que han trabajado sobre la historia del turismo defienden su origen socio-cultural así como una trayectoria continua, donde las principales fuerzas que guiaron su evolución fueron sociales y culturales: la actividad turística así entendida, es un fenómeno de construcción de la identidad y de distinción social. Esta corriente sitúa el génesis del turismo en las primeras manifestaciones de ocio de la Antigüedad, pasando por las peregrinaciones de la Edad Media y desembocando en el *Grand Tour*, el cual a su vez derivó en el *viaje romántico* y condujo a la consolidación del turismo moderno de mediados del siglo XIX. Esta evolución terminaría con la aparición del turismo de masas a mediados de la centuria

⁶ El *Grand Tour*, también llamado *viaje ilustrado*: Viaje que realizaban miembros de la aristocracia británica al finalizar su formación académica, a aquellos destinos cuna de la cultura occidental, especialmente Italia y Grecia, así como a las principales ciudades culturales de Francia y Alemania. Este viaje estaba motivado por la necesidad de instrucción de los jóvenes aristócratas, que debían prepararse para gobernar (Brodsky Porges, 1981).

⁷ Larrinaga y Vallejo Pousada (2013) p. 14.

⁸ Adler (1989).

⁹ Correyero y Cal (2008) pp.41-44.

pasada. Para esta interpretación tiene fundamental importancia la aparición de nuevas clases sociales, y considera eje de la evolución del turismo la sociedad: su desarrollo, su identidad y la cultura.

Otros autores, sin embargo, ven improbable que exista relación entre el fenómeno que se desarrolló en el siglo XIX y las manifestaciones anteriores. Defienden en este caso que el turismo fue fruto del progreso económico y tecnológico, manifestado principalmente en el ferrocarril y el barco de vapor, elementos que a todas luces revolucionaron los viajes. Los defensores de esta teoría sostienen por tanto que las causas del origen y desarrollo del turismo son exógenas al mismo, como es el caso de Arthur John Burkart y S. Medlik¹⁰, quienes presentan los orígenes y la historia del turismo a partir del desarrollo de los medios de transporte, distinguiendo tres etapas en este proceso: una primera que corresponde a las décadas de los años treinta y cuarenta del siglo XIX, coincidiendo con los primeros años del ferrocarril; una segunda época que iría aproximadamente desde mediados del siglo XIX hasta el final de la I Guerra Mundial¹¹, coincidiendo ahora, con el gran desarrollo del ferrocarril; y por último una tercera etapa que se subdivide en dos: la primera, el periodo de entreguerras y la segunda, a partir del final de la II Guerra Mundial¹², etapa en la que se produce la fuerte expansión del automóvil y la aviación.

Otra corriente de pensamiento sobre la historia y desarrollo del turismo relaciona el origen del turismo moderno con los cambios económicos, estando en este caso el progreso económico por encima del progreso social en cuanto a la importancia en el desarrollo de la actividad turística. Esta idea se sostiene en dos axiomas económico básicos: uno, la necesidad de desplazarse de forma libre y masiva sólo aparece cuando los países alcanzan un determinado nivel de renta; y dos, cuando esta renta se reparte de manera más equitativa. Aquí los condicionantes socioculturales y tecnológicos son tenidos en cuenta, pero son los requisitos económicos lo imprescindible. Y no sólo el aumento de la renta disponible. Otros fenómenos

¹⁰ Burkart y Medlik (1981).

¹¹ I Guerra Mundial: 28 de julio de 1914 a 11 de noviembre de 1918.

¹² II Guerra Mundial: 1 de septiembre de 1939 a 2 de septiembre de 1945.

vinculados al crecimiento económico también influirían en este proceso, entre ellos la concentración en los grandes núcleos urbanos de las masas rurales y su proletización, con sus correspondientes consecuencias: hacinamiento, insalubridad y tensiones laborales. Estas provocan que en cuanto las masas proletarias pueden, aprovechan su tiempo libre para satisfacer sus necesidades de evasión, regresando a sus lugares de origen o simplemente buscando un acercamiento a la naturaleza. Otro factor económico que para algunos autores determinó la aparición y desarrollo del turismo fue el surgimiento de la empresa turística, momento a partir del cual el turismo se convirtió en una industria¹³.

Independientemente de la corriente a seguir, se puede afirmar que en la segunda mitad del siglo XIX se dieron una serie de condicionantes que provocaron la aparición del turismo moderno, y que en el siglo XX adquirió tal dimensión que lo convirtió en un sector determinante para la sociedad en su conjunto. El turismo experimentó una profunda evolución que lo llevó primero a pasar de ser una actividad practicada exclusivamente por la aristocracia y la alta burguesía, a serlo por más capas sociales, y posteriormente, en la segunda mitad del siglo a convertirlo en un fenómeno de masas, del que ya participan casi todas las capas sociales. De ahí la idea generalizada que resume el cambio: del turismo de élite al turismo de masas. Los factores que contribuyeron a esta última transformación también fueron de diferente índole: la expansión del automóvil en un primer momento, y de la aviación con los vuelos chárter después; un crecimiento económico acompañado de un aumento de la renta disponible que permitió dedicar mayor parte de la misma al ocio; y las mejoras sociales que contribuyeron a una conquista del tiempo libre: fijación de una jornada laboral de duración máxima, semana laboral con al menos día y medio de descanso, jubilación, y la generalización de las vacaciones pagadas, esto último sobre todo, clave del proceso.

¹³ Garay Tamajón (2007) pp. 5-10.

Durante el siglo XX la evolución del turismo estuvo altamente condicionada por las distintas coyunturas económicas y políticas, que se fueron sucediendo. Está generalmente aceptado distinguir en dicha evolución una serie de etapas. La primera se establece desde el comienzo de siglo hasta el inicio de la Primera Guerra Mundial, etapa que corresponde a lo que se conoce como la “belle époque”. Durante estos años, aunque la agitación social e incluso algunas guerras formaron parte de la realidad social, el optimismo, los grandes inventos, el progreso económico y una concepción hedonista de la vida, fueron sus principales características. La clase burguesa europea y americana alcanzó un alto nivel de bienestar económico, lo que determinó sus gustos y costumbres. Entre estos gustos se encontraba el turismo, y el número de personas que abandonaban sus lugares de residencia para conocer otros nuevos fue cada vez mayor. Los principales destinos eran aquellos que ofrecían estaciones termales, playas, macizos montañosos o contaban con un rico patrimonio artístico.

España comenzó esta etapa en una posición muy atrasada en lo que a turismo se refiere, muy por detrás de Suiza, Italia o Francia, donde la llegada de divisas a través de esta vía era ya notable, a pesar de contar con las riquezas naturales y artísticas buscadas por los turistas. Las causas que provocaron este retraso fueron de diferente índole: la inestabilidad política, militar y social; el mal estado de nuestros transportes; la escasa y deficiente oferta hotelera; y el desconocimiento que de nuestra nación se tenía en el extranjero. Y aunque a nuestro país habían llegado siglos atrás visitantes que permitieron intercambios culturales y enriquecimiento económico, su número había sido muy marginal. Las motivaciones de estos visitantes fueron variando a lo largo del tiempo: durante los siglos X, XI y XII razones religiosas; en el siglo XVIII, viajeros elitistas e ilustrados, movidos por el interés por lo diferente, lo exótico; y durante el siglo XIX, motivados por una serie de nuevos intereses, como exposiciones industriales y culturales o de salud, donde jugaron un papel protagonista los balnearios, el montañismo, las excursiones de velocípedos y el incipiente automovilismo¹⁴.

¹⁴ Correyero y Cal (2008).

A pesar de este retraso, desde mediados del siglo XIX ya había en España quienes veían en el turismo una oportunidad para generar riqueza, como es el caso del ensayista Mesonero Romano¹⁵ quien a principio de la década de 1840, y tras haber estado viajando por Bélgica y contrastar ambos países, escribió lo siguiente¹⁶:

Si algún día la mejora de nuestros caminos, la multitud y la facilidad de las comunicaciones, la seguridad personal, el establecimiento de buenas fondas y paradores, la tolerancia y buenos modales en los paisanos, y el interés, en fin, bien entendido del pueblo en general, llegan a hacer accesible nuestra España a los viajeros “touristas” [sic], especialmente a los ingleses, para quienes es insoportable la idea de privaciones, de inseguridad y de desaseo, ¡que manantial tan inagotable de riquezas no abrirían a nuestro país centenares, miles de aquellos ricos huéspedes!

Esta idea se fue extendiendo, y cada vez más eran los que veían en el turismo una importante fuente de riqueza: aumentaba el consumo, y por tanto la producción agraria e industrial; hacía necesaria la construcción de establecimientos hoteleros; proporcionaba beneficios a las empresas de transporte de viajeros; favorecía el comercio; y permitía una fuerte entrada de divisas, las cuales darían solvencia a la moneda nacional. De este modo, ya en la década de 1870 se editaron diversos libros y las primeras publicaciones periódicas españolas dedicadas a los viajes; aprovechando la cercanía de Gibraltar se construyeron hoteles de lujo en Algeciras y Ronda; y en 1877 un manual de promotores turísticos hablaba de la urgencia de rodear al viajero de comodidades, de placeres, de distracciones, y, en general, de todas las facilidades que le hicieran agradable el sitio que fuese a recorrer. En 1898 se publicó la primera guía Baedeker sobre España. En ella se seguía recomendando hoteles dirigidos y atendidos por extranjeros, y se advertía sobre las posadas autóctonas y los restaurantes no

¹⁵ Ramón de Mesonero Romano (Madrid, 1803-1882). Escritor español. Sus principales escritos fueron estudios históricos y artículos sobre la capital de España, lo que le hicieron poseedor del título de cronista y bibliotecario perpetuo de la villa de Madrid. Realizó una serie de viajes por Europa, principalmente por Francia y Bélgica, que quedaron plasmados en su obra *Recuerdos de viaje por Francia y Bélgica, Fragmentos de un diario de viaje y Trabajos no coleccionados*.

¹⁶ Pack (2009) p.45.

situados en grandes ciudades¹⁷, pues la calidad que para los turistas ofrecía nuestra industria seguía siendo muy deficiente.

Cuando surgió el movimiento regeneracionista¹⁸, el turismo encontró en sus miembros grandes defensores, pues estos intelectuales pronto vieron el papel fundamental que como generador de progreso el turismo podía tener, y el potencial que España tenía como país receptor de turismo, y por consiguiente las enormes ventajas que el desarrollo del turismo proporcionaría a nuestro país, entre ellas: la creación y mejora de las infraestructuras, reformas aduaneras, creación de puestos de trabajo, atracción de inversión extranjera e integración de España en círculos internacionales. Esto último fue fundamental para el pensamiento regeneracionista, al ser un fuerte defensor del movimiento europeísta. Dentro de estas voces se encontraba Bartolomé Armengual¹⁹, quien en 1903 publicó la obra *La Industria de los forasteros*, en la que proponía incorporar a España a las corrientes del turismo internacional, atendiendo a sus potencialidades para el progreso económico de la nación, ya que la llegada de extranjeros beneficiaría tanto al Estado, en sus distintos niveles administrativos como a los ciudadanos, al aumentar la riqueza pública y privada. En esta obra afirmaba que los ingresos del turismo estaban teniendo un impacto considerable en la economía de Suiza, Italia y Francia, y que tal cosa podría suceder del mismo modo en España.

Otra figura clave en la defensa del turismo a principios del siglo XX fue Carlos Arcos y Cuadra, Marqués de Bailén²⁰, quien en 1909 publicó su obra *De las grandes ventajas económicas que produciría el desarrollo del turismo en España*. En esta obra

¹⁷ Pack (2009) p.40.

¹⁸ El regeneracionismo fue un movimiento intelectual que entre los siglos XIX y XX meditaba objetiva y científicamente sobre la decadencia de España como nación, y pretendía ofrecer una serie de medidas que solucionaran los problemas nacionales.

¹⁹ Bartolomé Amengual Andreu (Felanitx, Mallorca 1866-1961). Periodista, economista y abogado, autor en 1903 de *La industria de los forasteros*, vivió la mayor parte de su vida en Barcelona, ciudad a la que llegó en 1894 y donde desarrolló su carrera profesional. Fue Secretario de la Cámara de Comercio de la Ciudad Condal, impulsor de la zona Franca de Barcelona y cofundador de la Sociedad de Atracción de Forasteros.

²⁰ Carlos Arcos y Cuadra (París, 1881- Madrid, 1964). Diplomático y autor de obras donde se analizan las ventajas económicas del turismo. Como *De las grandes ventajas económicas que produciría el desarrollo del turismo en España* (1909) y *La Industria del turismo en España* (1918).

afirmaba que el turismo receptivo era una verdadera fuente de riqueza pecuniaria, y que si un país como España quería ocupar un puesto entre las grandes naciones europeas, debía disponer de todos los elementos que constituían la vida moderna, entre los que se encontraba el turismo. Para ello debía facilitar los viajes, mejorando las industrias relacionadas y publicando descripciones de los lugares a visitar. A juicio de Arcos, cuando eso se llevara a cabo, España se convertiría en el centro del turismo europeo. En esta obra Arcos analizó detalladamente los elementos básicos que conformaban la industria turística: transportes, hoteles y propaganda; e indicó las debilidades y fortalezas que presentaba la española²¹.

En general, las voces que se fueron alzando en este sentido pretendían copiar a aquellas naciones que habían logrado una importante industria turística e implantar su modelo. Fue concretamente el modelo turístico francés el que se asimiló en España, un modelo desarrollado por la iniciativa privada y que se basaba en tres pilares: Sindicatos de Iniciativa Turística, Sociedades Deportivas de Velocipedistas y Automovilistas y Clubes de Montaña y Excursionistas²². No obstante, incluso entrados ya en el siglo XX, los beneficios que para la economía estaba produciendo el turismo en países de nuestro entorno seguían siendo ignorados por la mayoría de la población española.

En esta etapa fue cuando se crearon en España los primeros organismos públicos encargados del turismo: la Comisión Nacional, en 1905, y la Comisaría Regia, en 1911, y cuando desde el Parlamento se comenzaron a lanzar propuestas para mejorar la industria turística, pues ya era considerada para muchos fundamental en el desarrollo económico del país. Una de estas propuestas fue la del diputado Prieto Mera en 1910²³. En ella se insistían como primera prioridad del turismo, su fomento, para lo que solicitaba que se declarase de interés y utilidad pública todo proyecto que tendiera a fomentar el turismo. También reconocía la labor desarrollada por las asociaciones

²¹ Arcos y Cuadra (1974, ed. or. 1909).

²² Moreno Garrido (2007a) p. 21.

²³ Este proyecto presentado a las Cortes el 30 de noviembre de 1910 se conserva en el Archivo del Congreso de los Diputados (Correyero y Cal 2008, pp. 69-70).

privadas provinciales, y proponía su extensión a todas las provincias atractivas para el turista, e instaba al Estado a colaborar con ellas.

Las graves carencias que afectaron al turismo en España durante los primeros años del siglo XX no impidieron que cada vez más extranjeros fueran viniendo, y que un número creciente, aunque aún minoritario, de españoles disfrutaran del veraneo en los principales centros turísticos del momento: Madrid, Barcelona, San Sebastián, Santander, Málaga, los dos archipiélagos y en general, las playas mediterráneas²⁴.

La segunda etapa de la evolución del turismo en el siglo XX se puede circunscribir a los años de la Primera Guerra Mundial, cuando los cuatro años de muerte y destrucción paralizaron cualquier actividad turística. Esta lógica retracción del turismo internacional, al romperse las principales corrientes turísticas que procedían de Alemania, Francia y Gran Bretaña, afectó negativamente al turismo en España. Además, la Gran Guerra condicionó también el turismo interior y su posterior desarrollo: la gran inflación que se desató tuvo como consecuencia una caída en los salarios reales y por ende en el nivel de vida de la mayor parte de la población, lo que influyó negativamente en la práctica del turismo.

La tercera etapa corresponde con los años transcurridos desde el fin de la Primera Guerra Mundial a la Gran Depresión. Aquí, y sobre todo a partir de 1924, cuando la economía mundial comenzó a recuperarse, el número de turistas aumentó considerablemente. A ello contribuyó también el auge del automovilismo, que permitió que el turismo llegase a un mayor número de capas sociales. El derecho internacional, surgido tras el fin de la Gran Guerra, condicionó un marco básico que regulaba las relaciones y los tránsitos fronterizos, lo que facilitó también el desarrollo del turismo internacional. Entre las medidas tomadas al respecto, a las que España se fue adhiriendo con cierto retraso, cabe destacar: a) la aparición, el 21 de octubre de 1920, de un pasaporte tipo, el cual debía ser adoptado por los países que se sumasen al

²⁴ Pellejero Martínez (1999a) p. 69.

acuerdo llegado por la Sociedad de Naciones; b) un Convenio Internacional relativo a la libertad de tránsito de personas, equipajes y mercancías, del 31 de octubre de 1922 y que España ratificó el 17 de diciembre de 1929; c) el Convenio de Ginebra del 9 de diciembre de 1923, por el que se regulaba el régimen internacional de las vías férreas y reglamentaba las formalidades de Aduana y Policía. Este Convenio entró en vigor en España en marzo de 1930.

Este renacer del turismo vivió en España su mayor apogeo durante la Dictadura de Primo de Rivera²⁵. En los años previos la inestabilidad política y social fue la nota predominante. Los graves problemas a los que se enfrentó el país: la guerra con Marruecos, las tensiones derivadas del nacionalismo catalán y vasco, las reivindicaciones obreras y la resistencia patronal, disuadían a los posibles visitantes. Sin embargo, el golpe de Estado del General Primo de Rivera forzó el restablecimiento de la paz social, finalizó la guerra con Marruecos y la economía experimentó un notable crecimiento. La política económica de la Dictadura se caracterizó por su intervencionismo y por la planificación de la misma, que implicó la creación de importantes monopolios estatales y la realización de grandes obras públicas, lo que a su vez tuvo una gran repercusión en el turismo. Hubo durante estos años dos organismos estatales dedicados a fomentar el turismo: hasta 1928, la Comisaría Regia (heredada del Régimen anterior), y a partir de ese mismo año, el Patronato Nacional de Turismo (PNT). Siendo este último organismo el que sentó las bases del desarrollo turístico de España. Al finalizar esta etapa nuestro país había logrado mejorar su posición relativa dentro del turismo internacional (aunque seguía muy por debajo, en lo relativo al aporte de divisas por esta vía, de Alemania, Francia, Italia, Suiza o Austria). Mejoría que como hemos visto no fue fruto del azar, sino de una serie de hechos empresariales, políticos y sociales que contribuyeron a ella: una lenta mejora de las infraestructuras de transportes y acogida²⁶; iniciativas legisladoras en pro del turismo; la aparición de los sucesivos organismos oficiales de turismo;

²⁵ Dictadura de Primo de Rivera: 1923-1930.

²⁶ Se mejoró la red ferroviaria, se llevó a cabo el Circuito Nacional de Firms Especiales, se inauguró la Red de Paradores y Albergues de Carretera y se creó una compañía aérea estatal.

profesionalización de los subsectores turísticos, tales como hoteleros, agentes de viajes o compañías de transportes, que propiciaron la celebración de congresos y exposiciones; o la definición, planificación y urbanización de los espacios turísticos.

La cuarta etapa en la evolución del turismo durante el siglo XX la situamos en la década de los años treinta, y estuvo marcada por la crisis económica mundial iniciada en 1929 y por las tensiones políticas europeas que condujeron a la Segunda Guerra Mundial. Ambos factores tuvieron efectos muy negativos en el ámbito del turismo internacional.

Al comienzo de esta etapa se instaura en España la Segunda República²⁷, y a pesar de que la crisis mundial castigó con menos virulencia a nuestro país, el movimiento turístico también cayó, pues se vio afectado tanto por el retroceso económico de los países emisores, como por las alteraciones que en el orden público se estaban produciendo. Aspecto éste último que siempre afecta negativamente a los países receptores de turismo. El Gobierno republicano concedió al turismo un papel de destacada importancia, considerándolo fundamental por dos aspectos: el cultural y el económico. Desde el punto de vista cultural, al satisfacer “una necesidad espiritual, ilustrando y enseñando conocimiento del arte y la historia”; y desde el punto de vista económico, por la riqueza generada: en 1930 los ingresos por turismo habían ascendido a cuatrocientos millones de pesetas²⁸. La República con sus reformas sociales, favoreció el turismo nacional a través de los valores cívicos de su ideario: disfrute de la naturaleza, socialización de la cultura, derecho al descanso y a la salud; y llevó a los españoles a evolucionar en su interés por el turismo²⁹. El organismo rector del turismo durante todos los años de la Segunda República fue el PNT, cuyos dirigentes realizaron una labor muy completa que permitió al turismo pasar de ser un concepto cultural y de élite, a una actividad global.

²⁷ La II República se proclamó el 14 de abril de 1931.

²⁸ Correyero y Cal (2008) p. 181.

²⁹ Moreno Garrido (2007a) p. 84.

El estallido de la Guerra Civil española³⁰ provocó la paralización de los flujos internacionales de turismo y de cualquier actividad turística llevada a cabo por los españoles. Pero a pesar de esto los diferentes Gobiernos no abandonaron su atención al turismo. Las instituciones turísticas, al igual que las de otra índole, se desdoblaron: en la España republicana se mantuvo el PNT, y en la parte sublevada se creó, en enero de 1938, el Servicio Nacional de Turismo (SNT). La actividad de ambos organismos se centró básicamente en la propaganda, empleando diferentes instrumentos para ello. El más utilizado por el PNT fue la impresión de documentos donde se recogía el expolio cultural que la guerra estaba provocando. El Gobierno republicano utilizó el turismo para realizar una intensa labor de denuncia de la sublevación y de legitimación propia, hecho que queda sobradamente probado al adscribir en el Ministerio de Propaganda³¹ al PNT. Mientras, en el bando nacional se pusieron en marcha las denominadas “Rutas de Guerra”: viajes organizados principalmente para periodistas, por la España nacional ya pacificada³², que supusieron un verdadero ejercicio de intento de legitimación. El desempeño de la organización turística en el bando nacional, que recayó como se ha señalado en el SNT, fue más eficaz que el republicano, quizás gracias a su responsable Luis A. Bolín³³, el cual fue un acérrimo defensor del sector turístico.

La quinta etapa coincide con la difícil década de los años cuarenta. La II Guerra Mundial llevó a un empobrecimiento de la mayoría de naciones europeas y paralizó absolutamente el turismo en todo el mundo hasta el final de la década, cuando

³⁰ 18 de julio de 1936-1 de abril de 1939.

³¹ El Ministerio de Propaganda se crea por Decreto de 4 de noviembre de 1936, y se nombra como titular a Carlos Esplá, diputado perteneciente al grupo parlamentario de pro-turismo, del que ostentaba la presidencia desde mayo de ese mismo año.

³² Moreno Garrido (2007a) p. 135.

³³ Luis Antonio Bolín Bidwell (Málaga, 1894-1969) Periodista y político. Vinculado con el extranjero, trabajó como agregado de prensa de la Embajada de España en Londres y como corresponsal del ABC en esta misma ciudad. Ocupó a lo largo de su carrera diferentes cargos relacionados con el turismo. Comenzó siendo delegado regional de Andalucía, Canarias y protectorado español de Marruecos, en el PNT de la Dictadura de Primo. Posteriormente ostentaría la máxima representación en el SNT, primero, y en la DGT después, durante trece años hasta la creación del MIT.

gracias al Plan de Reconstrucción Europea de Ayuda Económica (Plan Marshall), puesto en marcha por Estados Unidos en 1947, los países ayudados recuperaron sus niveles de producción prebélicos. Así, la recuperación de las actividades turísticas a nivel internacional llegó en 1949-1950, aunque estuvieron limitadas en muchos casos por las restricciones que los países establecieron en el gasto por turismo y en otras medidas de política monetaria internas.

En España, el aislamiento político provocado por el Régimen de Franco hizo que la recuperación económica tardase mucho más que en el resto de Europa. Tras la finalización de la Guerra Civil, España se encontraba prácticamente arruinada, y la II Guerra Mundial, y el alineamiento con las potencias perdedoras imposibilitó su pronta recuperación. Las potencias vencedoras aislaron política y económicamente a España como repulsa a la dictadura establecida. En febrero de 1946 el Gobierno francés cerró su frontera con España, en marzo de ese mismo año, ingleses, franceses y americanos firmaron una declaración conjunta en la que expresaban su repudio al franquismo y en diciembre la Asamblea General de la ONU excluyó a nuestro país de todos sus organismos técnicos y recomendó la retirada de embajadores de Madrid. Esta recomendación fue seguida por todos los países en ese momento acreditados, salvo por el Vaticano, Portugal, Irlanda y Argentina³⁴.

Este aislamiento culminó un año después al quedar al margen del Plan Marshall, y obligó a España a tener que valerse únicamente de sus escasos medios para la tan precisa recuperación. La falta de recursos para adquirir bienes de equipo, materias primas, combustibles o fertilizantes, determinó en gran medida la política económica autárquica e intervencionista, y obligó al racionamiento. Se creó un marco político supeditado a los objetivos totalitarios del Régimen y se fijó la estructura legislativa y económica en la que se desarrolló el sector turístico hasta el final de la autarquía, que impuso trabas a su desarrollo. Este contexto sirvió para que algunas voces del Gobierno defendieran el turismo como un instrumento para lograr un nuevo imperialismo español, en la nueva “Cruzada Nacional”. En este sentido la Dirección

³⁴ Correyero Ruiz (2002) p. 327.

General de Turismo (DGT)³⁵ en 1942 recogía en un memorando el papel del turismo de la siguiente manera³⁶:

En la vida de relación entre Estados, ante el hecho natural y biológico denominado turismo [...] corresponde a España el honor de ser la primera Nación que vincula fuertemente a la función de Estado la defensa y ordenación de los intereses turístico-nacionales, [...] Transcurridos varios años de contienda mundial, resurgida España con esfuerzo titánico, llega la hora de prepararse para un futuro próximo perfeccionando el organismo estatal en forma que pueda hacer frente con posibilidades de éxito a cuantas contingencias se le ofrezcan.

Esto hizo que el Estado, a través de la DGT, interviniese en el sector turístico, no sólo por los posibles beneficios económicos que podía reportar, sino más bien como medio para ganar adeptos a la nueva causa y servir a los intereses superiores del Régimen. Esta intervención fue en muchos casos guiada y siempre aplaudida por el sector privado, el cual quedaba a la perfección representado en la Fesit. No obstante, las autoridades turísticas que trabajaron a favor del sector turístico y que conocían bien las grandes ventajas y ganancias que éste podía reportar, se vieron en muchas ocasiones enfrentadas a los más altos dirigentes del Régimen, a quienes les preocupaba mucho la llegada de extranjeros, y no estaban dispuestos a liberalizarla, pues veían en ello riesgos potenciales para la estricta moral y la autarquía económica de la dictadura. Entre estas dificultades a las que se enfrentaron los defensores del fomento del turismo cabe señalar el hecho que el nuevo Gobierno controlase las fronteras del país para salvaguardarse de sus opositores, por lo que la escasa demanda turística se encontraba con férreos controles fronterizos, así como al racionamiento de productos alimenticios y energéticos.

Los años cuarenta estuvieron marcados por un devenir triste en todos los aspectos de la vida social española, lo que incluye al turismo. Esta actividad quedó

³⁵ DGT: Máximo Organismo encargado del Sector Turístico desde 1939 a 1951.

³⁶ Pack (2009) pp. 66-67.

reducida casi al mínimo, y no fue hasta 1949 cuando se superó el número de turistas extranjeros que se había registrado en 1930³⁷. Se estableció un modelo turístico de corte franquista, inmerso en un marco institucional nacional corporativista, controlado por la DGT, donde se potenciaron aspectos religiosos, tradicionales y folclóricos de una España pobre, que acababa de terminar una lucha fratricida.

La sexta etapa de la evolución del turismo en el siglo XX se enmarca en los años cincuenta, cuando las economías occidentales vivieron una expansión económica hasta el momento inimaginable, que favoreció un muy importante auge del turismo. Hubo otros factores que contribuyeron también a la expansión de este fenómeno: a) generalización de las vacaciones pagadas, con el consiguiente aumento del tiempo libre, y la incorporación de la gran clase media trabajadora a los movimientos turísticos; b) uso generalizado del automóvil, que aportó libertad de movimientos; y c) existencia de una amplia flota aérea obsoleta para el ejército, pero en condiciones para el uso civil, que permitió el desarrollo del transporte turístico de masas.

España por su parte mantenía el régimen autárquico y una férrea dictadura en la que se rechazaba cualquier principio democrático, pero por el contrario, había logrado un marco social y político estable, conseguido con una fuerte represión. Seguía contando con una amplia y diversificada riqueza natural casi virgen, y una oferta artística cultural no explotada. El control que el Estado tenía sobre los precios se reflejaba en una política de rigidez en los mismos, que permitió una relación calidad-precio de las más competitivas del mundo³⁸. El turismo empezó a crecer a ritmos más altos que en Europa, burlando en muchas ocasiones el rígido marco legal establecido. El modelo turístico establecido por el Régimen no pudo resistir a la revolución que se estaba produciendo en el sector, fue cambiando para adaptarse a las nuevas demandas procedentes del extranjero: se estaba preparando para atender al turismo de masas.

³⁷ En 1930 se había alcanzado una cifra récord en el número de turistas extranjeros, pues la caída del mismo fue anterior al estallido de la Guerra Civil, y se debió como hemos visto a la situación económica mundial y de la inestabilidad política que se vivía en España.

³⁸ Figuerola Palomo (1999) p. 80.

El detonante mayor del cambio acaecido durante esta década en España, fue el restablecimiento de las relaciones con las naciones occidentales, en el que jugó un papel principal Estados Unidos. Estas relaciones comenzaron a cambiar en torno a 1948, con el inicio de la Guerra Fría, cuando los norteamericanos vieron en España un aliado en su lucha contra el comunismo, y un enclave geoestratégico fundamental en el nuevo escenario mundial, por lo que iniciaron una política tendente a colocarla dentro de su ámbito de influencia. Con la intermediación de los americanos en 1949, la Asamblea General de la ONU concedió a sus miembros libertad para retomar relaciones con España, y en 1950 revocó la resolución de 1946 por la que se repudiaba al Régimen franquista, lo que permitió que en noviembre de ese mismo año se admitiera a España en la FAO, en mayo del 1951 en la OMS y que estableciese embajada en Bonn. También ese mismo año se firmaron los Acuerdos de Madrid, entre los Estados Unidos y España, de ayuda militar y económica. Al año siguiente, el organismo estatal encargado del turismo fue admitido en el Comité Ejecutivo de la Unión Internacional de Organismos Oficiales, perteneciente a la ONU, lo que supuso su adhesión a la Comisión Europea de Turismo y en octubre se celebró en Madrid el Tercer Congreso Internacional de Expertos en Turismo³⁹. En 1953 España ingresó en la UNESCO, en 1955 en la ONU, y en 1958 en la OCDE, en la OIT, en el FMI y en el Banco Mundial. Este reconocimiento exterior supuso la inexcusable modernización de la organización administrativa franquista, que llevó a Franco, en julio 1951, a reformar su Gobierno, tal y como había sido exigido por los norteamericanos. Esta remodelación trajo consigo la creación de un nuevo MIT.

Durante la década de los cincuenta las altas autoridades del Régimen reconocieron, de manera más o menos explícita, el factor económico del turismo, por lo que comenzaron su instrumentalización como generador de divisas. Pero además sirvió para algunos como un refuerzo de la soberanía del Régimen franquista e incluso para revitalizarlo después ese primer periodo de aislamiento y estancamiento de los años cuarenta. Como un crítico del Régimen afirmaba: “la presencia constante de

³⁹ Moreno Garrido (2007a) p. 192.

turistas extranjeros venía a demostrar la aceptación del Régimen por parte de los demás países, y a reforzar la legitimidad del modelo económico español⁴⁰.

Esto influyó en la aceptación del fenómeno turístico por parte de aquellos miembros del Gobierno de corte más ultraconservador, los cuales tuvieron que ceder ante la evidencia. Así Gabriel Arias Salgado, primer titular del Ministerio de Información y Turismo (MIT), el cual había menospreciado la parte de su cartera que afectaba a este sector, declaró en 1956, con motivo del XX Aniversario del Alzamiento del 18 de julio, lo siguiente⁴¹:

Además de haber alcanzado el turismo un volumen anual de divisas de cerca de cuatro mil millones de pesetas, puede decirse que la campaña de insidias y falsedades contra nuestra Patria, que era prácticamente indestructible con los medios que podíamos dedicar a contrarrestarla, ha venido sufriendo golpes de muerte a medida que los extranjeros circulaban libremente por nuestras tierras y veían con sus ojos nuestra verdad. Por eso el turismo figura en primera línea entre los medios de información de este siglo.

De este modo el turismo se convirtió en uno de los pilares donde se iba a apoyar el desarrollo económico del país, una actividad que había que cuidar con mimo. Poco a poco se fueron sentando las bases del boom turístico que tendría lugar en la segunda mitad del siglo XX, cuando España se convirtió en uno de los líderes europeos y mundiales del turismo de masas.

Pero como hemos visto este proceso de conversión de España en un gran centro receptor del turismo de masas mundial no fue fácil, sino que por el contrario se tuvo que enfrentar con multitud de dificultades: el siglo XX lo inicia con un retraso considerable respecto a otras naciones occidentales; las primeras décadas coinciden con una situaciones políticas-económicas, nacionales e internacionales, muy

⁴⁰ Pack (2009) p. 12.

⁴¹ Íbidem, pp. 135-136.

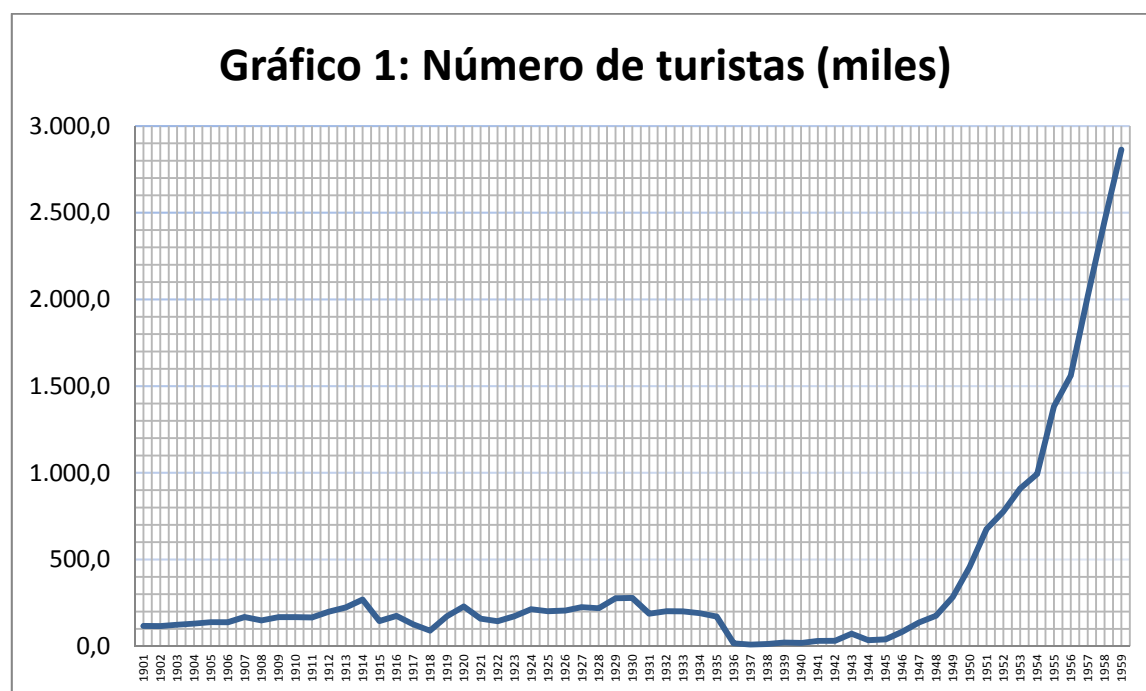
difíciles⁴²; la Guerra Civil española; los primeros años de nuestra postguerra coincidentes con la II Guerra Mundial; el aislamiento internacional a la que quedó sometida España, pues sus alianzas con los dictadores fascistas y su desprecio por la democracia liberal situó a nuestro país en la antítesis de la Europa occidental reconstruida; y la actitud contraria de no pocos dirigentes del Régimen hacia un turismo que levantaba recelos y suponía un problema para la política establecida, basada en un nacionalismo económico y en la imposición de una moral estricta que condicionaba la conducta de los españoles.

A la hora de respaldar las afirmaciones anteriores sobre la evolución del turismo con datos, nos encontramos con una importante dificultad inherente a este trabajo: la carencia de series estadísticas oficiales que abarquen todo el periodo estudiado. No obstante, existen unas estimaciones recogidas por Antonio Tena⁴³ sobre el número de turistas llegados a España a lo largo del siglo XX, y con ellas vamos a trabajar. En el gráfico que se muestra a continuación se recoge esta serie, la cual corresponde a extranjeros provistos de pasaporte (excluye a los españoles residentes en el extranjero) en tránsito con permiso de más de 24 horas⁴⁴.

⁴² La I Guerra Mundial y la profunda crisis económica iniciada con el crack del 29.

⁴³ Tena (2005).

⁴⁴ Entre 1901 y 1928 Tena estimó el número tomando como base los datos del PNT de 1929 y como índice la serie de pasajeros de entrada de nacionalidad extranjera ofrecida por el INE en sus *Anuarios Estadísticos*. Entre 1929 y 1934: los datos de visitantes que pernoctaron, ofrecidos en las memorias del PNT. Para 1935 y 1940-1945, los recogidos por Chamorro y Morales, en su artículo “Las balanzas de pagos de Francisco Jáinaga”, publicado en la revista *Información Comercial Española*, en marzo de 1976 (pág.: 107-118) y como índice la serie del número total de pasajeros extranjeros entrados por los puertos españoles, INE, *Anuario Estadístico de España* (1950). Entre 1936-1939, el número de extranjeros turistas registrados en cada provincia. Fuente el INE, *Anuario Estadístico de España* (1943). Y a partir de 1945 ha utilizado las series elaboradas por el INE: *Estadísticas de Turismo*.



Fuente: Tena (2005)

Del análisis de los datos a partir de los cuales se ha elaborado el gráfico anterior, obtenemos las tasas de crecimiento del número de turistas⁴⁵. Estas tasas medias de crecimiento se recogen en el cuadro 1, y corresponden aproximadamente a los diferentes periodos que hemos establecido en la evolución del turismo a lo largo del siglo XX.

Cuadro 1: Tasa media de crecimiento del número de turistas.

1901-1913	5,97	1936-1939	-7,82
1914-1918	-12,43	1940-1945	24,69
1919-1930	13,23	1946-1949	66,72
1930-1935	-8,16	1950-1959	26,98

Fuente: Tena (2005). Elaboración propia.

⁴⁵ Extranjeros provistos de pasaporte, excluye a los españoles residentes en el extranjero, en tránsito con permiso de más de 24 horas.

Vemos como en cada periodo el turismo en España se comporta tal y como hemos ido señalando. Las tasas medias de crecimiento calculadas son negativas en el periodo de la I Guerra Mundial, durante la crisis de los años treinta, y durante la Guerra Civil. En el resto de los periodos, estas tasas son positivas, llamando la atención que lo sean durante la II Guerra Mundial, aunque la explicación se puede encontrar en la alta tasa de crecimiento de 1945, y en el hecho de que la situación de partida fuese muy baja. Vemos, además, como el crecimiento durante los años de la autarquía fue muy elevado⁴⁶, otro motivo más que suficiente que justifica el estudio de este fenómeno en una etapa tan concreta de la historia de España.

1.2.2. Marco general del turismo en la economía española.

España no fue ajena a la transformación que el turismo experimentó durante la segunda mitad del siglo pasado, cuando esta actividad vivió una verdadera revolución. Revolución que ha llevado a nuestro país a liderar los ránquines de las naciones receptoras de turismo. En lo que se refiere a la llegada de turistas internacionales España logró en 2013 el tercer puesto mundial, con 60,7 millones, por detrás únicamente de Francia y EEUU, y adelantando a China, país que había ocupado el tercer puesto en 2012. Además de estos países líderes España fue quien en 2013 experimentó una tasa de variación interanual mayor (5,6%).

⁴⁶ Hay que tener en cuenta en algunos periodos las cifras de partida son extremadamente bajas.

Cuadro 2: Llegadas de turistas internacionales. 2013*

	Millones	Variación interanual %
Francia	84,7	2,0
Estados Unidos	69,8	4,7
España	60,7	5,6
China	55,7	-3,5
Italia	47,7	2,9

Fuente: OMT (2014) *Datos Provisionales a diciembre de 2014

En cuanto a los ingresos por turismo internacional, en el 2013 España ocupó el segundo lugar del ranking mundial, sólo por detrás de EEUU, lo que implica estar a la cabeza de los países europeos. En cuanto a la tasa de variación interanual alcanzó un 4,1%, tres puntos más que la tasa de variación interanual del 2012, la cual ascendió a 1,2%. Los datos adelantados por la OMT para 2014 revelan unos ingresos por turismo de 65,0 millones de dólares, lo que supone una tasa de variación interanual del 7,1%⁴⁷.

Cuadro 3: Ingresos por turismo internacional. 2013*

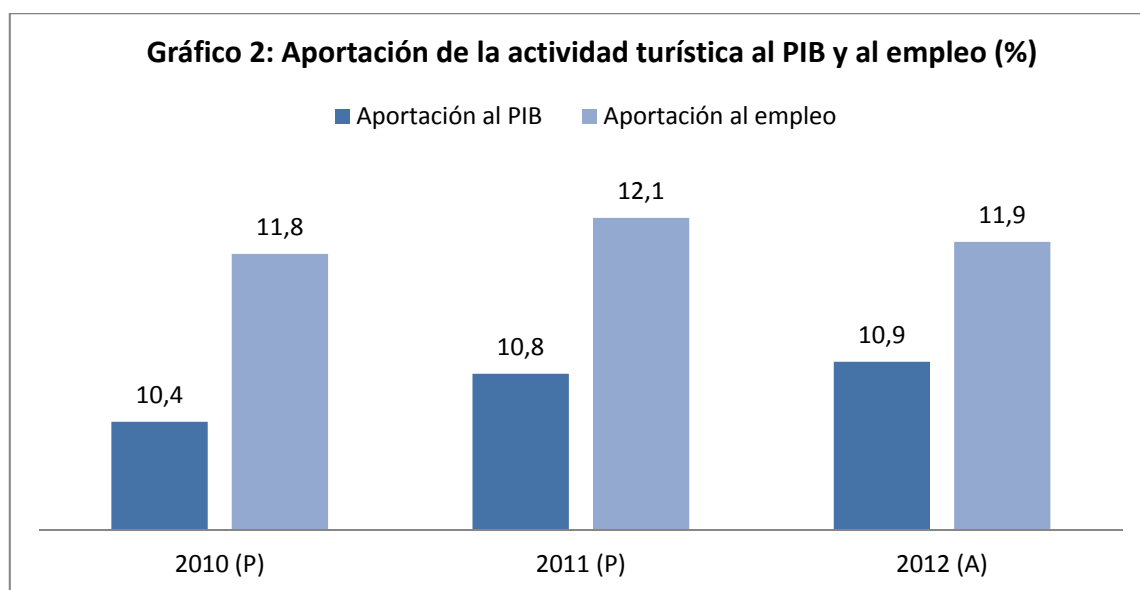
Dólares EE.UU.

	Miles de Millones	Variación Interanual %
Estados Unidos	173,1	7,4
España	62,6	4,1
Francia	56,7	2,1
China	51,7	3,3
Macao (China)	51,6	18,1

Fuente: OMT (2014) *Datos Provisionales a diciembre de 2014.

⁴⁷ Datos recogidos del Barómetro de la OMT, enero 2015.

El turismo en España es hoy en día una pieza clave del engranaje económico. En 2012, el peso de la actividad turística en España, medido a través de la demanda final turística, se situó en el 10,9% del PIB, según el INE. El empleo en las ramas turísticas, según esta misma fuente, superó los 2,1 millones de personas, cifra que representa el 11,9% del empleo total.



Fuente: INE (2014); (P): provisional (A) avanzado

Esta posición de liderazgo se fue labrando a lo largo del siglo XX gracias a una serie de factores: un cúmulo de circunstancias y la labor desempeñada desde la Administración Pública y desde la iniciativa privada. Pero como ya se ha visto, esto no fue siempre así. España comenzó el siglo pasado retrasada en materia turística, por lo que en este apartado trataré de analizar, cualitativa y cuantitativamente⁴⁸, el peso del

⁴⁸ Conviene señalar la falta de datos sobre turismo de los que se dispone para los primeros años del siglo XX. A partir de la mitad de los años cuarenta comienzan a tenerse más datos sobre visitantes extranjeros y sobre oferta hotelera. A partir de las balanzas de pagos, sí podemos obtener información para años anteriores. Pero no es hasta 1963 cuando comienzan la serie de Anuarios Turísticos.

sector turístico en la economía española siguiendo grosso modo las mismas etapas que se han establecido en el proceso de desarrollo del turismo.

La incipiente aparición del turismo en España coincidió con la crisis finisecular decimonónica, lo que coadyuvó a que surgieran voces abogando por el desarrollo de esta industria, la cual podía llegar a tener una importancia clave en la economía de cualquier país: tanto por su papel compensador de saldos de la Balanza de Pagos, es decir, en la financiación exterior; como por el mero hecho de constituir en sí mismo un sector productivo generador de renta.

Estas voces argumentaron cómo en países de nuestro entorno, Francia, Italia, Suiza o Alemania, la nueva industria y su posterior desarrollo, había aumentado el consumo de productos y servicios e incluso propiciado la aparición de nuevos: medios de transporte, hoteles, balnearios, museos, ocio, e incrementaba la mano de obra empleada en servicios relacionados. De este modo comenzaron a desarrollarse en nuestro país empresas privadas dentro del nuevo sector (agencias de viajes, de transporte y alojamiento), a celebrarse asambleas, congresos y exposiciones de turismo⁴⁹ e incluso el turismo pasó a formar parte de las políticas gubernamentales.

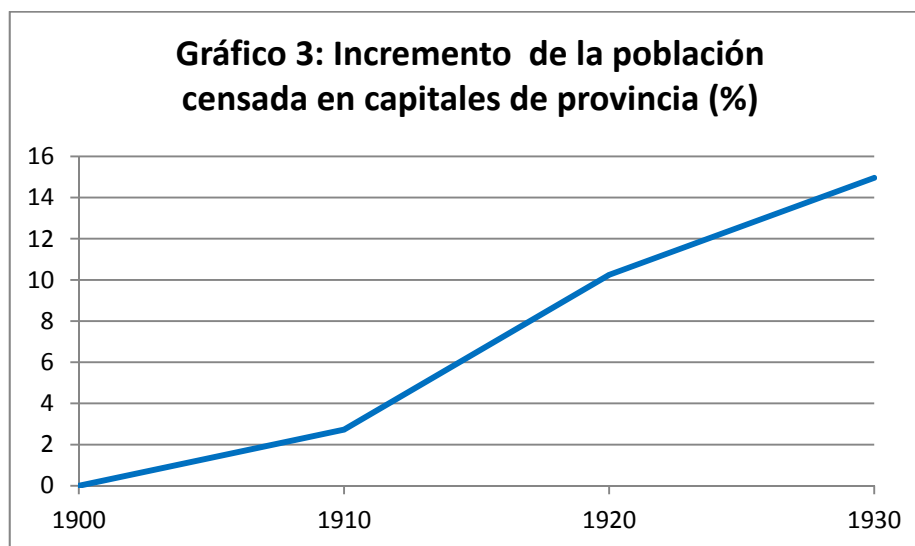
El Estado, incidiendo en el aspecto económico de esta actividad creó los primeros organismos públicos oficiales destinados a su fomento: la Comisión Nacional, en 1905, la Comisaría Regia, en 1911 y el PNT en 1928. En la justificación de la creación de estos tres organismos se ponderaba la importancia económica que el turismo tenía o podía llegar a tener. En las iniciativas parlamentarias que sobre turismo fueron surgiendo, también se hacía hincapié en el factor económico, como la anteriormente descrita del diputado Prieto Mera en 1910 o como el proyecto de ley sobre el valor de la moneda, presentado por el Ministro de Hacienda a las Cortes el 10 de diciembre de 1912⁵⁰. En este proyecto de Ley se señalaba que gracias a la riqueza monumental, a la buena localización geográfica, a la mejora del ferrocarril y de los establecimientos hoteleros, el turismo se había convertido en una vía cada vez más

⁴⁹ En noviembre de 1908 se celebra en Zaragoza el Primer Congreso de Turismo Español.

⁵⁰ Gaceta de Madrid nº 351 de 16 de diciembre de 1912.

importante para la entrada de oro al país. A estos factores hay que añadir que el Gobierno primorriverista, de marcado carácter intervencionista, realizó importantes inversiones públicas en infraestructuras y que quiso controlar también la gestión del turismo. De este modo surgieron nuevas iniciativas públicas, como la red de establecimientos hoteleros del Estado, la concesión de crédito público para la construcción de hoteles e intensas campañas de propaganda turística. El turismo se convirtió en un sector productivo interesante por la atracción de capital, pues los cambios sociales y culturales estaban provocando un incremento en la demanda de servicios relacionados.

Fue precisamente en el primer tercio del XX cuando la población española inició su proceso de modernización. Según los datos del INE, la proporción de población que vivía en capitales de provincia fue creciendo en estas cuatro décadas, aunque la mayor aceleración se produjo sobre todo a partir de la segunda década y en mayor medida aún, a partir de los años veinte, tal y como se recoge en el siguiente gráfico.



Fuente: INE. Elaboración propia.

En 1930 había ya diez ciudades con más de cien mil habitantes⁵¹. La emigración rural y la mejora de las comunicaciones dieron lugar a una sociedad más moderna que demandaba bienes ligados al ocio, sobre todo desde que en 1919 se aprobó por ley la jornada laboral de ocho horas⁵². Era una nueva sociedad con unos nuevos gustos: los deportes, los espectáculos, la prensa, el cine, los viajes y el turismo. Estas transformaciones sociales estuvieron acompañadas por una etapa de prosperidad económica⁵³ y de avance tecnológico en las comunicaciones. Atendiendo a las teorías de desarrollo del turismo antes mencionadas, cualquiera de estos factores pudo favorecer un aumento del mismo.

La pretensión de cuantificar la importancia económica del turismo en esta nueva sociedad nos enfrenta otra vez con el grave inconveniente de la escasez de datos. Salvamos esta dificultad con los datos aportados por Tena (2005) para señalar que el turismo en España durante la Segunda República, representó una parte despreciable del PIB, tal y como se recoge en el cuadro 4. Pero aun así ya comenzaba a ejercer cierta influencia cultural.

Cuadro 4: Ingresos por turismo
(millones de pesetas corrientes)

1931	131,1	1933	136,3
1932	161,0	1934	142,1

Fuente: Tena (2005)

⁵¹ Por orden de mayor a menor población: Barcelona, Madrid, Valencia, Sevilla, Málaga, Zaragoza, Bilbao, Murcia, Granada y Córdoba (INE, 1930).

⁵² La aprobación de esta ley vino mediante Real Decreto de 3 de abril, y se publicó en la Gaceta de Madrid nº 94 del día siguiente, y debía entrar en vigor el 1º de octubre, no obstante, los problemas suscitados por la reticencia de la patronal, retrasará su puesta en práctica y se excluirán de su aplicación determinados oficios o trabajos (Campos Luque 2001).

⁵³ La Primera Guerra Mundial estimuló la actividad económica española. Al desaparecer los países beligerantes como exportadores, a España se le abrió un mercado internacional coyuntural, que reportó importantes beneficios. No obstante, este crecimiento económico no estuvo acompañado de una modernización del sistema productivo, pues España seguía dependiendo de los países en guerra para avanzar en el progreso tecnológico. Habrá que esperar al final de la IGM para que, gracias a las reservas de divisas obtenidas por el aumento de las exportaciones durante la contienda, se pueda importar bienes de equipo que permitan un avance tecnológico de la industria española. Esto unido a la estabilidad europea favorece el crecimiento económico que tiene lugar durante la dictadura de Primo de Rivera.

En cuanto a la estructura sectorial de la economía española, el sector primario mantuvo su peso: en las tres primeras décadas del siglo XX representaba dos tercios de la población activa española, y en la década de los años treinta bajó ligeramente, llegando a ocupar en 1950 en torno a la mitad de la población activa. Por otra parte, durante la década de los años veinte se produjo un incremento del sector terciario, que se mantuvo en los tres siguientes decenios. Ya durante la década de los cincuenta el sector primario sufre un retroceso del que se nutren tanto el sector secundario como el terciario. Estas afirmaciones que se pueden comprobar en el siguiente cuadro, supusieron, por un lado, que la inmensa parte de la demanda privada procediese de familias vinculadas con la actividad agraria, con lo que a través del multiplicador del consumo, los rendimientos agrarios determinaban los ciclos económicos; y por otro, que la mayoría de las exportaciones españolas emanaban del sector primario, por lo que también era determinante para el equilibrio exterior⁵⁴.

Cuadro 5: Estructura sectorial en España 1900-1960.
(Población activa)

Año	Primario	Secundario	Terciario
1900	66	16	18
1910	66	16	18
1920	57	22	21
1930	46	26	28
1940	51	22	27
1950	48	26	26
1960	38	32	30

Fuente: Nicolau (2005)

⁵⁴ Vallejo Pousada (2014).

La economía española registró desde 1905 hasta 1930 unas tasas de crecimiento del PIB razonablemente elevadas, bonanza económica que se mantuvo pues hasta la crisis de los años treinta, la cual aunque afectó a España en menor medida que al resto de países occidentales, sí lastró el crecimiento económico, imponiéndole trabas al discurrir de la Segunda República. Esta evolución de la economía española se aprecia en el cuadro 6, en el que se recoge la tasa de crecimiento interanual del PIB por quinquenios, quedando patente el crecimiento económico de las tres primeras décadas del siglo, en el que influyó notablemente la posición neutral de España en la I Guerra Mundial y el apogeo económico que se vivió durante la dictadura de Primo de Rivera. También se observa la ralentización que se experimentó durante la Segunda República y la caída estrepitosa que provocó la Guerra Civil.

Cuadro 6: Tasas de evolución del PIB

1900-1905	2,54	1920-1925	18,18
1905-1910	10,67	1925-1930	12,46
1910-1915	10,93	1930-1935	3,33
1915-1920	10,73	1935-1940	-15,59

Fuente: Carreras, Prados de la Escosura y Rosés (2005)

La Guerra Civil empobreció al país, deterioró su infraestructura, sobre todo las carreteras y la red ferroviaria, y lo sumió en una pobreza energética y de productos básicos. Tras su finalización, y con una dictadura como forma de Estado, la economía española tuvo que enfrentar unos años muy duros: en 1939 el PIB per cápita se había reducido casi un 27 por ciento respecto al de 1930, y a partir de este año sus tasas de crecimiento fueron muy bajas, teniendo que esperar a 1954 para recuperar el nivel de 1930⁵⁵. Estas bajas tasas, aunque positivas, reforzaron a España como un país

⁵⁵ Datos obtenidos de Carreras, Prados de la Escosura y Rosés (2005).

periférico relativamente pequeño en términos económicos, que a pesar de mantener un régimen político autárquico realizaba esfuerzos por integrarse en Europa.

En la década de los cuarenta la población pasó hambre debido a la caída de la producción y de los rendimientos agrarios, y a un ineficaz sistema de abastecimiento de alimentos basado en cartillas de racionamiento y precios tasados⁵⁶. Los rendimientos agrarios cayeron como resultado de varios de años de sequía y de la falta de ganado de labor, de fertilizantes y de maquinaria. Estos bajos rendimientos supusieron una caída del consumo de bienes, y en particular de bienes industriales, y un descenso alarmante de la capacidad de compra del país en el exterior, ambos factores determinantes para el impulso industrializador que el país necesitaba. Por tanto, la producción interior, tanto de alimentos como de productos industriales, era incapaz de satisfacer la demanda interna, por lo que se volvió imprescindible importar materias primas y bienes de equipo, lo que llevó a la economía española a mediados de la década a una situación prácticamente de bancarota, sin reservas para hacer frente a sus compromisos de pagos derivados de las importaciones indispensables. Esto, junto con el aislamiento internacional, determinó que el grado de apertura de la economía española en los 40 cayese a mínimos históricos del 5 por ciento del PIB⁵⁷. El orden económico establecido sometió a todas las actividades económicas a controles en la forma de producción, de comercialización y en el establecimiento de los precios, lo que sustituyó al libre funcionamiento del mercado. Y aunque fue la escasez de productos lo que en un primer momento llevó tanto al racionamiento como a la fijación de precios, la ideología intervencionista del nuevo Estado contribuyó a que se prolongase más de lo razonable, afectando no sólo al precio de los alimentos, sino también a las condiciones de trabajo, a los salarios, a las materias primas disponibles, a los tipos de interés, al comercio exterior (donde se establecieron controles directos a través de licencias y cupos de importaciones) y al tipo de cambio, fijando una peseta sobrevaluada.

⁵⁶ Vallejo Pousada (2014) p. 11.

⁵⁷ Tena (2005).

A pesar de estas medidas políticas, el turismo no desapareció, aunque bien es cierto que sí lastraron su desarrollo y lo mantuvieron, como al resto de los sectores económicos, fuertemente controlado. Por una parte el ideal establecido por el Régimen de la autosuficiencia económica priorizó a sectores de la industria pesada frente al turístico, aunque los responsables del sector industrial español, sabedores de que el turismo reportaba las preciadas divisas, constituyeron en noviembre de 1949⁵⁸ la primera empresa turística dependiente del INI⁵⁹: Autotransporte Turístico Español (ATESA). Los factores que impidieron en mayor medida el crecimiento del turismo en la década de los cuarenta fueron: a) la falta de las denominadas infraestructuras de acogida⁶⁰, hoteles y restaurantes; b) pésimas condiciones de los medios de transportes, y en especial de las carreteras; c) las trabas impuestas a los visitantes en el tránsito de las fronteras. Pero quienes ponían en marcha iniciativas turísticas se encontraban con obstáculos con que afectaban a muchos otros aspectos, como a la construcción, a la industria de la automoción⁶¹ o la generación de energía.

El control del Estado se llevó a cabo mediante la aplicación de unas políticas que estuvieron marcadas por: a) el intervencionismo reglamentista tanto en el mercado interior como en el comercio exterior; b) el objetivo de la reconstrucción del país, que incluía la recomposición de las infraestructuras de transportes y de alojamientos turísticos; y c) por una política de propaganda, tanto interna como externa, que buscaba la legitimación del Régimen.

Al llegar la década de los cincuenta, la economía del país no había superado los niveles de producción prebélicos, y dado que no existía perspectiva de mejora, las

⁵⁸ Mediante Decreto de 13 de octubre se encomendó al INI la creación de una empresa mixta de transporte, la cual se constituyó en Madrid el 2 de noviembre siguiente (Pellejero Martínez 2000, p.33).

⁵⁹ Instituto Nacional de Industria (INI): Organismo creado por Ley el 25 de septiembre de 1941 que tenía como misión estimular la industrialización del país y permitir la participación directa del Estado en la producción de bienes y servicios, con el fin de potenciar un sector muy débil.

⁶⁰ Vallejo Pousada (2014) p. 17.

⁶¹ Esto se ve reflejado en los inicios de la empresa ATESA, dedicada a los viajes turísticos por carretera, creada en 1949 y con idea de comenzar su actividad en 1950, no prestó servicio hasta 1951 cuando la Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA) le entregó la treintena de autobuses que había encargado (Pellejero 2000, p.34).

autoridades se vieron obligadas a tener que prestar atención en nuevos sectores capaces de generar divisas⁶². Así, la realidad se impuso, demostrando que la economía española no podía funcionar sin recurrir al mercado externo, y que los controles y limitaciones interiores asfixiaban a la economía y propiciaban la aparición de mercados negros. En la apertura de la economía española fue transcendental la rehabilitación del Régimen a nivel internacional, en la que como hemos visto jugó un papel principal Estados Unidos. Tras la autorización, en 1949, de la Asamblea General de la ONU a sus miembros para retomar relaciones con España, el *Chase National Bank* estadounidense concedió a nuestro país un crédito de 25 millones de dólares; en agosto de 1950 el Senado americano aprobó un préstamo a España de 100 millones de dólares, para lo cual las autoridades norteamericanas designaron una comisión militar y otra económica que elaboraron un informe sobre cómo preparar la nueva política de Estados Unidos frente a España; y en 1951 se iniciaron los contactos para la firma de los Acuerdos de Madrid, sobre ayuda militar y económica⁶³. El 16 de julio de ese mismo año se formalizó la visita del Almirante Sherman a Franco⁶⁴, quien a los tres días nombró un nuevo Gobierno. Con esta remodelación Franco optaba por un cambio en la política económica, volviéndola más liberalizadora y abierta la exterior, tal y como habían exigido por los norteamericanos, aunque también era lo requerido por las necesidades reales del país.

La prioridad del nuevo Gobierno era lograr la industrialización del país: producir más y mejor, aunque sin descuidar la agricultura, para acabar con la insuficiencia alimenticia. Para el proceso de industrialización planificado había que favorecer la iniciativa de los productores, eliminando los controles que la limitaba, y capitalizar los sectores productivos. Para esta capitalización se necesitan dos factores determinantes, capital e importaciones de bienes de equipo. Los capitales, dado el escasísimo ahorro interior, debían provenir del exterior y para las importaciones se

⁶² Fuentes Quintana y Plaza Prieto (1952) p. 82.

⁶³ Estos Acuerdos se firmaron en septiembre de 1953, y según los mismos se instalarían en territorio español cuatro bases militares norteamericanas a cambio de ayuda económica y militar, y supusieron la integración definitiva en el bloque occidental tras el periodo de aislamiento.

⁶⁴ Vallejo Pousada (2014) p. 23.

requerían divisas. Estaban cada vez más claros los beneficios que el turismo extranjero podían reportar a las necesidades económicas y particularmente industriales de España, y tal como advirtió la UIOOT: *“el negocio del turismo es una de las exportaciones invisibles sobre la que los países participantes se apoyarán cada vez más como medio de equilibrar sus cuentas con el resto del mundo”*⁶⁵. En España los ingresos que se obtenían del turismo se convirtieron en el mejor aval para conseguir préstamos internacionales y las divisas necesarias para comprar equipamiento industrial y financiar proyectos de desarrollo a gran escala⁶⁶. De hecho, la principal partida de llegada de estas divisas, en función a su proporción en la compensación del déficit comercial y por cuenta corriente, fueron los ingresos por turismo. A estas les siguieron las obtenidas mediante importaciones de capital a largo plazo, tanto privado como público, las remesas de emigrantes y las transacciones y ayudas norteamericanas.

Todo lo anterior dio paso a que a partir de 1950 se iniciara un ciclo de crecimiento económico extraordinario, con un PIB per cápita que presentó tasas de crecimiento medio anual del 4,54 por ciento, entre 1950-1955, y del 2,6 entre 1955-1959, y logrando en 1954 superar, por primera vez, el PIB per cápita de 1930⁶⁷. Pero la situación económica se volvió a complicar, pues a partir de la segunda mitad de la década, el crecimiento económico estuvo acompañado de un importante déficit exterior, altas tasas de inflación y desequilibrios presupuestarios que se retroalimentaban. La causa, una financiación muy barata que aumentó la demanda agregada interna más que la capacidad productiva del país, por lo que tuvo que ser atendida mediante importaciones de bienes de consumo, de equipo y de materias primas. Estas importaciones crecieron a un ritmo muy superior al de las partidas compensadoras del déficit: las exportaciones de bienes, los ingresos por turismo y las remesas de emigrantes. El crecimiento lento de estas partidas compensadoras fue debido básicamente a que persistían los límites a la entrada de capital extranjero, los

⁶⁵ Pack (2009) p. 74.

⁶⁶ *Ibíd*em p. 10.

⁶⁷ Datos obtenidos de Carreras, Prados de la Escosura y Rosés (2005).

controles en el comercio exterior y un tipo de cambio artificial que mantenía la peseta sobrevaluada, lo cual generaba, junto con la inflación, una importante evasión de capitales y un mercado de cambio ilegal en el exterior.

Los desequilibrios descritos provocaron el desgaste del Gobierno, y llevaron a Franco a una reestructuración del mismo en febrero de 1957. El nuevo Gobierno nació con un marcado carácter económico, se les dio un peso fundamental a las carteras de Hacienda y Comercio, y su principal tarea consistió en cambiar el modelo económico: lograr una financiación más ortodoxa y una mayor liberalización de los mercados nacionales y exterior. Aunque tomaron medidas para conseguirlo, como la devaluación de la peseta en agosto de ese mismo año, fijando un cambio oficial de 42 pesetas/dólar, éstas no fueron suficientes, y el déficit exterior se mantuvo, la inflación, aunque se moderó no se controló y la evasión de capitales y el comercio exterior ilegal siguieron siendo una realidad. Esta situación se tornó insostenible cuando en julio de 1959 las reservas que el país tenía de oro y divisas no eran suficientes ni para pagar un mes de importaciones⁶⁸, por lo que el 17 de ese mismo mes se volvió a devaluar la peseta, dándole una parida de 60 pesetas/dólar, y cuatro días más tarde se aprobó el Decreto Ley 10/1959 de Ordenación Económica⁶⁹, más conocido como Plan de Estabilización y Liberalización. Este Plan se convirtió en la piedra angular de la reforma económica llevada por el Gobierno, marcando un paso decisivo en la reorientación económica del país, destruyendo los restos de la consabida autarquía.

A partir de este momento, aquellos que defendieron que los turistas extranjeros podían ser un factor determinante en el cambio económico de la nación, vieron como la realidad les daba la razón, sobre todo en determinadas zonas del litoral mediterráneo. España se volvió más atractiva como destino turístico, pues se reforzó el poder adquisitivo de los visitantes extranjeros. La nueva industria ofrecía multitud de oportunidades a los emprendedores y la inversión masiva que provocó, estimuló la transformación de cientos de localidades costeras, produciéndose una explosión del

⁶⁸ Sardá (1987) p. 333.

⁶⁹ BOE nº 174 de 22 de julio de 1959.

trabajo temporal en el sector servicios y en la construcción, puestos que se cubrieron con los jornaleros agrícolas que trabajaban cerca de las nuevas zonas turísticas⁷⁰.

Para conocer el peso del sector turístico en la economía global del país, recurrimos en esta ocasión a las siguientes macromagnitudes: ingresos por turismo, exportaciones de bienes, ingresos por total de los servicios y PIB. De su observancia y estudio podemos concluir que durante los años del Primer Franquismo, el turismo en el global del PIB mantuvo siempre un peso muy reducido, tal y como reflejan el cuadro 7 y el gráfico 4.

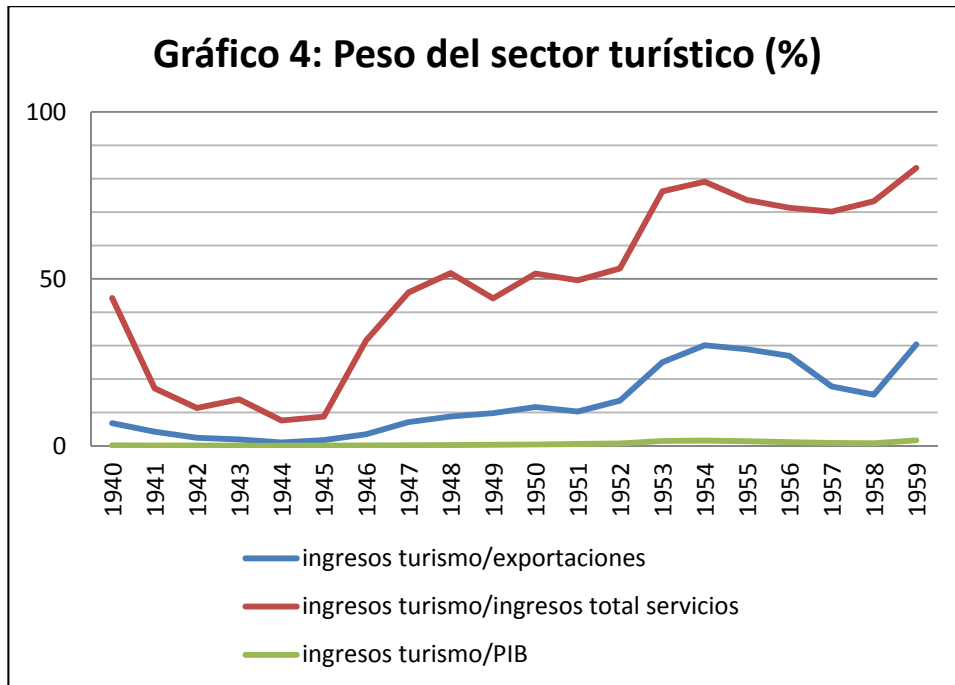
Cuadro 7: Peso de los ingresos turísticos sobre otras partidas de la Balanza de Pagos

Año	% $\frac{\text{Ingresos por Turismo}}{\text{Ingresos por Exportaciones de Bienes}}$	% $\frac{\text{Ingresos por Turismo}}{\text{Ingresos por total servicios}}$	% $\frac{\text{Ingresos por Turismo}}{\text{PIB}}$
1940	6,67	44,27	0,11
1941	4,22	17,24	0,09
1942	2,40	11,31	0,05
1943	1,87	13,91	0,04
1944	1,01	7,61	0,03
1945	1,70	8,74	0,04
1946	3,49	31,54	0,08
1947	7,10	45,96	0,16
1948	8,80	51,73	0,24
1949	9,80	44,14	0,30
1950	11,61	51,58	0,38
1951	10,27	49,60	0,54
1952	13,55	53,13	0,70
1953	25,05	76,21	1,47
1954	30,10	79,12	1,56
1955	28,92	73,61	1,36
1956	26,94	71,27	1,10
1957	17,79	70,16	0,82
1958	15,32	73,23	0,75
1959	30,36	83,23	1,65

Fuente: Tena (2005). Elaboración propia.

⁷⁰ Pack (2009) p. 25.

Sin embargo la verdadera importancia que tuvo el turismo se observa en los beneficios que reportó a la Balanza de Pagos. En 1940 los ingresos por turismo representaban sobre el total de los ingresos por servicios con el exterior el 44,27 por ciento, participación que se fue reduciendo hasta que en 1944 llegó a su nivel más bajo, a partir de ese año comenzó a aumentar terminando la década de los cincuenta en el 83,23 por ciento. De igual modo, la importancia del turismo en las cuentas exteriores se ve comparando sus ingresos con los obtenidos a través de las exportaciones de bienes: en 1940 era del 6,77 por ciento, cifra que disminuyó pero que pronto comenzó a recuperarse, de tal forma que en 1947 alcanzó el 7,10 por ciento y acabó en 1959 siendo el 30,36 del valor de las exportaciones de bienes. Durante este periodo en general los ingresos recibidos por la vía del turismo, respecto tanto a los ingresos por exportaciones de bienes, como a los ingresos obtenidos por el resto de servicios, mantuvieron un ratio muy elevado, siendo la partida compensadora más importante de la Balanza de Pagos.



Fuente: Tena (2005). Elaboración propia.

Vemos por tanto como el turismo llegó a ser **la mayor exportación nacional**. Pero aunque esta actividad se había convertido en la fuente más importante de divisas de la economía española, no era suficiente para compensar el saldo de la Balanza de Pagos, es decir para lograr el equilibrio exterior. Si observamos la evolución de estas macromagnitudes, y sus cambios de tendencia, vemos como coinciden con la aplicación de determinadas políticas que, aun afectado a diferentes aspectos, todas perseguían el aumento del número de turistas extranjeros para así obtener las divisas necesarias con las que hacer frente a la situación de estrangulamiento de la economía española. Las ideas de las que brotaron estas políticas, y que buscaban a fin de cuentas la mejora de la industria turística española, partieron en muchos casos del sentir de todos aquellos que participaron activamente en el sector turístico, los cuales hacían llegar sus preocupaciones o sus ideas por los cauces que tenían a sus alcance, cauces a veces fáciles de transitar, a veces muy difícil, dependiendo del momento histórico político que se estuviera viviendo.

El crecimiento del turismo en la década de los cincuenta hay que inscribirlo como hemos visto, en la reintegración o rehabilitación internacional de España. El cambio en el Gobierno que se produjo el 19 de julio de 1951, determinó la creación del MIT, con el que cambió el estatus de la política turística. La cartera ministerial recayó en Gabriel Arias Salgado y de él dependía la DGT, cuya competencia era la inspección, fomento y propaganda de las actividades turísticas. La medida política en materia turística más importante corresponde a la aprobación del Plan Nacional de Turismo (1952-1953), en el que se reconocía la importancia política y económica de este sector, y se le concedía un doble papel dentro de la economía: su contribución a la activación de numerosas industrias y del comercio, y su importancia en la obtención de divisas.

El principal objetivo del Plan era elevar el turismo al rango de primer orden que tenía en otras economías, como la italiana, la francesa o la suiza, para lo cual se debían preparar las infraestructuras del país para recibir a dos millones de

extranjeros⁷¹. Fue elaborado en la Secretaría General para la Ordenación Económica y Social (SOES), de la Presidencia del Gobierno, debido a que incluía políticas transversales que afectaban a varios Ministerios, y evidentemente en su elaboración participó la DGT. El documento contaba con diez capítulos y analizaba la importancia del sector, sus características (como la estacionalidad), los obstáculos a su desarrollo (trámites en frontera, déficit en las infraestructuras de transporte y alojamiento e insuficiente propaganda) y formulaba los objetivos deseables. Para poner en marcha el Plan se constituyeron en febrero de 1954 el Departamento de Obras del Plan Nacional en la DGT⁷² y en junio del mismo año la Comisión Interministerial de Turismo, con el fin de “coordinar y promover la acción de todos los departamentos (...) afectados por la ejecución y el desarrollo del Plan Nacional de Turismo”⁷³. Esta Comisión estaba formada por el Subsecretario de la Presidencia, y por los Ministros de Asuntos Exteriores, Hacienda, Gobernación, Obras Públicas, Comercio e Información y Turismo, y contaba además con una Secretaría General propuesta por el MIT. Actuaba a través de ponencias y comisiones ejecutivas de trabajo, sin embargo careció de efectividad práctica y no llegó a ser de largo alcance, pues en él se primó el cortoplacismo y la instrumentalización de los ingresos por turismo.

Tuvieron mejores resultados otras medidas de intervención directa sobre el sector, entre ellas el control de los precios. Esta medida que fue tónica general en la política económica del Primer Franquismo, afectó particularmente al sector turístico, pues las autoridades mantuvieron una preocupación especial por la fijación oficial de los precios en restauración y sobre todo en hotelería, buscando con ello su competitividad internacional, además de evitar los posibles abusos de los hoteleros. Debido a las tensiones inflacionistas de la segunda mitad de la década de los cincuenta, los precios para la hotelería fueron revisados al alza en 1957 y 1959, pretendiendo con ello ajustarlos al encarecimiento del coste de la vida, pero esa corrección no fue suficiente, de tal modo que en términos reales los precios fueron

⁷¹ MIT (1952) p.11 y (1953) pp. 3 y 11-12.

⁷² Aprobado en Consejo de Ministros, por Orden de 12 de febrero de 1954, publicada en el BOE nº 67, de 8 de marzo.

⁷³ BOE nº 208, de 27 de julio de 1954.

cayendo. Esto provocó una generalizada y permanente trasgresión de las tarifas, pues la diferencia entre la facturación real y la legal compensaba la posibilidad de sanciones a los hoteleros⁷⁴.

En el mismo sentido, cuando España estaba al borde de la quiebra, las autoridades se volcaron en la recuperación de los ingresos turísticos, para lo que les fue inevitable, como hemos visto, devaluar la moneda: el 17 de julio de 1959, el dólar pasó de cambiarse por 42 a 60 pesetas. A partir de este momento, la llegada de divisas por la vía de los ingresos por turismo, se disparó, y el turismo creció a unos ritmos incesantes. Un año después de la devaluación de junio de 1959 los ingresos por turismo que habían llegado a las arcas públicas era casi cuatro veces superior al obtenido el año anterior, cuando, sin embargo, el número de turistas que llegaron a España había sido algo más del doble⁷⁵.

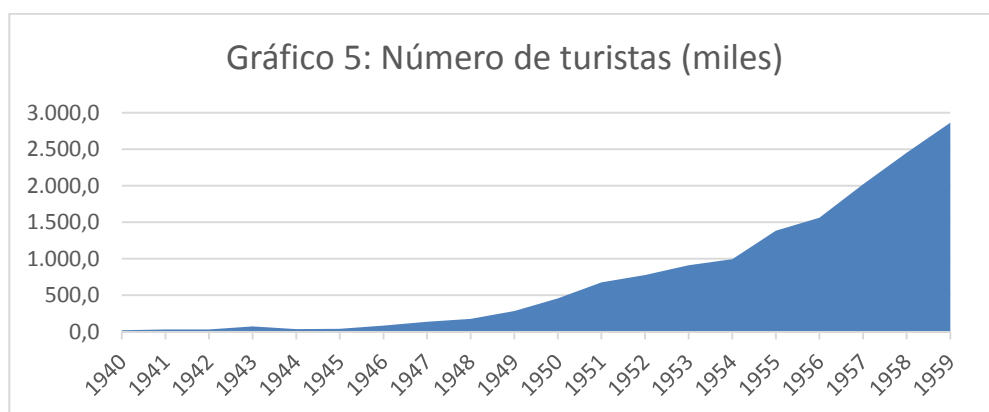
En los últimos años de la década, España se adhirió a convenios internacionales sobre movilidad turística que contribuyeron aún más a facilitar la llegada de turistas: en 1957 el Convenio de París sobre los derechos comerciales de los servicios aéreos irregulares, que liberalizaba el espacio aéreo a favor de los vuelos chárter, decisivos para la multiplicación del mercado turístico mundial⁷⁶; en 1958, al convenio de Nueva York sobre facilidades aduaneras⁷⁷. Todo esto hizo que la tendencia creciente de entrada de turistas extranjeros que había empezado a mediados de la década de los cuarenta continuase, pero con una pendiente mucho más pronunciada, como puede verse en el gráfico 5.

⁷⁴ Vallejo Pousada (2014) p. 31.

⁷⁵ Pack (2009) p. 147.

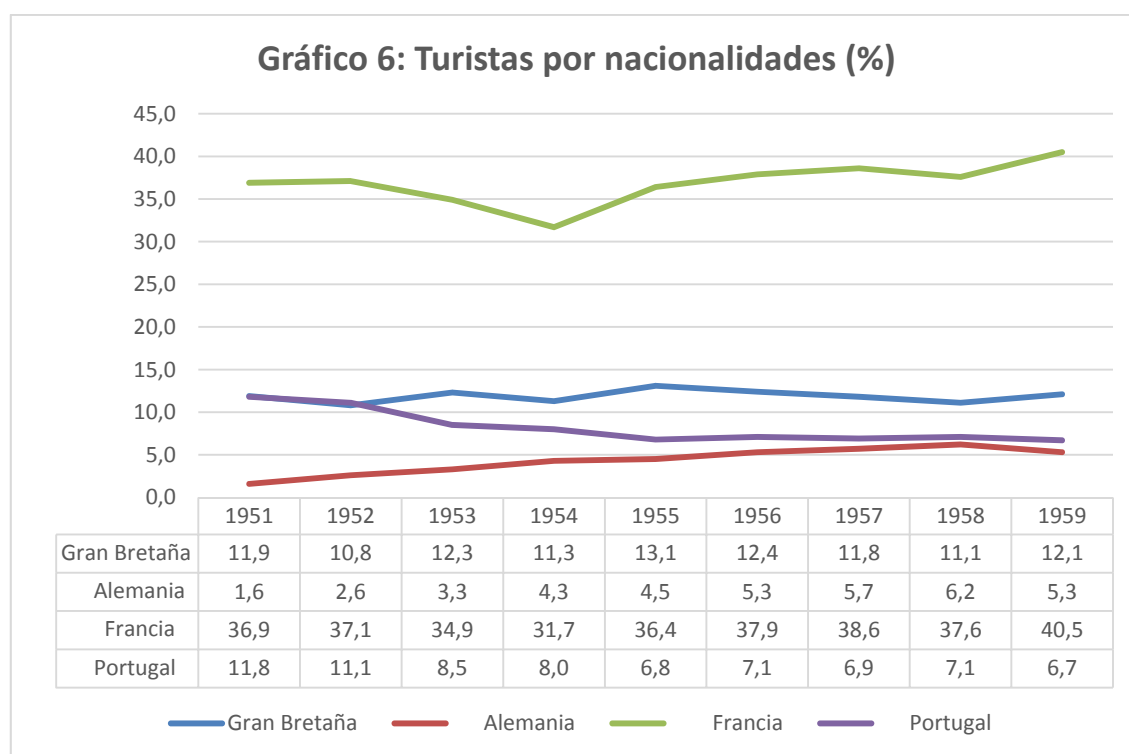
⁷⁶ En España no entró plenamente en vigor hasta 1961.

⁷⁷ Este convenio había sido firmado en 1954.



Fuente: Tena (2005)

En cuanto a la nacionalidad de los turistas que visitaron España durante la década de los cincuenta, fueron principalmente franceses, británicos portugueses y alemanes. Y su peso y evolución durante esta década quedan resumidos en el gráfico 6:



Fuente: MIT (1963-1976). Anuario de Estadísticas de Turismo

Ningún país del mundo presentó un crecimiento semejante. El fenómeno turístico que culminó en la década de los sesenta, ya estaba en marcha. El atractivo del clima, con el producto sol y playa, el aumento del nivel de vida del mundo occidental y la nueva paridad de la peseta, que hacía a los productos españoles mucho más competitivos, determinaron lo que se conoce como el boom turístico de los años 60. Se puede afirmar que fueron las divisas procedentes del turismo lo que transformó el país.

1.2.3. Metodología y fuentes del trabajo.

El enfoque metodológico empleado en este trabajo se basa en una visión histórico-económica de la realidad turística de España, con especial profusión en los años de la Segunda República y los del Primer Franquismo, a través de las aportaciones realizadas por la Fesit.

Para llegar a cumplir los objetivos planteados: conocer la realidad turística española, analizar el papel desempeñado por la Fesit en el sector turístico, y reivindicar la importancia que esa Federación tuvo, he recurrido a una fuente primaria fundamental: las Memorias Anuales de la Fesit.

En estos documentos se recoge el trabajo realizado por la Federación anualmente, en ellos aparecen los informes de gestión de las correspondientes juntas directivas y un resumen, más que detallado, de lo acontecido durante las Asambleas anuales. En los informes de gestión se plasman las actuaciones llevadas a cabo por las juntas directivas para la consecución de los objetivos planteados para el ejercicio económico, las medidas tomadas por el Gobierno que podían estar influidas por sus propuestas y los estados de cuentas. En cuanto a los resúmenes de las Asambleas, en ellos aparecen los participantes a las mismas, las ponencias presentadas, los debates planteados, las conclusiones a las que se llegaban y los ruegos o sugerencias transmitidas a los órganos rectores competentes. Así mismo se describían las atenciones a las que eran sometidos los participantes por los anfitriones de la Asamblea.

Para la obtención de estas memorias acudí, a instancias de mi director, al archivo del Instituto de Estudios Turísticos, donde se encontraban depositadas. Allí realicé una labor de búsqueda en su hemeroteca y consulta de sus fondos. También acudí para obtener información a la Biblioteca Nacional, donde se encuentran depositadas algunas de estas memorias además de otros documentos editados por los Sindicatos de Iniciativa. Otros fondos consultados han sido los del Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares, los la hemeroteca de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Málaga y los del Archivo Díaz de Escobar de Málaga. Así mismo he analizado y utilizado para este trabajo diferentes estadísticas publicadas por el Instituto Nacional de Estadística, y que se encuentran en sus fondos documentales, concretamente: los *Censos de Población* de las primeras décadas del siglo XX y los *Anuarios Estadísticos* desde 1930 a 1960.

Otra fuente fundamental para la elaboración de este trabajo ha sido la revista *Aragón*⁷⁸, que como veremos más adelante, fue durante años el boletín oficial de la Fesit, y de donde he obtenido principalmente la información correspondiente a la etapa republicana. También he realizado un seguimiento del *Boletín Oficial del Estado*⁷⁹, de donde he obtenido la normativa aprobada sobre turismo durante los años que comprende la investigación, así como un seguimiento a la prensa de la época, donde he de destacar la hemeroteca de *ABC* y de *La Vanguardia*⁸⁰. En ambas publicaciones, como iremos viendo, se recogen múltiples artículos o notas de prensa que hacen referencia a la Fesit y su importancia. Para lograr una completa contextualización recurrí a la lectura de libros de historia general de turismo, de historia de España y en particular a la literatura sobre historia del turismo en España.

⁷⁸ La revista *Aragón* la he consultado en la Biblioteca Virtual de Aragón <http://bibliotecavirtual.aragon.es/bva/i18n/estaticos/contenido.cmd?pagina=estaticos/presentacion>

⁷⁹ Hasta noviembre de 1936 bajo la denominación *Gaceta de Madrid*, durante la Guerra Civil coincidieron dos publicaciones *La Gaceta de la República* y el *Boletín Oficial del Estado*, esta última sería la que se mantuvo tras la finalización del conflicto.

⁸⁰ *La Vanguardia Española* durante el franquismo.

CAPÍTULO SEGUNDO: LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE SINDICATOS DE INICIATIVA Y TURISMO.

2.1. Los primeros Sindicatos de Iniciativa y Turismo.

La defensa y promoción de la actividad turística comenzó a ser desarrollada por algunas asociaciones de carácter privado sin ánimo de lucro constituidas por empresarios y particulares. Estas instituciones divulgaban las excelencias climáticas, la riqueza artística, la oferta hotelera y las rutas más interesantes que ofrecían las distintas localidades, así como los medios de transporte más adecuados para realizar cada viaje.

Entre estas asociaciones cabe destacar a los SIT, los cuales fueron definidos por Arcos y Cuadra como una agrupación de personas que se reunían con el objeto de ocuparse de una región desde el punto de vista del turismo, perfeccionando los medios de locomoción y vías de comunicación, favoreciendo las atracciones, la comodidad y el confort de los visitantes, y por fin procurando se hiciera conocida la región en el exterior por medio de prospectos, anuncios, artículos en la prensa etc. Resumió la idea diciendo: “Sindicato de Iniciativa es el que estudia y practica el arte de atraer al turista”. De ahí su otro nombre genérico: “Sociedades de atracción de forasteros”⁸¹.

Los primeros SIT europeos aparecieron a finales del siglo XIX, concretamente en 1888 en Grenoble (Francia). Fue éste un Sindicato creado por iniciativa civil, que tenía por objeto el estudio de los medios para atraer y retener al turista a la región. Se

⁸¹ Arcos y Cuadra (1974, ed. or. 1909) p. 17.

convirtió en un modelo y referente para otros Sindicatos que fueron surgiendo tanto en Francia como en otros países de Europa⁸².

Pues bien, la observación y análisis de este fenómeno llevó a la aparición en España de asociaciones similares. Estas asociaciones aglutinaban distintas voces que ensalzaban las bondades de sus regiones y proponían la explotación de las mismas como medida de desarrollo económico. Se mantenían al margen de temas políticos, y los componían mayoritariamente profesionales liberales pertenecientes a la burguesía local que trabajaban altruistamente en pro del desarrollo turístico de su localidad o región.

Este es el caso de Málaga, donde desde el último tercio del siglo XIX, cuando la ciudad vivía una profunda crisis tanto agrícola como industrial, se fueron alzando voces que proponían convertirla en una estación invernal aprovechando la bondad de su clima, al igual otras ciudades europeas, como Niza. Para ello, estas voces señalaron que sería necesario dar a conocer las excelencias del clima y, simultáneamente, llevar a cabo unas profundas mejoras en el urbanismo y acondicionamiento higiénico de la ciudad. Todas estas manifestaciones cuajaron en un proyecto común al constituirse, en diciembre de 1897, la **Sociedad Propagandística del Clima y Embellecimiento de Málaga**⁸³. Formaron parte de ella miembros destacados de la sociedad malagueña, entre los que se contaban un número importante de extranjeros, siendo su principal promotor, el cónsul de Inglaterra en Málaga, Alexander Finn. La primera Junta de Gobierno estuvo constituida por Francisco Crooke Loring como presidente y el propio Alexander Finn como vicepresidente. El fin de esta Sociedad era atraer forasteros para que disfrutaran del benigno clima malagueño. Esto se recogía en el artículo cuarto de sus Estatutos, el cual decía lo siguiente⁸⁴:

⁸² González Morales (2003) p. 170.

⁸³ Arcas Cubero y García Sánchez (1980).

⁸⁴ Sociedad Propagandística del Clima y Embellecimiento de Málaga (1899).

“El fin exclusivo de la Sociedad es fomentar y promover todas suerte de mejoras en la población y sus alrededores para embellecerla, procurando, por ese medio y por cuantos estén á su alcance, atraer forasteros y extranjeros que disfruten de este clima benigno”.

Para la consecución de este objetivo llevaron a cabo diferentes actividades, las cuales se pueden agrupar en tres tipos:

1. La propaganda del clima. Los miembros de esta sociedad estaban plenamente convencidos de que el clima malagueño era mejor que el de cualquier estación invernal europea, pero, que tal aspecto era desconocido en el exterior. Por este motivo, continuaron la labor iniciada con anterioridad por ciertas personas a título individual, de dar a conocer el clima de ciudad. Para ello establecieron diferentes observatorios climatológicos en distintos enclaves, y los datos que en ellos se recogían, se mandaban regularmente a las principales ciudades europeas.
2. Embellecimiento urbanístico e higiene pública. Promovieron diferentes obras de ensanche, pavimentación y embellecimiento de calles, consiguieron la cesión de terrenos del puerto para la construcción de un gran parque para la ciudad, llevaron a cabo la construcción de un gran paseo, la plantación de árboles e instalaciones de fuentes públicas y reformas higiénicas.
3. Festejos y actividades culturales. Retomaron la organización de los festejos de agosto de la ciudad, los cuales habían dejado de celebrarse dos años antes. Con ello demostraron el gran peso que tenían dentro de la sociedad malagueña y la capacidad de financiación, la cual se logró con aportaciones de la burguesía y de entidades tanto públicas como privadas. También promovieron la construcción de una biblioteca pública, en la que se pretendía atender la necesidad de “las personas ilustradas” que venían a la ciudad de consultar determinadas obras y periódicos.

Pues bien, con el desarrollo de estas actividades, la Sociedad Propagandística del Clima y Embellecimiento de Málaga, sentó las bases de un fenómeno que ha llegado a alcanzar unos niveles de éxito que probablemente ninguno de sus miembros pudo llegar a imaginar.

Ya en el siglo XX cuando fueron apareciendo sociedades de este tipo en muchas otras localidades españolas. A finales de 1905, concretamente el 2 de diciembre, se constituyó Fomento del Turismo, de Palma de Mallorca⁸⁵. En base a lo recogido en el artículo primero de sus Estatutos, podemos conocer sus objetivos⁸⁶.

“Artículo 1º: El “Fomento del Turismo” se funda en Palma de Mallorca con el fin de estudiar y poner en práctica todos aquellos medios que tiendan, en general á la prosperidad de las Baleares y en particular á fomentar la venida de forasteros y hacerles agradables é interesante su permanencia en estas islas.

Para llegar á este fin, el “Fomento” se dedicará especialmente:

- 1º) A obtener la realización de cuantas mejoras sean conducentes al embellecimiento, higiene y comodidad de Palma y en general de toda la región.*
- 2º) A proteger á los forasteros de los abusos de que pudieran ser víctimas y á procurarles por medio de tarifas, itinerarios, guías y oficinas de información gratuita, todas las noticias que puedan interesarles.*
- 3º) A desarrollar un plan de publicidad, tan vasto como sea posible [...], por medio de conferencias, publicaciones, anuncios, carteles, reclamos, etc.*
- 4º) A facilitar, prácticamente, todo género de excursiones mediante caminos ó senderos, postes indicadores, guías prácticas, medios de albergue y locomoción y obras de seguridad y defensa en los puntos peligrosos.*
- 5º) A organizar espectáculo, fiestas y distracciones que puedan entretener á los forasteros y prolongar su estancia en las Baleares.”*

⁸⁵ Para más información sobre Fomento del Turismo de Mallorca ver Vives Reus (2005).

⁸⁶ Vives Reus (2005) p. 45.

Es decir, la principal finalidad de esta asociación era hacer llegar turistas a Mallorca, para lo cual realizarían una serie de tareas. La mayoría de sus fundadores eran profesionales liberales con ideas progresistas e innovadoras. Esta sociedad fue nombrada mediante Decreto del Gobierno de Antonio Maura⁸⁷, en 1907, Asociación de Utilidad Pública⁸⁸.

En 1907 se fundó el Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián⁸⁹, y en 1908, concretamente el uno de abril, la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona⁹⁰. Esta última se creó tras la escisión, provocada por la dimisión del Alcalde, de la subcomisión “Turismo y Atracción de Forasteros” del Ayuntamiento de Barcelona. Escisión que se justificó en base a la idea de dejar al turismo fuera de las luchas políticas y no sometido a la burocracia administrativa. Sus primeros miembros fueron el propio alcalde, Domingo J. Sanllehy, y todos los concejales que componían la subcomisión, así como Bartolomé Armengual. Pronto se unieron a ella comerciantes, industriales, miembros de la nobleza y otros particulares. El objetivo de la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona era, al igual que Fomento de Turismo de Mallorca, atraer forasteros, y los medios que utilizaba para ello se recogían en el artículo primero de sus estatutos.

“A.- El facilitar a los forasteros que visiten Barcelona las noticias que puedan serles de utilidad respecto a las bellezas naturales y artísticas, no solamente de esta ciudad, sino de toda Cataluña y de las Baleares, como también sobre los hospedajes, itinerarios, medios de comunicación etc.

B.- Ejercer la acción privada sobre los servicios relacionados con la industria del turismo, especialmente sobre los que dependen del Estado, de las corporaciones

⁸⁷ Antonio Maura y Montaner (Palma de Mallorca 1853-Torrelodones 1925). Abogado y político español, fue diputado en Cortes por su ciudad natal y cinco veces Presidente del consejo de Ministros de España.

⁸⁸ Correyero y Cal (2008) p. 57.

⁸⁹ Vino a sustituir a otro Sindicato que se había fundado en 1902 de iniciativa municipal.

⁹⁰ Para más información sobre Atracción de Forasteros ver Blasco i Peris (2008).

provinciales y de los Ayuntamientos, a fin de poderlos modificar por los procedimientos y dentro del campo de acción propio de esta entidad.

C.- El de instar a la Administración Pública en todas sus esferas y ramos las mejoras y disposiciones que se consideren convenientes en lo que se refiere a la higiene, embellecimiento, policía, servicios públicos de toda clase, comodidades, etc. de las poblaciones visitadas por los turistas.

D.- El de hacer activa propaganda por medio de la prensa diaria, folletos, hojas, conferencias...para promover cuantas empresas, servicios y mejoras puedan coadyuvar a la atracción de forasteros y hacerles agradable su estancia en el país.

E.- El de extender por las demás regiones de España y por el extranjero, utilizando todos los medios de publicidad que se consideren propios, el conocimiento de nuestros tesoros artísticos y bellezas naturales, de las ventajas que ofrece nuestro clima y de la que tiene la situación geográfica de Barcelona como centro de interés de excursiones”.

A pesar de la escisión del Ayuntamiento, esta sociedad continuó recibiendo de él, así como de otros organismos supramunicipales, fondos para su funcionamiento. Es importante destacar la labor editorial que realizó, en concreto con la publicación de la revista *Barcelona Atracción*, y más tarde de diferentes tipos de propaganda: carteles, guías, prospectos o tarjetas postales. Además estableció una red a nivel internacional de delegados, barceloneses afincados en otros países que estuvieron gustosos de dar a conocer las bondades que ofrecía su ciudad de origen.

Pero fueron muchos más los Sindicatos de Iniciativa y Turismo que apareciendo en el primer tercio del siglo XX, bien bajo esta rúbrica u otra similar. Entre ellos debo destacar al Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón (1908)⁹¹ el cual se caracterizó por su intensa actividad, que abarca la edición de folletos de

⁹¹ En 1908 se constituye como sindicato zaragozano y en 1925 se reorganiza como sindicato aragonés, siguiendo hoy en día en funcionamiento. Fue durante todos los años estudiados, uno de los Sindicatos más activos.

propaganda, de libros y de guías, y sobre todo, de la revista *Aragón*, la cual ejerció un papel importante dentro del sector turístico nacional. Surgieron también ese mismo año el Sindicatos de Iniciativa de Toledo, la Sociedad de Atracción de Forasteros y Turistas de Gerona, Alicante Atracción, Ponencia del Turismo en Almería, Sindicato de la Defensa Comercial y Fomento de Bilbao, Fomento de Turismo en La Coruña y Asociación de Propaganda de Madrid. En 1910 el Sindicato de Iniciativa de Tarragona y la Sociedad de Turismo de Cádiz⁹². En 1911, el Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Málaga. Fomento del Turismo de Burgos se fundó en 1912 y Salamanca Centro del Turismo, en 1913. En 1919, la Sociedad de Fomento de Turismo de Santa Cruz de Tenerife y la Sociedad Valenciana de Turismo⁹³. Esta última sociedad fue impulsada por algunos miembros de la nobleza local, comerciantes e industriales, y tuvo su sede en los locales del Concejo. Durante los primeros años tuvo un papel meramente informativo, pero a partir de 1926, con una nueva junta directiva, se revitalizó la institución y comenzó a editar la revista *Valencia Atracción*. A partir de este momento se desarrolló una incesante labor propagandística, implantando nuevas fórmulas, como el tren fallero en 1927, que llegó a Valencia desde Madrid cargado de turistas o el barco fallero de 1928, procedente de América del Sur⁹⁴.

A estas organizaciones les siguieron, bajo el nombre de Sindicato u otro similar, entre otras, la de: Jaca, Tudela, Valladolid, Gijón, Las Palmas de Gran Canaria, Navarra, Sitges, Tortosa, Vall d’Aran, Tarrasa, La Junquera, Vigo, Ávila, Campo de Gibraltar, Cuenca, Logroño, Castellón de la Plana, Denia o Palencia⁹⁵. Según fue avanzando el siglo el número de SIT fue en aumento, apareciendo en

⁹² Cádiz, por su condición geográfica, puerto de llegada de los trasatlánticos con turistas que deseaban visitar, Sevilla, Granada o Córdoba y como partida para los que cruzaban el estrecho, tuvo mucho tráfico turístico. Su Sociedad de Turismo estuvo encargada de la Oficina de Información del Muelle, inició el Club de Tenis, el Real Automóvil Club y el Club Náutico, promocionó la enseñanza del inglés, entre los guardias municipales y los de seguridad, organizó mejoras en el desembarco de viajeros y creó el cuerpo de mandaderos marítimos uniformados (Correyero y Cal 2008, p. 55).

⁹³ En 1906 se había creado el Sindicato de Iniciativa de Valencia, pero este Sindicato no tuvo excesivo arraigo en la sociedad valenciana, teniendo que esperar hasta 1919 para que Valencia tuviera una entidad de este tipo que sí calase hondo en la sociedad del Turia (Vives Reus 2010, p. 21).

⁹⁴ Correyero y Cal (2008) p. 56.

⁹⁵ Blasco i Peris (2005) pp. 68-69.

muchas localidades, de tal modo que a comienzos de la década de los años treinta el número de ellos rondaba los cuarenta.

La principal razón de ser, común en todos estos Sindicatos, fue el intentar subsanar una de las causas del escaso desarrollo del turismo en España, el desconocimiento de la oferta turística que el país ofrecía. Por ello, estas asociaciones se encargaron de dar a conocer las ventajas que cada región tenía cara a la atracción de visitantes.

Según Carlos Arcos y Cuadra, la acción de todo Sindicato se debía desarrollar sobre cuatro pilares⁹⁶: 1) Informes y publicidad; 2) Transporte y vías de comunicación; 3) Hospedaje; y 4) Estudio de asuntos que interesasen al Sindicato, este ya de carácter interno. Para poner en marcha esta tarea, todo Sindicato debía procurar:⁹⁷

- 1.- Organizar, enumerar y divulgar listados y catálogos de todos los monumentos, riquezas artísticas, balnearios, estaciones de invierno, playas, montañas, lugares pintorescos y curiosidades del lugar. Así como sus vías de comunicación.
- 2.- Publicar itinerarios, guías y mapas para facilitar el viaje por España.
- 3.- Proporcionar las necesarias indicaciones y datos que interesasen a los turistas.
- 4.- Estimular todas aquellas mejoras relacionadas con la instalación que pudiesen guardar relación con el objeto y fin de estas asociaciones, como medidas sanitarias y de higiene pública, alumbrado público, aduanas, vías terrestres y marítimas, etc.
- 5.- Fundar boletines oficiales y revistas que sirviesen para difundir profusamente todas las instrucciones verdaderamente útiles sobre los fines propuestos.

⁹⁶ Arcos y Cuadra (1974, ed. or. 1909) p. 20.

⁹⁷ Moreno Garrido (2007a) pp. 56-57.

- 6.- Obtener de las compañías ferroviarias y de las de navegación, así como de las administraciones regionales y locales, toda clase de concesiones y ventajas.
- 7.- Solicitar la anulación de todas las dificultades que se opusieran a la libre entrada, circulación y salida de turistas en general.
- 8.- Contribuir a todo aquello que pusiera de relieve las bellezas del país, ayudando a su conservación, facilitando las comunicaciones y favoreciendo cuantas excursiones pudieran realizarse.

Los SIT desarrollaron desde sus inicios una actividad muy intensa, que fue aumentando año a año. En los primeros años de existencia de los sindicatos pioneros se celebraron dos Congresos Nacionales de Turismo, en 1908 y en 1912, actuando aquellos como promotores de los mismos; continuaron realizando una importante labor editorial, publicando boletines periódicos que fueron referente fundamental del turismo de la época; y llevaron a cabo una importante labor de fomento de su área de influencia, que trascendió lo meramente turístico, alcanzando a los demás niveles de desarrollo.

2.2. La Federación.

La idea de la bondad que una federación de SIT tendría para el turismo existía casi desde los orígenes de los mismos. En el primer Congreso de Turismo, celebrado en Zaragoza en 1908, se trató el tema en una de sus sesiones, aunque con un enfoque internacional puesto que en España el número de ellos era aún muy escaso. En este

congreso Carlos Arcos y Cuadra propuso la federación basándose en las siguientes razones⁹⁸:

- 1ª.-La base de la industria y del turismo es común a todos los Sindicatos de Iniciativa.
- 2ª.-Para lograr la autoridad necesaria para hacerse escuchar de los poderes públicos, de las compañías de ferrocarriles, de las grandes empresas de transportes, de comercio y de navegación.
- 3ª.-Las ventajas que los Sindicatos en general encuentran al unirse son: la de disminuir sus gastos generales y la de poder proporcionar diversos servicios que un solo Sindicato no podría tener.

También en 1908, Louis Farges⁹⁹, escribió en la revista *Touring Club de France* que la federación de Sindicatos de Iniciativa debía ejercer una acción eficaz haciendo de consejera de todos los que se aprovechan de la llegada de turistas, promoviendo y ayudando a introducir las mejoras necesarias en los transportes, en los hoteles y en el recibimiento en general de los viajeros¹⁰⁰. A tenor de estas palabras vemos como ya desde comienzo del siglo pasado, la constitución de una federación de esta naturaleza se consideraba de gran utilidad para el desarrollo del turismo en una nación.

Pero no es hasta 1931, cuando se tiene conocimiento que los Sindicatos de Iniciativa y Turismo existentes en España, o al menos algunos de ellos, querían federarse para, de este modo, lograr una revitalización por la acción mancomunada. Así, el Sindicato de Valencia, creado en 1919, modificó en 1931 sus estatutos para poder adherirse a una potencial Federación. La idea reinante era la necesidad de constituir una Federación de Sindicatos españoles para el buen funcionamiento del turismo, como ya ocurría en Francia. Pues aunque cada SIT tuviese como propósito

⁹⁸ Arcos y Cuadra (1974, ed. or. 1909) pp. 22-23.

⁹⁹ Louis Farges (1858-1941), político y diplomático francés precursor del desarrollo turístico del Cantal Francés y fundador de los Sindicatos de Iniciativa de Aurillac y Vic.

¹⁰⁰ Arcos y Cuadra (1974, ed. or. 1909) pp. 23-24.

fomentar y dar a conocer su zona de influencia, al turista no se le podían poner puertas, de tal modo que éste se iba a desplazar de un lugar a otro y por tanto la colaboración entre los distintos Sindicatos se mostraba a todas luces imprescindible¹⁰¹.

Por ello, el SIPA convocó una reunión, que tuvo lugar el 14 de mayo de 1931 y a la que acudieron, además del Sindicato convocante, el de Valencia, el de Palma de Mallorca, el del Alto Aragón (Huesca) y el de Jaca. El de Tudela estuvo representado por el presidente del SIPA, y mandaron adhesiones y comunicaciones el de Valladolid, Tarragona, San Sebastián y Sevilla. En este primer encuentro se intercambiaron impresiones sobre una futura federación, por lo que podemos considerar esta reunión como la Asamblea preparatoria de la Fesit, acordándose celebrar la siguiente en Valencia¹⁰².

Imagen 1



Fuente: Revista *Aragón* junio 1931.

Así, en cumplimiento del acuerdo tomado en la reunión anterior y convencidos los SIT españoles de que, en los “momentos críticos” por los que atravesaba la organización turística en nuestro país, era necesaria una actuación conjunta que les llevase a una mayor compenetración e intensificación de su labor, que les permitiría lograr una mayor eficiencia en sus trabajos en pro del turismo nacional, celebraron en

¹⁰¹ Blasco i Peris (2005) p. 361.

¹⁰² Revista *Aragón* mayo 1931 p. 86 y junio 1931 pp. 106-107, y Memorias de la VIII Asamblea de la Fesit, 1943.

Valencia, concretamente el 4 de enero de 1932, una reunión a la que acudieron catorce Sindicatos¹⁰³:

- 1.- Fomento del Turismo de Palma de Mallorca.
- 2.- Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón.
- 3.- Sociedad Valenciana del Fomento del Turismo.
- 4.- Atracción de Forasteros de Barcelona.
- 5.- Sindicato de Iniciativa de Tarragona.
- 6.- Sindicato de Iniciativa de Tudela.
- 7.- Sindicato de Iniciativa de Jaén.
- 8.- Fomento del Turismo de Valladolid.
- 9.- Turismo del Alto Aragón (Huesca).
- 10.- Junta Municipal del Turismo de Játiva.
- 11.- Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián.
- 12.- Sociedad de Turismo de Gijón.
- 13.- Fomento del Turismo de Burgos.
- 14.- Sindicato de Iniciativa de Gerona.

En ella acordaron por unanimidad elevar a la Presidencia del Consejo de Ministros una serie de conclusiones, siendo la primera de ellas la siguiente:

“Se acuerda constituir la Federación Española de Sindicatos de Iniciativa y Turismo (F.E.S.I.T.), designando para la presidencia eventual, hasta la reglamentación definitiva de la misma a d. Francisco Vidal Sureda¹⁰⁴, residente en Palma de Mallorca”.

¹⁰³Revista *Aragón*, febrero 1932 pp. 21-22.

¹⁰⁴ Francisco Vidal Sureda: Coronel de infantería, nacido en Mallorca. Dedicó su vida al fomento del turismo, tanto de su ciudad natal, como del conjunto de la nación. Comenzó su trabajo en el fomento del turismo, cuando fue nombrado Jefe de Excursiones del Fomento del Turismo. Posteriormente, a final de octubre de 1927 se le nombra Secretario de este mismo Sindicato. Pronto comenzó a formar parte de la organización turística estatal. Su primer cargo fue dentro del comité directivo y ejecutivo del Patronato Nacional de Turismo, como miembro de la subdelegación regional

Imagen 2: Asistentes a la Asamblea Fundacional de la Fesit.



Fuente: Revista *Aragón*, febrero 1932.

Esta reunión será considerada como la Asamblea Fundacional de la Fesit, tal y como se señaló años más tarde tras su reorganización después de la Guerra Civil¹⁰⁵. En ella se acordó celebrar otra reunión en Palma de Mallorca, en la que se procedería a la constitución definitiva, a la aprobación de los estatutos y al nombramiento de su Presidente y Secretario-Tesorero.

de Aragón, Cataluña y Baleares. En 1932, al constituirse la Fesit, fue nombrado Presidente, siendo el gran auspiciador del proyecto. Su labor en la directiva fue prolífera, y desde un primer momento logró convertir a la Federación en una organización clave dentro del sector turístico. Esta labor le fue reconocida por sus compañeros, y en la Asamblea de 1935, dicho reconocimiento quedó explícito al recibir una condecoración por ello. En 1935, al ser la Fesit declarada Entidad de Utilidad Pública, dado su cargo de Presidente de su Junta Directiva, le correspondió ostentar el puesto de representante de la Federación en la Junta del PNT. Posteriormente colaboró con Luis A. Bolín en el diseño de las Rutas de Guerra, siendo el verdadero organizador de las mismas, por su ayuda fue “invaluable”, tal y como lo indica el propio Bolín en su libro *Los Años Vitales* (Bolín, 1967). En 1939 se le nombró Director de la Agencia del Servicio Nacional de Turismo en París. Su cercanía al Régimen venía de que había sido compañero de Franco en la Academia de Toledo. No pudo participar activamente en la segunda etapa de la Fesit, pues falleció a principios de 1942.

¹⁰⁵ Memorias de la VIII Asamblea Anual de la Fesit, 1943.

Tal y como se acordó, se reunieron en la capital de las islas Baleares los días 21, 22 y 23 de junio de 1932, los delegados de los SIT de España para discutir y aprobar los estatutos de la Federación¹⁰⁶. Por tanto fue esta reunión la Asamblea Constituyente y I Asamblea Nacional de la Fesit, la cual quedó constituida por las siguientes sociedades¹⁰⁷:

1. Fomento del Turismo de Palma de Mallorca.
2. Atracción de Forasteros de Barcelona.
3. Sociedad Valenciana del Fomento del Turismo.
4. Sindicato de Iniciativa de Tarragona.
5. Atracción de Forasteros de Gerona.
6. Alicante Atracción.
7. Asociación de Turismo de Valladolid.
8. Fomento del Turismo de Burgos.
9. Sindicato de Iniciativa de Tudela.
10. Turismo del Alto Aragón (Huesca).
11. Sindicato de Iniciativa de Alcalá de Henares.
12. Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón.
13. Sociedad de Turismo de Gijón.
14. Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián.
15. Sindicato de Iniciativa de Jaca.

¹⁰⁶ La conclusión de los trámites formales se realizó en Palma de Mallorca durante los días 21 y 23 de agosto del mismo año.

¹⁰⁷ Revista *Aragón*, septiembre 1932 p. 162.

Imagen 3.



Fuente: Revista *Aragón*, julio 1932.

Los estatutos aprobados fueron los siguientes¹⁰⁸:

CAPÍTULO I.-

Objeto de la Asociación.- Artículo 1º: La Federación Española de Sindicatos de Turismo, tiene por objeto coordinar y unificar los esfuerzos y acciones hasta ahora dispersos de los Sindicatos locales, para que sean más eficaces, ponerlos en contacto mutuo por medio de Asambleas, dándoles un nexo común; estimular la creación de nuevos Sindicatos; servir de órgano representativo tanto con relación al Patronato y Gobierno como a las demás Asociaciones turísticas de otro carácter y también para relacionarse con el exterior.

¹⁰⁸ Revista *Aragón* septiembre 1932, pp. 161-162.

De los socios.- Artículo 2º: Los socios o miembros de esta entidad serán los Sindicatos de Turismo, que al constituirse asistan con representación o por delegación, y todos los demás que después vayan admitiéndose.

Artículo 3º: No podrán formar parte de esta Delegación más que las entidades denominadas, Fomentos del Turismo, Atracciones de Forasteros, Sindicatos de Iniciativa y Propaganda y, en general, designadas con el nombre genérico de Sindicatos de Iniciativa, o sea entidades desinteresadas, que no persiguen fines comerciales o de lucro, sino que emplean todos sus ingresos y recursos en fines de propaganda cultural y mejoras.

Artículo 4º: Para la admisión de una nueva entidad del carácter indicado deberá ésta solicitarlo a la Presidencia de la Federación, que podrá acceder o no, previo informe de los organismos federativos que considere oportuno.

Artículo 5º: Se perderá el carácter de socio o miembro de la Federación por decisión de la misma o por falta de pago en las cuotas correspondientes sin causa justificada.

Recursos. Cuotas.- Artículo 6º: Los miembros de la F.E.S.I.T. deberán abonar una cuota anual de 100 pesetas, con cuyos ingresos se formará un fondo de reserva para atender a los gastos y necesidades extraordinarias de la Federación en el momento que sea necesario.

Podrá tener como recurso cualquiera otros beneficios que acuerde poner en práctica y donativos o subvenciones que reciba.

CAPÍTULO II.- Organización y administración.- Artículo 7º: La autoridad máxima de esta Federación será la Asamblea general que estará integrada por las representaciones de todas las entidades federadas, cuya Asamblea tendrá que tener lugar una vez cada año o antes si se considerase necesario por asuntos de gran importancia.

Artículo 8º: La Federación estará domiciliada en la localidad donde resida la Presidencia, siendo su local social el del Sindicato local correspondiente.

Artículo 9º: Para la dirección y administración de la entidad habrá un Presidente, cuyo mandato será de dos años y Secretario-Tesorero con igual duración, cuyos dos cargos deberán recaer en miembros del mismo Sindicato local.

Asambleas.- Artículo 10º.- Las Asambleas se irán verificando en las poblaciones donde tienen su residencia los distintos miembros de la Federación,

llevando un turno para conseguir se lleve a efecto en todas ella. Siempre llevará la Dirección la Junta directiva de la Federación, auxiliada por la Junta del Sindicato local, donde se tenga que celebrar la Asamblea.

Cada año se elegirá el sitio donde se tenga que verificar la Asamblea siguiente, así como otra población suplente, que podrá ser la que está geográficamente más próxima.

Artículo 11º.- Para la validez de los acuerdos en primera convocatoria se precisará el voto de las dos tercera parte de los asistentes y adheridos, y en segunda convocatoria la asistencia como mínimo de tres Sindicatos.

En la reunión anual de la Federación, se elegirá, si procede, el Sindicato del cual se ha de constituir la nueva Junta directiva (Presidencia y Secretario-Tesorero), suplente que automáticamente pasará a ser efectiva al terminar su mandato la anterior.

Artículo 12º: Cada año, con anticipación suficiente a la reunión de la Asamblea, se formularán por cada uno de los Sindicatos locales los temas o propuestas a discutir en la misma. Deberán remitirse escritos a máquina a la Presidencia con alguna anticipación, para que puedan ser reproducidos y repartidos a los Representantes al empezar la reunión.

CAPÍTULO III.- Generales.- Artículo 13º: Quedan obligados todos los Sindicatos federados a dar cuenta al Comité permanente de la Federación, de todas las peticiones que respectivamente puedan elevar a la superioridad, Gobierno o Patronato por asuntos de carácter general, cuestiones de turismo, y el Comité a su vez tendrá la obligación de dar cuenta de las mismas a todos los Sindicatos.

Artículo 14º: Ningún Sindicato podrá adherirse o tomar parte en cualquier Congreso o Asamblea de Turismo, independientemente de la F.E.S.I.T., sin conocimiento y asentimiento del Comité de la Federación.

Artículo 15º: La Federación tendrá como distintivo emblema, o sello el que se detalla y acompaña al final.

Artículo 16º.- En caso de disolución de la Federación, se repartirán los fondos sociales y toda clase de patrimonio entre los miembros que hubiera en el momento de dicha disolución.

La Junta directiva elegida estuvo constituida por Francisco Vidal Sureda como Presidente, como Secretario-Tesorero, Elvir Sans Rosselló¹⁰⁹, ambos del Fomento del Turismo de Palma de Mallorca. En esta misma reunión se designó Barcelona para celebrar la siguiente Asamblea, y Tarragona como localidad suplente¹¹⁰.

El número de Sindicatos federados fue aumentando durante los primeros años de funcionamiento de la Fesit, dato que se puede corroborar en base a los participantes en las Asambleas anuales. La idea que tenían los Sindicatos miembros era que existiese uno de ellos en cada localidad de cierta entidad turística, por lo que fueron muchas las propuestas que a lo largo de sus Asambleas plantearon para conseguirlo. Consideraban una necesidad que en cada localidad importante, o al menos en cada provincia española existiese un Sindicato de Iniciativa que se encargara del fomento del Turismo en su área de influencia. Esto quedó recogido en la sesión de clausura de la Asamblea de 1933, donde se propuso que los Sindicatos existentes realizaran campañas, conferencias o una especie de “meeting” turístico ambulante para lograr despertar el entusiasmo y conseguir así que se creasen nuevas Sociedades de turismo receptivo en aquellas poblaciones en las que no los hubiera y pidieron al PNT ayuda para ello¹¹¹. Tal era la importancia que le daban a esta cuestión que acordaron que no se integrarían en una Federación Internacional hasta que no se lograra una Fesit con miembros de la práctica totalidad de las provincias españolas¹¹². En 1933 los Sindicatos adheridos a la Fesit eran los siguiente¹¹³: Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona; Sociedad Valenciana de Turismo; Fomento de Turismo de Palma de Mallorca; Fomento de Turismo de Menorca (Mahón); Sociedad de atracción de Sitges; Sindicato de Iniciativa de Játiva; Sindicato de Iniciativa de Tarragona; Sindicato de Iniciativa de Tudela; Turismo del Alto Aragón (Huesca); Sindicato de

¹⁰⁹ Elvir Sans Rossell: Escritor mallorquín (1887-1972) se dio de alta como socio de Fomento de Turismo de Palma de Mallorca en su segunda etapa, siendo elegido vicepresidente de la misma en 1927.

¹¹⁰ Revista *Aragón* septiembre 1932, p. 162.

¹¹¹ Revista *Aragón* abril-mayo 1934, p. 73.

¹¹² *La Vanguardia*, jueves 27 de julio de 1933 p. 6.

¹¹³ Revista *Aragón* julio 1933, p. 145.

Iniciativa de Jaca; Fomento de Turismo de Valladolid; Centro de Atracción de Turismo de San Sebastián; Fomento de Turismo de Burgos; Sindicato de Iniciativa de Gerona; Sindicato de Iniciativa de Alcalá de Henares y Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón.

Imagen 4.



Fuente: Revista *Aragón* agosto 1933.

El cambio sustancial en el número de sindicatos federados se produjo en estos años, doblándose la cifra de un año a otro. Así, en 1934 el número de federados ascendía a veintinueve¹¹⁴ y en 1935 ya eran unos setenta¹¹⁵, de los cuales a la Asamblea anual de ese año acudieron alrededor de cincuenta¹¹⁶. Además de ser un número muy superior que en años anteriores, lo que se observa es que ya son muchas las localidades pequeñas que contaban con un Sindicato de Iniciativa propio, como era

¹¹⁴ Revista *Aragón* abril-mayo 1934, p. 68.

¹¹⁵ Concretamente 72 según la ponencia presentada por el Sindicato de Valencia en la VIII Asamblea de la Fesit celebrada en 1943.

¹¹⁶ *La Vanguardia*, domingo 5 de Mayo de 1935 p. 1.

el caso de Candelera, Manresa, Vich, Costa Brava, Reus, Puigcerdá, Tárrega, Palautordera y Candas de Montbul. Como el número de integrantes de la Fesit había crecido muy rápidamente se acordó, en esa misma Asamblea, que se declarase como reglamentario para todos los Sindicatos el Carnet de Identidad para los socios como medida de identificación, el cual podría llegar a servir para obtener ventajas en determinados hoteles, museos, ferrocarriles, etc.¹¹⁷

2.3. Asociación de Utilidad Pública.

La actividad de la Fesit no se limitaba a la celebración de Asambleas anuales. La Junta permanente, con su presidente de turno a la cabeza, se reunía con determinaba frecuencia y mantenía contacto con el Gobierno para conseguir que los acuerdos a los que se había llegado en Asambleas anteriores fueran tenidos en cuenta y plasmados en leyes¹¹⁸.

Mil novecientos treinta y cinco fue un año clave para la Fesit. Con motivo de la Asamblea anual celebrada en abril el Presidente del PNT, Guillermo Moreno, hizo las siguientes declaraciones, que fueron publicadas en diversos medios informativos, entre ellos la revista Aragón, y que supusieron un muy importante respaldo¹¹⁹:

“Los Sindicatos de Iniciativa, así surgidos, integrados como están por representantes de fuerzas vivas y entidades diversas, vinculadas todas a las ciudades donde se constituyen, cumplen su cometido - que en algunos casos se extiende a toda una región - con una precisión de datos y un conocimiento directo que probablemente faltaría a organizadores de otro tipo, y presentan, desde el punto de vista del Estado,

¹¹⁷ ABC, martes 9 de abril de 1935 p. 34 y Aragón mayo 1935, p. 86.

¹¹⁸ La Vanguardia 12 y 19 de noviembre de 1935 y ABC 20 de octubre de 1935 y 10 de noviembre de 1935.

¹¹⁹ Revista Aragón, abril 1935 p. 61.

la ventaja de ofrecerle, como punto de apoyo a su política turística de conjunto, un haz ya formado de asistencias sociales sumamente útiles, merced al cual, iniciativas que correrían aisladas el peligro de malograrse, encuentran medios adecuados a su desarrollo y realización. Los fines propios de los Sindicatos se armonizan, pues, perfectamente con los objetivos generales del turismo estatal, y la red de aquellos, proporciona a éste un vehículo para hacer sentir su impulso, recoger ideas y toda clase de sugerencias, montar la propaganda, etc. De aquí que el Estado promueva, en la medida de lo posible, la existencia de esos Sindicatos locales y aun subvencione aquellos que por la mayor eficacia de su funcionamiento, merezcan dicho apoyo e incluso llegue a concedérseles su representación en casos especialmente beneficiosos”.

Este sentir de los representantes de la Administración pública se plasmó en una Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros de 12 de noviembre¹²⁰ de ese mismo año por la que se declaraba Asociación de Utilidad Pública a la denominada Federación Española de Sindicatos de Iniciativa y Turismo, y permitía que pudieran ser declarados así los SIT que la Fesit propusiera, siempre y cuando constase un informe favorable del PNT. Sólo entonces se otorgaría tal distinción mediante Orden ministerial de la Presidencia del Consejo de Ministros.

Si un Sindicato quería optar a tal reconocimiento era indispensable que usase estatutariamente la denominación Sindicato de Iniciativa del lugar de actuación, y que en su reglamento constase como finalidad fundamental:

- A. Realizar un inventario turístico de su zona de actuación.
- B. Organizarla para su fácil y agradable visita, así como para una completa y adecuada explotación económico – turística.
- C. Facilitar de ella toda clase de informes y datos útiles con carácter gratuito.

¹²⁰ Gaceta de Madrid nº 319 de 15 de noviembre de 1935.

D. Darla a conocer por una propaganda práctica, productiva y lo menos costosa posible.

El reconocimiento de la Federación como asociación de utilidad pública llevó consigo la representación de la misma en la Junta del PNT¹²¹, tarea que recayó en su presidente Francisco Vidal Sureda, y la obligación de remitir al Patronato anualmente, y durante el mes de enero, sus presupuestos para el año en curso y la liquidación e inversión de fondos del año anterior, junto con una memoria explicativa de toda su actividad y gestiones realizadas¹²². El que esta Orden tuviera la consecuencia automática de declarar de utilidad pública a la Fesit, pero no así a los Sindicatos que la constituían, supuso que en mayo del 36 todavía no hubieran sido así considerados la inmensa mayoría de ellos¹²³.

Este reconocimiento se puede considerar un logro de la Fesit, pues vino después de reiteradas solicitudes al respecto. Estas peticiones se iniciaron en la Asamblea de 1933, y se repitieron año a año, de una u otra forma hasta que se hizo efectiva. Se cursaron directamente al Gobierno, otras veces a través del PNT, en 1934 le añadieron el carácter de urgencia, y en 1935 solicitaron que el reconocimiento les otorgase carácter oficial y que fuera aplicado también a los organismos confederados¹²⁴.

Tras este reconocimiento, tanto la Federación, como sus miembros de modo aislado, alcanzaron un prestigio que trataron de mantener y hacer valer, para lo cual debían velar principalmente para evitar el intrusismo. Para ello en 1936 acordaron pedir al Gobierno, por mediación del PNT, que se prohibiera por Decreto o por Orden Ministerial emplear el nombre de Sindicato de Iniciativas y Turismo a las entidades que realmente no lo fueran¹²⁵. También, para lo sucesivo, que en cada localidad sólo

¹²¹ *La Vanguardia* 17 de diciembre de 1935.

¹²² Orden de 12 de noviembre de 1935.

¹²³ *La Vanguardia* 23 de mayo de 1936.

¹²⁴ *La Vanguardia*, miércoles 20 de marzo de 1934 p. 33; Revista *Aragón*, abril-mayo 1934, pp. 72-73, *ABC*, martes 9 de abril de 1935 p. 34, y *Aragón* mayo 1935, p. 86.

¹²⁵ Esto ya se había solicitado con anterioridad, concretamente en 1933, cuando en Asamblea elevaron una conclusión en la que pedían al PNT que gestionase se prohibiera conceder en nombre de

podiera constituirse un SIT, pudiendo la Fesit admitir a un solo Sindicato por localidad. Y por último que no se declarara un Sindicato de Utilidad Pública sí ya existía en su localidad otro al que le hubiesen otorgado tal distinción con anterioridad¹²⁶.

Y no sólo debía de dar reconocimiento a los organismos, sino también a las personas, por lo que pidieron para ello al PNT y al Gobierno que condecoraran con la Orden de la República al Presidente de la Fesit, don Francisco Vidal Sureda, por sus constantes trabajos en pro del turismo nacional¹²⁷. También se dirigieron a las compañías ferroviarias para que concedieran billetes gratuitos, o un pase, a los Directores o Directivos del PNT y Delegados del mismo en funciones de servicio, al Presidente de la Fesit y a los Presidentes y Delegados de cada Sindicato, siempre que los viajes por ferrocarril fueran para asistir a las reuniones y Asambleas que se efectuaban en bien del turismo¹²⁸.

2.4. La Reunificación.

Con la Guerra Civil, la actividad de la mayoría de los SIT desapareció y, por ende la de la Fesit. Aunque es justo señalar que hubo algunos Sindicatos que se mantuvieron en activo durante el conflicto, como el SIPA, que no cejó en su actividad e incluso mantuvo la publicación de la revista *Aragón* de modo continuado. Se tiene constancia que ya en 1939 otros Sindicatos de Iniciativa volvieron a llevar a cabo una

“Fomento del Turismo” o “Atracción de Forasteros” o “Sindicato de Iniciativa y Turismo” a ninguna Sociedad comercial, por ser nombres especiales privativos de una gestión característica y bien determinada no sólo en España, sino en el extranjero (Revista *Aragón*, abril-mayo 1934, p. 73.

¹²⁶ Blasco i Peris (2005) p. 112 anexo.

¹²⁷ Revista *Aragón*, mayo 1935, p. 86.

¹²⁸ Blasco i Peris (2005) p. 112 anexo.

serie de actividades, aunque todavía a título individual¹²⁹. Fue dos años más tarde, en 1941 cuando comenzó la reorganización de la Fesit, al celebrarse durante los días 9 y 10 de febrero en Zaragoza varias reuniones para tal fin. En ellas se intercambiaron impresiones sobre la nueva realidad, se estudiaron las posibilidades de mantener el funcionamiento de la Federación y se analizaron cuestiones turísticas. Acudieron a este encuentro los representantes de los Sindicatos de Aragón, de Madrid, Mallorca, Tarragona, Navarra, Jaca, Valencia, Murcia, Córdoba, Cádiz, Pirineo Catalán (Puigcerdá) y Huesca¹³⁰.

Ese mismo mes, el Ministerio de la Gobernación promulgó un Decreto¹³¹ por el que se constituyeron las Juntas Provinciales y Locales de Turismo en capitales de provincias y localidades declaradas de interés turístico. En el artículo primero se señalaban nueve provincias en las que no se constituirían dichas Juntas, al existir en ellas SIT que venían ejerciendo las funciones que el Decreto asignaba a las Juntas. Y por tanto los Sindicatos de estas provincias asumirían en su demarcación las funciones de Juntas provinciales. Concretamente las nueve provincias señaladas fueron: Baleares, Valencia, Zaragoza, Tarragona, Guipúzcoa, Tenerife, Valladolid, Burgos y Madrid. Así mismo, el artículo octavo del Decreto señalaba que, en caso de creación de otros SIT, algo deseable desde el Gobierno, en aquellas provincial o localidades donde fuesen apareciendo la DGT podría acordar la suspensión de la Junta y encomendar sus funciones al nuevo Sindicato.

Con este apoyo recibido desde la Administración, en 1942 se reanudó la actividad de la Fesit. Concretamente el 12 de mayo tuvo lugar la reunión preparatoria de las tareas de la Fesit, a la que a posteriori se la considerará como la VI Asamblea Nacional. Esta reunión, celebrada en Madrid, contó con la presencia del Director General de Turismo, Luis A. Bolín, y la asistencia de representantes de los Sindicatos de Madrid, San Sebastián, Las Palmas, Tarragona, Puigcerdá, Valencia, Jaca, Pamplona, Zaragoza y Mallorca, además de mandar sus adhesiones los de Murcia,

¹²⁹ *La Vanguardia Española* 13 de abril de 1939 p. 5, 23 de septiembre de 1939 p. 9, 24 de noviembre de 1939 p. 5.

¹³⁰ *Revista Aragón*, enero-febrero 1942, p. 18.

¹³¹ Decreto de 21 de febrero de 1941, publicado en la Gaceta nº 66 del 7 de marzo.

Lugo, Cádiz y Arenas de San Pedro¹³². En ella se debatió la reforma de los Estatutos, acordándose aplazar su aprobación a la siguiente reunión, y así poder enviar previamente a los Sindicato miembros copia del mismo para su estudio. Se eligió una Junta directiva provisional a la espera de su ratificación en la siguiente Asamblea que se celebraría en San Sebastián¹³³.

Novedad de suma importancia en la Junta directiva fue el cambio de presidente, ya que quien había ocupado el puesto hasta entonces, Francisco Vidal Sureda, acababa de fallecer. Esta Junta, con una estructura diferente a las anteriores como se preveía en el nuevo Estatuto, quedó compuesta de la siguiente forma:

Presidente: Eduardo Cantivela¹³⁴ (SIPA)
Vicepresidentes: Antonio Mulet¹³⁵ (Mallorca), Francisco Catalán (Valencia) y José M^a Melendres¹³⁶ (Tarragona).
Secretario: Juan B. Cabrera¹³⁷ (Madrid).

¹³² Revista *Aragón*, mayo-junio 1942, p. 56.

¹³³ San Sebastián había sido designada en la Asamblea de 1936 como sede suplente para el año siguiente, lo que se frustró a causa del estallido de la Guerra Civil.

¹³⁴ Eduardo Cantivela Pérez: Nació en Zaragoza en 1888 y falleció en la misma ciudad en 1974. Era hijo de Pedro Cantiviela, potente comerciante textil y aficionado a la etnología pirenaica dada su ascendencia de Ansó. Se educó en Suiza y Alemania, de donde obtuvo sus pioneras ideas turísticas, adelantadas medio siglo sobre todo en lo referente a la promoción turística. Se introdujo en profundidad en el arte fotográfico que fue una de sus muchas inquietudes culturales y artísticas y que le llevó a ser uno de los fundadores de la Sociedad Fotográfica de Zaragoza. Uno de sus temas favoritos fue el Pirineo, siendo autor de una serie de fotografías turísticas que se muestran en la actualidad en el museo de Zaragoza. Presidente del SIPA, de la Real Sociedad Fotográfica de Zaragoza, de la Asociación de amigos de Suiza en Zaragoza (la que funda) y promotor del Centro de Iniciativa de Jaca. En 1924, junto a su padre organizó con entusiasmo y rigor “La Casa Ansotana” en la sede del Museo de la Plaza de los Sitios, donde estuvo hasta 1952. Esta exquisita realización ambientalista fue el núcleo del Museo Etnológico del Parque inaugurado en 1956, para el que se construyó precisamente un edificio inspirado en la arquitectura popular pirenaica. Fue clave en la reunificación de la Fesit, promoviéndola desde el SIPA. Ocupó la presidencia de la Federación desde 1942 hasta 1950. Años más tarde fue nombrado Presidente Honorario de la misma.

¹³⁵ Antonio Mulet Gomilla: Palma de Mallorca, 1887-1966. Empresario, folklorista y coleccionista. Trabajó en la agencia de aduanas, fundada por su padre, “Gabriel Mulet e hijos”. Socio fundador de Fomento del Turismo de Mallorca y miembro de su Junta Directiva, ostentando la presidencia desde 1947 a 1949. Publicó numerosas obras en catalán y en castellano sobre diversos aspectos de la cultura popular mallorquina (<http://miquelcinema.blogspot.com.es/2013/04/antoni-mulet-gomila-palma-1887-1966.html>)

¹³⁶ José M^a Melendres Rué: Fundador del Sindicato de Iniciativas de Tarragona, del que fue desde 1936 vicepresidente. Llevó a cabo una intensa labor tanto en su Sindicato como posteriormente dentro de la Fesit.

Tan sólo cuatro meses más tarde, tal como se había acordado, se celebró en San Sebastián la VII Asamblea General de la Fesit. Tuvo lugar durante los días 28, 29 y 30 de septiembre. En ella se aprobaron los nuevos Estatutos, los cuales eran básicamente una modificación de los anteriores para adaptarlos a las nuevas circunstancias, quedando de la siguiente manera:

CAPITULO I.- Objeto de la Asociación.- Artículo 1º: La Federación Española de Sindicatos de Iniciativa y Turismo (Fesit) tiene por objeto coordinar y unificar los esfuerzos y acciones dispersas de los Sindicatos locales, a fin de que su actuación sea más eficaz para el turismo nacional. Procurar la reciproca compenetración por medio de la celebración de Asambleas generales.

Estimular la creación de nuevos Sindicatos en aquellas localidades que se sienta la necesidad del turismo receptivo. Servir de órgano representativo cerca de la Dirección General de Turismo y por ende del Gobierno español.

Representarles cuando se crea conveniente ante las diversas organizaciones turísticas que puedan tener relación con las actividades de los Sindicatos.

CAPITULO II.- De los Socios.- Artículo 2º: Los socios o miembros de esta entidad son los Sindicatos de Turismo adheridos y aquellos que se admitan mediante solicitud.

Artículo 3º: No podrán formar parte de esta Federación más que las entidades denominadas Fomento del Turismo, Atracciones de Forasteros, Sindicatos de Iniciativa y Propaganda, y en general designadas con el nombre genérico de Sindicato de Iniciativa, o sea, entidades desinteresadas, que no persigan fines comerciales o de lucro, sino que empleen todos sus ingresos y recursos en fines turísticos y de propaganda.

¹³⁷ Juan Bautista Cabrera (1903-1990): Fue director de la revista Madrid Monumental y Turístico. Mantuvo una fuerte vinculación con el ferrocarril, más concretamente con Renfe, siendo el Presidente de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid y gran impulsor de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril. Realizó la Edición de una Guía de Horarios de Trenes, precursora de la que posteriormente sacó RENFE. Por tal actividad tuvo una estrecha relación con la Compañía Internacional de Coches-Cama y otras compañías relacionadas con el ferrocarril.

Artículo 4º: Para la admisión de un nuevo miembro precisará solicitarlo de la Presidencia de la Federación, la cual podrá acceder, o no, previas consultas oportunas.

Artículo 5º: Se perderá el carácter de socio o miembro de la Federación por decisión de la misma o por falta de pago de las cuotas correspondiente sin causa justificada.

CAPITULO III.- Recursos – Cuotas.- Artículo 6º: Los miembros de la Fesit abonarán una cuota anual con arreglo a la siguiente clasificación:

- Sindicatos residentes en localidades hasta 50.000 habitantes, 50 pesetas anuales.*
- Sindicatos residentes en localidades hasta 100.000 habitantes, 100 pesetas anuales.*
- Sindicatos residentes en localidades superiores a 100.000 habitantes, 150 pesetas anuales.*

Con cuyos ingresos se formará un fondo para atender los gastos y necesidades de la Federación.

La Fesit podrá decidir la obtención de cualquier otra clase de recurso y también tener como tales los donativos o subvenciones que reciba.

CAPITULO IV.- Organización y Administración.- Artículo 7º: La autoridad máxima de esta Federación será la Asamblea General, que estará integrada por las representaciones de todas las entidades federativas, cuya Asamblea tendrá lugar por lo menos una vez al año. Esta Asamblea estará compuesta por las distintas delegaciones que realmente concurren y las que deleguen su representación.

Cualquiera que sea el número de representantes que asistan o deleguen de una misma entidad, sólo tendrá un voto.

Artículo 8º: La Federación estará domiciliada en la localidad donde resida la Presidencia, siendo su local social el del Sindicato local correspondiente.

Artículo 9º: Para la dirección y administración de la Fesit habrá una Junta compuesta de un Presidente, un Secretario y un Tesorero, cuyo mandato será de un año como mínimo, todos miembros del mismo Sindicato, y una Comisión consultiva compuesta de dos miembros de la Fesit que tendrán el carácter de Vicepresidentes y

sustituirán al Presidente en caso necesario. La Asamblea de la Fesit nombrará un Vocal-Delegado en Madrid, a propuesta de la Junta que sirva de nexo con las entidades rectoras del Turismo, y otros organismos que desarrollen actividades de Turismo.

La Junta de la Fesit será elegida por la Asamblea al expirar su mandato.

CAPÍTULO V.- Asambleas.- Artículo 10º: Las Asambleas se irán verificando en las poblaciones donde tienen su residencia los distintos miembros de la Federación, llevando un turno para conseguir se lleve a efecto en todas ella. Siempre llevará la dirección la Junta directiva de la Federación, auxiliada por la Junta del Sindicato local, donde se tenga que celebrar la Asamblea.

Cada año se elegirá un sitio donde se tenga que verificar la Asamblea siguiente, y otra población como suplente.

Artículo 11º: Para la validez de los acuerdos en primera convocatoria se precisará el voto de las dos tercera parte de los asistentes y segunda convocatoria la asistencia como mínimo de tres Sindicatos.

CAPÍTULO VI.- Generales.- Artículo 13º: La Federación tendrá como distintivo emblema, o sello el que se detalla y figura en la portada de este resumen.

Artículo 14º: En caso de disolución de la Federación, se repartirán los fondos sociales y toda clase de patrimonio entre los miembros que hubiera en el momento de dicha disolución.

Imagen 5: Emblema de la Fesit.



Tras la aprobación de los estatutos, se nombró la nueva Junta directiva, que quedó constituida de la siguiente forma¹³⁸:

Presidente: Eduardo Cativiela (Zaragoza)
Vicepresidentes: Antonio Mulet Gomila (Palma de Mallorca)
José M^a Melendres (Tarragona)
Secretario-Tesorero¹³⁹: Enrique Celma y Alcaide¹⁴⁰ (Zaragoza).
Vocal delegado en Madrid: Juan B. Cabrera (Madrid).

El nombramiento de un vocal en Madrid se justificó porque la Fesit no tenía sede en la capital, de hecho, no la tenía en ninguna localidad en concreto, sino que haría de sede el Sindicato de donde fuera el Presidente, y por tanto, las relaciones con la DGT y otras organizaciones turísticas, especialmente con la dirección de Renfe, debían ser serán llevadas a cabo por este vocal¹⁴¹.

A esta Asamblea asistieron los siguientes Sindicatos:

1. Sindicato de Iniciativas y Turismo de Madrid.
2. Fomento del Turismo de Palma de Mallorca.
3. Sociedad Valenciana Fomento del Turismo.
4. Sindicato de Iniciativa de Tarragona.
5. Sindicato de Iniciativa Jaca.

¹³⁸Nótese que todos los miembros de esta Junta directiva pertenecían a Sindicatos que el Gobierno había otorgado las atribuciones de Juntas provinciales.

¹³⁹ Este nombramiento corresponde al Presidente, debiendo recaer en un miembro de su mismo Sindicato para así poder estar permanente conexión.

¹⁴⁰ Activo Secretario del SIPA, llevó a cabo una intensa labor de promoción de su región. Autor de una serie de libros de excursiones muy bien documentados e ilustrados, entre los que se encuentran: San Juna de la Peña; el Valle de Ansó; y Jaca, Canfranc y Candanchú.

¹⁴¹ El Sr. Cabrera estuvo muy vinculado al mundo ferroviario, por lo que las gestiones realizadas fueron en general muy fructíferas, logrando mejoras cuya en diversos aspectos planteados desde la Fesit. Se tienen también noticias de las reuniones del Sr. Cabrera con representantes de la administración turística, en las que se trataron tantos temas relacionados con el Sindicato madrileño como los propuestos en las Asambleas de la Fesit. Concretamente el referente a la emisión de tarjetas postales se recoge en *ABC*, 26 de diciembre de 1942, p. 14.

6. Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián.
7. Fomento del Turismo de Burgos.
8. Fomento del Turismo de Valladolid.
9. Sindicato de Iniciativas de Las Palmas de Gran Canaria.
10. Sindicato de Iniciativas de Tenerife.
11. Asociación Murciana Fomento del Turismo.
12. Centro de Iniciativas y Turismo de Lugo.
13. Sociedad Arenas Gredos (Arenas de San Pedro, Ávila).
14. Sindicato de Iniciativas y Turismo de Navarra.
15. Sociedad Gaditana de Fomento.
16. Sindicato de Iniciativas y Propaganda de Aragón.
17. Fomento de Turismo de Sitges.
18. Sindicato de Iniciativa de Tortosa.
19. Sindicato de Iniciativa de Játiva.

Vemos como la asistencia fue mucho menor que en las últimas Asambleas celebradas antes de la Guerra Civil, en concreto que la que tuvo lugar en Tarragona en 1936, a la que acudieron más de ochenta Sindicatos. Como se ha señalado, el conflicto bélico había provocado la desaparición de muchos SIT, reduciéndose el número de ellos a una cuarta parte. Además, aquellos que subsistían se encontraban en una situación muy precaria, por lo que urgía su reorganización. No obstante, los Sindicatos de Iniciativa que se mantenían tuvieron voluntad de asociarse, y el número que se fue integrando en la Fesit fue rápidamente en aumento. Así, desde la reunión celebrada en mayo de 1942 a la Asamblea de septiembre de ese mismo año, el número de SIT adheridos casi se duplicó.

La Fesit siguió año a año con su tarea, celebrando Asambleas generales, reuniones periódicas de la Junta directiva y otras entre representantes de la Federación y de diferentes organismos públicos o del sector turístico. En la Asamblea que se celebró en Pamplona en 1945 se acordó proclamar Patrón de los SIT a San Francisco Javier y elevaron a las altas jerarquías de la Iglesia y del Estado una petición para que confirmasen este acuerdo. Además, solicitaron que se declarase al Santo, Patrón de todo el Turismo Nacional, lo que fue aceptado y llevado a efecto.

En la Asamblea de 1948 aprobaron sustituir la palabra “Sindicatos” por “Centros” en la denominación de esta Federación, algo que se había planteado por primera vez en la Asamblea de 1943. El cambio se hizo efectivo en junio de 1949 cuando se aprobó la reforma del Reglamento, denominándose en lo sucesivo Federación Española de Centros de Iniciativa y Turismo, con el anagrama FECIT. Se acordó diseñar un nuevo emblema, el cual se presentó oficialmente al año siguiente y consistía en un mapa de España sobrevolado por una golondrina.

Imagen 6. Emblema de la Fecit.



2.4.1. Reconocimiento de la Fesit y sus miembros.

A pesar de los años de inactividad, los miembros de la Fesit no quisieron perder el reconocimiento logrado en los últimos años de la República, por lo que retomaron la idea de 1935 de que los directivos de los SIT tuviesen un carnet, refrendado ahora por la DGT, que los identificara como autoridad turística, pudiéndose utilizar en cualquier lugar y circunstancia¹⁴². Así, durante el siguiente ejercicio económico, y como se recoge en la Memoria de Actividades presentada en la Asamblea de 1943, la Secretaría delegada en Madrid realizó las gestiones necesarias

¹⁴² Este carnet se convirtió en una realidad antes de la siguiente Asamblea, convirtiéndose en la práctica, en un salvoconducto, aparte de obtener a su presentación descuentos en hoteles y museos.

para hacer realidad la idea de crear un carnet de Personalidad Turística, lo se convirtió en una realidad.

Una vez obtenido el carnet, la pretensión de la Fesit fue lograr más ventajas para sus titulares. Por ello, el representante de Madrid presentó una ponencia en la Asamblea de 1943, en la que explicaba que este carnet ya resultaba ventajoso en su utilización, pues aunque sin carácter oficial servía de salvoconducto y con él se lograban descuentos en algunos hoteles, pero que solicitaba autorización de la Asamblea para realizar las siguientes gestiones:

- ante los principales hoteles, una rebaja importante para sus poseedores, al ser trabajadores desinteresados en pro del desarrollo del turismo, del cual tanto se beneficiaban¹⁴³.
- ante la Renfe, el libre acceso con el carnet a las estaciones, ya que con frecuencia sus portadores tenían que recibir en los andenes a personas o grupos de visitantes.
- hacer extensiva esta autorización a los puertos donde por Ley estaba expresamente prohibido el acceso de toda persona que no estuviese al servicio de las obras del puerto, de los depósitos comerciales o fuese viajero.
- ante la Dirección General de Bellas Artes, una concesión para el libre acceso a los museos y lugares dignos de visitas¹⁴⁴, así como que se ampliara la tarifa de descuento ya existente en ese momento a periodistas profesionales y a otros funcionarios, a los directivos de los SIT, de las Juntas Provinciales de Turismo y a los funcionarios de plantilla de sus respectivas oficinas¹⁴⁵.

¹⁴³ El primer resultado que se obtuvo de las gestiones sobre bonificación en los precios de los hoteles, fue el descuento del 10% en el Hotel Florida de Madrid.

¹⁴⁴ La entrada libre a los museos se plasma en la Orden de 29 de enero de 1944.

¹⁴⁵ Estas gestiones se ampliaron para obtener también la libre entrada en los museos del Ejército Naval de Madrid y en los Municipales de cada ciudad, todas ellas con resultados satisfactorios.

La concesión del citado carnet, junto con las facilidades obtenidas ante Renfe, como la concesión de tarjetas justificantes de la bonificación en la tarifa a los concurrentes a la Asamblea de 1943, nos permite hacernos una idea de cómo los SIT estaban recuperando el peso que tenían en el sector turístico, y en concreto dentro del ámbito de la Administración Pública, pues ya muchos de ellos tenían reconocida la condición de Juntas Provinciales o Locales. Esto llevó a los propios SIT a sentirse protagonistas principales del turismo español, como puede verse en no pocas ocasiones, por poner algún ejemplo, en 1943, cuando solicitaron a la DGT que les fueran remitidos los libros de reclamaciones al alcance de los viajeros, para mayor difusión y mejor realización del Turismo Nacional, o en 1948, cuando el Sindicato de Gran Canarias presentó una ponencia en la que se decía que para una mayor eficacia de los servicios de turismo y para robustecer la autoridad de los Sindicatos se podía conceder a sus directivos el carácter de Inspectores honorarios de turismo¹⁴⁶.

Algo parecido solicitó la Junta directiva, a instancias del Sindicato de Reus, en 1952, obteniendo en ese mismo ejercicio 1952-53 el reconocimiento, por parte del Ministro de la Gobernación, del derecho de todos los Centros de Iniciativas y Turismo federados a ser considerados organismos de carácter oficial, que representaban al Estado en su actividad de fomentar el desarrollo del turismo, permitiéndoseles acogerse al apartado p) del artículo 142 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales. Esto les suponía ser entidades con derecho a designar compromisarios para la elección del segundo grupo de Diputados provinciales. Con anterioridad a este último reconocimiento, tácitamente se les reconocía en frecuentes ocasiones, como en una memoria editada por el MIT en la que se exponían puntos clave en el desarrollo y fomento del turismo, y que habían sido previamente tratados en las diferentes Asambleas de la Fesit.

En la Asamblea de 1954 la Fesit reivindicó de manera más intensa su merecido reconocimiento. Fueron varias las propuestas presentadas al respecto, en primer lugar el representante del SIPA presentó una ponencia titulada *Consideraciones debidas a la*

¹⁴⁶ Hernández Jiménez (1994) p. 54.

actuación social y posición económica de los Centros de Turismo en la que pedía el reconocimiento de la labor eficiente, desinteresada y patriótica realizada por los Sindicatos de Iniciativas desde sus comienzos. En ella se expuso que estas organizaciones siguiendo la pauta trazada por Suiza, Italia y Francia, habían abierto Oficinas de Información Turística, editado propaganda, cursado itinerarios, descubierto rutas, publicado revistas, atraído y acompañado a turistas distinguidos, sugerido fiestas y conmemoraciones, pero sin embargo, en el ámbito del turismo nacional, habían surgido más tarde disposiciones oficiales que habían oscurecido la labor desarrollada, de tal modo que ante determinados acontecimientos o festejos, las Asociaciones de Iniciativa Turística no eran advertidas ni consultadas. Por ello reclamó un nuevo reconocimiento a estos SIT, que se les volviera a tener en cuenta en la toma de decisiones que afectaran a aspectos de la localidad que trascendieran al interés turístico, es decir, que volviera a concedérseles la consideración y funciones delegadas que anteriormente ostentaban y que, en ningún caso, las asistencias pecuniarias obtenidas para el mantenimiento de dichas asociaciones se viesen absorbidas por otros organismos.

Por otra parte, y con el convencimiento pleno de la importancia del papel que venían desarrollando en pro del sector turístico español, en la misma Asamblea propusieron una serie de medidas que giraban en torno a dejar constancia de la labor desempeñada por la Federación y al reconocimiento de aquellos hombres que durante tantos años la habían llevado a cabo. Estas medidas fueron:

- Exposición de una breve historia de los Centros de Iniciativa y de otras asociaciones turísticas.
- Publicar un folleto historiando las actuaciones de los Centros de Turismo federados a partir de su constitución, y así mismo, establecer una relación cronológica de todas las Asambleas celebradas con los resultados obtenidos. Para ello se decidió constituir una ponencia compuesta de los

señores Casares¹⁴⁷, Estela y Kutz para que estudiaran la posibilidad de editar periódicamente un Boletín de la Federación.

- Se facultó a la Directiva para recabar la asistencia y consejo de los ex Presidentes de la Federación, cuando lo estimasen oportuno.
- Entrega solemne de las placas de plata testimoniando su gratitud a la labor desarrollada al frente de la Federación a los Directivos del Centro de Tortosa, señores Beguer¹⁴⁸, Vergés y Lamote.

En la Asamblea del año siguiente, celebrada en Palma de Mallorca, se avanzó aún más en cuanto al reconocimiento a las personas que habían trabajado intensamente en pro del turismo. Por un lado, se leyó una ponencia para exaltar públicamente las figuras de aquellos hombres que, con pleno conocimiento de lo que para España representaba la divulgación y explotación de sus innumerables recursos turísticos, trabajaron tenazmente en sus respectivas provincias, con fe, entusiasmo y desinterés. De entre ellos se destacó a Francisco Vidal Sureda, gran propulsor del turismo nacional y fundador de Fomento del Turismo de Mallorca, cuando se estaba celebrando el cincuenta aniversario de su fundación con la celebración de la Asamblea anual en dicha ciudad. Y como homenaje a su memoria se acordó que el concurso de Artículos Periodísticos y Radiados que anualmente convocaba la Fesit se denominase en lo sucesivo Concurso Vidal Sureda.

Por otra parte, Fomento del Turismo de Mallorca también propuso la creación de una Medalla de Oro al Mérito Turístico para premiar méritos excepcionales acreditados en pro el turismo receptivo. Esta medalla se otorgaría anualmente, previo estudio de las propuestas presentadas por los Centros federados. La idea se aceptó y en la primera conclusión de esta Asamblea se recogió, por aclamación, rogar al Jefe del

¹⁴⁷ Francisco Casares Sánchez: Periodista madrileño, autor también de varios libros de ensayo y novela y fue secretario honorario permanente de la Asociación de Prensa de Madrid.

¹⁴⁸ Manuel Beguer Pinyol: Escritor aragonés autor entre otras obras de: Breve historia documentada de Santa Cinta de Tortosa; Monografía Histórica del Valle de Cardó; El Beato Francisco Gil de Federich. Su vida y su martirio, su glorificación y su culto; Tortosa mariana; El Real Monasterio de Santa María la Rápita de la Sagrada y Soberana Orden de Jerusalén (Orden de Malta); Palacio de los Olivier en Tortosa.

Estado que se dignase aceptar la primera Medalla, y acordaron por unanimidad, apreciando la Asamblea los méritos excepcionales que al particular concurrían en la persona de Antonio Mulet Gomila, concederle la siguiente Medalla de Oro al Mérito Turístico. En 1957 se la entregaron a Manuel Ribé Labarta. Proponer a Manuel Ribé se basó en que fue cofundador de la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona y secretario de la misma. Esta organización había dejado de funcionar con la Guerra Civil, pero al no haber desaparecido propiamente dicho, ya que continuaba teniendo cuenta bancaria y conservaba sus archivos, se estaba fomentando su reorganización, lo que permitiría poder celebrar su cincuenta aniversario el siguiente año. En la Asamblea de 1958 se propuso y aprobó entregar la Medalla de Oro al Mérito Turístico a Diego Quiroga de Losada, XI marqués de Santa María del Villar, cuyas fotografías recogían distintos rincones de España, sus gentes, sus paisajes y monumentos, y que sirvieron para divulgar la imagen de España en carteles, revistas y periódicos.

2.5. Miembros federados.

A lo largo de los años fueron muchos los SIT que en diferentes momentos formaron parte de la Fesit. Desde su fundación hasta la Guerra Civil el número de ellos creció a un ritmo exponencial, pasando de los catorce Sindicatos que acudieron a la Asamblea fundacional de enero de 1932, a los más de ochenta que participaron en la Asamblea de 1936. Sin embargo, la contienda española supuso una ruptura en esta línea tendencial de crecimiento. Como hemos señalado anteriormente, con la Guerra Civil desaparecieron las tres cuartas partes de los Sindicatos de Iniciativa que existían en España, los cuales formaban parte de la Fesit.

Las causas que provocaron la desaparición de estos Sindicatos, o al menos determinaron el cese de sus actividades fueron varias:

- Desaparecieron los equipos directivos. Muchos miembros murieron en la Guerra, y otros se exiliaron, y aquellos que permanecían en España, dada la situación del país, debían dedicarse a trabajar y nos les quedaba tiempo

para actividades altruistas, que eran las que realizaban a través de estos Sindicatos. A mi entender, ésta es quizás la causa más importante, ya que los SIT se basaban y funcionaban gracias a las personas que, de manera desinteresada, pusieron en marcha estos proyectos.

- Tras la Guerra Civil, muchas poblaciones quedaron arrasadas, con pocos motivos de atracción al visitante además de una profunda falta de medios de transportes e infraestructuras de acogida.
- Las condiciones internacionales no colaboraron, la Segunda Guerra Mundial había provocado la desaparición del turismo internacional, lo que hacía que las actividades de los Sindicatos pareciesen inútiles.
- Por otra parte, aquellos SIT que fueron puestos en marcha por la Administración Republicana integrados por sujetos afines a la misma, cayeron al caer ésta.

La escasez de Sindicatos se convirtió, tras la reorganización de la Fesit, en su mayor problema y preocupación, por delante incluso de su financiación. Ya en la primera reunión celebrada en mayo de 1942 tomaron en cuenta una proposición sobre la constitución de nuevos Sindicatos, acordando distribuir entre los existentes unas zonas en las que debían llevar a cabo labores que favorecieran estas nuevas apariciones. Así, al Sindicato de Tarragona se le asignó Cataluña y Baleares; al SIPA, Aragón y La Rioja; al Sindicato de Iniciativa de Valladolid, Castilla la Vieja; a la Sociedad Valenciana de Fomento del Turismo, Valencia, Castellón, Alicante, Murcia y Albacete; al de Madrid, Castilla la Nueva, Ávila y Segovia; y a Lugo, Galicia¹⁴⁹.

Esto tuvo cierto éxito, pues en la Asamblea anual celebrada en septiembre de ese mismo año acudieron, como hemos visto, casi el doble de Sindicatos. A los que se les propuso que durante el siguiente ejercicio económico acudieran a un municipio vecino en el que no hubiese SIT y convenciesen a los prohombres de esa localidad para que formasen uno. De tal manera que a la Asamblea que se celebraría al año

¹⁴⁹ Revista *Aragón*, mayo-junio 1942, p. 56.

siguiente cada miembro federado tenía que llevar consigo un Sindicato apadrinado. Se constituyó, además, una ponencia permanente para estudiar cada caso particular, que facilitara la reorganización o creación de nuevos Sindicatos.

La iniciativa anterior no tuvo éxito, pues al celebrarse la siguiente Asamblea se presentó un cómputo exacto de los Sindicatos existentes, junto con la relación de sus integrantes, y el número era el mismo que el del año anterior. Por este motivo el Sindicato de Valencia presentó una ponencia titulada *Creación de nuevos Sindicatos de Iniciativa y Turismo*, en la que mantenía la preocupación por el bajo número de Sindicatos existentes y defendía la realización de actuaciones para crear o reactivar aquellos desaparecidos. Propuso para ello que los SIT llevaran a cabo en prensa y radio una labor de divulgación turística, glosando los beneficios que esta actividad podía reportar tanto a nivel individual como colectivo, campaña que debía realizarse no sólo dentro de sus respectivas zonas de influencia, sino que debía ampliarse a aquellas zonas donde no existieran Sindicatos de Iniciativa.

Utilizaron también la “revista oficial” de la Federación para fomentar la creación de SIT. En un artículo publicado en las *Páginas de Turismo Nacional*, dentro de la revista *Aragón*, se daban a conocer las ventajas que el turismo receptivo podría llegar a tener para la economía del país, como fuente de divisas fundamentales para el equilibrio de la balanza exterior. Por lo que apelaba a los españoles que, de una manera entusiasta y generosa, se esforzaran organizando en tantos sitios como fuese factible un Sindicato de Turismo. Explicaba también el artículo la forma de constituirse como Sindicato de Iniciativa, resaltando la facilidad del proceso: *“La práctica ha demostrado que no es difícil organizar un Centro de Iniciativas y Turismo. Sólo hace falta que unos pocos hombres de buena voluntad que amen a su región se reúnan acordando que es conveniente constituir la entidad de que se trata [...]”*. El texto continuaba explicando los formalismos legales necesarios para el proceso de constitución, el cual implicaba una primera autorización de la DGT, la aprobación del

Gobierno Civil de la provincia en que se fuese a establecer y el visto bueno del Ministerio de la Gobernación¹⁵⁰.

Pero la medida más inteligente adoptada al respecto fue involucrar en el fomento de creación de SIT a la DGT, lo que hicieron desde los primeros años. Para ello presentaron en 1943 un informe al organismo gestor del turismo en el que se señalaba que, para lograr llevar a cabo campañas de promoción turística de una envergadura suficiente para toda la nación, se necesitarían al menos cuarenta Sindicatos en otras tantas localidades. De modo que le proponía participar junto con una comisión permanente debidamente facultada, en la realización de actividades conducentes a este fin.

A continuación paso a nombrar un importante grupo de localidades en las que en algún momento del periodo estudiado hubo organizaciones que formaron parte de la Fesit, aun sabiendo que en determinados periodos, fundamentalmente los años inmediatamente anteriores a la Guerra Civil, hubo más, principalmente localizados en pequeñas poblaciones. En la mayoría de los casos voy a utilizar para nombrarlos el nombre genérico de Sindicato de Iniciativa. La uniformidad en los nombres no se daba, algunas asociaciones emplearon a lo largo de los años denominaciones diferentes, cosa que se explica porque a su nombre inicial le añadieron, para poder ser federarse, el término Sindicato de Iniciativa. Además, aparecen en la siguiente lista un número importante de Juntas provinciales y locales, algunas de localidades o provincias en las que nunca hubo SIT, pero otras vinieron a sustituir a Sindicatos que por una u otra razón habían desaparecido.

¹⁵⁰ Revista *Aragón*, junio-julio 1946 p. 63.

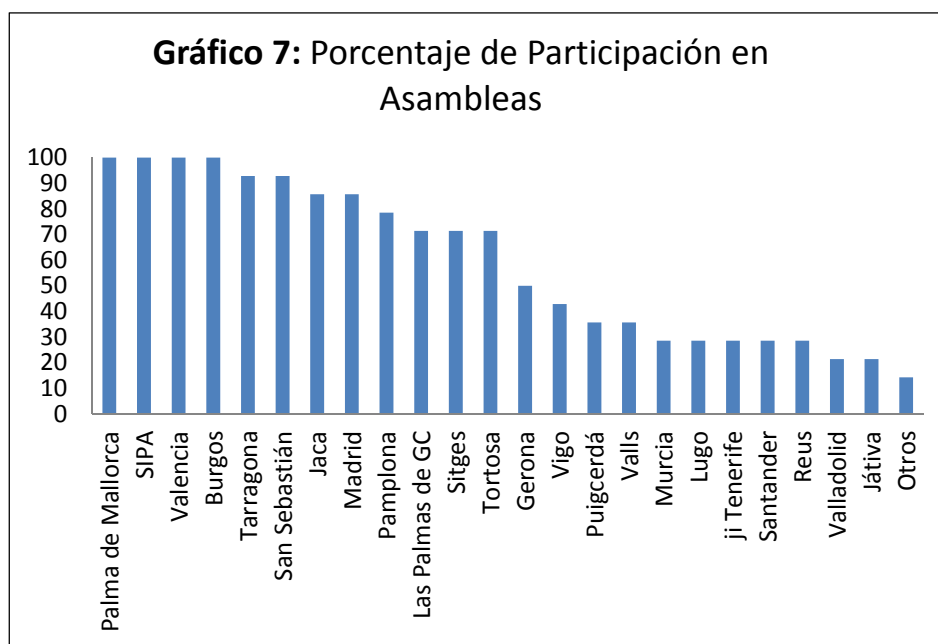
- Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón.
- Fomento del Turismo de Palma de Mallorca.
- Fomento del Turismo de Burgos.
- Fomento del Turismo de Menorca.
- Fomento del Turismo de Pollensa.
- Fomento de Turismo de Puigcerdá.
- Fomento del Turismo de Ibiza.
- Fomento de Iniciativas y Turismo de Valls.
- Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián
- Atracción de Forasteros de Barcelona.
- SI de Tarragona.
- SI de Tudela.
- SI de Jaca.
- SI de Valladolid.
- SI del Alto Aragón (Huesca).
- SI de Játiva
- SI de Alcalá de Henares.
- SI de Gerona.
- SI de Málaga.
- SI de Sitges.
- SI de Madrid.
- SI de Pamplona.
- SI de Las Palmas.
- SI de Candeleda.
- SI de Tortosa.
- SI de Vigo.
- SI de Córdoba.
- SI de Tenerife.
- SI de Graus.
- SI de Mahón.
- SI de Arenas de San Pedro.
- Sindicat d'Iniciativa de les Valls d'Andorra.
- Sociedad Valenciana del Fomento del Turismo.
- Sociedad de Turismo de Gijón.
- Sociedad Gaditana de Fomento.
- Sociedad Amigos de Badajoz.
- Alicante Atracción.
- Asociación Murciana Fomento del Turismo.
- CIT de Lugo.
- CIT de Almadén
- CIT de Canfranc.
- CIT de Laredo.
- CIT de Reus.
- CIT de Santander.
- CIT de Elche.
- CIT de Tuy.
- Comité de Iniciativas y Turismo de Sevilla.
- JPT de Salamanca.
- JPT de Segovia.
- JPT de Soria.
- JPT de Zamora.
- JPT de Ávila.
- JPT de Barcelona.
- JPT La Coruña.

- JPT de Toledo.
- JPT de Cádiz.
- JPT de Huelva.
- JPT de Sevilla.
- JPT de Gran Canarias.
- JPT de Badajoz.
- JPT de Córdoba.
- JPT de Cuenca.
- JPT de Lérida.
- JPT de Pontevedra.
- JPT de Teruel.
- JPT de Ibiza.
- JPT de Alicante.
- JPT de Cáceres.
- JPT de Huesca.
- Junta Local de Turismo de Bilbao.
- Junta Local de San Lorenzo del Escorial.
- Junta Local de Turismo de Gijón.
- Junta Insular de Turismo de Tenerife.
- Junta Insular de Turismo de Lanzarote.
- Junta Insular del Turismo de la Palma.
- Junta Insular de Fuerteventura.
- Junta Insular de Santa Cruz de La Palma.

Al finalizar la década de los cincuenta, el número de SIT había aumentado notablemente respecto a 1942. No obstante, la falta de ellos en determinadas poblaciones, sobre todo pequeñas, seguía siendo, a juicio de la Fesit, un motivo de preocupación. Esto llevó a la Federación a plantear y fomentar la creación de lo que serían las Asociaciones Proturismo. Basaban la justificación de las mismas en que la mayoría de los centros federados representaban a capitales de provincia, al igual que lo que sucedía con las Juntas locales, quedando muchas localidades de alto nivel turístico desatendidas en este aspecto. Aunque esta falta de atención se pretendía contrarrestar con las Juntas Provinciales, en muchos casos no era suficiente. Por ello propusieron que en todos los Ayuntamientos de las localidades con algún tipo de interés turístico hubiese una persona encargada de las labores informativas y divulgativas de las particularidades locales, que tuviese relación con su correspondiente Junta provincial, con la que debía mantener una intensa colaboración.

No todos los Sindicatos tuvieron igual peso en la Federación a lo largo de los años. En base a los datos que manejamos y siguiendo el criterio de número de Asambleas en las que participaron, son cuatro los SIT de mayor importancia dentro de la Fesit: Fomento de Turismo (Palma de Mallorca), Sindicato de Iniciativa y

Propaganda de Aragón (Zaragoza), Sociedad Valenciana de Turismo y Sindicato de Iniciativa de Burgos, y a estos les siguen el de Tarragona y Burgos y Jaca y Madrid.



Elaboración propia.

La relación entre los miembros federados y de estos con la directiva de la Fesit, fue en rasgos generales muy intensa, fluida y buena, sin apenas incidentes ni grandes desacuerdos. La Junta directiva de la Federación mantenía durante su mandato correspondencia con cada uno de los miembros, informándoles de las gestiones realizadas más sobresalientes, y en especial de aquellas realizadas ante los organismos oficiales sobre temas que los Sindicatos individualmente les iban encomendado. Cuando el número de SIT federados fue en aumento, comenzaron a plantearse en la Asambleas ponencias sobre cómo debía ser el carácter de estas relaciones. Así, en 1935 se elevó una conclusión en la que se pedía a los Sindicatos que establecieran

entre sí una eficaz colaboración¹⁵¹, y en la de 1936 debatieron sobre cómo debía ser esta relación, apostando por que existiera entendimiento y comprensión entre ellos y defendieron la conveniencia de evitar el dualismo de entidades turísticas en una misma población¹⁵².

Y fue esto precisamente el problema más grande por el que se enfrentaron, el ámbito de actuación de cada Sindicato. Este conflicto surgió desde el momento que los SIT comenzaron a recibir subvenciones, pues la percepción de la misma estaba relacionada con su área de influencia y podía darse el caso que no estuviese claro que Sindicato tenía derecho a percibirla. De ahí todas las medidas tomadas a lo largo de los años para evitar esa duplicidad.

También se tuvo en cuenta la posibilidad de que una persona física no pudiera integrarse en un Sindicato, o que una vez integrado surgiera algún problema para su continuidad. Si esta última circunstancias se producía se le daba de baja del Centro y se trasladaba dicha baja a la Federación para que la comunicara a los demás miembros, con el fin de que se diera de baja en los que pudiera pertenecer y se evitara que se pudiera dar de alta en otro. Un proceso similar se debía seguir en caso que existiera impedimento para la primera afiliación.

2.6. Asambleas celebradas.

Tal y como señalaba el artículo 7º de los primeros Estatutos de la Fesit:

“La autoridad máxima de esta Federación será la Asamblea general que estará integrada por las representaciones de todas las entidades federadas, cuya

¹⁵¹ Revista *Aragón*, mayo 1935, p. 86.

¹⁵² *La Vanguardia*, martes 23 de junio de 1936 p. 12.

Asamblea tendrá que tener lugar una vez cada año o antes si se considerase necesario por asuntos de gran importancia”.

Con la reunificación este artículo fue ligeramente modificado quedando redactado de la siguiente forma:

“La autoridad máxima de esta Federación será la Asamblea General, que estará integrada por las representaciones de todas las entidades federativas, cuya Asamblea tendrá lugar por lo menos una vez al año. Esta Asamblea estará compuesta por las distintas delegaciones que realmente concurran y las que deleguen su representación.

Cualquiera que sea el número de representantes que asistan o deleguen de una misma entidad, sólo tendrá un voto”.

El lugar de celebración de las Asambleas también se recogía en los Estatutos, concretamente en el artículo décimo, en cual decía:

“Las Asambleas se irán verificando en las poblaciones donde tienen su residencia los distintos miembros de la Federación, llevando un turno para conseguir se lleve a efecto en todas ella. Siempre llevará la dirección la Junta directiva de la Federación, auxiliada por la Junta del Sindicato local, donde se tenga que celebrar la Asamblea.

Cada año se elegirá el sitio donde se tenga que verificar la Asamblea siguiente, así como otra población suplente, que podrá ser la que está geográficamente más próxima”.

Este artículo no varió con la modificación de los Estatutos, salvo que se eliminó la puntualización sobre la proximidad geográfica las sedes principal y suplente.

Así, en cumplimiento de los Estatutos, la Fesit celebraba anualmente una Asamblea General en la que se presentaban a modo de ponencias problemas relacionados con el sector turístico, los cuales podían tener carácter local o nacional, podían así mismo afectar a la propia organización interna de la Federación o a la de la Organización Turística Estatal. En estas reuniones anuales se llevaban a cabo tareas de

estudio conjunto de las necesidades que en el orden turístico se dejaban sentir en España, y proponían a los organismos oficiales competentes aquellas medidas para remediarlas, así como aquellas otras tendentes a aumentar las facilidades que pudieran encontrar nuestros visitantes durante su permanencia en nuestra patria¹⁵³.

Las Asambleas anuales de la Fesit eran consideradas por parte de la prensa local como Asambleas Nacionales de Turismo¹⁵⁴, gozaban de gran prestigio y suponían una oportunidad, en concreto para el sector de la provincia en la que se celebrase. Esto se puede apreciar en determinadas manifestaciones habidas a lo largo de los años. Como muestra de ello a continuación se detalla lo sucedido en la Asamblea de 1953, la cual se celebró en la provincia de Gerona. En ella, las Cámaras de Comercio de Gerona, Palamós y San Feliu de Guixols mandaron sendas comunicaciones en las que exponían las necesidades más imperiosas de sus respectivas demarcaciones. Estos textos se presentaron en la Asamblea, y a continuación se extrae fragmentos de ellos.

En primer lugar un extracto de la comunicación remitida por la Cámara de Comercio de Gerona:

“[...] La Cámara de Comercio e Industria de Gerona, que me honro en presidir, no puede desaprovechar la ocasión que se le ofrece, ante la próxima reunión de la XVIII Asamblea Nacional de Turismo, teniendo la misma precisamente este año por sede la bella ciudad gerundense de San Feliu de Guixols, de plantear distintos y apremiantes problemas relacionados con la provincia y el turismo. [...]

Aprovechando el honor que a esta provincia otorga la reunión en ella de la XVIII Asamblea Nacional Turística, ha creído esta Cámara Oficial de Comercio e Industria de Gerona del mayor interés someter a su consideración los indicados problemas: estado de la carreteras y urgente necesidad de su completa reparación; imperiosa necesidad de que sea adecentada la estación ferroviaria de Gerona, con

¹⁵³ XVIII Asamblea de la Federación Española de Centros de Iniciativa y Turismo. Gerona-Andorra 15-26 junio 1953.

¹⁵⁴ *La Vanguardia Española* domingo, 11 de Septiembre de 1949, p. 1.

todos sus indicados servicios, procediendo también al mejoramiento no solo de sus servicios, sino del material de los ferrocarriles provinciales de vía estrecha; y necesidad, por último, de que sean unificados los servicios aduaneros en las frontera franco española, lo mismo en Cerbere-Port Bou que en Le Perthus-La Junquera.

La importancia que en el ámbito internacional goza merecidamente esta provincia, impone la conveniencia, tanto por interés económico como por orgullo, que sean pronto logradas tan justas como urgentes y necesarias aspiraciones tan íntimamente ligadas con el turismo y, por tanto, tan apropiadas a las deliberaciones y resoluciones de la XVIII Asamblea Nacional Turística, no dudando logrará llevar estas peticiones a buen puerto.”

Y a continuación un extracto de la comunicación remitida por la Cámara de Comercio de Palamós:

“[...] La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palamós, aprovechando el celebrarse la XVIII Asamblea Nacional de Turismo en la Provincia en que está enclavada su demarcación, tiene el honor de someter a la atención de la Asamblea los problemas básicos que bajo el punto de vista turístico tienen que resolverse, a fin de dar a nuestra Comarca, tan favorecida por la naturaleza, el esplendor e importancia que tanto se merece. [...]

Dándose cuenta la Asamblea, al estudiarlas sobre el terreno, de las posibilidades de nuestra Provincia y de lo fundado de nuestras sugerencias, no dudamos apoyará con su indiscutible autoridad nuestras demandas en pro del mejoramiento de una Comarca en que el hombre tan sólo debe hacer resaltar lo que la naturaleza ha creado con tanta maestría.”

En el siguiente cuadro quedan resumidas las Asambleas celebradas por la Fesit desde su fundación hasta 1959.

Cuadro 8: Fecha y lugar de celebración de las Asambleas.¹⁵⁵

FUNDACIONAL	4 de enero de 1932	VALENCIA
I Y CONSTITUYENTE	21 a 23 de Junio de 1932	PALMA DE MALLORCA
II	24 a 26 de Junio de 1933	BARCELONA
III	17 a 20 de Marzo de 1934	ZARAGOZA
IV	7 a 10 de Abril de 1935	MADRID-ALCALÁ DE HENARES
V	21 a 24 de Junio de 1936	TARRAGONA
REORGANIZACIÓN	9 y 10 de Febrero de 1941	ZARAGOZA
VI	12 de Mayo de 1942	MADRID
VII	28 a 30 de Septiembre de 1942	SAN SEBASTIÁN
VIII	25 a 28 de Octubre de 1943	PAMPLONA
IX	25 a 28 de Septiembre de 1944	BURGOS
X	22 a 25 de Octubre de 1945	SEVILLA
XI	14 a 21 de Noviembre de 1946	CANARIAS
XII	26 de Septiembre a 2 de Octubre de 1947	BARCELONA Y SITGES
XIII	13 a 16 de Noviembre de 1948	GALICIA
XIV	10 a 20 de Septiembre de 1949	HUESCA-JACA-ZARAGOZA
XV	20 a 28 de Septiembre de 1950	CÁDIZ-CEUTA-TETUAN-MÁLAGA-GRANADA ¹⁵⁶
XVI	26 de Junio a 6 de Julio de 1951	SANTANDER-OVIEDO-GIJÓN
XVII	17a 26 de Julio de 1952	PAMPLONA
XVIII	15 a 26 de Junio de 1953	GERONA-ANDORRA
XIX	13 a 16 de Septiembre de 1954	MADRID
XX	5 a 1 de Junio de 1955	PALMA DE MALLORCA
XXI	4 a 9 de Junio de 1956	VALENCIA
XXII	1 y 2 de Diciembre de 1957	BARCELONA
XXIII	10 a 15 de Noviembre de 1958	ALICANTE
XXIV	22 a 27 de Junio de 1959	SAN SEBASTIÁN

Elaboración propia.

¹⁵⁵ Como ya hemos visto de 1937 a 1940 no se celebraron Asambleas. En la Asamblea de 1936 se acordó que la sede de la del siguiente año sería La Coruña (*ABC*, miércoles 10 de abril de 1936 p. 38), cuando se retomaron las Asambleas la ciudad sede fue San Sebastián, que había sido designada suplente para la de 1937, en La Coruña no se podía celebrar pues no había SIT activo.

¹⁵⁶ El día 22 los congresistas fueron a Algeciras para viajar a Ceuta desde donde marcharon a Tetuán y de allí de vuelta a la Península donde visitaron Málaga y por último marcharon a Granada donde tuvo lugar la sesión de clausura el día 28, en la que se leyeron las conclusiones elevadas al Gobierno. Todos esto está recogido en: *ABC* de Madrid, domingo 17 de Septiembre de 1950, p. 20, *ABC* de Madrid, Jueves 21 de Septiembre de 1950, p. 23, *ABC* de Sevilla, Jueves 21 de Septiembre de 1950, p. 14, *ABC* de Madrid, viernes 29 de Septiembre de 1950, p. 14 y *La Vanguardia Española*, viernes 29 de Septiembre de 1950, p. 1.

Los Sindicatos miembros de la Fesit participaban en estas Asambleas bien activamente o por delegación. Cuando se crearon las Juntas Provinciales y Locales de Turismo, tanto las que se adhirieron a la Federación como las que no, participaron también en las mismas, en muchos casos de manera muy activa. Así mismo, además de los miembros de la Fesit y de las Juntas, concurrían a las Asambleas representantes políticos de todas las administraciones, miembros de diferentes organismos vinculados con el turismo, como Renfe, la Compañía de Aviación Iberia, la naviera Ibarra y Cía., el Consejo Superior de Comercio Industria y Navegación, la Federación de Agencias de Viajes de España, Agencias de Transportes o del Sindicato de Hostelería, entre otros.

2.7. Juntas Directivas.

En la que consideramos reunión fundacional de la Fesit, celebrada en enero de 1932, se eligió como presidente eventual a Francisco Vidal Sureda¹⁵⁷. Posteriormente, en los Estatutos aprobados en la Asamblea General celebrada en Palma de Mallorca en junio de 1932, se recogió en su artículo noveno lo siguiente:

“Para la dirección y administración de la entidad habrá un Presidente, cuyo mandato será de dos años y Secretario-Tesorero con igual duración, cuyos dos cargos deberán recaer en miembros del mismo Sindicato local”.

De este modo, y en consonancia a ellos se eligió la primera Junta directiva de la Fesit, compuesta de la siguiente forma¹⁵⁸:

¹⁵⁷ Revista *Aragón*, febrero 1932, p. 2.

¹⁵⁸ Revista *Aragón*, septiembre 1932, p. 162.

Presidente:	Francisco Vidal Sureda (Palma de Mallorca).
Secretario-Tesorero:	Elvir Sans Rosselló (Palma de Mallorca).

Esta Junta se mantuvo hasta la Guerra Civil, pues en la Asamblea de 1934 fue renovada por dos años más.

La reunificación trajo consigo modificaciones en la Junta directiva. En la reunión celebrada en Zaragoza en mayo de 1942, se eligió una Junta provisional, con una estructura distinta a la anterior, en previsión a los nuevos Estatutos, y con la significativa baja del anterior presidente, fallecido unos días antes. La Junta provisional la componían¹⁵⁹:

Presidente:	Eduardo Cantiviela Pérez (Zaragoza)
Vicepresidentes:	Antoni Mulet Gomila (Palma de Mallorca), Francisco Catalán (Valencia) y José M ^a Melendres (Tarragona)
Secretario:	Juan B. Cabrera (Madrid)

Posteriormente, con la aprobación de los nuevos Estatutos en la Asamblea General celebrada en septiembre de ese mismo año, el artículo noveno que se refería a la estructura del órgano directivo quedó redactado de la siguiente forma:

“Para la dirección y administración de la Fesit habrá una Junta compuesta de un Presidente, un Secretario y un Tesorero, cuyo mandato será de un año como mínimo, todos miembros del mismo Sindicato, y una Comisión consultiva compuesta de dos miembros de la Fesit que tendrán el carácter de Vicepresidentes y sustituirán al Presidente en caso necesario. La Asamblea de la Fesit nombrará un Vocal-Delegado en Madrid, a propuesta de la Junta que sirva de nexo con las entidades rectoras del Turismo, y otros organismos que desarrollen actividades de Turismo.”

¹⁵⁹ Revista Aragón, mayo-junio 1942, p. 56.

La Junta de la Fesit será elegida por la Asamblea al expirar su mandato”.

En base a él se eligió una nueva Junta compuesta por los siguientes nombres:

Presidente:	Eduardo Cantiviela Pérez (Zaragoza).
Secretario-Tesorero:	Enrique Celma y Alcaide (Zaragoza).
Vicepresidente primero:	Antoni Mulet Gomila (Palma de Mallorca).
Vicepresidente segundo:	José María Melendres Rué (Tarragona).
Vocal Delegado en Madrid:	Juan Bautista Cabrera (Madrid).

Durante la celebración de la Asamblea de 1943 se renovó la Junta Directiva, ratificándose a la anterior, con la salvedad de separar los cargos de Secretario y Tesorero, de tal forma que el Secretario siguió siendo Enrique Celma y como Tesorero se nombró a José Lacruz Casamayor (SIPA)¹⁶⁰, quedando pues la Junta constituida de la siguiente forma:

Presidente:	Eduardo Cantiviela Pérez (Zaragoza).
Secretario:	Enrique Celma y Alcaide (Zaragoza).
Tesorero:	José Lacruz Casamayor (Zaragoza).
Vicepresidente primero:	Antoni Mulet Gomila (Palma de Mallorca).
Vicepresidente segundo:	José María Melendres Rué (Tarragona).
Vocal Delegado en Madrid:	Juan Bautista Cabrera (Madrid).

¹⁶⁰ José Lacruz Casamayor: Comerciante aragonés socio del SIPA.

Capítulo Segundo: La Federación Española de Sindicatos de Iniciativa y Turismo

A partir de este momento las Juntas directivas que se sucedieron fueron:

- 1946-1949

Presidente:	Francisco de Paula Catalán (Valencia).
Secretario:	Julián Vilella Ibáñez (Valencia).
Tesorero:	Luis Margarit Colomina (Valencia)/ José González Cotanda (Valencia).
Vicepresidente primero:	Antoni Mulet Gomila (Palma de Mallorca).
Vicepresidente segundo:	José María Melendres Rué (Tarragona).
Vocal Delegado en Madrid:	Juan Bautista Cabrera (Madrid).

- 1950-1953

Presidente:	Manuel Beguer Pinyol, (Tortosa).
Secretario:	Rodolfo Lamote de Grignon Nicolau (Tortosa).
Tesorero:	Gerardo Vergés Delsors, (Tortosa).
Vicepresidente primero:	Mariano de Gállego Roselló ¹⁶¹ (Jaca).
Vicepresidente segundo:	Alberto de León Múrua (Madrid).
Vocal:	Enrique Celma Alcaide, (Zaragoza).
Vocal:	Aurelio Peláez de Ojeda (Sitges).

En la Asamblea de 1953 se modificó el artículo noveno de los Estatutos de tal forma que en adelante el único requisito para formar parte de la directiva de la Fesit

¹⁶¹ Mariano Gállego Roselló: Farmacéutico. Teniente de alcalde de Jaca, presidió muchos años el Sindicato de Iniciativa de Jaca. (Aragón, abril-mayo-junio 1963, pp. 11-12).

sería pertenecer como miembro activo a cualquier Sindicato miembro, sin necesidad de formar parte de su Junta directiva.

- 1954-1955

Presidente:	Pedro Bretcha Galí ¹⁶² (Gerona).
Secretario:	Enrique Descayre Salgas (Gerona).
Tesorero:	José Cruz Estrada (Gerona).
Vicepresidente primero:	Mariano de Gállego Roselló (Jaca).
Vicepresidente segundo:	Alberto de León Murua (Madrid).
Vocal:	Enrique Celma y Alcaide (Zaragoza).
Vocal:	Aurelio Peláez de Ojeda (Sitges).

- 1955 - 1957.

Presidente:	Pedro Bretcha Galí (Gerona).
Secretario:	Enrique Descayre Salgas (Gerona).
Tesorero:	José Cruz Estrada (Gerona)
Vicepresidente primero:	Alberto de León Murua (Madrid).
Vicepresidente segundo:	Alfonso Barceló Barceló (Palma de Mallorca).
Vocal:	Gonzalo Miguel de Ojeda ¹⁶³ (Burgos).
Vocal:	José González Contanda (Valencia).

¹⁶² Pedro Bretcha Galí: Alcalde de Olot, Presidente de la Diputación de Gerona y diputado en cortes.

¹⁶³ Gonzalo Miguel de Ojeda: Fotógrafo burgalés.

- 1958¹⁶⁴

Presidente:	Francisco Casares Sánchez (Madrid).
Secretario:	Rafael Ortega Lissón (Madrid).
Tesorero:	Alberto de León Murua (Madrid).
Vicepresidente primero:	José María Melendres Rué (Tarragona).
Vicepresidente segundo:	Alfonso Barceló Barceló (Palma de Mallorca)
Vocal:	Gonzalo Miguel de Ojeda (Burgos).
Vocal:	José González Contanda (Valencia).

2.8. Financiación de la Fesit y sus miembros.

En lo relativo a la financiación, cabría distinguir la propia de cada SIT y la de la Federación en su conjunto. Aun tratándose de organismos sin ánimo de lucro, necesitaban fondos para poder llevar a cabo su actividad, por lo que a lo largo de los años idearon diferentes fuentes de financiación, tanto propias como ajenas.

En la primera etapa de la Fesit, ni ésta ni los Sindicatos miembros tenían fuentes de financiación externa reconocidas, a pesar haberles nombrado organismos de utilidad pública, pues en la Orden de 15 de noviembre de 1935, donde se les dotó de esta categoría, no se recogía la forma que tendrían para financiarse. Por ello en la Asambleas de esta primera etapa se propusieron diferentes modalidades de financiación aunque ninguna de ellas fue atendida, por lo que los Sindicatos se financiaban básicamente con las aportaciones de los socios, y la Federación con las aportaciones de los distintos Sindicatos que la constituían.

¹⁶⁴ El presidente se mantuvo hasta 1967 y aunque los otros cargos sí fueron cambiando, tanto la secretaría como la tesorería siguieron perteneciendo al Sindicato madrileño.

Ya en la primera reunión que celebraron los SIT con ánimo de federarse, en mayo de 1931, se aprobó una conclusión al respecto que decía¹⁶⁵:

- *“Habiéndose creado el seguro obligatorio de accidentes ferroviarios para el desarrollo del Turismo¹⁶⁶ y dada la vida precaria que llevan los Sindicatos de Iniciativa, sostenidos casi exclusivamente por las cuotas de sus socios, creemos que sería muy conveniente que el PNT cuidara de revertir proporcionalmente lo que fuese posible, en forma de subvenciones, con la debida garantía de fiscalización”*. Como compensación ofrecían que los Sindicatos intensificarían con todo entusiasmo e indudable eficacia la propaganda de sus respectivas localidades, aliviando en gran parte la labor y presupuestos del PNT.

En la Asamblea celebrada dos años más tarde, en 1933, se concreta un poco más la fuente de financiación proveniente del Seguro Obligatorio, se insistió sobre las subvenciones y se aportó una nueva idea¹⁶⁷:

- La creación, bien por parte de los Ayuntamientos o del PNT de un “sello de turismo”, el cual sería aplicable a las facturas de hoteles y demás gentes u entidades que se beneficiaran del turismo, y lo recaudado se destinaría a los Sindicatos de Iniciativa.
- Que el cincuenta por ciento de lo recaudado por el Seguro Obligatorio se destinase a los SIT.

Año a año siguieron tratando sobre la necesidad de obtener fondos vía subvenciones de las diferentes Administraciones. Así, en la Asamblea de 1935, Fomento de Turismo de Mallorca y el SIPA presentaron una ponencia en la que pedían

¹⁶⁵ Revista *Aragón*, junio de 1931, p. 107.

¹⁶⁶ De este Seguro Obligatorio se hablará con mayor detenimiento en el capítulo tercero.

¹⁶⁷ *La Vanguardia*, jueves 27 de julio de 1934 p. 6, y Revista *Aragón*, abril-mayo 1934, p. 73.

al PNT la concesión de subvenciones para los SIT y que se dictasen unas disposiciones obligando a los Ayuntamientos y Diputaciones a consignar en sus presupuestos cantidades que fuesen a engrosar los fondos del Sindicato, que naturalmente debían invertir a favor del turismo¹⁶⁸. Finalmente esta ponencia se trasladó a las conclusiones finales, por una parte volviendo a reclamar subvenciones al PNT, y por otra, de la siguiente forma¹⁶⁹:

- *“Que se haga constar en el Estatuto Municipal, la obligatoriedad en los Presupuestos municipales y de Diputaciones la atención Turismo, siendo los Sindicatos de Iniciativa subvencionados por los respectivos Ayuntamientos con arreglo a la escala siguiente, como mínimo: hasta 100.000 pesetas de presupuesto, el 1 %; de 100.000 a 300.000, el 0,90 %; de 300.000 a 500.000, el 0,70 %; de 500.000 a 750.000, el 0,50 %; de 750.000 a 1.000.000, el 0,40 % y de un millón en adelante, el 0,30 %.”*

Estas subvenciones fueron llegando al menos de parte del organismo estatal, pues según publicó la revista *Aragón* el PNT había concedido a la Fesit una subvención de doce mil pesetas para la celebración de la Asamblea de ese año¹⁷⁰. Lo que no impidió que en la misma se volviese a pedir al PNT que subvencionase a los Sindicatos de Iniciativa federados, según su importancia y lugar en que radicasen¹⁷¹ y que recabaran subvenciones de las Diputaciones y Ayuntamientos¹⁷², para lo cual pidieron al Subsecretario de la Presidencia del Consejo de Ministros, como parte del PNT, que se dirigiera en carta o comunicación circular a los Ayuntamientos y Diputaciones pidiendo y recomendando que subvencionasen a los Sindicatos de Iniciativa y Turismo, organismos declarados de Utilidad Pública y cuya labor debía ser apoyada económicamente al ser altamente beneficiosa para la nación. Todo esto,

¹⁶⁸ ABC, martes 9 de abril de 1935 p. 34, *La Vanguardia*, miércoles 10 de abril de 1935 p. 24 y ABC, mismo día, p. 38.

¹⁶⁹ Revista *Aragón*, mayo 1935, p. 86.

¹⁷⁰ Revista *Aragón*, marzo de 1936 p. 52.

¹⁷¹ Blasco i Peris (2005), p. 112 anexo.

¹⁷² *La Vanguardia*, martes 23 de junio de 1936 p. 12.

mientras no se pudiera conseguir una subvención automática y obligatoria por parte de los Ayuntamientos como se había pedido en la Asamblea anterior¹⁷³.

En esta misma Asamblea pidieron al PNT una subvención de 1.000 pesetas para el Sindicato de Graus, ya que dentro de sus escasos medios estaba desarrollando una labor entusiasta y digna de encomio¹⁷⁴.

Pero no fue hasta 1941 cuando la financiación de los Sindicatos fue prevista por la Administración, algo que resulta paradójico pues en ese momento el número de SIT era muy bajo y la organización federada no estaba en activo. Fue concretamente en el artículo cuarto del Decreto de 21 de febrero de 1941, por el que se creaban las Juntas Locales y Provinciales de Turismo y se les otorgaba a los Sindicatos existentes las mismas competencias de éstas. En él se decía que el presupuesto de estas entidades lo constituirían las subvenciones o donativos que recibieran de las Diputaciones, Ayuntamiento y entidades relacionadas con sus fines, así como las cantidades que la DGT les destinase.

Pero como se puede apreciar en la norma, el tema no quedó resuelto al no precisar cantidad alguna ni regular este tipo de subvenciones. No obstante, en la reunión que celebraron los Sindicatos en mayo de 1942, a la que acudió el Director General de Turismo, se les informó, por parte de la DGT, que en lo referente a las aportaciones de los Ayuntamientos y Diputaciones a los SIT, la Dirección de la Administración local publicaría en breve una disposición señalando las cuantías de dichas aportaciones¹⁷⁵. Esta promesa no se cumplió, por lo que la Fesit ya reunificada siguió reclamando financiación para poder llevar a cabo sus actuaciones, y dada la mala situación económica por la que atravesaba el país, no les fue fácil obtener estos recursos financieros.

Volvieron a optar por plantear y solicitar fuentes de financiación, tanto propias como ajenas, y así en la Asamblea de 1942 se debatieron diferentes ponencias y se

¹⁷³ Blasco i Peris (2005), p. 112 anexo.

¹⁷⁴ *Ibidem*.

¹⁷⁵ Revista *Aragón* mayo-junio 1942, p. 56.

aprobaron conclusiones al respecto. En las ponencias presentadas y los debates generados tras las mismas, se plantearon las siguientes vías de financiación:

- Que las subvenciones concedidas a los Sindicatos de Iniciativa por parte de las Cámaras de la Propiedad y de Comercio se hicieran efectivas.
- Que tanto los Ayuntamientos como las Diputaciones consignasen, en cumpliendo lo indicado en el Decreto de creación de Juntas Provinciales y Locales de Turismo, en sus presupuestos, partidas dedicadas al Turismo. Estas partidas deberían ser proporcionales al volumen presupuestario de cada corporación.
- Una parte de los servicios de mozos de equipaje.
- Una comisión sobre los billetes directamente vendidos tanto de ferrocarril como de autobús.
- La organización de actividades diversas, que permitieran atraer más socios a cada Sindicato de Iniciativa.
- Que de las actividades organizadas, además se pudiera obtener una participación o un beneficio económico.
- Establecer relaciones con empresas de turismo comercial, más concretamente, con las Agencias de Viajes¹⁷⁶. Dicha colaboración consistiría en ayudar o asesorar a las Agencias a elaborar los paquetes de viajes, en base al conocimiento que los SIT tenían de las distintas regiones, y a cambio de recibir un porcentaje de la venta de estos paquetes, que reinvertiría en la Fesit.
- Poder considerar a los Sindicatos de Iniciativa como entidades comerciales, de modo que pudiesen generar recursos, aunque en el caso de generarse beneficios, no repartirlos, ya que se mantendría su carácter de entidades sin ánimo de lucro.

¹⁷⁶ La que habían obtenido mediante Decreto de 19 de febrero de 1942 el monopolio sobre la organización de viajes tanto colectivos como individuales.

De todas estas ideas se trasladaron dos peticiones a la DGT:

1. Que instara a los Ayuntamientos y Diputaciones para que, cumpliendo lo indicado en el Decreto de creación de las Juntas provinciales y locales de Turismo, consignasen en sus presupuestos partidas dedicadas al Turismo en consonancia con la importancia de la corporación respectiva, y que estas partidas fuesen entregadas a la Juntas provinciales o locales o a los organismos que por decisión ministerial tenían sus atribuciones, como era determinados Sindicatos de Iniciativa y Turismo.
2. El urgente estudio y publicación de una disposición complementaria sobre recursos para Juntas provinciales y locales y Sindicatos de Iniciativa a que se refería el Decreto de constitución de las mismas, ya que por el momento muchas de estas entidades carecían de los recursos precisos para llevar a cabo la misión encomendada.

Dado que el problema de financiación no encontró ese año solución, cuando comenzó la Asamblea de 1943, y ante representantes del Gobierno, el Presidente de la Fesit, Eduardo Cantiviela y el secretario, Enrique Celma presentaron su dimisión, basándola en el problema económico que particularmente sufría la Fesit. Explicaron que a pesar de tener unos gastos muy escasos y llevar una gestión muy austera, al contar con unos ingresos sumamente tan nimios, no podían desarrollar su labor correctamente. Estas dimisiones no fueron aceptadas por el representante de la DGT, el cual mostró una preocupación importante por encontrar la forma de dotar de recursos a la Federación.

En el desarrollo de esta misma Asamblea se presentaron dos ponencias sobre financiación, la primera de los SIT, y la segunda de la Fesit. La primera de ellas bajo el nombre *Problema económico de los Sindicatos de Iniciativa*, presentada por el Sindicato de Iniciativa de Tarragona. En ella se expuso que en todas las Asambleas celebradas, la cuestión de cómo arbitrar fondos para los Sindicatos federados se había tratado de diferentes formas, planteándose múltiples ideas y llevando a cabo otras tantas gestiones. Todo esto no había reportado ningún resultado, a pesar de lo dispuesto en el Decreto de 21 de febrero de 1941, en el que se aceptó la necesidad de dotar a los Sindicatos y Juntas de Turismo de fondos públicos. Pero al no señalarse

cantidades mínimas, tales dotaciones no se habían realizado. Consideraba el representante de Tarragona que la falta de medios había sido la causa principal de la desaparición de SIT (más de setenta desde 1936), e iba a serlo de futuras desapariciones. Por lo que propuso posibles fuentes de financiación, que aunque ninguna era nueva, ya que se habían planteado en Asambleas anteriores, creía que el momento era favorable para lograrlas. Estas fuentes propuestas fueron:

- 1ª.- Conseguir la fijación de las subvenciones oficiales.
- 2ª.- La rehabilitación del derecho sobre ingresos del Seguro Obligatorio.
- 3ª.- La concesión exclusiva del suministro de las hojas de entrada de viajeros en los hoteles y hojas de ruta en los transportes por carretera, de uso obligatorio¹⁷⁷.

Una vez obtenidos los fondos sería la Fesit la que los gestionaría, reservándose una parte para la gestión de la Federación y otra se repartiría entre los Sindicatos

¹⁷⁷ Sobre estas hojas de entrada a los hoteles se trató con la DGT, la cual estableció lo siguiente:

- a) La hoja oficial de entrada de viajeros en toda clase de establecimientos de España se establece por la Dirección General de Turismo con objeto de poder llevar la estadística del movimiento de viajeros.
- b) Esta hoja oficial debía estar editada y vendida a los establecimientos, por las Juntas Provinciales respectivas o por los Sindicatos de Iniciativa o entidad similar que ostentase funciones de Junta Provincial.
- c) Correría a cargo de dichos organismos el coste de edición de las citadas hojas, así como el de su papel y distribución.
- d) Se establecería un precio a cada hoja, en principio 0,25 pesetas, del cual una vez deducidos los gastos de edición, revertiría el 50% a la Dirección General de Turismo, la cual, lo dedicaría a cubrir los gastos de aquellos Sindicatos de Iniciativa y Turismo y Juntas Provinciales cuya importancia turística los justifique y cuyo porcentaje en la venta de modelos oficiales no les bastase.
- e) Del 50% restante para los Sindicatos de Iniciativa se remitirá un 10% a la Federación Española de Sindicatos de Iniciativa y Turismo.
- f) El porcentaje que quede a favor de las Juntas Provinciales debería ser distribuido como indicase la Dirección General de Turismo.
- g) Accediendo a una propuesta de la Dirección General de Turismo, los establecimientos que por su importancia desearan que su nombre apareciese en la hoja, lo podrían encargar siempre que no se modificase el modelo oficial.
- h) Las hojas serían numeradas.
- i) Las hojas debían de llevar el sello del Sindicato de Iniciativa o Junta Provincial y serían impresos en talleres oficiales del Estado.
- j) La hoja debería constar de tres partes: una que se quedaría al hotelero, otra a la policía y otra al Sindicato de Iniciativa o Junta Provincial para fines estadísticos.

federados en base a diferentes criterios como el número de socios, la importancia de la población a la que pertenecieran, la extensión de su zona de influencia o la preeminencia de atractivos turísticos. Los fondos reservados para la Fesit se destinarían a la publicación de una revista digna y de monografías de interés general, a financiar las demás publicaciones de los Sindicatos federados, a ayudar a los Sindicatos de Iniciativa que se fueran creando y a los gastos de secretaría y representación.

En el debate que tuvo lugar tras la lectura de la ponencia, el representante del Sindicato de Madrid, propuso dos posibles fuentes de financiación más:

1. La concesión a favor de los Sindicatos y Juntas Provinciales del control de carteles turísticos y publicidad en carreteras, vías férreas y caminos de todas clases.
2. Los impuestos o tasas de tipo turísticos que algunos Ayuntamientos (San Sebastián, El Escorial, Ávila) tenían establecidos.

La segunda ponencia presentada, en este caso por el Sindicato de Iniciativa y Turismo de Madrid, bajo el nombre *Recursos a establecer para facilitar el desenvolvimiento de la Fesit*, abordaba el problema de la financiación de la propia Federación, del hecho de no disponer de fondos suficientes para realizar sus funciones y de cómo allegar recursos a ésta. Y señalaba las fuentes básicas de financiación con las que la Fesit debería poder contar:

- 1ª.- Las cuotas de los Sindicatos Federados. Aunque este recurso era bastante escaso sobre todo mientras hubiese tan pocos Sindicatos federados.
- 2ª.- Un tanto por ciento de los recursos obtenidos por los Sindicatos de Iniciativa como producto de sus actividades o que pudiesen ser concedidos por la superioridad (tipo hoja de entrada de viajeros). Esto siempre había de ser en un porcentaje muy pequeño. Y un porcentaje mayor (el 50% se solicitó) de las posibles subvenciones otorgadas por las distintas administraciones, siempre contando con la autorización de la Dirección General de Turismo.

3ª.- Los ingresos obtenidos por la Federación como resultado de actividades directamente organizadas por la misma. Como por ejemplo la edición de un calendario turístico, de una agenda turística, un almanaque de pared con fotografías, la organización de exposiciones de turismo y festivales.

Durante el siguiente ejercicio la secretaria de la Fesit intervino realizando gestiones para, tras publicada una Orden Circular en el Boletín Oficial del Estado para confeccionar los presupuestos de los Ayuntamientos, conseguir unas instrucciones complementarias de la Dirección General de la Administración Local a instancias de la DGT, en sentido de recomendar a los gobernadores que indicasen a los Ayuntamientos de su provincia la conveniencia para incluir partidas para las Juntas Provinciales del Turismo y Sindicatos de Iniciativa.

Esas gestiones, como se puede leer en la memoria del ejercicio, tuvieron un buen resultado, al lograrse que mil Ayuntamientos recogiesen en sus presupuestos partidas destinadas a los SIT o las Juntas locales de Turismo. Incluso en algunas provincias la totalidad de los Ayuntamientos contribuyeron al sector, aunque eran más de ocho mil los que seguían sin hacerlo, alegando para ello la no obligatoriedad. Y por ello siguieron año a año pidiendo las subvenciones tanto de Ayuntamientos y Diputaciones como de la DGT.

A parte de esta fuente de financiación, a los largo de los años surgieron algunas ideas novedosas, como la que se planteó en la Asamblea de 1944, consistente en que si los industriales hoteleros, de espectáculos y los comerciantes eran los más beneficiados por el turismo, estaría indicado solicitar a éstos unas ayudas económicas. O la de 1949 de nombrar una comisión que realizase un estudio que se hiciese llegar a las Cámaras de Comercio para que viesen los beneficios que para la economía local podía tener que subvencionasen a los SIT o Juntas locales.

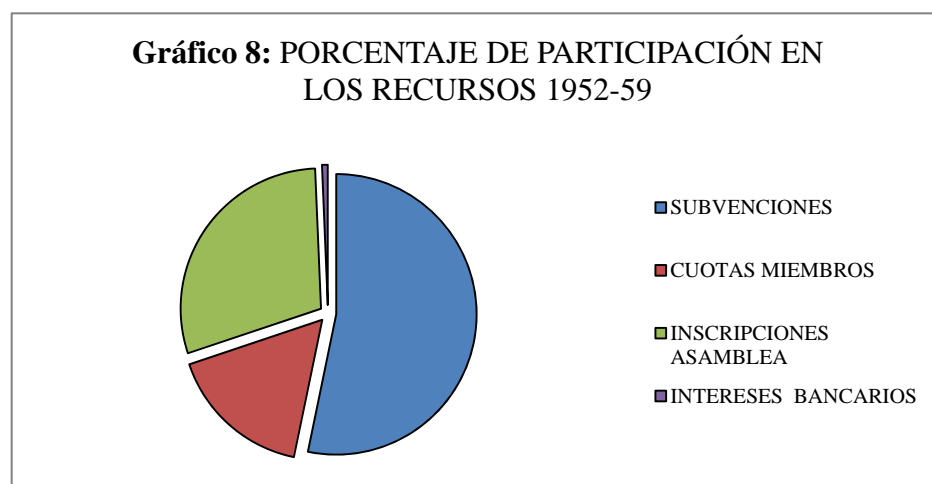
A mediados de la década de los cuarenta, si la financiación de muchos Sindicatos de Iniciativa estaba en cierta medida atendida por determinadas subvenciones de organismos, no pasaba lo mismo con de la Fesit. Esto quedó claramente demostrado en una ponencia presentada en la Asamblea de 1946 en la que se explicaba que la financiación de la Federación continuaba sin encontrar solución. Decía esta ponencia que los ingresos que obtenía la Fesit la hacían muy poco operativa, ya que se limitaban a las cuotas de los Sindicatos federados, y sostenía que

así la Federación no podrían subsistir por mucho tiempo, básicamente por resultarles imposible atender una secretaría con copiosa actividad, concurrir a Juntas, estimular con visitas la formación de nuevos centros de turismo ni organizar Asambleas.

Tan solo dos años después de la presentación de esta ponencia la Fesit logró obtener subvenciones de la DGT. Fue en el ejercicio 1948-1949, cuando, tal y como se aprecia en su Estado de cuentas, obtuvo una subvención de 20.000 pesetas. Cantidad que se mantuvo hasta el ejercicio 1952-1953, cuando se incrementó en 3.000 pesetas, permaneciendo así hasta el final del periodo considerado. No obstante cabe señalar que con anterioridad la Fesit había recibido subvenciones de la DGT, pero puntualmente y siempre con una finalidad determinada, como cuando en 1943, el libro editado sobre la Asamblea fue financiado por el organismo público.

A partir del momento en que la Fesit pasa a obtener subvenciones oficiales regulares, éstas suponen más del cincuenta por ciento del total de los recursos obtenidos, concretamente en desde 1952 a 1959 supondrán el 53,25%, seguidas por las inscripciones de los asambleístas (29,49%) y de las cuotas de los sindicatos miembros (16,60%).

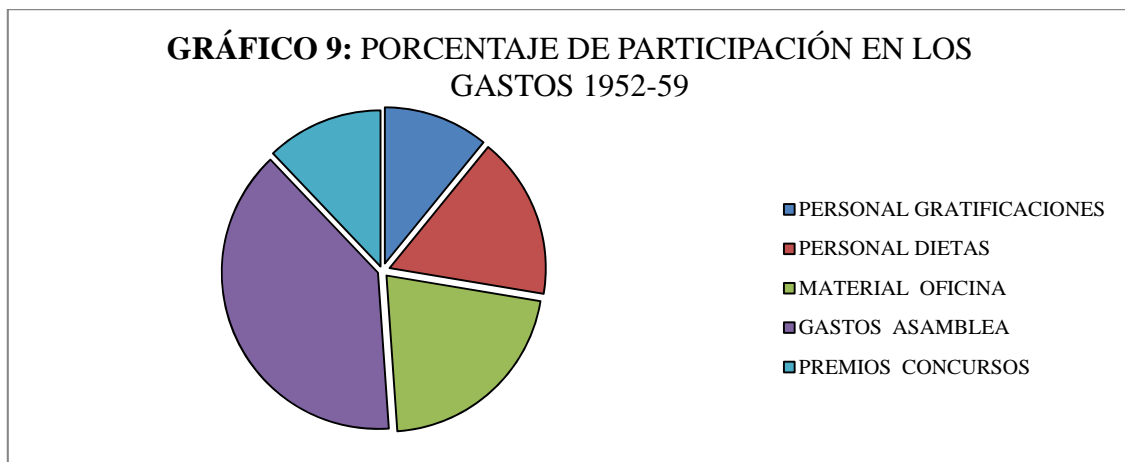
Cuadro 9: RECURSOS 1952-1959			
SUBVENCIONES	CUOTAS MIEMBROS	INSCRIPCIONES ASAMBLEA	INTERESES BANCARIOS
158.000,00	49.264,50	87.515,10	1.949,46



Elaboración propia.

Por otra parte los gastos en los que incurren son en su mayoría para la celebración de las Asambleas y los gastos derivados de ella siendo un 39,01% de los del periodo 1952-59 y les sigue los gastos en material de oficina, los cuales siendo el 21,26% del total, engloba los gastos necesarios para la realización de su actividad.

Cuadro 10 GASTOS 1952-59				
PERSONAL		MATERIAL	GASTOS	PREMIOS
GRATIFICACIONES	DIETAS	OFICINA	ASAMBLEA	CONCURSOS
30.300,00	46.741,80	59.284,65	108.779,80	33.722,40



Elaboración propia.

CAPÍTULO TERCERO: LA FESIT Y EL ESTADO.

3.1. La Organización Turística del Estado.

Cuando las autoridades españolas, en base a la observación de lo que sucedía en países de nuestro entorno, tomaron conciencia de que la escasa llegada de extranjeros a España estaba privando al país de las tan preciadas divisas, fundamentales para el desarrollo económico, comenzaron a prestar mayor atención a esta nueva actividad económica, el turismo. Para procurar su completo desarrollo estimaron que, además de apoyar a la iniciativa privada, debían intervenir en el sector directamente, y para ello crearon en 1905 un organismo específico dedicado al fomento del turismo. De este modo España se convirtió en el primer país con un organismo público de tal naturaleza, adelantándose a naciones en las que sin embargo, el sector turístico tenía mayor peso, A la creación de este organismo español le siguió Francia en 1910, con el Office National du Tourisme, Suiza, en 1918, con el Office National Suisse du Tourisme e Italia, en 1911, con el Ente Nazionale per la Industria Turistica¹⁷⁸.

Por tanto, en España, la organización turística estatal comenzó con la creación mediante RD de 6 de octubre de 1905¹⁷⁹ de una Comisión Nacional. A este organismo se le encomendó la tarea de fomentar, por cuantos medios estuviesen a su alcance, las excursiones artísticas y de recreo del público extranjero, aprovechando así su creciente afición de éstos a viajar. De este modo se lograría una importante fuente de ingresos, algo de lo que ya se beneficiaban otros países europeos como Suiza e Italia. Esta justificación económica se recogió en la exposición de motivos de este RD, donde se comenzaba señalando la necesidad de que los ingresos exteriores de un país fuesen

¹⁷⁸ Pellejero Martínez (1999a), p. 23.

¹⁷⁹ Gaceta de Madrid nº 280 de 7 de octubre de 1905.

superiores a los gastos, para lograr que la moneda nacional tuviese un valor efectivo, lo que se lograría con la llegada de las divisas procedentes del turismo.

En la misma exposición de motivos, se hacía una clara alusión a la iniciativa privada, defendiendo que era ésta la que debía fomentar el turismo, pero que dada su falta de capacidad el Estado debía hacerse cargo, y así dar ejemplo y estimular a todos en la “tarea patriótica de fomentar las incursiones de extranjeros en nuestra patria”. Este organismo se puso en marcha no como respuesta a una mayor actividad turística, sino con el deseo de fomentarla¹⁸⁰.

La Comisión Nacional se creó dependiente del Ministerio de Fomento, siendo entonces su titular Álvaro de Figueroa, Conde de Romanones, y nació con la intención de proponer los medios prácticos para favorecer esa llegada de extranjeros, estudiar las causas que la dificultaban, y procurar a los visitantes el mayor número de facilidades posibles. El Ministro de Fomento sería el encargado de incluir en los Presupuestos Generales del Estado la cantidad que a juicio de la Comisión, se considerara necesaria a fin de realizar sus funciones asignadas. Estas funciones fueron:

- a) Formación y divulgación en el extranjero de itinerarios de viajes para visitar, lo más fácil y provechosamente posible, los monumentos artísticos nacionales, paisajes, etc.
- b) Elaborar estudios y realizar gestiones con las compañías de ferrocarriles para organizar, con tarifas especiales, trenes rápidos y confortables que partiendo de las fronteras, y si fuese posible, de los puertos, condujeran a los viajeros por atractivas rutas.
- c) Concertar con Diputaciones, Ayuntamientos u otras entidades, la mejora de los alojamientos, de todos los servicios relacionados con los viajeros, y cuanto pudiera ser motivo de atracción de los súbditos de otras naciones.
- d) Publicar y difundir en el extranjero, y en los idiomas pertinentes, datos históricos, descripción de nuestros monumentos y cuanto se considerara

¹⁸⁰ Pack (2009), p. 24.

útil para la mejor apreciación de las bellezas artísticas y naturales, para el conocimiento de nuestra historia y para despertar la curiosidad de los extranjeros.

- e) Cualquier otro trabajo o gestión que a juicio de la Comisión se considerara conducente al propósito de favorecer la excursión a España del público extranjero.

La Comisión Nacional se constituyó con diez vocales, nombrados por el Ministro de Fomento días después de la creación del citado organismo. Estos nombramientos recayeron en personas de reconocida autoridad y experiencia adquirida en el frecuente viajar por el extranjero, siendo en su mayoría personas vinculadas con el sector turístico. Los vocales designados fueron: Gustave Bachy, director de los Ferrocarriles del Norte; Luis Antonio de Cuadra y Raoul, Marqués de Guadalmedina, administrador de los Ferrocarriles Andaluces; Damián Isern, presidente del Touring Club Hispano-Portugés; Mariano Fernández de Henestrose, Duque de Santo Mauro, presidente del Automóvil Club; Alfredo Loewy, director de la compañía ferroviaria de Madrid a Cáceres y Portugal; Marcelino Menéndez Pelayo, director de la Biblioteca Nacional; Guillermo Osma, diputado en Cortes; Enrique Serrano Fatigati, presidente de la Sociedad de Excursionistas; Nathan Süs, director de ferrocarriles MZA; y Alfredo Escobar Ramírez, Marqués de Valdeiglesias, periodista y senador, el cual ocupó el cargo de vocal secretario¹⁸¹.

Como hemos visto, la creación de esta Comisión Nacional, que corresponde al Gobierno liberal de Montero Ríos¹⁸², tenía un claro objetivo económico: hacer del turismo una nueva forma de atracción de ingresos, aprovechando que España contaba con condiciones favorables para ello (naturaleza, clima, monumentos artísticos e históricos). Sin embargo su actuación, pese a mantenerse durante seis años como máximo organismo público en competencia turística, fue más simbólica que real y no

¹⁸¹ González Morales (2003), p. 63.

¹⁸² Eugenio Montero Ríos (1832-1914), político y jurista español, presidió el Consejo de Ministros de España de junio a diciembre de 1905.

se tiene constancia ni de las veces que se reunió ni de los resultados que obtuvo. Aunque es de suponer que no pudo ser ajena a la ordenación del sector hotelero que tuvo lugar en España en 1909¹⁸³, ni a la aparición de los numerosos Sindicatos de Iniciativa que surgieron durante su existencia¹⁸⁴.

Fue precisamente esta iniciativa privada, y concretamente la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona, la que propuso, en el tercer Congreso Internacional de Turismo, celebrado en Lisboa en mayo de 1911, que la Comisión Nacional fuese sustituida por otro organismo con objetivos más ambiciosos y mejor dotado económicamente. Pues bien, sin saber en qué medida lo solicitado en el congreso influyó, lo cierto es que, siendo Presidente del Consejo de Ministros el también liberal José Canalejas¹⁸⁵, y mediante RD de 19 de junio de 1911¹⁸⁶ la Comisión Nacional fue sustituida por la Comisaría Regia de Turismo y de Cultura Artística.

Este nuevo organismo nació con una misión más amplia. No sólo debía favorecer y promover la llegada a nuestro país de viajeros extranjeros, sino que también debía conservar de manera eficaz el patrimonio artístico español y con ello impulsar un turismo cultural que era el mayoritario en aquellas fechas. Es decir, el Estado español, consciente de las bellezas naturales y del patrimonio artístico que atesoraba, decidió prestar más atención a su cuidado y divulgación, y facilitar al forastero su contemplación.

A la Comisaría Regia se le hizo depender de la Presidencia del Consejo de Ministros por su carácter interdisciplinar, ya que sus objetivos no podían alcanzarse con las actuaciones asiladas de ningún Ministerio. Se nombró al frente de este organismo, como Comisario Regio, a Benigno de la Vega Inclán y Flaquer, marqués de la Vega Inclán¹⁸⁷. Esta elección respondió a varias razones, y según su biógrafo

¹⁸³ Mediante la Real Orden de 17 de marzo.

¹⁸⁴ Pellejero Martínez (1999a), p. 24.

¹⁸⁵ José Canalejas Méndez (1854-1912), abogado y político español, presidió el Consejo de Ministros desde febrero de 1910 hasta su asesinato en noviembre de 1912.

¹⁸⁶ Gaceta de Madrid nº171 de 20 de junio de 1911.

¹⁸⁷ Benigno de la Vega Inclán y Flaquer, II marqués de la Vega Inclán (Valladolid 1958-Madrid 1942). Hombre de amplia cultura y viajero infatigable. Muy aficionado al arte, coleccionista,

Vicente Traver Tomás, se creó la Comisaría al tener decidido el Comisario¹⁸⁸. La primera razón de dicha designación se justifica por su cercanía al monarca Alfonso XIII, lo que le blindó en el cargo a pesar de sus detractores; la segunda, por su condición de apasionado viajero y amante del arte, lo que le brindaba un aire cosmopolita muy valorado en su cargo; y por último por la inversión que había llevado a cabo un año antes, en 1910, al comprar, recuperar y donar al Estado la Casa de El Greco en Toledo, con el fin de convertirla en museo del pintor, hecho que lo convirtió en el primer empresario turístico-cultural de España.

Dado el carácter interdisciplinar del nuevo organismo, el Comisario debía involucrar en el desarrollo de sus tareas a diversos Ministerios, de ahí que tuviese a su cargo a seis funcionarios de tres Ministerios distintos: de Estado, de la Gobernación y de Instrucción Pública. Pero el hecho que estos seis funcionarios prestasen su servicio en comisión, no abandonando sus anteriores cargos, supuso en la práctica que las labores de la Comisaría corriesen a cargo exclusivamente del Comisario, a pesar de que también existía una Junta Superior, nombrada por la Presidencia del Consejo de Ministros, para su auxilio.

Las tareas que esta Comisaría tuvo encomendadas fueron las siguientes:

- a) Proponer las medidas conducentes a la vulgarización de los conocimientos elementales del arte y el aumento de la cultura artística colectiva.
- b) Vigilar la conservación eficaz y procurar la exhibición adecuada de la España artística, monumental y pintoresca.
- c) Promover y sostener las relaciones internacionales que las necesidades de la época exigían en materias artísticas.
- d) Facilitar el conocimiento y el estudio de España, procurando la comodidad de los alojamientos, la seguridad y rapidez de las comunicaciones y el acceso a las bellezas naturales y artísticas de nuestra nación.

desarrolló una importante labor como mecenas del arte español. Fue Comisario Regio de Turismo desde 1911 a 1928. Para mayor conocimiento sobre la figura del Comisario ver Traver Tomás (1965) y Menéndez Robles (2004).

¹⁸⁸ Correyero y Cal (2008), p. 75.

- e) Desarrollar las relaciones espirituales, sociales y económicas que enlazaban América con España.

Hay que señalar que la mayoría de las actuaciones llevadas a cabo por la Comisaría Regia corresponde al periodo comprendido entre 1911 y 1920, años nada propicios para emprender viajes a causa de la I Guerra Mundial. Estas actuaciones se centraron fundamentalmente en la promoción de España en el extranjero y en acrecentar, conservar y difundir nuestro patrimonio, lográndose una etapa muy fértil e interesante.

Pese a todas las funciones que se le atribuyeron a la Comisaría, realmente su principal y casi única preocupación fue el turismo cultural, siendo un organismo pionero en este campo. Sus principales actuaciones al respecto fueron¹⁸⁹: a) puesta en marcha de la Casa Museo de El Greco, que aunque anterior a la Comisaría, se le atribuye a ella por haber sido obra del Comisario. Esto se considera un hito dentro del turismo cultural pues se empleó por primera vez en España, los planteamientos modernos del marketing, de la escenografía y de la exposición de piezas en un centro cultural con vocación turística. Se logró que Toledo fuera identificada tanto nacional como internacionalmente con el pintor cretense, algo que se mantiene en la actualidad y más si cabe, al celebrarse en 2014 el año Greco, en conmemoración del IV centenario de la muerte del pintor; b) embellecimiento de la judería toledana y acondicionamiento de la Sinagoga del Tránsito; c) compra y remodelación de la casa Cervantes de Valladolid en el tercer centenario de la muerte del escritor, donde se siguió un modelo muy similar al de la casa de El Greco; d) acciones en la Alhambra y en el Generalife. Para ello se creó el Patronato de la Alhambra mediante Real Decreto de 14 de marzo de 1913¹⁹⁰; e) inauguración del Museo Romántico de Madrid; f) rehabilitación del barrio de Santa Cruz de Sevilla, esta actuación fue la primera reforma de un casco antiguo con fines turísticos.

¹⁸⁹ Moreno Garrido (2007a), pp. 77-78.

¹⁹⁰ Gaceta de Madrid nº 74 de 15 de marzo de 1913.

No obstante, en esta etapa también se llevaron a cabo otra serie de actuaciones, como: tareas de promoción exterior, las cuales se basaron en viajes personales del Comisario y en la participación en eventos internacionales, tipo Congresos y Exposiciones Internacionales de Turismo; publicación de propaganda turista, con un importante esfuerzo editorial; búsqueda de financiación extranjera para la apertura en Madrid de grandes almacenes a la moda europea y hoteles de lujo. En este sentido logró la inversión del hotelero belga, George Marquet, para la construcción del Palace de Madrid; y por último cabe destacar una iniciativa del Comisario que va más allá del turismo estrictamente considerado, la cual consistió en una comunicación que envió al Presidente del Consejo de Ministros en la que reclamaba la necesidad de fomentar la cultura entre las clases obreras y menesterosas, e intentar conseguir para ellas una vivienda digna.

La segunda etapa de vida de la Comisaría coincidió con la Dictadura de Primo de Rivera, y en ella sus actuaciones se centraron en transmitir a las autoridades la necesidad vital que para el turismo receptor suponía el aumento y mejora de las infraestructuras de acogida. En este sentido se logró la creación del Circuito Nacional de los Firms Especiales en 1926, y algo tan fundamental como el inicio de la red de Establecimientos hoteleros propiedad del Estado. Durante estos años comenzaron las obras del Parador Nacional de Gredos y del de Mérida¹⁹¹.

Aunque el reconocimiento a la labor realizada por el Comisario fue por lo general unánime, hubo voces que criticaron el hecho de que la Comisaría fuese un organismo excesivamente personalizado en la figura del Marqués, y tan escasamente dotado presupuestariamente, pues ambos factores determinaban que fuese incapaz de abordar eficazmente los variados aspectos que afectaban al turismo (carreteras, ferrocarriles, transporte marítimo, hoteles, propaganda, aduanas, etc.). Entre estas voces cabe destacar la de Antonio Bermúdez Cañete¹⁹², el cual se lamentaba diciendo que la

¹⁹¹ Las obras del PN de Gredos comenzaron en 1926 y se abrió en 1928. Las obras del siguiente Parador que comenzaron fueron las del de Mérida, aunque tardó más en inaugurarse, concretamente lo hizo en 1933, ya durante la II República.

¹⁹² Antonio Bermúdez Cañete (1898-1936). Economista, periodista y político español, firme defensor del turismo como fuente de desarrollo.

Comisaría Regia, era un organismo esencialmente artístico, cuando debía de ser una empresa predominantemente comercial¹⁹³. Y la de José Herrero Anguita, quien en 1926 publicó un muy buen estructurado estudio en el que afirmaba la necesidad de una coordinación entre todos aquellos interesados en el desarrollo del turismo a través de un Consejo Nacional de Turismo. Proponía que en este Consejo participasen representante de la Comisaria, de las compañías ferroviarias, de las de navegación, de las de aviación, de la industria hotelera, de los establecimientos termales, de las Cámaras de Comercio, del Real Automóvil Club, de la Dirección General de Obras Públicas, de la Dirección General de Bellas Artes, de la Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico, de la Instrucción Pública, del Ministerio de Estado, de la Dirección General de Aduanas, del Ministerio de la Gobernación, del Banco de Crédito Industrial, del Gobierno de la Nación y de los SIT. En su trabajo Herrero Anguita defendía la gran importancia económica del turismo como partida compensadora del aumento de déficit exterior, concediéndole además un valor moral, como instrumento divulgador de la realidad del país¹⁹⁴.

Finalmente estas críticas y las nuevas propuestas (fue a la de Herrero Anguita a la que más se asemejaría), desembocaron en la creación en 1928, mediante RD de 25 de abril¹⁹⁵, del Patronato Nacional de Turismo¹⁹⁶. En la exposición de motivos de este RD se decía que todas las naciones prestaban cada día mayor atención a la organización del turismo al considerarlo una fuente de riqueza y de prestigio nacional, y que España, en los tres años precedentes, también había mejorado notablemente este aspecto, gracias a quienes trabajaron a favor del sector, y a pesar de los escasos recursos asignados. Pero no obstante, continuaba diciendo que nuestro país necesitaba poner en marcha, teniendo en cuenta además la cercanía de la celebración de las Exposiciones Universales de Barcelona y Sevilla (las cuales se iban a celebrar al siguiente año), medidas que contribuirían al mayor y más eficaz desarrollo de esta

¹⁹³ Pack (2009), p. 55.

¹⁹⁴ Herrero Anguita (1926).

¹⁹⁵ Gaceta de Madrid nº 117 de 26 de abril de 1928.

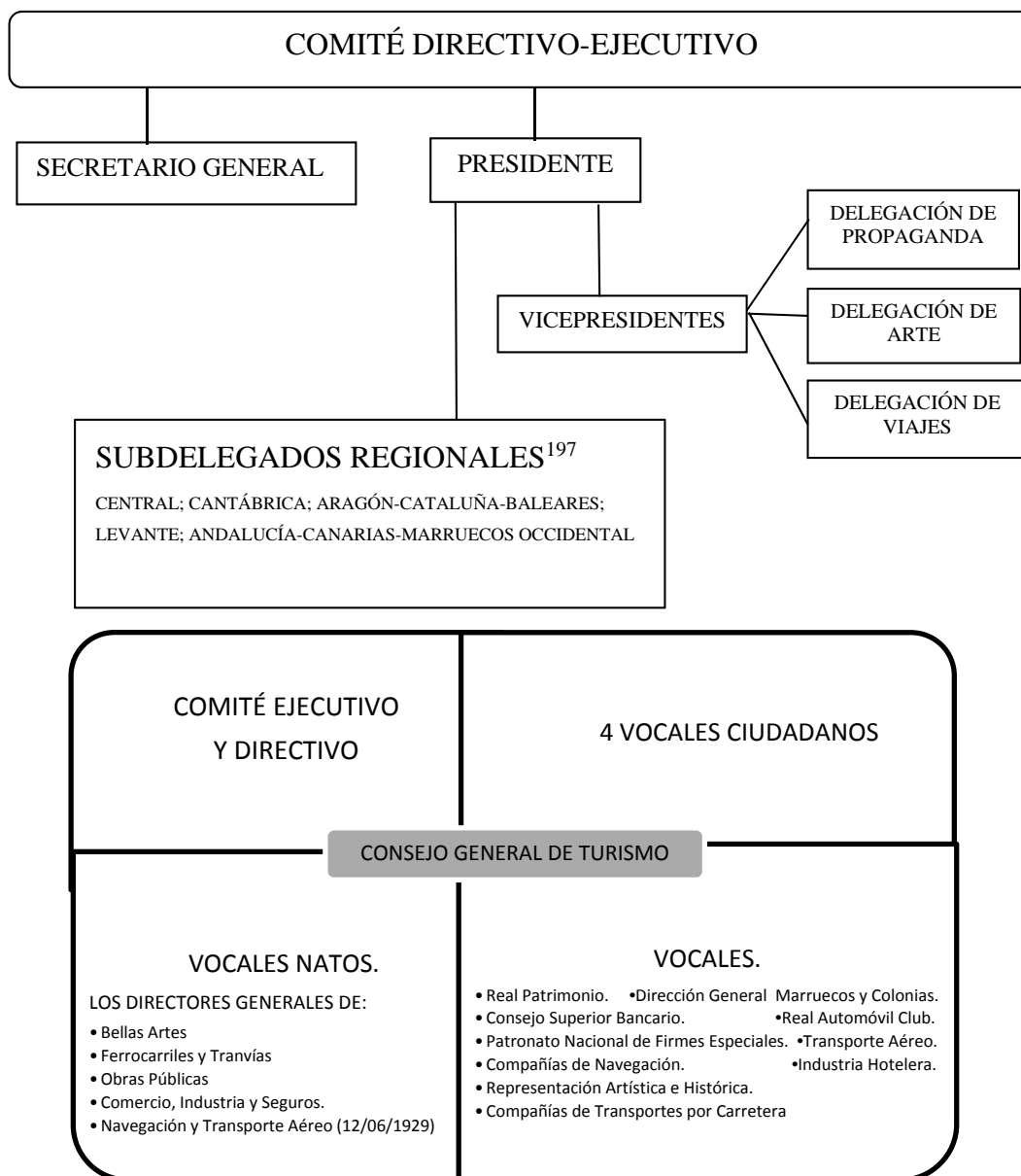
¹⁹⁶ Par mayor profundización en el Patronato de Turismo ver: Morreno Garrido (2007), Pellejero Martínez (1999a) y Fernández Fuster (1991a).

actividad, para lo que contaba con activos que ninguna otra nación podía ofrecer, como su arte, la belleza de su territorio y las huellas de su historia. Es por ello que se ponía en marcha un organismo turístico competente para tal fin.

Las funciones encomendadas al PNT fueron:

- a) Divulgar el conocimiento de España, fomentando para ello la publicación de guías, catálogos, anuncios, itinerarios, etc., dentro y fuera de nuestro territorio, ya directamente o contratando en su totalidad o en parte este importante servicio.
- b) Provocar y apoyar cuantas iniciativas tendieran a mejorar el turismo.
- c) Estimular el desarrollo de la industria hotelera, otorgando auxilio en los casos en que interesase especialmente al turismo.
- d) Estudiar los medios para llegar a la implantación de Escuelas de Turismo que facilitasen personal titulado, con dominio de los idiomas extranjeros más extendidos y con la debida cultura artística para servir de guías aptos a los turistas.
- e) Promover y apoyar la propaganda del turismo en el extranjero, organizando centros de información y viajes en otros países.
- f) Fundar centros o agencias de turismo en España, estableciendo relación colaboradora con las Juntas y Sindicatos de Iniciativa de Turismo, Comisiones de Monumentos y Sociedades de Amigos del País, así como todas las entidades culturales de hidrología médica, playa y balnearios, deportivas, alpinas, ferroviarias, clubes de automovilismo, aviación, círculos mercantiles, cámaras de comercio, de la propiedad y hoteleras, y, en general, con todas aquellas de iniciativa oficial o ciudadana cuya atención pudiera utilizarse de algún modo para el éxito de la obra.
- g) Cualquier otra labor que contribuyera a afirmar el prestigio de España entre los que viniesen a visitarla, dándoles facilidades para hacerlo, y que, guardando conexión con las funciones anteriores, no le estuviera vedada por las leyes generales del Reino o por disposiciones especiales.

El PNT dependía de la Presidencia del Gobierno, y en su primera estructura organizativa constaba de un Comité Directivo-Ejecutivo y de un Consejo General. Y su primer organigrama del PNT fue el siguiente:



¹⁹⁷ De la subdelegación de Aragón, Cataluña y Baleares fue miembro Francisco Vidal Sureda y Luis A. Bolín subdelegado de la de Andalucía, Canarias y Marruecos español (nombramiento publicado en la Gaceta de Madrid nº 141 de 20 de mayo de 1929). Bolín fue cesado al proclamarse la II República. Ambos fueron actores principales del turismo en los años posteriores, y de los cuales se habla con profundidad en este trabajo. La subdelegación regional occidental se creó mediante Real Decreto nº 1.758 de 26 de julio de 1929, publicado en la Gaceta de Madrid nº 209 de 28 de julio.

En el RD de creación se establecieron también las atribuciones y deberes de cada órgano. Así en el artículo quinto se establecieron que los que correspondían al Comité Directivo-Ejecutivo eran:

- a) Informar sobre todos los asuntos que le fueran sometidos por la Presidencia del Consejo de Ministros y elevar a ésta una Memoria de los trabajos y datos correspondientes al ejercicio anterior.
- b) Revisar, para autorizarlas o no, las iniciativas privadas relacionadas con el turismo.
- c) Redactar cada año su Presupuesto de Gastos, del que previamente se daría cuenta al Consejo general, y que sería aprobado por la Presidencia del Consejo de Ministros.
- d) Hacer distribuciones trimestrales de fondos, examinando, en las periódicas reuniones que se dedicasen a este asunto, la marcha general del Patronato.
- e) Aceptar los donativos y legados que se hicieran al Patronato, dando conocimiento inmediato al presidente del Consejo de Ministros, con indicación de la reforma en que mejor pudiera expresarse la gratitud a los donantes y enaltecer la memoria de los testadores, exponiendo, caso de que no hubiese lugar a aceptarlo, los motivos en que se fundamentase esta determinación.
- f) Organizar y vigilar los servicios que se les encomendasen y ejecutar cuantas disposiciones procedieran de la Presidencia del Consejo de Ministros.
- g) Estudiar y resolver, en su caso, acerca de los asuntos que en su deliberación sometiesen las Delegaciones y Subdelegaciones.
- h) Dirigir los servicios administrativos.
- i) Actuar con personalidad jurídica plena y administración de caja autónoma, subviniendo al sostenimiento de sus obligaciones y al pago de las que contrajeran con los recursos figurados en el Presupuesto.
- j) Administrar libremente, y sin otra limitación que las especialmente contenidas en el Real Decreto de creación y las de carácter general, derivadas de la Ley de Contabilidad del Reino, sus recursos ordinarios y

extraordinarios, a cuyo fin se le adscribiría un delegado del Tribunal Supremo de la Hacienda Pública.

Por otra parte, en el artículo noveno se establecieron las siguientes funciones de las diferentes delegaciones: a) la Delegación de Arte debía catalogar todos los lugares monumentales y pintorescos de España, desarrollar la conservación de la riqueza artística velando por su custodia, fomentar y organizar los deportes que tuvieran carácter turístico y fomentar las publicaciones e itinerarios de arte; b) la Delegación de Propaganda tenía como funciones redactar publicaciones divulgadoras de España desde el punto de vista turístico, tanto en prensa nacional como extranjera, realizar conferencias y certámenes que dieran a conocer lo que España encerraba atrayente para los turistas, crear las oficinas de información en el extranjero y fomentar la educación artística y la formación de guías aptos; y c) la Delegación de Viajes, estaría encargada de organizar excursiones y caravanas de aficionados y estudiantes a lugares artísticos, históricos y pintorescos, intervenir y organizar con fines turísticos los transportes por carretera, ferroviarios, marítimos y aéreos. Estimular la buena conservación de las vías de comunicación a aquellos lugares y el fomento y perfección de medios de transportes en cuanto al Patronato le fuera factible, realizar en nombre del Gobierno las inspecciones de hoteles, facilitar informaciones sobre el estado de las vías de circulación, procurar que fuesen profusas las indicaciones útiles para el viajero en carreteras y caminos; gestionar la habilitación de veredas y rutas para hacer accesibles lugares interesantes.

Los nombramientos de los altos cargos del PNT se hicieron por RD de misma fecha al de creación¹⁹⁸, siendo nombrado Presidente Alberto de Borbón y Castellví¹⁹⁹

¹⁹⁸ 25 de abril de 1928.

¹⁹⁹ Presentó su dimisión a los seis meses y medio, por lo que fue sustituido por Juan Antonio Güel y López, hasta el momento vicepresidente delegado en arte (RD nº 2.081 de 15 de noviembre de 1928, publicado en la Gaceta de Madrid nº 321 de 16 de noviembre).

y vicepresidentes: Juan Antonio Güell y López, delegado de arte²⁰⁰; Manuel Falcó y Escandón, delegado de propaganda; y Joaquín Santos Suarez, delegado de viajes.

Posteriormente, el 19 de mayo, y mediante RO n° 982²⁰¹, se nombró a Jose Antonio de Sangroniz y Castro, Secretario General, y como delegados regionales a: Julio Cabestany Anduaga (región central), Miguel Quijano de la Colina y Fernández de la Mora (región cantábrica), Juan Claudio Güell y Churruca (Aragón, Cataluña y Baleares), Enrique de Castellví y Ortega (Levante) y Luis A. Bolín y Ridwell (Andalucía, Canarias y protectorado español de Marruecos). En cuanto al nombramiento del subdelegado de la región Occidental creada en julio de 1929, recayó mediante RO²⁰² de 21 de septiembre en Fernando Gallego de Chaves y Calleja.

La redacción del Reglamento General del PNT y del Reglamento Interior fue la primera tarea del nuevo organismo, siendo aprobados el 5 de diciembre de 1928 y 31 de enero de 1929, respectivamente. En el Reglamento General se establecieron las siguientes facultades del Consejo General²⁰³:

- a) Conocer, examinar y discutir razonadamente la memoria de los trabajos y datos del ejercicio anterior, que debían elevarse a la Presidencia del Consejo de Ministros.
- b) Lo mismo, respecto a los presupuestos y cuentas que cada año formulase el Comité, y que se cursarían para su aprobación y trámite a la referida presidencia.
- c) Igualmente, cuantos asuntos incluyese el Comité en el orden del día, así como cuantos hubiesen sido incluidos a propuesta, con ocho días de anticipación, de alguno de los vocales del Consejo que no formasen parte del citado Comité.

²⁰⁰ Hasta noviembre de 1928, cuando pasó a ser Presidente, su vacante la ocupó José María de Hoyos y Vinent, tal y como se recogió en el RD n° 2.081 de 15 de noviembre de 1928, publicado en la Gaceta de Madrid n° 321 de 16 de noviembre.

²⁰¹ Gaceta de Madrid n° 141 de 20 de mayo de 1928.

²⁰² RO n° 358, publicada en la Gaceta de Madrid n° 265 de 22 de septiembre.

²⁰³ Fernández Fuster (1991a) p. 287.

Los primeros años de andadura del PNT fueron sin duda los de más actividad. Por ejemplo, en el primer año y medio se reunieron en treinta y siete ocasiones y a final de 1929 se presentó una memoria de resultados. No obstante, su estructura era demasiado compleja e imperfecta, principalmente por la división en las tres delegaciones: Arte, Propaganda y Viajes, que no se repetía en las subdelegaciones regionales. Esto suponía que algunas comunicaciones de estas últimas afectarían a más de un delegado, y que otras no recayeran directamente en ninguno en particular, al ser sobre cuestiones que no se podían acoger a la temática de arte, de propaganda o de viajes. De este modo, fue la Secretaría General el órgano que acabó realizando la mayoría del trabajo, convirtiéndose en el departamento más enterado y efectivo de toda la organización. El Secretario General, que se encontraba por debajo jerárquicamente tanto de los vicepresidentes como de los subdelegados regionales, se convirtió en el puesto que debía requerir mayor rango²⁰⁴.

Esto provocó que pronto, concretamente en julio de 1930, el Patronato experimentase una primera reorganización, afectando tanto a la organización central, como funcional y geográfica. Para llevar a cabo la reorganización se autorizó, mediante RD de 2 de julio²⁰⁵ a la Presidencia del Consejo de Ministros y ese mismo día se cesó de su cargo al Presidente y a los Vicepresidentes José M^a de Hoyos y Joaquín Santos y se nombró como nuevo Presidente del PNT a Valentín Menéndez y San Juan.

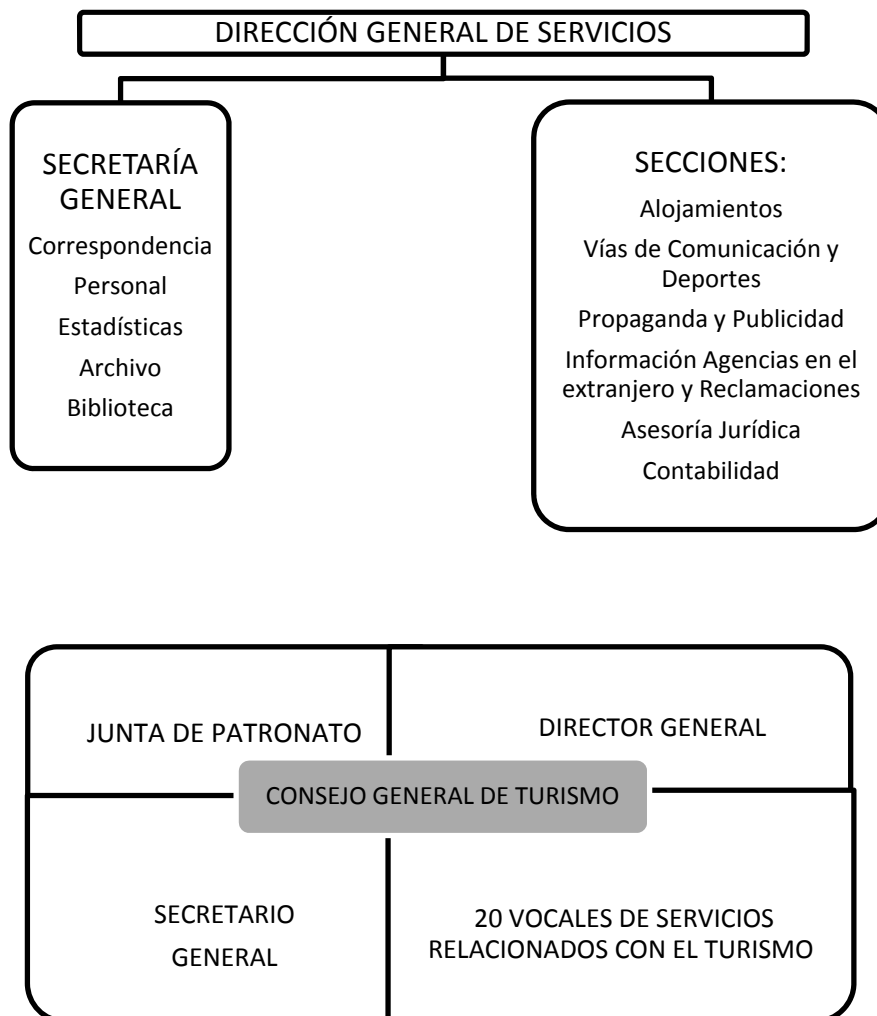
Las normas que regirían el nuevo PNT las elaboraron el recién nombrado Presidente, el Vicepresidente que se mantuvo en su cargo (Manuel Falcó) y cinco vocales del organismo designados por la Presidencia del Consejo de Ministros, y se recogieron en la RO n^o 298 de 5 de julio²⁰⁶.

²⁰⁴ *Ibíd*em p. 291.

²⁰⁵ Gaceta de Madrid n^o 187 de 6 de julio de 1930.

²⁰⁶ Gaceta de Madrid n^o 187 de 6 de julio de 1930.

El cambio en la organización central consistió en la creación de una Junta de Patronato, la cual venía a ser como un comité ya solo directivo, compuesta por el Presidente, el Vicepresidente y los cinco vocales anteriormente citados. La parte ejecutiva o administrativa recaía en una Dirección General de Servicios, la cual constaba de una Secretaría General y seis Secciones. Seguía existiendo el Consejo General de Turismo, que estaba compuesto por la Junta, el Director General, el Secretario General y una veintena de vocalías en las que predominaban los directores generales de servicios relacionados con el turismo.



Con la nueva estructuración desaparecieron los delegados especializados en materias (arte, propaganda y viajes) y los subdelegados regionales, es decir la división geográfica del turismo. La desaparición de estos últimos hizo que la organización territorial del Patronato cambiara, de tal modo que a partir de ese momento el Patronato actuó en las provincias bien directamente o a través de los SIT y otras asociaciones similares.

Las funciones que se le asignaron al nuevo PNT, recogidas en el artículo sexto de la citada Real Orden, no diferían prácticamente en nada a las que tenía antes de la remodelación. Tan sólo señalar que la función que hasta el momento tenía de colaborar con los SIT y otras asociaciones pro turismo, desaparece, pasando estos a formar parte del engranaje del Patronato, al convertirse en colabores necesarios dada la nueva organización centralizada.

Es importante señalar que la nueva normativa concedía al PTN plena autonomía para su funcionamiento, lo que le permitía dictar libremente sus Reglamentos, determinar su organización regional y provincial y nombrar a todo su personal (artículo quinto).

Esta estructura permaneció hasta el advenimiento de la Segunda República, cuando el PNT, objeto de numerosas críticas, basadas por un lado en el carácter aristocrático de sus miembros y por otro en el destino, a veces dudoso, de sus fondos, que muchos creían superiores a los declarados, vivió una auténtica revolución. Así, el 23 de abril de 1931²⁰⁷, tan sólo nueve días después de la proclamación de la República, se dictó una orden por la que “para esclarecer el pasado y reformar radicalmente el futuro” se liquidaría el PNT urgentemente, y en caso necesario se depurarían responsabilidades. Para ello se procedió a la liquidación de aquellos contratos en curso que no se consideraron necesarios. Ese mismo día se nombró como

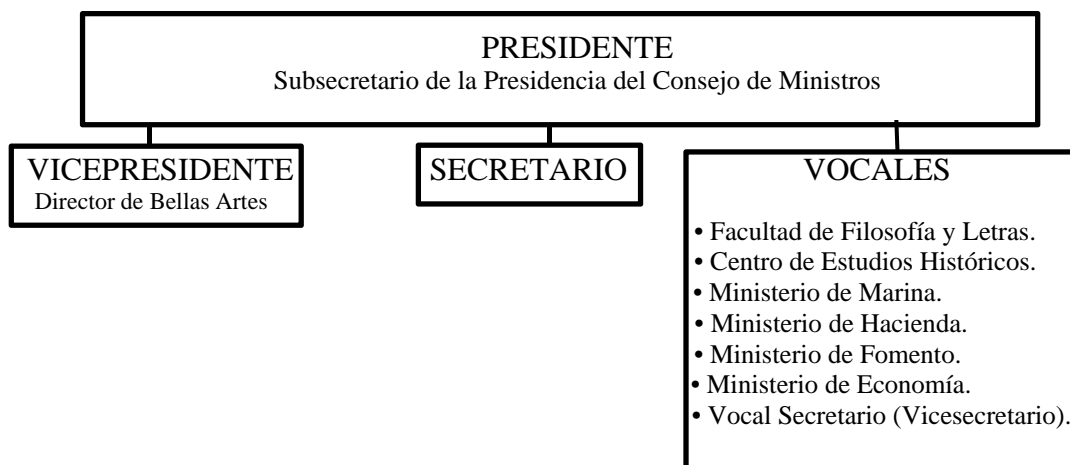
²⁰⁷ Gaceta de Madrid nº 114 de 24 de abril de 1931.

Director General de Turismo a Claudio Rodríguez Porrero, quien sería el encargado de realizar lo anteriormente descrito²⁰⁸.

El 4 de diciembre de ese mismo año se aprobó un Decreto²⁰⁹ en el que se explicaban con más detenimiento los motivos de la disolución del PNT. Estos fueron por una parte, que los fondos propios del Patronato no habían respondido siempre a los fines naturales del organismo, y por otra, que su gestión no había sido acertada, utilizando el Patronato como resorte e impulso para otros fines políticos, siendo en muchas ocasiones los tratos de favor los únicos estímulos que le habían movido. Se criticó también que el personal afecto al Patronato careciese de estabilidad, lo cual era producto de no tener consideración de funcionarios y no existir reglamentación sobre nombramientos ni ascensos.

Este último aspecto fue regulado en los primeros artículos del citado Decreto, donde se estableció la exclusividad del funcionariado, la formación de una plantilla de funcionarios de este organismo y las condiciones de ingreso y promoción.

La nueva estructura del PNT quedó de la siguiente forma:



²⁰⁸ Las funciones atribuidas al Director General de Turismo se precisaron con mayor detenimiento en una orden Circular de la Presidencia del Gobierno de 27 de abril de 1931, que se publicó en la Gaceta de Madrid nº 121 de 1 de mayo.

²⁰⁹ Gaceta de Madrid nº 339 de 5 de diciembre de 1931.

De la Subsecretaría de la Presidencia del Consejo de Ministros, se elegiría el funcionario, con categoría de alto funcionario, que ostentaría el cargo de Secretario del PNT. En este Decreto se contempló la posibilidad de creación de un Consejo General de Turismo, organismo que tendría carácter consultivo.

Las facultades, el modo de actuar del Patronato y del Consejo, así como la ordenación de sus servicios se regularon en un Reglamento posterior, aprobado el 12 de enero de 1932²¹⁰. En él se establecieron los siguientes objetivos:

- a) Divulgar en todos sus aspectos el conocimiento de España, organizando en forma adecuada la propaganda de sus bellezas naturales, históricas y artísticas.
- b) Facilitar al viajero información y guía.
- c) Contribuir a la mejora de los servicios de alojamientos, transportes y similares, y ejercer cerca de los mismos funciones de inspección, con el alcance y sanciones que se determinasen.
- d) Promover o fomentar cuantas iniciativas tiendan al desarrollo del turismo.

Y se organizó el PNT en las siguientes secciones:

- 1ª.- Información, agencias en el extranjero, reclamaciones, almacén y asuntos varios.
- 2ª.- Propaganda general y publicaciones.
- 3ª.- Prensa y redacción.
- 4ª.- Contabilidad.

En cuanto al Consejo General de Turismo se estableció que formarían parte de él, el Vicepresidente y los vocales de la Junta del Patronato, dos Diputados en Cortes, en representación del Congreso y un número no definido de representantes, de los

²¹⁰ Gaceta de Madrid nº 14 de 14 de enero de 1932.

siguientes organismos relacionados con el turismo: Ministerio de Comunicaciones, Consejo Superior de Ferrocarriles, Junta Central de Transportes, Dirección general de Caminos, Dirección general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera, Dirección General de Aeronáutica, Junta de Parques Nacionales, Junta del Tesoro Artístico Nacional, Academia de Bellas Artes, Museo Nacional de Ciencias Naturales, Compañías Ferroviarias, Compañías de Navegación, Juntas de Turismo, Juntas locales de Iniciativas y Atracción de forasteros, Federación de Agencias de Viajes de España, Asociación de Navieros, Cámara Hotelera, Cámaras de Comercio, Empresas de transportes por carretera, Asociación de la Prensa, Productores de Películas, Empresas de Espectáculos y Automóvil Club de España.

Este Consejo celebró su primera reunión el 27 de abril de 1932, y en ella acordaron estructurarlo en cinco secciones: propaganda, comunicaciones y transportes, alojamientos, arte, y climatología y bellezas naturales²¹¹. La organización geográfica mantuvo su carácter centralizado, pero para facilitar su trabajo el Reglamento señaló que en lugares de destacado interés turístico el Patronato podría establecer o facilitar el establecimiento de Oficinas de Información, nombrar inspectores, delegados o representantes, y crear los organismos que considerase adecuados, pudiendo para ello recabar los concursos y colaboraciones de organismos tanto públicos como privados. Además, se le facultó para abrir, previo acuerdo del Consejo de Ministros, Oficinas de Información y Propaganda en el extranjero.

Con esta nueva reforma el control estatal sobre el PNT se vio reforzado. Control que abarcaba tanto lo presupuestario como lo administrativo. Por el lado del presupuesto este control estuvo unido a un cambio de singular importancia, pues el Patronato dejó de autofinanciarse, pasando su presupuesto a formar parte del de la Presidencia e imponiéndose diferentes medidas para la disminución de gastos. El control administrativo supuso que la presidencia dejó de ser de libre designación, para recaer en el Subsecretario del Consejo de Ministros, lo que le hacía dependiente del

²¹¹ Blasco i Peris (2008) p. 146.

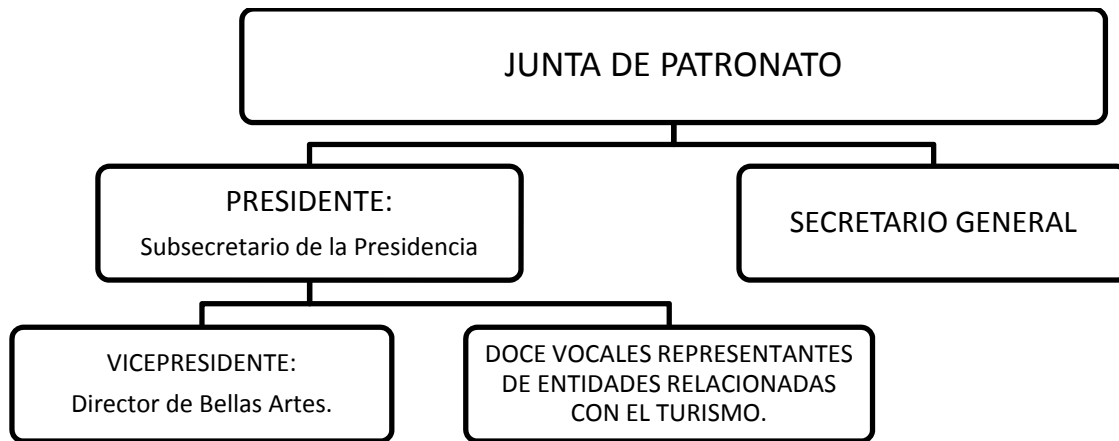
Gobierno y la creación de un cuerpo de funcionarios de turismo dedicados a una función fiscalizadora.

Durante estos años el Gobierno comenzó a desarrollar más activamente planes turísticos en colaboración con otros países. Y aunque España siguió sin ser un país líder en lo que a turismo se refiere, luchó por ocupar y consiguió un puesto en el Comité Turístico de la Liga de las Naciones. Bajo esta estructura del PNT se crea la Fesit, la cual hace partícipe a este organismo de sus demandas.

Cuando la Fesit contaba con apenas dos años de vida, se modificaron, mediante Decreto de 31 de enero de 1934²¹², algunos aspectos del Reglamento del PNT. En él se puso de manifiesto que una vez conseguido con la instauración de la República encuadrar los servicios turísticos dentro de normas claras y procedimientos honestos, el nuevo objetivo perseguido era iniciar una nueva etapa en la que se le diera al fomento del turismo un sentido más eficaz, huyendo del burocratismo y facilitando las iniciativas, especialmente aquellas de carácter local, regional o gremial. Es por esto que se añadió como nueva tarea del Patronato “la promoción o el fomento de cuantas iniciativas particulares, gremiales o regionales tendieran al desarrollo del turismo”. Para ello se facultó al Patronato para que donde estas iniciativas fueran eficaces, se les diera entrada en las Juntas Delegadas. El Gobierno quiso con esta reforma que el PNT tuviese más en cuenta las opiniones de los integrantes de las iniciativas privadas de fomento del turismo, entre ellos las de los miembros de la Fesit.

Esta reforma también supuso una modificación de la estructura orgánica del Patronato, como principal novedad desaparece el Consejo General y la Junta del Patronato adquiere la siguiente forma:

²¹² Gaceta de Madrid nº 32 de 1 de febrero de 1934.



Estas modificaciones no aportaron excesivas novedades, pues el Patronato seguía dependiendo de la Presidencia del Gobierno, tanto en la figura de su Presidente, como por los vocales representantes del turismo, al ser nombrados por el Consejo de Ministros.

Más novedoso fue que, al margen del Patronato, se creó un grupo parlamentario pro-turismo²¹³ que tenía como finalidad concienciar al resto de los diputados de la importancia de la defensa del turismo en sus diferentes regiones. En la revista *Aragón* se publicó el siguiente artículo refiriéndose a este grupo²¹⁴:

“Conocidas por todos la competencia y entusiasmo de estos diputados por la noble y patriótica causa que informa la constitución de este grupo, debemos esperar de su actuación resultados altamente beneficiosos para el incremento del turismo, y así como los Sindicatos de Iniciativa le han de prestar su apoyo esperan del grupo turístico la defensa de nuestra labor desinteresada.

Esperan igualmente los Sindicatos que los diputaos de las distintas poblaciones de España donde éstos están constituidos ingresen en el “grupo pro-

²¹³ Constituido por Calos Esplá como presidente, como vicepresidentes Felipe Rodés, diputado electo por Barcelona y Luis Cornide Quiroga, diputado electo por La Coruña, y por los secretarios Juan Estelrich, diputado electo por Barcelona y Manuel Irujo, diputado electo por Guipúzcoa (*Aragón*, junio 1936 p. 109).

²¹⁴ *Ibídem.*

turismo” para defender en él los intereses de sus respectivas regiones y constituyendo, al agruparse el mayor número posible diputados, una fuerza importante y decisiva; teniendo en cuenta que este grupo no tiene matiz político puede y debe figurara en él todas las tendencias e ideales de éste tipo, lo que ha de proporcionar mayor eficacia a su actuación”.

Desde la creación de este grupo parlamentario, sus integrantes mostraron un total apoyo a la Fesit, acudiendo a sus Asambleas anuales y reuniéndose con su Junta Directiva. Ya en la Asamblea de 1934, que fue la primera celebrada tras la constitución del grupo, participó una delegación del mismo, concretamente los diputados Estelrich y Forns, demostrando con su presencia e intervenciones hasta qué punto se encontraban interesados en el turismo.

Y fue precisamente la Organización del Turismo a nivel de Estado el tema principal de esa Asamblea²¹⁵, presentándose una propuesta de reforma del PNT. Es lógico suponer que la elaboración de esta propuesta se había realizado con anterioridad a la reforma del Patronato, que se había producido apenas un mes y medio antes de la celebración de la Asamblea, demostrándose así como de cerca estaban las posiciones del Gobierno y de la Fesit en este aspecto, pues a ambos les preocupaba acercar el organismo público al turismo real. En esta ocasión la Administración Pública se adelantó a la Fesit.

El proyecto de reforma presentado por la Fesit defendía la idea de una gestión lo más apolítica posible, llevada a cabo por los organismos y agentes que siempre defendieron el turismo como fuente de riqueza. Presentaron a los diferentes SIT como los organismos que mejor cumplían estas condiciones, al Estado para presidirlo y representaciones suyas para asistirlo, lo que garantizaría su subsistencia y desarrollo.

Propusieron que el Organismo Estatal de Turismo continuase llamándose Patronato Nacional de Turismo, y que tuviese una estructura descentralizada, con representación de los Sindicatos de las diferentes regiones españolas. En éste último

²¹⁵ *La Vanguardia*, martes 20 de marzo de 1934 p. 33 y *Aragón*, abril-mayo 1934, pp.68-73.

aspecto la Fesit hizo especial hincapié dado el peso que en ella tenían los Sindicatos catalanes y el mallorquín.

Este modelo propuesto por la Fesit, de un organismo descentralizado pero con dependencia directa del Gobierno, lo adoptaron observando a las naciones vecinas. En Francia, donde la organización turística no dependía del Gobierno, se perdía eficiencia en la toma de decisiones relacionadas con el turismo, y en consecuencia, el sector pasaba por malos momentos. Sin embargo, en Italia sucedía lo contrario. La organización del turismo dependía directamente del Gobierno, lo que permitía que las medidas necesarias propuestas por los interesados se llevaran a cabo de manera efectiva, lográndose con ello que la cifra de turistas que visitaban Italia anualmente creciera de manera fabulosa. Concretamente antes de la creación del Órgano Ministerial fueron 320.000 y pasaron gracias a la mediación de éste a 3.500.000²¹⁶.

El proyecto del Órgano Turístico Estatal diseñado por la Fesit se presentó en las conclusiones finales de la Asamblea, y como tal trasladado a las autoridades. Este proyecto, titulado *La organización racional y eficacia del organismo estatal de turismo: Patronato Nacional del Turismo*, decía lo siguiente:

“A) Normas básicas:

1. *Dirección técnica.- Debe ser independiente de la política.*
2. *Continuidad de acción.- Mediante una Junta Directiva (no consultiva) mitad elegida por Organismos Oficiales y mitad por organismos particulares eminentemente turísticos o muy relacionados con el turismo.*
3. *Medios económicos suficientes.- Deben ser sobrados para desarrollar su acción desembarazadamente y ayudar a los Sindicatos locales.*
4. *Contacto con el público extranjero y nacional.- Para lo cual es imprescindible tener oficinas en el extranjero y en España, estas últimas a*

²¹⁶ Artículo de Mariano Rubió y Bellvé en *La Vanguardia*, domingo 5 de Mayo de 1935, p. 1. Mariano Rubió fue miembro de la directiva de la Sociedad de Atracción de Forasteros desde sus inicios, ocupando la presidencia desde 1911 hasta la Guerra Civil, representándola desde 1933 en el Patronato de Turismo de Cataluña (Blasco i Peris (2008, pp. 29-39).

*través precisamente de los Sindicatos de Iniciativa, representantes locales del Patronato Nacional del Turismo*²¹⁷.

5. Control constante de sus medios de acción.- *Consiste esta norma en vigilancia o, mejor dicho, contacto constante con estas oficinas para su debido funcionamiento y no carencia de eficacia.*

B) Bases para su constitución:

1. *El Organismo estatal regidor e impulsor del Turismo, debe seguir llamándose Patronato Nacional de Turismo (Office National Espagnol de Tourisme), nombre universalmente conocido y que por que conviene conservar.*
2. *Elemento Directivo.- El Patronato debe constar y estar regido por una Junta, compuesta de un número limitado de vocales, por ejemplo catorce, representantes, por mitad, de entidades Oficiales que directamente intervengan en asuntos de turismo, y la otra mitad por entidades particulares que con el turismo tengan íntima relación, figurando en primer lugar una representación de la “Federación Española de Sindicatos de Iniciativa y Turismo”. Esta Junta deberá tener carácter directivo-ejecutivo, debiendo pasar sus acuerdos al referendo del Director General o Comisario, que sólo con carácter excepcional, podrá ejercer su derecho al veto para suspender dichas ejecuciones. Los miembros de la Junta serán nombrados entre los representantes de las entidades particulares, por sus correspondientes Sociedades que representan, debiendo ser su mandato largo, por ejemplo de tres años, y reelegibles.*
3. *Elemento ejecutivo.- Lo constituirá un Comisario o Director General (Técnico) de Turismo independiente de la política, y nombrado por el Gobierno, o Presidente, a propuesta de la terna de la Junta Directiva. Será a la vez Director del Turismo y Director General del Turismo,*

²¹⁷ Como se señala en el ABC del 4 de Abril de 1935 cuando dice “...la cuarta Asamblea Nacional de la Federación Española de Sindicatos de Iniciativa y Turismo, integrada por más de setenta Sindicatos de toda España, que en su mayoría ostentan la representación del Patronato Nacional de Turismo”.

ejecutor de los acuerdos de la Junta y orientador del Turismo Nacional, sin que se le cambie al cambiar el Gobierno. Deberá ejercer la Vicepresidencia de la Junta del Patronato, pudiendo delegar en él el Presidente.

4. *Elemento de enlace político.- El Subsecretario de la Presidencia del Consejo de Ministros, será el Presidente nato del Organismo estatal de Turismo, Patronato Nacional de Turismo y del Consejo General de Turismo cuando se reúna, pudiendo delegar sus funciones en el Director General, Vice-Presidente primero.*
5. *Elemento consultivo.- Cuando se considere conveniente podrá reunirse como elemento consultivo, el Consejo General de Turismo, al que concurrirán representaciones de todos los organismos relacionados con el turismo, para poder asesorarse y pulsar la opinión turística de las distintas regiones de España. Habiendo estado bien orientado el anterior Consejo General, este nuevo se propone que pueda formarse igualmente sobre la base de unos setenta miembros, de los cuales deberán reservarse unos veinte puestos a los Sindicatos de Iniciativa.*
6. *Para la Jefatura del personal y servicios técnicos del Patronato.- Debe subsistir un Secretario General, que en caso de ausencia o enfermedad del Director, le sustituirá en funciones de Subdirector. Debe ser elegido por la Presidencia del Consejo de Ministros, a propuesta de la terna del PNT, no cesar en el cargo por cambios político, sino que debe ser un cargo fijo, técnico, estable para la buena marcha del organismo.*
7. *Para la ordenación y marcha de todos los servicios del PNT.- Deben continuar las Oficinas existentes, con la organización interna adecuada, cuya organización debe ser función genuina de la Junta y Secretaría General. El personal que existe, ha sufrido ya selecciones y conoce perfectamente la práctica de los servicios, debe ser respetado de acuerdo con las disposiciones vigentes, una vez hecha su revisión, según se reguló por Decreto de 4 de diciembre de 1931. El sistema de ingreso para lo sucesivo debe ser mediante oposición, y en los casos de necesidad, de asistencias especiales, mediante nombramiento de asesores técnicos con*

garantía de un contrato de trabajo por el tiempo que la Administración juzgue oportuno.

8. *Los fondos necesarios para la buena marcha del Patronato y su acción, tanto en España como en el Exterior.- Deben ser: una parte consignada en Presupuestos como en el momento y otra procedente de lo que se recaude (íntegramente) del impuesto de seguro de viajes en ferrocarril, sin efecto retroactivo, extensivo a los viajes de autocares y autobuses regulares y a líneas de navegación marítimas y aéreas, cuyos fondos serán administrados de la misma manera y con iguales formalidades y garantías que los procedentes de la consignación en los Presupuestos.*

Vemos como la Fesit propuso que se volviese a reintegrar el Seguro Obligatorio de Viajeros al PNT, ya que fue creado con ese fin, y según afirmaron, para los organismos directivos de Turismo de toda Europa era la tasa más genial y menos antipática de las que se imponían. Con los ingresos obtenidos con la aplicación del SOV, que aumentarían a medida que hubiese más viajeros, podrían atenderse las Oficinas del Patronato en el extranjero y los demás servicios que no estuviesen debidamente atendidos, como las subvenciones a los SIT. En cuanto a las partidas presupuestarias propusieron que, estando en estudio la organización local, podría solicitarse que fuera reglamentario el consignar en Presupuestos por Ayuntamientos y Diputaciones cantidades para la atención del Turismo (subvenciones a los Sindicatos con carácter obligatorio), o sea, que el concepto Turismo se considerase como una atención oficial que se tuviera en cuenta al confeccionar los Presupuestos locales²¹⁸.

9. *La organización Provincial.- Debe recaer necesariamente en los SIT por delegación de funciones del PNT, pues estos organismos han acreditado*

²¹⁸ Esta última propuesta sobre los presupuestos de los Ayuntamientos y Diputaciones fue la fuente de financiación prevista años más tarde para los SIT, concretamente cuando se crearon las Juntas provinciales y locales de Turismo en 1941.

entusiasmo, constancia y eficacia, aún a pesar de no tener medios de protección.

Solicitaron para ello que la Fesit fuese reconocida Asociación de Utilidad Pública, por ser organismo unificador y coordinador de los SIT y estimulador de la creación de nuevos. Para que así sirviese de órgano representativo ante el PNT o cualquier otra asociación u organismo, y en especial ante la Federación Internacional de SIT. Expusieron que la Fesit se debía convertir en organismo asesor del PNT en las cuestiones turísticas, al reunir los anhelos de las diferentes regiones españolas. Propusieron, además, que los Sindicatos debían reunirse y formar Federaciones Regionales o de otro carácter, por razón de proximidad, simpatía o conveniencias turísticas.

En cuanto a las funciones a realizar, discriminaron por una parte las labores de información, sobre las que propusieron que el PNT debía canalizarlas a través de los SIT, sin que por ello dejara de mantener, perfeccionar y unificar las Oficinas de Información, principal característica y más genuina del organismo turístico español. La Fesit veía evidente que nadie mejor que ellos podía dar la información local, y de ese modo, las Oficinas de Información del PNT, fusionadas con las oficinas locales de los Sindicatos (algo que ya se hacía en muchas localidades), darían muy buen resultado en cuanto a eficacia. Además, se suprimiría la dualidad y haría más económico el sostenimiento de las mismas por parte del Patronato y de los Sindicatos. Así que defendieron que las Oficinas de Información tenían que estar en los Sindicatos, regidas por ellos, y ser ellos quienes les diesen vida y alma, sin perjuicio de que el Organismo estatal les siguiese dando instrucciones, proporcionándoles datos y rigiendo la acción común y de conjunto de todas ellas.

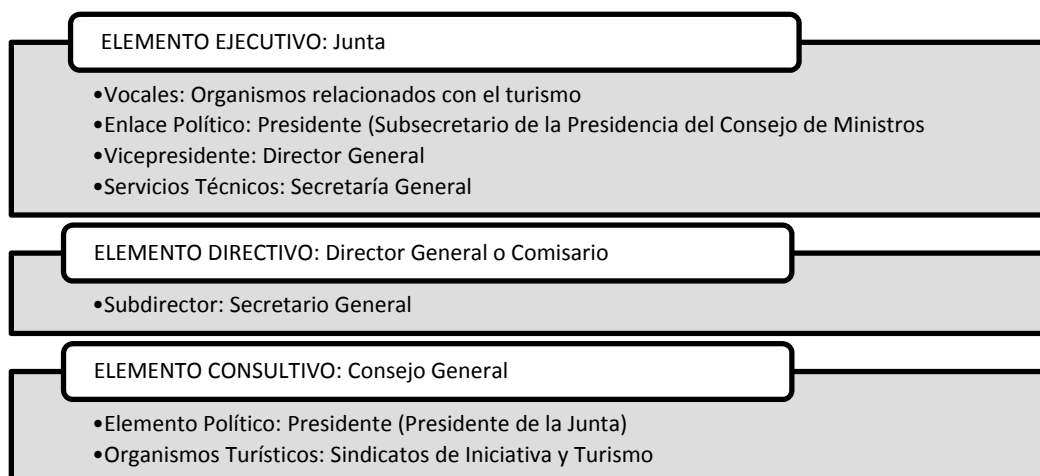
Para el resto de las funciones de las oficinas locales del PNT se ofrecieron realizarlas ellos mismos, con arreglo a determinadas reglas y garantías que se fijasen, pero todo ello sin que los Sindicatos de Iniciativa perdieran, y ello era muy importante, su carácter local, su nombre y su libertad de acción en el resto de sus funciones y modo de ser.

10. *Para la organización de SIT el Patronato renovado en sus normas, debe desarrollar un proyecto de Ley declarándolos de utilidad pública, dando*

normas básicas para su constitución, posibilidad de delegación de funciones del PNT y subsidios mínimos que deben percibir anualmente de la entidad oficial. En esta Ley se ha de aclarar de una manera expresa que, aparte del PNT y los Sindicatos de Iniciativa, no podrán crearse en España asociaciones que, con títulos diversos, puedan dedicarse a la actividad turística, con objeto de evitar los abusos que actualmente se dan en este orden de cosas. Así, todo lo que no sea la entidad oficial o los SIT declarados de utilidad pública, no podrán tener otra existencia legal que las meras sociedades mercantiles dedicadas a la explotación del turismo, pero jamás el de entidades que, acogidas a la Ley de Asociaciones, se dediquen a la actividad turística. En el caso excepcional de que alguna asociación turística, por circunstancias especiales convenga que sea reconocida como tal, aparte del ámbito de los Sindicatos de Iniciativa, debe tener para su existencia legal en lo sucesivo el referendo y autorización del PNT.”

La estructura que propusieron para el nuevo PNT se describe en el siguiente gráfico:

PATRONATO NACIONAL DE TURISMO



Esta organización del Patronato tenía similitudes y diferencias con la que se acababa de establecer tras la reforma del Reglamento. La principal coincidencia se encontraba en la figura del Presidente, que sería el enlace político y debía recaer sobre el Subsecretario de la Presidencia del Consejo de Ministros, y las principales diferencias se hallaban en que en la propuesta de la Fesit no se eliminaba el Consejo General, se hacía distinción expresa entre los elementos técnicos y los políticos, y había un menor número de vocales.

Al año siguiente, en noviembre de 1935, la Fesit fue reconocida Asociación de Utilidad Pública, lo que trajo la representación de la misma en la Junta del Patronato Nacional de Turismo²¹⁹. Representación que recayó en su presidente Francisco Vidal Sureda y le supuso la obligación de remitir al PNT anualmente y durante el mes de enero, sus presupuestos para el año en curso y la liquidación e inversión de fondos del año anterior, junto con una memoria explicativa de toda su actividad y de las gestiones realizadas²²⁰.

La influencia que la Fesit tuvo en algunas decisiones que sobre política turística se tomaron puede verse en que poco antes de dar comienzo la Guerra Civil, el Gobierno republicano volvió a modificar la estructura de la Junta del PNT. Esta modificación se hizo mediante Decreto de 14 de marzo de 1936²²¹, estableciéndose una nueva Junta formada por un Presidente (se mantuvo la figura del Subsecretario de la Presidencia del Consejo de Ministros), dos Vicepresidentes (aumentando en uno respecto a la Junta anterior y a lo propuesto por la Fesit), un Secretario General y ocho vocales²²² en representación del Ministerio de Industria y Comercio, del de Hacienda, de la Marina Civil, del Centro de Estudios Históricos, de la Dirección de Aeronáutica, de la Junta del Tesoro Artístico Nacional, del Patrimonio de la República y de los SIT.

²¹⁹ *La Vanguardia*, 17 de diciembre de 1935.

²²⁰ Correyero y Cal (2008), p. 205.

²²¹ Gaceta de Madrid nº 75 de 15 de marzo de 1936.

²²² Teniendo en cuenta que en la anterior Junta había doce y que la Fesit había propuesto siete, se observa cómo fueron oídas sus propuestas.

La Guerra Civil provocó modificaciones en la estructura administrativa del turismo. La primera consecuencia fue que se desdobló, es decir, cada bando tuvo un órgano competente encargado del turismo. En la España oficial se mantuvo el PNT, el cual pasó a integrarse en el recién creado Ministerio de Propaganda²²³, convirtiéndose en un instrumento más de la propaganda del Estado. Cuando en mayo de 1937, se hizo cargo Negrín²²⁴ de la Presidencia del Gobierno, el Ministerio de Propaganda desapareció, convirtiéndose en una Subsecretaría dependiente de Ministerio de Estado. Durante la Guerra, las actividades llevadas a cabo por el PNT se centraron casi exclusivamente en la propaganda. El escaso personal que se mantuvo se limitó a la conservación del patrimonio, de las oficinas de información y de los albergues y paradores que permanecían en la España republicana.

En el bando nacional el turismo experimentó un fuerte impulso con la reorganización de la Administración del Estado²²⁵, que se realizó mediante Ley de 30 de enero de 1938²²⁶. Con esta Ley se creó el Ministerio del Interior, siendo uno de sus Servicios Generales el de Turismo, y el titular de la cartera Ramón Serrano Suñer²²⁷. Esta estructura duró escasamente doce meses, pues en diciembre de ese mismo año el Ministerio del Interior cambió su nombre por el de la Gobernación²²⁸. El nuevo Ministerio pasó a tener tres Subsecretarías (Interior, Orden Público y Prensa y Propaganda), y dentro de la Subsecretaría de Prensa y Propaganda se insertó, entre otros, el Servicio Nacional de Turismo, poniendo al frente del mismo a Luis A. Bolín.

²²³ El Ministerio de Propaganda se creó mediante Decreto de 4 de noviembre de 1936, nombrando titular a Carlos Esplá, Presidente del Grupo parlamentario Pro-turismo.

²²⁴ Juan Negrín López (1892-1956). Fue Presidente del Gobierno de la II República entre 1937 y 1939.

²²⁵ No obstante, antes de esta reorganización de la Administración, recién estallado el conflicto, el bando Nacional se dotó de una Oficina de Prensa, nombrando a Millán-Astray (La Coruña 1879-Madrid 1954) como Jefe de Prensa y Propaganda. Este servicio en un primer momento se dividió en dos zonas, norte y sur. La primera se puso a cargo de Gonzalo de Aguilera, y la segunda de Luis Bolín. Posteriormente tras la toma de Toledo (septiembre de 1936), Franco se establece en Salamanca y Bolín se hace cargo de la Oficina de Prensa (Correyero Ruiz 2002, pp.159-161).

²²⁶ Publicada en el Boletín Oficial del Estado nº 467 de 31 de enero de 1938.

²²⁷ Ramón Serrano Suñer (Cartagena, 12 de septiembre de 1901 – Madrid, 1 de septiembre de 2003) fue un político y abogado español, seis veces Ministro de los primeros Gobiernos franquistas entre 1938 y 1942, ocupando las carteras de Interior, Gobernación y Asuntos Exteriores.

²²⁸ Mediante Ley de 29 de diciembre de 1938, publicada en el Boletín Oficial del Estado nº 183 de 31 de diciembre.

Las competencias que se le atribuyeron al SNT cuando pasó a depender del Ministerio de la Gobernación se recogieron en el artículo primero de su Proyecto de Reglamento y Organización de 9 mayo de 1939, el cual decía lo siguiente²²⁹:

“Corresponde al Servicio Nacional de Turismo: Divulgar en todos sus aspectos el conocimiento de España, organizando en forma adecuada la propaganda de sus bellezas naturales, históricas y artísticas; facilitar al viajero información y guía; contribuir a la mejora de alojamientos, transporte y similares, y ejercer cerca de los mismos funciones de inspección con el alcance y sanciones que determinen; facilitar el turismo nacional y extranjero, tanto por medio de las organizaciones comerciales que a este efecto se organicen tanto dentro como fuera de España, como mediante la dirección y explotación de medios de transporte exclusivamente destinados al conocimiento turístico de España; fomentar los deportes, para dotar los principales centros de atracción turística de los medios convenientes de esparcimiento y ejercicio; y en general, promover o fomentar cuantas iniciativas tiendan al desarrollo del turismo”.

El SNT se organizó en los siguientes departamentos²³⁰: a) Sección de Representaciones; b) Sección de Información; c) Sección de Propaganda y Publicaciones; d) Sección de Alojamientos; e) Sección de Deportes; f) Sección de Comunicaciones y Transportes; g) Sección de Turismo Comercial; h) Sección de Contabilidad; i) Comisaría de Parques Naturales; j) Organización de la Rutas de Nacionales de Turismo; k) Asesoría Jurídica; l) Asesoría de Arte; y m) Intervención delegada del Servicio nacional e Intervención.

El trabajo que hubo de realizar el SNT fue muy complicado, tanto por las inevitables tensiones provocadas por la Guerra, como por la gran escasez de medios.

²²⁹ Correyero Ruiz (2002) pp. 52-53.

²³⁰ Íbidem pp. 54-57.

No obstante este Servicio jugó un papel muy importante en la forja de los mitos fundacionales del alzamiento nacional²³¹.

Bajo esta denominación, la organización turística del Estado no coincidió con la Fesit, ya que antes de la reunificación de la Federación el SNT cambió de nombre a Dirección General de Turismo, tal y como se recogió en la Ley de Reorganización de la Administración Central del Estado de 8 de agosto de 1939²³², manteniéndose en el cargo, ahora como Director General, a Luis A. Bolín.

La DGT se estructuró en las siguientes secciones²³³: a) Propaganda y Publicaciones; b) Deportes; c) Alojamientos; d) Transportes, Comunicaciones y Turismo Comercial; e) Central; f) Información; g) Contabilidad; y h) Departamento de Rutas Nacionales.

Un año y medio más tarde, antes de la reunificación de la Fesit, el Gobierno, mediante Decreto de 21 de febrero de 1941²³⁴, constituyó las Juntas Provinciales y Locales y confirió a los SIT activos en ese momento (Baleares, Valencia, Zaragoza, Tarragona, Guipúzcoa, Tenerife, Valladolid, Burgos y Madrid), la misma consideración que la de tales Juntas. Encomendándoles la misión de: a) estudiar y desarrollar, previa aprobación de la DGT, cuanto conviniera al fomento del turismo de las respectivas provincias o localidades; b) asesorar a la DGT en cuantos asuntos le fueran sometidos por la misma; c) administrar las cantidades que constituyeran su dotación; d) inspeccionar, cuando le fuera expresamente delegado por la DGT los servicios de guías e intérpretes libre, hoteles, etc. En el propio Decreto de constitución se establecía el organigrama de estas Juntas Provinciales, que contarían como Presidente al Gobernador Civil de la Provincia; como Vicepresidente al Presidente de la Diputación; y como Vocales al Alcalde de la ciudad, al Ingeniero Jefe de Obras Públicas, al Ingeniero Jefe de la Junta de Obras del Puerto (donde procediese), al Delegado de Bellas Artes, a un representante de la FET. y de la JONS, al Presidente de la Cámara de Comercio, a los Presidentes o Directores de Centros o Asociaciones

²³¹ Pack (2009) p. 62.

²³² Publicada en el Boletín Oficial del Estado nº 221 de 9 de agosto de 1939.

²³³ Pellejero Martínez (1999a) p. 36.

²³⁴ Decreto del 21 de Febrero de 1941, publicado en la Gaceta nº 66 del 7 de marzo.

directamente relacionados con el turismo y al funcionario Jefe de la Oficina de Información de la DGT. Asimismo las Juntas Locales estarían compuestas por el Alcalde de la localidad como Presidente y por los siguientes Vocales: el Jefe de la Oficina de Información de la DGT, y los nombrados por el Alcalde con significación análoga a los de las Juntas Provinciales.

El artículo ocho del citado Decreto recogía el deseo de creación de otros SIT, e incluso señalaba que si estos se creaban, las Juntas Provinciales o Locales podrían desaparecer, declarándose a estos Sindicatos organismos de utilidad pública, y pasando a realizar las funciones atribuidas hasta el momento a las Juntas. Queda con esto patente el apoyo del nuevo Gobierno a los Sindicatos de Iniciativa.

Fue durante la existencia de esta DGT cuando la Fesit se vuelve a reunificar. La relación que existió desde el momento de su unificación con los representantes turísticos de la Administración Pública fue intensa y cordial, manteniendo contacto no solo en las Asambleas celebradas, sino también a lo largo de los ejercicios económicos²³⁵.

Hubo que esperar hasta 1945 para que la Fesit volviese a plantear algunas deficiencias en la Administración turística del Estado. En la Asamblea de ese año²³⁶ y en las de años sucesivos, y siempre manteniendo un trato de respeto hacia el Gobierno, la Fesit fue reclamando mayor peso específico del turismo en la Administración del Estado, pues a su entender, y a pesar del aumento que esta actividad estaba experimentando, desde el Gobierno no se reconocía debidamente su importancia.

Las reiteradas peticiones de esta índole planteadas por la Fesit año tras año parecieron verse atendidas con la creación, en 1951, del Ministerio de Información y Turismo. Pero la realidad no fue tan generosa con el turismo, y a pesar de haber escalado en el organigrama de la Administración Pública, a Franco le seguía incomodando la idea de fomentar el turismo y por tanto de concederle la misma prioridad que a otros asuntos ministeriales, y la elección del titular del nuevo

²³⁵ La relación entre la Fesit y el organismo administrativo de turno encargado del turismo se verá en el último apartado de este capítulo.

²³⁶ *La Vanguardia Española* del 22 de octubre de 1944, p.5 y del diario *ABC de Sevilla* de los días 24 de octubre de 1944, p. 4, 25 de Octubre de 1944, p. 7 y 26 de octubre de 1944, p4.

Ministerio contribuyó a ello. Gabriel Arias Salgado²³⁷ no tenía experiencia alguna en turismo y durante su primer año de mandato apenas habló en público de turismo y cuando lo hizo cometió errores de peso²³⁸. Durante todos los años de Arias Salgado como Ministro de Información y Turismo, dio mucha más importancia a otros aspectos que incumbían al Ministerio (prensa, radio, cine...), y las personas que trabajaron en turismo se encontraron con grandes dificultades y poca resolución.

El MIT se creó mediante Decreto Ley de 19 de julio de 1951²³⁹, pasando a integrarse en él la DGT. Su estructura se estableció al año siguiente, concretamente mediante Decreto de 15 de febrero de 1952²⁴⁰, quedando de la siguiente manera:

- Secretaría General.
- Subsecretaría.
- Servicios Generales: Centrales, Provinciales, Locales y en el Extranjero.
- Direcciones Generales: Prensa, Información, Radiodifusión, Cinematografía y Teatro y Turismo.

Vemos como el turismo se iguala oficialmente a las demás medios de comunicación e información, reconociéndose implícitamente el valor propagandístico que para el Régimen tenía esta actividad. El artículo veintidós del Decreto en el que se estableció la estructura del nuevo Ministerio decía que la DGT sería la competente para inspeccionar, gestionar, promover y fomentar las actividades relacionadas con la organización de viajes, la industria hospedera y la información, atracción y propaganda respecto a los forasteros. Debía para ello fomentar el interés dentro y fuera de España por el conocimiento de la vida y territorio nacional. Seguía diciendo el artículo que las secciones en las que posteriormente se dividiera la DGT tendrían que atender: a) el fomento de los establecimientos turísticos y profesionales relacionados;

²³⁷ Gabriel Arias Salgado y de Cubas (Madrid, 1904-1962). Político español y Ministro de Información y Turismo desde 1951 a 1962.

²³⁸ Pack (2009) p. 107.

²³⁹ BOE nº201 de 20 de julio de 1951.

²⁴⁰ BOE nº 55 de 24 de febrero de 1952.

b) la información gráfica y de todo orden en idiomas nacional y extranjeros; c) la dirección de las agencias de turismo; d) la Red de Alojamientos Turísticos propiedad del Estado; e) la Administración de los Establecimientos Turísticos de Deporte; y f) la Administración de la Póliza pro Turismo. El artículo veinticuatro del mismo Decreto estableció que en el MIT se establecería el Cuerpo Especial de Información y Turismo, el cual estaría integrado por las siguientes escalas: a) Informadores Culturales; b) Intérpretes; c) Facultativas de Turismo.

En junio de ese mismo año se cesó a Luis A. Bolín²⁴¹, y se nombró a Mariano de Urzáiz y Silva²⁴² como Director General de Turismo²⁴³, el cual permanecería en el cargo durante diez años.

Con el MIT recién creado, se aprobó una medida política de gran importancia para el sector, el Plan Nacional de Turismo (1952-1953)²⁴⁴. En él se reconocía la importancia política y económica de turismo, concediéndole un doble papel dentro de la economía: la contribución a la activación de numerosas industrias y del comercio, y su importancia en la obtención de divisas. Con este Plan se le concedió al turismo el rango de primer orden que tenía en otras economías, como la italiana, la francesa o la suiza, y se estableció como propósito estudiar los medios necesarios para realizar un conjunto de proyectos destinados a preparar, en un periodo de cinco años, las infraestructuras del país para recibir a dos millones de viajeros²⁴⁵. El Plan fue elaborado en la Secretaría General para la Ordenación Económica y Social, de la Presidencia del Gobierno, pues incluía políticas transversales que afectaban a varios Ministerios, y en su elaboración participó la DGT. El documento constaba de diez capítulos, y analizaba la importancia del sector, sus características (como la estacionalidad), los obstáculos a su desarrollo (trámites en frontera, déficit en las infraestructuras de transporte y alojamiento e insuficiente propaganda) y formulaba los

²⁴¹ Mediante Decreto de 14 de junio de 1952 (publicado en el BOE nº 171 de 19 de junio).

²⁴² Mariano de Urzáiz y Silva (Madrid, 1904-1980) Marino de profesión, estuvo destinado durante la II Guerra Mundial como Agregado Naval en la embajada de Londres. Su experiencia en viajes, derivada de su profesión, determinó su elección.

²⁴³ Mediante Decreto de 14 de junio de 1952 (publicado en el BOE nº 171 de 19 de junio).

²⁴⁴ MIT (1952) y (1953).

²⁴⁵ Por primera vez se cuantificó el número de turistas que se pretendía captar, dos millones.

objetivos deseables. Se consideró por primera vez el turismo como un sector económico fundamental, concediéndosele mayor importancia económica que propagandística.

Para poner en marcha el Plan se creó, mediante Orden de 12 de febrero de 1954²⁴⁶, el Departamento de Obras del Plan Nacional de Turismo, adscrito a la DGT y, por Decreto de 25 de junio de ese mismo año²⁴⁷, la Comisión Interministerial de Turismo, con el fin de “coordinar y promover la acción de todos los departamentos (...) afectados por la ejecución y el desarrollo del Plan Nacional de Turismo”. Esta Comisión estaba formada por el Subsecretario de la Presidencia, por los Ministros de Asuntos Exteriores, Hacienda, Gobernación, Obras Públicas, Comercio e Información y Turismo, y por una Secretaría General propuesta por el MIT; se estableció que esta Comisión actuaría a través de ponencias y comisiones ejecutivas de trabajo.

El Plan Nacional de Turismo estableció que los proyectos a desarrollar debían de tener en cuenta la capacidad económica del país y en consecuencia los límites de la inversión pública, por lo que en la estructuración del mismo se contó con la máxima colaboración de la iniciativa privada. Sin embargo este Plan careció de efectividad práctica, no llegó a ser de largo alcance, pues en él se primó el cortoplacismo y la instrumentalización de los ingresos por turismo.

No obstante, las cosas estaban cambiando, y el MIT le dio en 1954 un carácter más técnico al turismo. Mediante Decreto de 19 de febrero²⁴⁸ cambió la denominación de la escala de Informadores Culturales por la de Técnicos Especiales del Información y Turismo.

La última remodelación de la DGT en el periodo considerado se llevó a cabo en 1958, mediante Decreto de 8 de agosto²⁴⁹. Esta remodelación atendía a las nuevas necesidades que imponía el constante incremento del movimiento turístico, la consideración de todos y cada uno de sus aspectos y su importante repercusión en diversas manifestaciones de la realidad nacional. El nuevo esquema orgánico constaba

²⁴⁶ BOE nº 67 de 8 de marzo de 1954.

²⁴⁷ BOE nº 208 de 27 de julio de 1954.

²⁴⁸ BOE nº 69 de 10 de marzo de 1954.

²⁴⁹ BOE nº 218 de 11 de septiembre de 1958.

de una Secretaría General, de la que dependería una Sección Técnica y siete secciones, cada una de ellas con sus correspondientes negociados, a saber:

- 1) Servicio Exterior:
 - a) Negociado de Oficinas españolas en el extranjero y extranjeras en España.
 - b) Negociado de Organismos internacionales en general.
 - c) Negociado de Relaciones Públicas.
- 2) Actividades Turísticas Privadas:
 - a) Negociado de Agencias de Viajes y Comisión Consultiva de Agencias.
 - b) Negociado de Guías, Guías-Intérpretes y Correos de Turismo.
 - c) Negociado de Transporte y Comunicaciones.
- 3) Hostelería:
 - a) Negociado de Autorización y clasificación de hospedajes.
 - b) Negociado de Crédito Hotelero.
 - c) Negociado de Campamentos de Turismo (camping).
- 4) Propaganda y Publicidad.
 - a) Negociado de Publicaciones y Ediciones.
 - b) Negociado de Propaganda y Publicidad.
 - c) Negociado de Exposiciones y Concursos.
 - d) Negociado de Almacén y Distribución.
 - e) Negociado de Coordinación y Archivo.
- 5) Información y Documentación:
 - a) Negociado de Estadística.
 - b) Negociado de Biblioteca y varios.
 - c) Negociado de Traducciones.
 - d) Negociado de Imprenta.
- 6) Inspección y Reclamaciones:
 - a) Negociado de Inspección.
 - b) Negociado de Reclamación.
- 7) Obras:
 - a) Negociado de Adquisiciones, expropiaciones y titulación.
 - b) Negociado de Tramitación administrativa de gastos.
 - c) Negociado de Construcciones.

Y dos organismos autónomos:

1.- La Administración Turística Española (ATE): Creada ese mismo agosto, y en la que se unían organismos hasta el momento también independientes de la DGT: la Red Estatal de Alojamientos²⁵⁰, los Establecimientos Turísticos de Deporte²⁵¹ y las Rutas Nacionales de Turismo²⁵².

2.- La Administración de la Póliza de Turismo: encargado de la administración y cobro de la Póliza de Seguro.

Sin embargo, y aunque parezca una paradoja, no fue el MIT el organismo que más se implicó durante la década de los cincuenta en el desarrollo del turismo. Este organismo al tener como principal finalidad reforzar la imagen pública y exterior del Régimen, utilizó el turismo como un instrumento de propaganda política, más que como una actividad generadora de renta. A esto último contribuyó en mucha mayor medida el Consejo Técnico de Turismo. Este fue un organismo integrado en el INI desde los años cuarenta, y en el que participaban entre otros Luis A. Bolín, quién sí era consciente del peso económico que el turismo podía llegar a tener²⁵³. Este Consejo tenía como función asesorar sobre proyectos del INI relacionados con el turismo, proponiendo para ello una serie de Comisiones dedicadas a estudiar medidas de mejora de las infraestructuras turísticas del país. La comisión de mayor calado turístico fue aquella a la que se le encomendó la constitución de una Empresa Nacional de Turismo. Esta empresa debía: a) resolver los problemas que planteaba el adecuado alojamiento de los turistas preparando un plan de construcción de hoteles, especialmente en aquellas poblaciones o lugares que presentaban especial interés turístico; b) construir instalaciones adecuadas para la práctica de los deportes

²⁵⁰ Incluía Paradores, Albergues, Refugios y el Hotel Atlántico de Cádiz.

²⁵¹ Incluía los Cotos Nacionales de Caza, de Pesca y el campo de golf de Torremolinos.

²⁵² Organismo cuya misión era organizar excursiones colectivas en autobús.

²⁵³ Este Consejo estaba integrado además de por Luis Bolín, por Joaquín Planell (vicepresidente del INI), José M^a Alfaro y Luis Carrero Blanco, todos ellos personalidades del mundo político (Correyero Ruiz 2002, p. 409).

acuáticos, de nieve o montaña, así como mejorara las ya existentes, y edificar los albergues y alojamientos que fueran necesarios; y c) incrementar, con el doble objetivo de proteger la industria artesana y obtener divisas extranjeras, la venta de mercancías y artículos amparados por la artesanía española, realizando para ello una labor de propaganda mediante la celebración de exposiciones e instalando locales para la venta en los puntos de mayor afluencia turística. Aunque la comisión comenzó a funcionar en 1950, ENTURSA no sería una realidad hasta 1963²⁵⁴. Es importante destacar la labor realizada por esta Comisión Gestora referida a la elaboración de interesantes planes sobre las posibles actividades turísticas que podía desarrollar el INI.

3.2. Financiación del Sector Turístico.

Desde la incorporación de la competencia turística a la Administración Pública su necesaria dotación presupuestaria chocó con el mal endémico de la economía española, el gran déficit público. Por ello, a lo largo de los años se fueron buscando formas de financiación alternativas, que no desequilibraran aún más las cuentas públicas, algo en lo que la Fesit trabajó intensamente, llevando a cabo estudios sobre el tema y elevando a las autoridades diferentes propuestas al respecto.

Como hemos visto en el apartado anterior, la organización administrativa del turismo en España comenzó con la creación de la Comisión Nacional. La financiación de este organismo se recogió en el artículo cuarto del RD de su constitución, el cual decía que en los siguientes Presupuestos Generales del Estado el Ministerio de Fomento incluiría la cantidad que a juicio de la Comisión nombrada, se considerase necesaria. Pero como se observa, no se fijó una cantidad determinada, si no que por el contrario la determinación de la financiación fue extremadamente imprecisa.

²⁵⁴ Para mayor conocimiento de ENTURSA, véase Pellejero Martínez (2000a).

El siguiente impulso oficial que recibió el turismo fue la creación de la Comisaría Regia, pero en su Decreto de constitución no recogió la financiación con la que habría de contar dicho organismo. En primer lugar, el Comisario Regio designado, Benigno de la Vega Inclán, aunque con categoría efectiva de Jefe Superior de la Administración Civil, ejerció sus funciones sin contraprestación alguna, y costeó él mismo muchas de las acciones emprendidas por la Comisaría. Por otra parte, la Comisaría Regia no dispuso de oficina pública ni de presupuesto asignado durante los dos primeros años de existencia. Y cuando finalmente se le dotó de presupuesto, este ascendía a unas escasísimas 75.000 pesetas anuales, las cuales se habían de distribuir uniformemente en tres conceptos²⁵⁵:

- Infraestructuras, investigación albergues y refugios.
- Propaganda, adquisición de libros y comunicación.
- Sueldos, gratificaciones y viajes.

Y aunque son muchas las críticas que ha recibido la Comisaría Regia, la mayoría de ellas personalizadas en la figura del Comisario, hay que tener en cuenta el presupuesto del que disponía. No se pudo hacer más con menos²⁵⁶.

Cuando en abril de 1928 se creó el PNT la situación económica de España era pésima, el alto déficit público había provocado que los intereses de la deuda supusieran la cuarta parte del Presupuesto del Estado, situación que llevó al Gobierno a una drástica reducción del Gasto Público. Por este motivo la financiación del nuevo organismo no fue a cargo de los Presupuestos del Estado, sino que se ideó una fuente de autofinanciación²⁵⁷. Esto sí quedó recogido en el RD de constitución del Patronato, concretamente en su artículo trece, donde se decía que para el sostenimiento del nuevo organismo se le concederían los recursos provenientes de la creación de un Seguro Obligatorio de los Viajeros transportados por ferrocarril y compañías de navegación y

²⁵⁵ Moreno Garrido (2010a) p. 3.

²⁵⁶ Correyero y Cal (2008) p. 86.

²⁵⁷ Para mayor conocimiento sobre la financiación del PNT ver Moreno Garrido (2010a).

del Seguro Obligatorio del ganado vivo que por ferrocarril se trasportara. Se previó que este Seguro entrase en vigor el 1 de julio de ese mismo año, pero finalmente lo hizo el primer día de noviembre.

Para la implantación y administración del SOV, los artículos catorce y quince del RD de constitución del PNT establecieron que los Ministerios de Hacienda, Fomento y Trabajo y Comercio e Industria presentarían al Consejo de Ministros un el proyecto de Decreto-Ley del referido Seguro, el cual se debía ajustar a las siguientes bases:

- a) El impuesto que gravase los billetes de viajeros no sería inferior a cinco céntimos de peseta, ni excedería de tres pesetas por billete y viaje, distinguiendo las clases de billetes de tal modo que los viajeros de segunda clase pagarían el doble que los de tercera, y los de primera clase, el triple que los de tercera.
- b) El impuesto que gravase el tránsito de ganado vivo no podría rebasar del 2 por ciento del valor de la facturación del ganado transportado.
- c) La recaudación que el impuesto produjese se aplicaría en primer término a indemnizar las consecuencias de los accidentes que por causa del transporte se produjesen en los trenes, muelles, vías y estaciones, en las personas o en los animales que fueran objeto de seguro, en los casos y con las limitaciones que se establecieran.
- d) Una parte de los beneficios del seguro se destinaría a mejorar la indemnización que a los empleados y obreros de los ferrocarriles correspondería por la ley de Accidentes de trabajo.
- e) Las indemnizaciones de seguro dejaban en pleno vigor las responsabilidades que por todos conceptos pesaban sobre las compañías porteadoras.
- f) En la fijación del importe de las primas y de las indemnizaciones se procuraría que, en todo caso, quedase el cincuenta por ciento como mínimo de la recaudación de los impuestos especiales, disponible para ser dedicado a los fines del Patronato.

El artículo dieciséis decía que el Ministerio de Hacienda liquidaría anualmente con las Compañías de Ferrocarriles y Navegación los gastos e ingresos procedentes del establecimiento de este seguro obligatorio y haría el abono al PNT del saldo a su favor.

Hasta que el SOV entrase en vigor y para que el Patronato pudiera funcionar, el RD recogió en su artículo diecisiete que el Tesoro anticiparía al citado organismo durante el primer año y con carácter reintegrable hasta doscientas cincuenta mil pesetas, las cuales podían ser dispuestas mediante sucesivos libramientos en base a sus necesidades. Por otra parte, el artículo dieciocho decía que la partida consignada en el Presupuesto del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes para las atenciones y los servicios de la Comisaría Regia, pasaría a figurar en la Presidencia del Consejo de Ministros bajo el epígrafe “Subvención del Estado al Patronato Nacional del Turismo”, la cual se daría de baja cuando se comprobase que dicho Patronato tenía suficientes recursos propios.

La ponencia elaborada por los Ministerios de Hacienda, Fomento y Trabajo y Comercio e Industria se desarrolló el RD de 13 de octubre de ese mismo año²⁵⁸. Su implantación definitiva presentó diferencias respecto a la propuesta inicial, pues se eliminó el seguro sobre los viajeros transportados por Compañías de Navegación, con lo cual finalmente el Seguro Obligatorio afectaría a todos los viajeros que utilizaran el ferrocarril y al ganado vivo que se transportara en él, dentro del territorio de la Península, Islas Baleares e Islas Canarias, cualquiera que fuera la distancia recorrida y la clase de coche utilizada.

En el artículo dos de este nuevo RD se estableció que lo percibido por las Compañías Ferroviarias en concepto de SOV se establecería de acuerdo la escala que aparece en el cuadro 11:

²⁵⁸ Gaceta de Madrid nº 290 de 16 de octubre de 1928.

Cuadro 11: Cuota del SOV según el importe del billete

IMPORTE BILLETE	SOV
(Pesetas)	
Menos de 1	Exento
De 1,01 a 3	0,1
De 3,01 a 5	0,15
De 5,01 a 10	0,25
De 10,01 a 20	0,5
De 20,01 a 30	1
De 30,01 a 40	1,5
De 40,01 a 50	2
De 50,01 a 60	2,5
Más de 60	3

El impuesto prima se pagaría sobre la totalidad del billete, sin deducir impuestos y sin computar el timbre de recibo.

No obstante en el artículo tres de ese mismo RD se establecieron una variedad de particularidades sobre el Seguro Obligatorio, lo que a la postre implicó una reducción en la financiación del PNT. Estas particularidades consistían en que en los siguientes casos el SOV se abonarían solamente una vez, al expedirse el billete:

- Con arreglo a la anterior escala:
 - a) Los billetes a precio ordinario autorizados para detenerse en estaciones intermedias.
 - b) Los billetes de ida y vuelta.
- El 3 por ciento del importe:
 - a) Los billetes de abonos.
 - b) Los billetes internacionales por el recorrido español, los circulares y los semicirculares.
 - c) Los billetes kilométricos.

- Los billetes militares pagarían por cada viaje el 5 por ciento del importe total del billete.
- Los pases denominados de inspección, de alta inspección o de conveniencia, así como los concedidos por el Gobierno a toda clase de Autoridades abonarían en cada viaje:
 - a) Si eran valederos sobre más de la red de una sola Compañía, lo que procediera con la escala general.
 - b) Si lo eran solamente sobre la red de una Compañía, el 3 por ciento de un abono con el cual pudiera efectuarse el mismo servicio que con el pase que se trata.
- El personal de las Compañías de ferrocarriles tendrían que abonar también el impuesto-prima, a razón de los siguientes tipos:
 - a) Una peseta por agente y año en los casos en los que sólo estuviesen autorizados a viajar en tercera clase.
 - b) Dos pesetas para los que lo estuviesen para viajar en segunda.
 - c) Tres con cincuenta para los que pudieran efectuar el viaje en primera clase.

En el articulado del RD se explicaba entre otras cosas el procedimiento del cobro del SOV, que correría a cargo de las compañías de ferrocarriles, las cuales ingresarían trimestralmente (trimestres naturales vencidos) en las Delegaciones de Hacienda el importe recaudado. Estas Delegaciones, ingresarían las cantidades recibidas en una cuenta especial a nombre de la Comisaría del Seguro Obligatorio. Esta Comisaría entregaría a cada empresa ferroviaria un 1 por ciento de la cantidad por cada una recaudada, como contraprestación por los gastos de administración del impuesto.

En el mismo RD se desarrolló el Seguro de Obligatorio de Transporte de reses vivas. En cuanto a su importe, sería el 2 por ciento del importe total de las facturaciones, y del total recaudado se destinaría un 5 por ciento para gratificar a los empleados de facturación de las empresas ferroviarias, otro 5 por ciento para gastos de administración y facultativos de la Comisaría del Seguro Obligatorio y un 10 por ciento para fondos de previsión. Del resto de la cantidad recaudada se invertiría un 1 por ciento en otorgar bonificaciones al personal de la Administración Pública

encargado del seguro (una disposición posterior del Ministerio de Trabajo elevaría este porcentaje al 2)²⁵⁹, y otro 1 por ciento se le entregaría al Instituto de Reeducción profesional. Una vez deducido este dos por ciento y pagados los siniestros y constituidas las reservas técnicas, el líquido restante sería entregado al PNT mediante abonos trimestrales dentro de los treinta días siguientes a cada una de las liquidaciones con las compañías ferroviarias, reservando un 25 por ciento del líquido hasta el cierre del ejercicio anual.

Además de esta fuente de financiación, el PNT quedó facultado mediante RD de 27 de noviembre de 1928²⁶⁰ para concertar con la Banca Nacional un empréstito de 25 millones de pesetas, que devengaría un interés anual del 5 por ciento y con un periodo de amortización de veinticinco años, a partir del 1 de enero de 1930. La garantía del empréstito la proporcionaba los ingresos del SOV y ganados, y en caso de no ser suficientes, o el impuesto quedase anulado o suspendido, el Estado tomaría a su cargo el servicio de intereses.

A pesar de contar con esta fuente de financiación, los responsables turísticos siguieron considerando insuficientes los recursos económicos, y también los humanos, del PNT, aun siendo muy superiores a los de su antecesor, la Comisaría Regia.

Cuando en julio de 1930 se produjo una reforma del PNT se prestó especial interés a la tesorería. La RO que desarrollaba las normas que rigieron esta primera reorganización del PNT señaló en su artículo siete los siguientes fondos con que el Patronato podía contar: a) los que rendía el SOV por ferrocarril; b) las subvenciones que eventualmente le pudieran conceder el Estado, Provincias o Municipios; c) las rentas o intereses de los bienes que poseía o de los cuales tenía el usufructo; d) el producto de la venta de sus publicaciones; e) los donativos, herencias o legados; y f) cualquiera otros ingresos legalmente aprobados.

Se reguló en esta misma RO que los fondos del PNT debían depositarse en el Ministerio de Hacienda, en una cuenta de Tesorería, que los pagos debían preverse mediante distribuciones trimestrales de fondos, que la ordenación de los mismos debía

²⁵⁹ Decreto de 4 de diciembre de 1931.

²⁶⁰ Gaceta de Madrid nº 334 de 29 de noviembre de 1928.

realizarse tras la aprobación de la Junta y debían contar con la conformidad del Interventor del Estado. Además el PNT debía rendir cuentas anualmente ante el Tribunal de Cuentas del Reino. Según la revista *Barcelona Atracción* de septiembre de 1930, el PNT gastaba cada año diez millones de pesetas²⁶¹.

El hecho que los ingresos obtenidos por la vía del SOV fueran elevados, unido a las subidas salariales concedidas a instancia del Gobierno por las Compañías ferroviarias a sus trabajadores, hizo al ejecutivo querer compensar a estas últimas. Para ello, modificó mediante RD de 26 de febrero de 1931²⁶² el SOV. Las primas del mismo se elevaron en un 33 por ciento y el líquido que hasta el momento recibía el PNT se dividiría en partes iguales con las compañías ferroviarias.

Este método de financiación descrito fue desde su inicio polémico y levantó suspicacias, pues con él se creaba una *caja especial*, que concedía a la financiación del PNT un carácter privilegiado frente al resto de los organismos ordinarios. Pero fue la elevada cifra que el PNT llegó a manejar la principal causa de todos estos recelos.

Esta fue quizás la principal razón que justificó la importante renovación que el PNT experimentó tras el advenimiento de Segunda República, que incluso le llevó a una liquidación temporal. Esta renovación se describe a través de una sucesión de normas publicadas por el recién nombrado Gobierno: a) en el Decreto de 23 de abril de 1931 se denunció que la recaudación y el destino de los fondos de la caja especial y en cierto modo autónoma del Patronato, no respondía a los fines naturales del organismo, por lo que se dictaba como urgente la obligación del PNT de liquidar los contratos y presupuestos en curso que no debieran continuarse; b) mediante Orden circular de 27 de abril se detallaron las funciones atribuidas al nuevo Director General del Turismo, y concretamente una de ellas, era representar al PNT en la Comisaría del Seguro Obligatorio; c) la misma Orden circular estableció los nuevos controles en los flujos de caja, a partir de ese momento los libramientos, recibos y cuantos documentos supusieran un movimiento de fondos, tendrían que ir autorizados por el Secretario General, con el visto bueno del Director General y el “Interviene” del Interventor en

²⁶¹ Blasco i Peris (2008) p. 141.

²⁶² Gaceta de Madrid nº 58 de 27 de febrero de 1931.

Caja; d) en el Decreto por el cual se restableció el PNT se criticaba las medidas tomadas por el Gobierno de la Dictadura de Primo de Rivera sobre la financiación del mismo. Se señaló que estas medidas habían provocado que en 1930, sobre un impuesto bruto de 10.142.391,37 pesetas, y habiéndose pagado por siniestros 736.315,05 pesetas, el Turismo sólo recibió 6.526.975,30 pesetas, y que en 1931 la situación se presentaba aun peor pues al haber cedido a la Asociación de empleados y obreros ferroviarios el 10 por ciento de los ingresos brutos del SOV y a las Compañías ferroviarias el 50 por ciento, si se alcanzaba un ingreso bruto de 11.000.000 pesetas, el PNT recibiría sólo 3.800.000 pesetas.

Con el nuevo PNT establecido por el Gobierno de la República se pretendía lograr un organismo eficaz y sometido a las leyes administrativas, en lugar del anterior que a juicio de los nuevos gobernantes había sido poco eficiente y había estado mal gestionado, con muchos gastos y pocos ingresos. Por ello uno de los fines del nuevo organismo fue reducir gastos y conseguir así poder dedicar mayores fondos al desarrollo del turismo. Para ello se establecieron una serie de medidas: a) dejarían de prestar servicios en el PNT todos cuantos percibiesen una remuneración de otros organismos o entidades oficiales de cualquier índole; b) en las oficinas de información de dentro de España no se pagarían más sueldos que los de los intérpretes; c) el presupuesto del PNT pasaría a formar parte del de la Presidencia, sometiéndose por tanto a las reglas de la contabilidad que regían los servicios ministeriales. Se propuso como fuente de financiación alternativa, que se establecieran conciertos con las Diputaciones y Ayuntamientos que desearan contribuir a los gastos de las Oficinas de Información.

Fue por estas fechas cuando los SIT celebraron las primeras reuniones federativas, y en ellas tuvieron presente la problemática referida a la financiación del sector turístico. Así en la denominada Asamblea Fundacional, celebrada en enero de 1932, un mes después de reestablecerse el PNT, aprobaron una conclusión en la que se pedía no sólo que los ingresos del SOV se dedicasen íntegramente al fomento del

turismo, sino también que se ampliara este seguro a los viajes en compañías de navegación y líneas de autocares, pues en caso contrario habría que establecer una tasa por estancia, algo que consideraban antipático y contraproducente para el turismo²⁶³.

Como era de esperar el Gobierno no modificó la financiación que acababa de aprobar para el PNT, y este organismo dejó, a partir del 1 de abril, de tener independencia presupuestaria, para quedar vinculado al Presupuesto General del Estado. La fijación del presupuesto del nuevo PNT para el primer trimestre de 1932, se realizó mediante Decreto de 6 de febrero²⁶⁴, en el que se estableció una prorrogación hasta el 31 de marzo de la cuarta parte del total del presupuesto de 1931, disponiendo para ello del SOV y de los fondos que se habían depositados en Hacienda. En un Decreto posterior, de 29 de marzo²⁶⁵ se explicaba la nueva forma de financiación, y la transición de un régimen presupuestario a otro, para lo cual a 31 de marzo el Patronato debía hacer una relación de todas las operaciones y gestiones en curso de ejecución y pendientes de liquidación. Para atender al pago de estas obligaciones recurrirían a su cuenta en la Tesorería de Hacienda, en la que por otra parte se abonarían los importes pendientes del SOV devengados antes del 31 de marzo, cuenta que se saldaría, cuando ya no quedasen obligaciones ni ingresos pendientes del periodo anterior al 1 de abril de 1932, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Es en este momento cuando aparece por primera vez el Turismo incorporado a los Presupuestos Generales del Estado y con una asignación de 6.763.064 pesetas. Desde ese momento hasta el estallido de la Guerra Civil, el presupuesto destinado al turismo rondó los siete millones de pesetas anuales²⁶⁶.

Esta cifra distaba mucho de la que se había manejado en los primeros años del PNT (31,5 millones en 1929)²⁶⁷, lo que acarreó dificultades de financiación que fueron tomadas en cuenta por la Fesit y tratadas en todas las Asambleas celebradas antes de la Guerra Civil. Se propusieron básicamente dos vías de financiación: a) que el SOV

²⁶³ Revista *Aragón*, febrero 1932, p. 21.

²⁶⁴ Gaceta de Madrid nº 38 de 7 de febrero de 1932.

²⁶⁵ Gaceta de Madrid nº 93 de 2 de abril de 1932.

²⁶⁶ Moreno Garrido (2010a), p. 129.

²⁶⁷ *Ibidem*.

revirtiera en el turismo; y b) que se consignaran en los presupuestos de los Ayuntamientos y Diputaciones partidas destinadas al fomento del turismo.

En la Asamblea de 1933 se pidió además que el SOV se ampliase a transportes marítimos y por carretera para atender así más fácilmente a los importantes servicios turísticos nacionales notoriamente indotados²⁶⁸, además de que fuese reglamentario el consignar en presupuestos por Ayuntamientos y Diputaciones, cantidades para la atención del Turismo, y que si para ello fuese necesario se modificara la Ley de Administración local²⁶⁹.

En la Asamblea de 1934 se oyeron frases tan sentenciadoras como: “Lo que produce el turismo debe ser íntegro para el turismo” o “dótese al Turismo oficial de los ingresos que por derecho le corresponden”²⁷⁰, en referencia al destino de los ingresos del SOV.

Pero el Gobierno no atendió estas peticiones, lo que no hizo que la Fesit cesara en las mismas. En 1935 volvieron a proponer que los ingresos del SOV revertieran al PNT con carácter definitivo, y que para aumentarlos se hiciese extensivo el seguro a los autobuses, vagones correos y aviones²⁷¹, lo que se repitió al año siguiente²⁷². Además, en la Asamblea de 1935 propusieron como fuente de financiación que cada SIT aportara una cuota para dedicar a turismo²⁷³, pero esta medida no cuajó por lo que no se elevó a conclusión final, lo que es fácilmente entendible, pues como hemos visto, la falta de fondos de los Sindicatos fue una constatación.

El siguiente organismo público encargado del turismo fue el SNT, pero en ninguna de las dos leyes referidas a la organización del mismo se previó nada relativo a su financiación²⁷⁴. Fue en mayo de 1939 cuando la jefatura del SNT elaboró un

²⁶⁸ *La Vanguardia*, jueves 27 de julio de 1933 p. 6 y *Aragón* abril-mayo 1934, p. 73.

²⁶⁹ *Revista Aragón*, abril-mayo 1934, p. 73.

²⁷⁰ *Ibidem*, p. 72.

²⁷¹ *ABC*, miércoles 10 de abril de 1935 p. 39; *La Vanguardia*, mismo día, p. 24 y *Aragón*, mayo 1935, p. 86.

²⁷² Blasco i Peris (2005) pp. 111-112 anexo.

²⁷³ *ABC*, martes 9 de abril de 1935 p. 34.

²⁷⁴ Ley de 31 de enero de 1938, en la que se reorganizaba la Administración Central, y se crea el SNT como órgano dependiente del Ministerio de Interior; y Ley de 29 de diciembre de 1938, en la que el Ministerio del Interior pasó a llamarse de la Gobernación, y el Servicio Nacional de Turismo se integró en su Subsecretaría de Prensa y Propaganda.

Proyecto bajo el título: “*Fuentes de ingreso para el Servicio Nacional del Turismo*”. Estas fuentes no procedían de la Hacienda Pública, pues se consideraba difícil que la misma atendiera las demandas del SNT, habida cuenta de la difícil situación del país, inmerso de pleno en la postguerra, sino que consistían en la implantación de un sistema de seguros obligatorios sobre transportes, es decir, se buscaba una fuente de financiación procedente del propio sector. Así, estas fuentes serían²⁷⁵:

- Seguro Obligatorio sobre los Transportes Mecánicos por Carretera²⁷⁶.
- Seguro Obligatorio Ferroviario (ya existente).
- Posteriormente se establecieron el Seguro Obligatorio de transporte marítimo de pasajeros en buques dedicados al cabotaje, y por aire.

No se creaba una Caja Autónoma, sino que en los Presupuestos del Estado dedicarían al SNT lo liquidado el año anterior por estos impuestos. Según el cálculo que se practicó en 1939, los seguros obligatorios de transporte por carretera y ferrocarril ascendían casi a 19 millones de pesetas (7,5 millones del seguro a terceras personas, 1,25 millones de los seguros de viajeros por autobús, 3 millones del seguro de taxímetros y 7 millones del seguro ferroviario)²⁷⁷.

El cambio del SNT a la DGT no supuso modificación alguna en cuanto a la financiación, que continuó con cargo a los presupuestos del Estado. Las dotaciones destinadas al turismo se mantuvieron muy bajas, pues en un país devastado por la Guerra Civil y con la situación internacional convulsa, no había fondos para destinar a proyectos de desarrollo turístico. Todo esto a pesar de los fantásticos planes que desde la DGT se hicieron para utilizar el turismo como instrumento de recuperación del país, y de su intento por convencer al nuevo Gobierno del carácter reintegrable en muchos casos, de los gastos en este sector, y de que casi todos ellos, serían generadores de

²⁷⁵ Estas fuentes fueron las que la Fesit había propuesto repetidamente en los años de la República.

²⁷⁶ Compuesto por el Seguro Obligatorio de automóviles contra daños a tercera persona, de viajeros por autobús, por taxímetros.

²⁷⁷ Correyero Ruiz (2002) pp. 67-69.

riqueza, tanto en moneda nacional como en divisas²⁷⁸. Así, en los primeros años de la postguerra la financiación del turismo siguió siendo un gran obstáculo para su desarrollo. Por ejemplo, en 1940 los Presupuestos Generales del Estado asignaron al sector turístico la insuficiente cantidad de 5.254.174 pesetas²⁷⁹, cifra con la que se podía hacer frente a los gastos comunes, pero que en ningún caso era suficiente para afrontar grandes proyectos extraordinarios²⁸⁰.

En 1941, al constituirse las Juntas Provinciales y Locales, se estableció que su financiación procedería de donativos o subvenciones de las Diputaciones, Ayuntamientos y Entidades relacionadas con sus fines, así como de las cantidades que anualmente la DGT les destinase²⁸¹. Pero al no fijarse cantidad alguna, el problema de la financiación no se solucionó, siendo esto una constante durante las dos primeras décadas del franquismo.

Cuando se produjo la reunificación de la Fesit el contexto económico nacional determinaba que el sector turístico estuviera ciertamente desatendido, al apenas poder destinar recursos al mismo. Por ello, sabedores de esta realidad, desde la Fesit se mostraron partidarios de que el SOV, que seguía en vigor, revirtiera en el fomento del sector turístico.

Además de esto, cabe destacar que en la Asamblea celebrada en septiembre de 1942 se presentó una ponencia que proponía la aplicación de un impuesto por estancia en los hoteles. Esta idea se llevó a cabo cuatro años más tarde cuando se estableció la “Póliza de Turismo”. Fue este un instrumento creado mediante Ley de 17 de julio de 1946²⁸², que supuso una nueva fuente de financiación propia para el sector turístico, con fines claramente recaudatorios. Consistía en el establecimiento de un timbre de carácter obligatorio en cada uno de los partes individuales de entrada de viajeros en los

²⁷⁸ Pack (2009) p. 67.

²⁷⁹ Esta cantidad se mantuvo fija durante casi toda la década de los cuarenta, hasta 1947 cuando se amplió en un millón más (Moreno Garrido 2007, p. 160).

²⁸⁰ Correyero Ruiz (2002) pp. 284-285.

²⁸¹ Decreto de 21 de febrero de 1941.

²⁸² Publicada en el BOE nº 200 de 19 de julio de 1946, se mantuvo en vigor hasta 1964 (Moreno Garrido 2011, p. 11)

hoteles y pensiones. En función de la categoría de los establecimientos los timbres establecidos fueron los siguientes:

- a) Hoteles de lujo y hoteles de primera A: Póliza de tres pesetas.
- b) Pensiones de lujo, hoteles de primera B y hoteles de segunda: Póliza de dos pesetas.
- c) Hoteles de tercera y pensiones de primera: Póliza de una peseta.
- d) Pensiones de segunda y tercera categoría: Quedaban exentos del impuesto.

Lo recaudado por la Póliza era contabilizado por el Ministerio de Hacienda, que informaba del importe a la DGT. Dicho importe, una vez deducido los gastos de emisión y el 1,5 por ciento en concepto de distribución, comisión de venta, recaudación y contabilidad, era ingresado en el Banco de España en una cuenta corriente con la denominación “Fondos a disposición de la Dirección General de Turismo procedentes de la recaudación de las pólizas pro turismo en España”. La DGT debía utilizar los fondos de dicha cuenta para el desarrollo de sus actividades, pero realmente es difícil determinar cuánto se dedicaba estrictamente al turismo, ya que parte se destinaba a otros fines como cubrir gastos de funcionamiento de determinados servicios que deberían haber sido financiados con recursos propios del Ministerio o a atender las necesidades de mantenimiento y conservación de monumentos, a través de la Dirección General de Bellas Artes²⁸³.

La Fesit siguió aportando ideas sobre otras posibles fuentes de financiación del sector, aunque en algunas ocasiones ni siquiera entre los miembros llegaban a acuerdo. Este es el caso de lo sucedido en la Asamblea de 1949, cuando el representante del Sindicato de Iniciativa de Burgos presentó una ponencia titulada *Sobre la Cuestión Económica*, en la que proponía cargar al turista un tanto por ciento sobre el importe de sus facturas de hotel. Esta idea no fue compartida por la mayoría de los socios, pues consideraban que gravar más al turista supondría un desincentivo al turismo. Y esta

²⁸³ Pellejero Martínez (1999a) p. 53.

fue la postura que adoptó la Fesit, reclamando sucesivamente la supresión de los diferentes gravámenes a los que estaban sometidos los turistas, entre ellos, el SOV y la Póliza de Turismo.

La creación del MIT no varió sustancialmente la dotación presupuestaria del Estado en materia turística. Seguía siendo escasa y no permitía estrategias y políticas promocionales y de expansión, a excepción de alguna actuación de mejora de la imagen política y de modernización de las infraestructuras del Estado²⁸⁴. Es por ello que la Fesit no abandonó en la década de los cincuenta el estudio sobre fuentes de financiación alternativas que pudieran contribuir al fomento del sector. Una de estas fuentes propuestas fue un porcentaje sobre los ingresos que en la moneda extranjera se obtuvieran por la llegada a España de turistas de otras naciones²⁸⁵. La justificación de esta propuesta se basaba en que ya que el turismo era el mayor vehículo para traer divisas a España, se debería considerar como un sector exportador, y como tal, recibir las ayudas que otros sectores exportadores recibían para su fomento. Aquello que se percibiera gracias al sector turístico se debía destinar a fomentar y perfeccionar los sistemas receptivos de dichas corrientes, mediante:

- a) Un aumento del crédito hotelero que permitiera un mayor número de instalaciones de todas las categorías, habida cuenta de que todo el turismo no era de lujo.
- b) Intensificación de la propaganda, no solamente en el interior de España, sino también en el extranjero, aproximándola a la que se realizaba en otros países turísticos.
- c) Ayuda intensa y eficaz a las organizaciones que cumpliendo la misión de fomentar el turismo, editaban folletos, guías, planos, horarios, etc., para poder ofrecer a los turistas extranjeros y nacionales una documentación más copiosa que la actual, que les sirviera en sus viajes por España”.

²⁸⁴ Figuerola Palomo (1999), p. 78.

²⁸⁵ Esto fue propuesto en la Asamblea anual de 1959.

Para dar solvencia a su propuesta, la Fesit expuso que otras que habían hecho con anterioridad sobre la recaudación con fines turísticos, se hicieron efectivas, en la medida que se implantaron, como el Seguro Obligatorio y posteriormente la Póliza de Turismo, pero que lo recaudado no revirtió en mejoras turísticas. A esto respondió la DGT diciendo que tomaban buena nota de estas aspiraciones a los efectos oportunos.

Al terminar esta década el turismo ya tenía un peso muy importante en la economía nacional, y así era admitido desde todos los sectores, como demostró una ponencia presentada en la Asamblea de 1959 titulada *El Estado y el Turismo*. En ella se expuso el avance que para el sector turístico había supuesto que el Estado le destinase 9.331 millones de pesetas dentro de su Plan quinquenal de inversiones.

- 842 millones de pesetas dedicados a hoteles, albergues y paradores.
- 4.103 millones de pesetas para invertir en obras afines no especificadas.
- 1.726 millones de pesetas para construcción y obras públicas para corporaciones locales.
- 360 millones de pesetas para conservación ordinaria de carreteras.
- 1.050 millones de pesetas para reparación, mejora y acondicionamiento.
- 940 millones de pesetas para modernización de carreteras.
- 190 millones de pesetas para nuevas construcciones.
- 120 millones de pesetas para accesos.

Esto permitió escalar en todos los ámbitos turísticos de la geografía nacional, facilitando alojamientos de todas las categorías en los núcleos de mayor atracción. Esta inyección de capital fue uno de los hitos históricos en el desarrollo de la ordenación turística nacional, y coincidió con otro hecho fundamental, la primera ayuda americana para el desarrollo económico español del turismo. Esta ayuda se logró tras el convenio entre la International Cooperation Administration y la Oficina Española para las Relaciones con Norteamérica, y su importe ascendía en un primer momento a 100 millones de pesetas, pero posteriormente se elevó a 122.427.800

pesetas. Su objeto fue la construcción de tres nuevos Paradores Nacionales, aunque se destinaron 20 millones al fondo del crédito hotelero²⁸⁶.

3.3. Relaciones entre la Fesit y la Organización Turística Estatal.

La relación entre el Estado y los SIT existió desde el inicio de estos últimos, aunque no se puede decir que fuese una relación uniforme en el sentido de que el Estado tratase con igual consideración a los diferentes Sindicatos. Fomento de Turismo de Mallorca, el SIPA y Atracción de Forasteros de Barcelona²⁸⁷, fueron los Sindicatos que más se hicieron oír y a los que por los diferentes Gobiernos tuvieron más en cuenta.

Desde las primeras reuniones que celebraron los SIT, previas a su federación, ya tuvieron presente la importancia que para ellos tendría una fluida relación con los Organismos Públicos, y en esta línea trabajaron. Una vez federados lo que más les importó fue, por una parte, lograr representación en el PNT, y por otra, ser fieles colaboradores del Estado en su labor de desarrollar del turismo.

La petición de tener representación en el PNT fue una constante en las primeras Asambleas, y hasta que se logró. En un primer momento, con la reforma del PNT de 1934, consiguieron que un vocal de la Junta del Patronato fuese de un SIT, pero no en calidad de representante de la Fesit. Por ello, en Asamblea de 1935, alegaron que si el vocal fuese un representante de la Federación se lograría que todos

²⁸⁶ Fernández Fuster (1991a), p. 629.

²⁸⁷ Este Sindicato mantuvo relaciones más intensas con la Administración turística catalana.

los SIT estuviesen debidamente representados²⁸⁸, además de lograr una labor más eficaz de ambos organismos.

Fue tras el reconocimiento de la Fesit como organismo de Utilidad Pública en noviembre de 1935, cuando esto se consiguió, y a partir de ese momento el Presidente de la Federación, Francisco Vidal Sureda, pasó a ser vocal de la Junta del Patronato, y la Fesit, logró cierto aire de oficialidad. Por ejemplo, el 7 de abril de 1936 obtuvieron la autorización para exponer carteles de propaganda turística en las administraciones centrales de Correos. Dado que hasta ese momento existían numerosas trabas que lo impedían, en la Asamblea celebrada sólo unos meses después se habló de cómo gestionar esta nueva competencia²⁸⁹.

Pero la Administración Pública había reconocido implícitamente a la Fesit y su labor con anterioridad. Esto lo podemos apreciar en las palabras que pronunció el Presidente, del PNT, Guillermo Moreno, con motivo de la celebración de la Asamblea de 1935. Estas fueron recogidas por la prensa del momento, y en ellas tras loar la actuación de los Sindicatos de Iniciativas, decía lo siguiente²⁹⁰:

“En la actualidad, se cuentan unos setenta Sindicatos, entre los que deben ser citados, por su tradición abonada por una labor persistente y fecunda, los de Barcelona, San Sebastián, Palma de Mallorca, Aragón, Valencia, Burgos, etcétera.

Bien se advierte que las ventajas del sistema significado por los Sindicatos de Iniciativas se acrecen al ser aquellos encuadrados en una organización que los agrupa, relacionándolos íntimamente, y de esta suerte ha sido creada la «F.E.S.I.T.», o sea la Federación Española de Sindicatos de Iniciativa y Turismo, entidad que es justamente la que se dispone a celebrar su IV Asamblea en una ciudad como Alcalá de Henares, que por su historia, belleza y poder evocador es todo un alegato en pro del turismo hispano. Estas Asambleas datan de 1932, fecha en la que tuvo lugar la reunida en Palma de Mallorca. La segunda en 1933, se efectuó en Barcelona, la

²⁸⁸ Revista Aragón, mayo 1935, p. 86 y ABC, martes 9 de abril de 1935 p. 34.

²⁸⁹ La Vanguardia, martes 23 de junio de 1936 p. 12.

²⁹⁰ Revista Aragón abril 1935, p. 61.

tercera, en Zaragoza, el año próximo pasado. Es de justicia destacar, a través de la labor desarrollada por la Federación en sus etapas sucesivas, la figura de don Francisco Vidal Sureda, presidente de aquella y secretario del Sindicato de Iniciativa de Palma de Mallorca. La colaboración prestada por otros significados elementos, acredita que puede esperarse mucho de la inteligencia y capacidad de las personalidades vinculadas a los respectivos organismos.

Las Asambleas hasta ahora celebradas, vienen jalonando un camino que conduce, sin duda, al perfeccionamiento del órgano supremo de los Sindicatos, y a la mayor eficacia de éstos: a la vez, órgano de enlace con el turismo oficial. La autonomía con la que funciona la organización proporciona una soltura en la gestión que no puede por menos que facilitar los buenos resultados ya obtenidos y los que hayan de obtenerse en lo sucesivo. Pero el Estado, que no se puede sentir ajeno, como dijimos en un principio, se dispone a seguir con especialísima atención las deliberaciones de la Asamblea y a examinar sus conclusiones con el buen deseo que requiere la transcendencia de los temas debatidos. Va en esta obra nacional de cooperación, el interés de todos por la valoración del caudal turístico que España atesora, proyectando sobre la visión de un provenir próspero, los recuerdos de un pasado histórico y artístico de primer orden”.

Tras la Guerra Civil, con el nuevo Régimen se estableció la necesidad de recabar autorización de la Administración turística para poder celebrar las Asambleas, a pesar de contar con el apoyo de la DGT, primero, y del MIT, después.

En esta nueva etapa las relaciones se mantuvieron buenas e intensas, cuestión ésta que se encargaban los miembros de la Junta directiva de la Fesit de plasmar en todas las memorias de ejercicio que presentaban en las Asambleas anuales. En estos años la Fesit se esmeró, más si cabe, en cuidar las relaciones con la Administración, principalmente con la responsable de las actuaciones sobre turismo, pasando a mantener hacia ella un trato de mayor pleitesía.

La Fesit sabía de lo beneficioso que sería para la consecución de sus objetivos mantener una intensa colaboración con la DGT. Eran fundamentales, por tanto, unas relaciones estrechas, continuas y cuidadas. Defendían que las funciones de los SIT y del Organismo Público se debían complementar y de ahí la necesidad de mantener esa íntima colaboración. Desde la Federación se logró que los poderes públicos apoyasen,

oficial y completamente, el desarrollo de sus actividades y que reconocieran que prestaban una ayuda inestimable en la labor desarrollada por el organismo turístico estatal. Esta ayuda se basaba en el conocimiento objetivo que del sector turístico poseían, algo que se vio favorecido por su carácter altruista. Consecuencia de este reconocimiento fue la designación, desde los primeros años de la dictadura, de muchos SIT para ejercer las funciones de las Juntas Provinciales, es decir, se les confirió carácter oficial, lo que favoreció que desde la DGT se dictasen normas de carácter nacional, que resolvían consultas de índole provincial o local previamente transmitidas por los Sindicatos.

Pero este apoyo y colaboración como hemos visto, se aprecia desde la constitución de la Fesit y son muchos los datos que así lo acreditan. En primer lugar, las conclusiones finales de todas y cada una de las Asambleas celebradas se elevaron a la autoridad competente, obteniendo acuse de recibo en la práctica totalidad de las ocasiones y respuesta favorable en mucho de los casos. En los años de la República las conclusiones se remitían en el caso de ser generales a la Administración Central, y cuando tenían carácter más regional o local a la administración competente, como en el caso catalán, que contaba con un Patronato Oficial de Cataluña²⁹¹. Y aunque fue durante la celebración de las Asambleas cuando más claramente se observa la relación entre la Fesit y la Administración Pública, hay que señalar que ésta se mantenía durante todo el ejercicio económico, pues la Junta permanente de la Federación, con su presidente de turno a la cabeza, mantenía con cierta frecuencia contactos con representantes del Gobierno para conseguir que los acuerdos a los que se había llegado en las Asambleas anuales fueran tenidos en cuenta, y se vieran plasmados en leyes.²⁹²

²⁹¹ En junio de 1932 el PNT confirió su representación a la Generalitat. A partir de este momento la organización y desarrollo del turismo en Cataluña lo gestionaría, con amplia autonomía, el organismo catalán. Por el acuerdo establecido entre ambos organismos, el PNT cedió el usufructo de sus seis oficinas en Cataluña y se determinó una colaboración entre ambos organismos en todas las acciones de promoción en el extranjero. No obstante la Generalitat no deseaba ostentar la representación del PNT, sino que quería plena autonomía, por lo que optó por crear su propio organismo turístico: la Oficina de Turismo de Cataluña (Moreno Garrido 2007, p. 129).

²⁹² *La Vanguardia*, 12 y 19 de noviembre de 1935. y *ABC* 20 de octubre de 1935 y 10 de noviembre de 1935.

A continuación vamos a ver la relación entre la Fesit y la Administración desde tres puntos de vista:

- 1º.- Apoyo en las Asambleas.
- 2º.- Ponencias presentadas y conclusiones aprobadas.
- 3º.- Carácter de las relaciones.

Apoyo en la Asambleas.

Desde la Asamblea de 1933 se celebraron sus sesiones, o al menos las de apertura y clausura, en locales pertenecientes a diferentes organismos de la Administración, bien provinciales, bien locales, e incluso cuando la Asamblea se celebraba en Madrid o provincia, en locales de la Administración Central. Además de la cesión de los locales, y los cumplidos agasajos, otro modo que la Administración Pública tuvo para mostrar el apoyo a la Fesit fue enviando representantes suyos a las Asambleas. En el siguiente cuadro se recoge, Asamblea a Asamblea, los locales cedidos por la Administración Pública para la celebración sus sesiones, así como aquellos que en calidad de representantes de las diferentes Administraciones acudieron a las mismas.

Cuadro 12: Representación de la Administración Pública en las Asambleas

AÑO	LUGAR DE CELEBRACIÓN	REPRESENTANTE PÚBLICO
1933	-Ayto. Barcelona	-Francisco Puig Alonso ²⁹³ , concejal del Ayto. Barcelona. -Fernando Beltrán, en representación del PNT. -Ignacio Armengol, jefe de los servicios turísticos de la Generalitat de Cataluña.
1934	-Diputación de Zaragoza	-Los diputados Estelrich y Forns, del grupo parlamentario proturismo. -El Presidente de la Comisión Gestora de la Diputación de Zaragoza.

²⁹³ Vicepresidente de la Sociedad Atracción de Forasteros.

Marta Luque Aranda

1935	-Sede PNT -Paraninfo de la Universidad de Alcalá de Henares	-Ramón Prieto Bances, Ministro de Instrucción Pública. -Representantes del grupo parlamentario proturismo. -Sr. Bauer, Secretario General del PNT. -Rafael Salazar Alonso, Alcalde de Madrid. -Ángel del Campo, Alcalde de Alcalá de Henares. -General García Benítez, Gobernador Militar de Alcalá de Henares,
1936	-Ayto. Tarragona	-César Puget, representante del grupo parlamentario proturismo. -Sr. Fort, Alcalde de la Tarragona. -Ignacio Armengol, jefe de los servicios turísticos de la Generalitat de Cataluña. -Sr. Lloret, Director General de la Administración local. -Sr. Ojeda, Delegado Marítimo. -Coronel Martínez Peñalver, Jefe Militar de Tarragona.
1942(mayo)	-Sede Asociación de Prensa de Madrid	- Luis A. Bolín, Director General de Turismo.
1942 (septiembre)	-Diputación de Guipúzcoa	-José Solís, Gobernador Civil de Guipúzcoa. -Fernando Aramburu, Presidente de la Diputación guipuzcoana. -Sr. Lataillade, Alcalde de San Sebastián ²⁹⁴ . -Representantes de la Comandancia de Marina. -Diputados.
1943	- Diputación de Navarra.	-Luis A. Bolín, Director General de Turismo. -Arturo Grau, Secretario de la Dirección General de Turismo. -José López-Sanz, Gobernador Civil de Navarra. -Conde de Rodezno, Vicepresidente de la Diputación de Navarra. -Santiago Ferrer, Diputado foral ²⁹⁵ . -Antonio Archanco y Zubiri, Alcalde de Pamplona. -Canónigo Miguel Galar, como representante del Obispo de la Diócesis.
1944	- Diputación de Burgos.	-Luis A. Bolín, Director General de Turismo. -Julio de la Puente Careaga, Presidente de la Diputación de Burgos. -José Moliner Martínez, Alcalde de Burgos ²⁹⁶ . -Antonio Archanco Zubiri, Alcalde de Pamplona.

²⁹⁴ Presidente del Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián.

²⁹⁵ Presidente del Sindicato de Iniciativa de Navarra.

²⁹⁶ Presidente del Sindicato de Iniciativa de Burgos.

		<p>-Juan Lacasa Lacasa, Alcalde de Jaca²⁹⁷.</p> <p>-Felipe Font Soler, Alcalde de Sitges²⁹⁸.</p> <p>-Antonio Almagro Méndez, vicepresidente de la Diputación de Madrid.</p> <p>-El Obispo de Burgos.</p> <p>-Felipe Abad y Domingo Ortega, Canónigos de la ciudad.</p>
1945	<p>-Ayto. Sevilla</p> <p>-Cámara de Comercio sevillana.</p>	<p>-Luis A. Bolín, Director General de Turismo.</p> <p>-Arturo Grau, Secretario de la Dirección General de Turismo.</p> <p>-Sr. Cadenas, Secretario general de Deportes.</p> <p>-El Presidente de la Diputación de Sevilla.</p> <p>-Rafael de Medina, Alcalde de Sevilla.</p>
1946	<p>-Ayto. Las Palmas de Gran Canaria.</p>	<p>-Arturo Grau, Secretario de la Dirección General de Turismo.</p> <p>-Matías Vega Guerra, Presidente del Cabildo Insular de Gran Canarias.</p> <p>-Antonio Almagro Méndez, Presidente de la Diputación de Madrid.</p> <p>-José Maldonado Dugout, Presidente de la Mancomunidad Provincial Interinsular.</p> <p>-Francisco García Escámez, Capitán General de Canarias.</p> <p>-Emilio de Aspe, Gobernador Civil de Tenerife.</p> <p>-El Alcalde de las Palmas de Gran Canarias.</p> <p>-Rafael Pérez Sánchez-Pinedo, Alcalde de Santa Cruz de Tenerife.</p> <p>-El Presidente de la Audiencia Provincial.</p> <p>- Juan López de Chicheri, representante de Renfe</p>
1947	<p>-Ayto. de Barcelona.</p> <p>-Palacio de Maricel (Sitges)</p>	<p>-Arturo Grau, Secretario de la DGT.</p> <p>-Representante Administración Provincial.</p> <p>-Sr. Ribas Seva, Alcalde de Barcelona.</p> <p>-Sr. Martínez Ávila, Alcalde de Sitges.</p>
1948	<p>-Ayto. de La Coruña.</p> <p>-Ayto. de Lugo</p>	<p>-Arturo Grau, Secretario de la DGT.</p> <p>-José del Valle y Vázquez, Gobernador Civil.</p>
1949	<p>-Ayto. Huesca.</p> <p>-Universidad de Verano de Jaca.</p> <p>-Universidad de Zaragoza.</p>	<p>-Arturo Grau, Secretario de la DGT.</p> <p>-Manuel Tuero de Castro, Gobernador Militar de Huesca.</p> <p>-José Gil Gámez, Gobernador Civil y Presidente de la Diputación de Huesca.</p> <p>-Vicente Campo Palacio, Alcalde de Huesca.</p> <p>-José Luis Pintado, Presidente de la Audiencia. -</p> <p>-Rafael Ossorio Infantes, delegado de Hacienda. -</p>

²⁹⁷ Presidente del Sindicato de Iniciativa de Jaca.

²⁹⁸ Presidente del Sindicato de Iniciativa de Sitges.

		Alfonso de Benito Pascual, Fiscal Provincial de Tasas. -Miguel Sancho Izquierdo, Rector de la Universidad de Zaragoza.
1950	-Ayto. Cádiz	-Arturo Grau, Director General de Turismo (en el momento interino). -Gobernador Civil de Cádiz. -Autoridades provinciales y locales de Córdoba, Sevilla, Málaga y el Marruecos español.
1951	-Ayto. de Santander. -Ayto. de Oviedo.	-Manuel González Mesones, Alcalde de Santander. -Ignacio Alonso de Nora, alcalde de Oviedo.
1952	-Sede del Consejo Foral	-Mariano de Urzáiz y de Silva, Director General de Turismo. -Gabriel García Loygorri y Martínez de Irujo, Secretario de la DGT. -Sr. Valero, Gobernador Civil. -El Obispo de la Diócesis. -General Santiago Amado Lóriga, Gobernador Militar. -Carmelo de Villas, Alcalde de Pamplona.
1953	-Ayto. Gerona. -Ayto. Figueras. -Ayto. San Feliu de Guixols.	-Luis Mazo Mendo, Gobernador Civil de Gerona. -Arturo Grau Fernández, Jefe de la Sección de Asuntos Generales de la DGT. -Gobernador Militar de Gerona. -Alcalde de Gerona -Pedro Bretcha Galí, Presidente de la Diputación de Gerona. -Alcalde de Figueras. -Roberto Pallí, Alcalde de San Feliu y sus tres Tenientes de Alcalde, Ignacio de Blas, Manuel Clavaguera y Luis Juliá.
1954	-Ayto. Madrid.	- Gabriel García Loygorri y Martínez de Irujo, Secretario de la DGT. -Arturo Grau, Jefe de Sección de Asuntos Generales de la DGT. -Marqués de Valdivia, Presidente de la Diputación de Madrid. -Conde de Mayalde, Alcalde de Madrid.
1955	-Ayto. Palma de Mallorca. -Diputación Provincial de Baleares.	-Mariano de Urzáiz y de Silvia, Director General de Turismo. -Gobernador Civil. -Gobernador Militar. -Presidente de la Diputación. -Alcalde de Palma de Mallorca. -Presidente de la Audiencia. -Sr. Moreno Ruiz, Teniente de Alcalde-Delegado de Turismo de Madrid. -Alcalde de Mahón. -Sr. Soriano, delegado provincial del MIT.
1956	-Ayto. Valencia. -Generalidad de Valencia	-Arturo Grau, Jefe de Asuntos Generales de la DGT. -Francisco Cerdá Reig, Presidente de la Diputación valenciana. -Marqués del Turia, Alcalde de Valencia. -Manuel A. Zavala, delegado provincial del MIT.
1957	-Ateneo barcelonés.	-Demetrio Ramos, delegado provincial del MIT.
1958	-Ayto. Alicante. -Diputación de Alicante.	-Arturo Grau, Jefe de Asuntos Generales de la DGT. -Miguel Moscardó, Gobernador Civil de Alicante.

		-Lamberto García Atance, Presidente de la Diputación de Alicante. -Arturo Sánchez Bárcena, Fiscal Jefe de la Audiencia de Alicante. -Sr. Villo, delegado provincial del MIT. -Agantángelo Soler Llorca, Alcalde de Alicante. -Pedro Zaragoza, Alcalde de Benidorm.
1959	-Ayto. de San Sebastián	-José Solís, Gobernador Civil de Guipuzcoa. -Antonio Vega de Saone, Alcalde de San Sebastián. -Coronel Joaquín Pérez Viñeta, Gobernador Militar. -Felipe de Ugarte y Lambert, delegado provincial del MIT. -Vicente Asuero, Presidente de la Diputación de Guipúzcoa.

Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias de la Fesit y de prensa.

Estas personalidades, que eran recibidas con entusiasmo por la Fesit, no sólo mostraron su apoyo a la Federación con su presencia, sino que generalmente lo expresaban en sus discursos. Haciendo un recorrido por estos discursos, paso a destacar algunas de las ideas señaladas y algunas de las intervenciones más celebradas:

- En 1934 el Presidente de la Comisión Gestora de la Diputación de Zaragoza, Sr. Orensanz, señaló la importancia con que el turismo era visto o sentido por los organismos oficiales, y cómo eran considerados los Sindicatos y sus miembros por las autoridades administrativas²⁹⁹.
- En 1935 el Secretario General del PNT defendió el nexo común que debía existir entre los diferentes organismos turísticos del Estado y el Ministro de Instrucción Pública, prometió que atendería las reclamaciones de la Fesit, y contempló la posibilidad de establecer un aumento en las tarifas pagadas por los turistas para así, financiar a los Sindicatos³⁰⁰.

²⁹⁹ Blasco i Peris (2005) p. 107 anexo.

³⁰⁰ Revista *Aragón* mayo 1935.

- En la sesión de apertura de la Asamblea de 1942, Fernando Aramburu, Presidente de la Diputación de Guipúzcoa dijo:

“Es necesario que ustedes, con todo su esfuerzo y estímulo – y en esto estarán apoyados por las autoridades -, inicien una Cruzada del bien, porque será para el bien de España y de todos los españoles estos ideales que a todos nosotros nos hacen mantenernos en línea de trincheras y de batalla”.

Y terminó diciendo que esperaba que esa Cruzada fuese llevada hasta el fin y, que no tenían que agradecerle el apoyo pues éste era obligado, a fin de que dichas tareas fuesen espléndidas y diesen óptimos resultados.

- En la sesión inaugural de la Asamblea de 1943, el Gobernador Civil de Navarra pronunció un discurso del que se extrae lo siguiente:

“[...] porque vosotros que también estudiáis este problema del turismo, que lo desarrolláis en felices iniciativas que eleváis a la Superioridad [...].

Os doy las gracias por todos vuestros trabajos y espero que, como viene hasta ahora sucediendo, la Dirección General del Turismo los estimará en lo que valen y no os ha de faltar apoyo”

- En el acto de clausura de esa misma Asamblea, el Director General de Turismo, Luis Antonio Bolín, quien lo presidía, pronunció un discurso del que destaca el siguiente fragmento:

“He escuchado con viva satisfacción las conclusiones a las que ha llegado la Asamblea, [...], y las considero en conjunto tan acertadas y tan adecuadas a la realidad y a las necesidades del momento, que desde ahora, y sin necesidad de un estudio más prolongado, puedo asegurar que por parte de la Dirección General del Turismo tienen un apoyo total y que se realizarán las gestiones precisas para que gran parte al menos puedan ser realidad dentro de un tiempo. [...].

Me congratulo, por tanto, del acierto que ha presidido las deliberaciones y del resultado que han tenido, y por ello reitero nuevamente el apoyo de la Dirección

General del Turismo y la seguridad de que en íntima armonía y colaboración daremos realidad a las conclusiones de la Asamblea dentro de las posibilidades del momento y en el sentido que las imprima más eficacia y vitalidad”.

- En la sesión de clausura de la Asamblea de 1944, pronunciaron respectivos discursos el Presidente de la Diputación Provincial de Burgos y el Director General del Turismo, del de primero extraemos lo siguiente:

“[...] Felicito a los Assembleístas por los trabajos desarrollados y deseo que sus conclusiones tengan realización, porque con ello conseguiremos revalorizar nuestros monumentos y de esta manera llegaremos a forjar la grandeza de nuestra patria”.

El discurso de Luis A. Bolín versó sobre lo bien que le parecía las conclusiones aprobadas, señaló tres de ellas en las que coincidía planamente la DGT e instó a los Sindicatos a prepararse para lo que preveía sería una gran llegada de turistas al término de la II Guerra Mundial, hecho que se suponía estaba cerca.

- A la Asamblea de 1945 el Director General de Turismo, Luis A. Bolín, llegó el segundo día y presidió el resto de los actos, incluida la sesión de clausura, en la que se hizo eco de las conclusiones aprobadas, algunas de las cuales consideró de suma importancia³⁰¹.
- A la Asamblea de 1946 acudió en representación de la DGT el Secretario de la misma, Arturo Grau, el cual intervino en la sesión inaugural pronunciando un discurso del extraigo el siguiente fragmento:

³⁰¹ *Páginas de Turismo Nacional*, octubre 1945, p. 1.

“[...] siempre es para mí un motivo de satisfacción el hallarme entre los directivos de las entidades turísticas de España, y así conocer de cerca vuestro laborar en pro de unos intereses tan elevados como importantes; [...].

Difícilmente podrán dedicarse los hombres a otra actividad que reúna en sus resultados un beneficio para la Economía, para la Cultura y para la comprensión y el amor entre los pueblos.

El Turismo es el único resorte que tienen los Estados para nivelar sus balanzas de pagos al exterior, sin recurrir a exportar los productos cuyo consumo es necesario en la Nación. Y porque así lo van comprendiendo, hoy se afanan todos los países –aún los más ricos y prósperos- en crear organizaciones turísticas que estudien en estos momentos facilidades para la concesión de visados en los pasaportes, supresión de trabas aduaneras, mejoramiento de los sistemas de transportes de viajeros y construcción de alojamientos confortables, que son los cuatro puntos cardinales que es preciso alcanzar para que un país, una región o una ciudad pueda recibir el triple beneficio que proporciona la visita de los turistas. [...]

Yo estoy seguro que el éxito coronará vuestro esfuerzo. Porque la intención es noble y es pura; y porque sois capaces y entusiastas. Participaré en vuestras tareas y os prestaré mi pobre, pero decidido apoyo. ”

- En la Asamblea de 1948 pronunciaron sendos discursos, Arturo Grau, en representación de Luis A. Bolín, y José del Valle Vázquez, Gobernador Civil de Lugo³⁰².
- En la Asamblea de 1949 fue el Secretario General de la DGT, Arturo Grau, quien ostentó la representación gubernamental, ya que el Director de Turismo acababa de llegar de un largo viaje por Europa. En el discurso que pronunció en la sesión de clausura, agradeció como era habitual la labor desarrollada por los miembros de la Fesit, e hizo un repaso por las más

³⁰² Revista Aragón, octubre-noviembre-diciembre de 1948.

importantes conclusiones aprobadas en la Asamblea, sobre las que dijo que con gusto se haría cargo de ellas y apoyaría al elevarlas a la Superioridad. De su opinión sobre las conclusiones dijo lo siguiente:

“[...] la necesidad ineludible de reparar nuestras carreteras, mejorar nuestros ferrocarriles, suavizar no poco nuestro régimen aduanero y extremar la cortesía con nuestros visitantes. Porque si no logramos hallar pronto la solución a estos problemas, si no corregimos estas deficiencias y modificamos estos criterios, el esfuerzo que realiza la Dirección General de Turismo, y el que vosotros realizáis en vuestra zonas de actuación, se perderá irremisiblemente en baldía; y España, nuestra amada España, perderá la mejor de las ocasiones, acaso la única, de reforzar su economía con divisas extranjeras sin contrapartida, de divulgar en dimensiones insospechadas su cultura y su civilización y de contrarrestar de modo más eficaz y seguro las tendenciosas campañas que contra ella se fraguan en determinados países.

[...] Confiemos en que vuestras soluciones serán escuchadas y atendidas sin dilación. Yo espero que sí. Porque en estos últimos meses, gracias a Dios, se ha despertado en todo el territorio nacional una clara comprensión de los beneficios fabulosos que el Turismo nos ha de reportar.

Muchas de vuestras conclusiones de la Asamblea anterior son una realidad viva; los nuevos cambios de divisas, la aceptación de los carnets de peajes en aduanas y de la matrícula TTX; la simplificación de los trámites para la concesión de pasaportes; su visado por noventa días, con autorización para tres entradas y salidas durante su vigencia; la reducción de derechos, que para algunos países es hoy una peseta oro y para los Estados Unidos de América de sólo 90 centavos; la supresión de la cartilla de abastecimientos para los extranjeros.”

- En la Asamblea de 1950 intervino el Director General de Turismo (en aquel momento interino) Arturo Grau, el cual destacó la importancia del turismo en España, dando como datos que el año anterior habían llegado 300.000 turistas y en 1950 se esperaban en torno a 500.000. También puso de manifiesto la importancia que los Centros de Iniciativa y Fomento del Turismo habían alcanzado, aspecto que no deja lugar a dudas si se tienen en cuenta el discurso que pronunció en la sesión de apertura de la

Asamblea, ya que en él además de ponderar la importancia del turismo en España y la labor que el Gobierno realizaba para su desarrollo dijo lo siguiente:

“Vuestra labor en los últimos años ha sido extraordinariamente útil. Hallasteis soluciones a problemas vitales para el desarrollo del turismo extranjero en nuestro país, muchas de las cuales están hoy en ejecución con resultados sorprendentes para nuestra Economía, para la difusión de nuestra Cultura y para nuestro modo de entender la Política, esto es: pensando siempre en el Caudillo, en España y en Dios³⁰³”.

- En la Asamblea de 1952 el nuevo director General de Turismo, Mariano de Urzaiz y de Silva, que había sido nombrado por Decreto de 14 de Junio de ese mismo año fue el encargado de clausurar el acto y en su discurso volvió a señalar la importancia de los Centros de Iniciativa, y solicitó su ayuda para el mantenimiento del desarrollo turístico, prometiéndoles a cambio la ayuda necesaria:

“[...] Ahora mismo el turismo en España está en el periodo de iniciación de la curva ascendente de la llegada de un núcleo de turistas. Esta curva ascendente es menester mantenerla bajo todos los conceptos y, por tanto, requiero y pido a todos los asambleístas que, cada uno en su región, de la mejor manera posible, vigilen, sobre todo, que la cuestión de los precios se mantenga y que los turistas que vengan a España no se consideren expoliados, sino al contrario, que se consideren como en su casa, y que sean nuestros huéspedes, de los cuales no sólo sacamos un beneficio, sino que ellos, a su vez, vuelvan siempre contentos a sus países de origen y se hagan allí nuestros propios propagandistas. [...]

³⁰³ Correyero Ruiz (2002) p. 264.

[...] No quiero terminar mi intervención sin prometeros la ayuda decidida de la Dirección General de Turismo para todo lo que podáis pedir y para toda cosa que necesiten ustedes conocer. Estamos todos siempre a su disposición para ayudarles en todo lo que podamos. [...]”³⁰⁴.

- En la sesión de clausura de la Asamblea de 1953, Arturo Grau, en representación del Ministro de Información y Turismo, Gabriel Arias Salgado, pronunció un discurso del que se extrae lo siguiente:

“Durante varios días habéis cambiado impresiones, habéis estudiado minuciosamente y habéis discutido también, siempre por y para el Turismo, las conclusiones que presentáis en esta Sesión de Clausura, cuya labor se condensa precisamente en estas conclusiones que os ha leído hace unos momentos vuestro Secretario Sr. Lamote y a las cuales ha puesto digna glosa con su brillante discurso el Presidente Sr. Beguer. Tendré el honor de llevarlas al conocimiento del Sr. Director General para que él las lleve al Sr. Ministro y él al Caudillo”.

- En la sesión inaugural de la Asamblea de 1954 Arturo Grau se refirió a los miembros de la Fesit de la siguiente forma:

“Porque vosotros, todos amigos desde hace ya muchos años, sabéis qué satisfacción más grande siento yo cuando me reúno con este puñado de buenos y de nobles españoles que, desde hace tantos años, laboran por una de las empresas más grandes que tenemos que realizar en nuestra Patria”.

- A la Asamblea del 1955 acudió entre otros el teniente de Alcalde-Delegado de Turismo de Madrid, para según sus palabras, *“aprender muchas cosas porque ustedes [refiriéndose a los miembros de la Fesit] son*

³⁰⁴ Ibídem p. 266-267.

maestros en una materia en la que nosotros [el Ayuntamiento de Madrid] empezamos a andar”.

- Arturo Grau Fernández que había acudido a casi la totalidad de las Asambleas dijo en el discurso que pronunció en la sesión de clausura de la celebrada en 1956 lo siguiente refiriéndose a los miembros de la Fesit:

“[...] son unos hombres extraordinarios. Lo son porque desde hace muchos años, muchos antes de que se creara una organización estatal, han venido y vienen laborando, lo han hecho y lo siguen haciendo, poniendo en servicio de esta noble elevada empresa toda su experiencia, que no es poca, todo su entusiasmo, que no tiene límites y sobre todo un desprendimiento inigualable porque sin retribución de ninguna especie, poniendo no sólo su esfuerzo y experiencia sino su dinero en muchísimas ocasiones, sacrificando su descanso, robando tiempo a su tiempo, a sus estudios, a sus trabajos, a sus ocupaciones, colaboran con los Organismos especiales de turismo ofreciendo ideas, buscando soluciones, buscando siempre lo mejor para sus ciudades, para sus provincias que es lo mismo que decir para esta España nuestra, tan ardientemente querida por todos.

Esto es así, yo tengo mucho gusto en decirlo, porque desgraciadamente hay poca gente que sabe de esta labor.”

- En 1957 fue Demetrio Ramos, Delegado Provincial de Información y Turismo, quien pronunció un discurso en la sesión de clausura de la Asamblea. En él hizo un cálido elogio de la labor de los SIT, los cuales señaló que estaban integrados por personas de buena voluntad, verdaderos Quijotes del ideal del turismo. Definió esta actividad como uno de los pilares de la economía española, que servía para mostrar a los extranjeros las bellezas, los tesoros del arte, la historia y todo cuanto de notable tenía España.
- En el acto inaugural de la Asamblea de 1958 pronunció un discurso el Alcalde de Alicante, Agantángelo Soler Llorca, del que cabe destacar unas palabras en las que se refería a los asambleístas de la Fesit como parte del

grupo de hombres que primero laboraron por el fomento del turismo español.

En el discurso pronunciado por el presidente de la Fesit en alusión a estas palabras del Alcalde se dijo:

“y lo hicieron cuando nadie tenía fe ni remota esperanza en la trascendencia que el turismo iba a alcanzar, con esa fuente incalculable de riqueza que en divisas supone hoy en día en toda la nación, y cuando, también, las gentes miraban a los turistas extranjeros con extrañeza y hasta con críticas”.

Ponencias presentadas y conclusiones aprobadas.

A través de las ponencias que se presentaron en las Asambleas, la mayoría de las cuales se trasladaron a conclusiones finales, los miembros de la Fesit buscaban, además de promover las relaciones con los órganos administrativos, fomentar la presencia de los Sindicatos en ellos.

Como hemos visto, desde las primeras reuniones previas a la Federación los SIT vieron la importancia que para ellos tendría una fluida relación con los Organismos Públicos. Así en la primera que celebraron, en mayo de 1931, decidieron concluir lo siguiente³⁰⁵:

1º.- Sería de gran interés que subsistiera el PNT y prosiguiera como entidad nacional encauzadora de las actividades turísticas.

Hay que tener en cuenta en cuando se celebró esta reunión el Gobierno de la recién proclamada República había procedido a la liquidación del PNT. En este sentido se puede considerar que los dirigentes políticos tomaron en cuenta lo propuesto por la Fesit, pues antes de finalizar el año se restableció el PNT.

³⁰⁵ Revista *Aragón*, junio 1931, pp.106-107.

- 2º.- Sería muy conveniente evitar dualismos de actuación de la organización turística, por lo que los nombramientos de los representantes delegados y secretarios de las Oficinas de Información deberían recaer en los Presidentes y Secretarios de los Sindicatos de Iniciativa que hubiesen demostrado eficiencia en su actuación.
- 3º.- Al reorganizarse el PNT debería tener genuina representación en el Comité Nacional del mismo, los SIT³⁰⁶.
- 4º.- Para acertar en todas las cuestiones locales relacionadas con el turismo, sería muy conveniente la cooperación del Sindicato de Iniciativa respectivo como asesor técnico y colaborador en cada una de las obras a realizar y publicaciones a editar sobre cada localidad.

La intención de ser fieles colaboradores del Estado en su labor de contribuir al desarrollo del turismo, se presentó como fundamental en la Asamblea Fundacional de la Fesit, celebrada en enero de 1932. En ella manifestaron que los SIT no perseguían otros fines que los de una compenetración con el PNT (recientemente restablecido), y que lejos de representar una opinión frente a dicho organismo, era precisamente a favor del mismo, para lo cual los Sindicatos habían de aportar con el mayor entusiasmo todo su apoyo desinteresado. Con esta idea presente elevaron dos conclusiones muy similares que versaban sobre este asunto³⁰⁷:

- 1ª.- Visto el propósito de reorganización establecido por el Decreto de 4 de diciembre de 1931, y con objeto de poder asesorar a la Junta directiva del PNT, debía formar parte de ella como Vocal nato, el presidente de la Fesit, sin perjuicio de la representación que pudieran tener otras organizaciones de experiencia turística bien reconocida.

³⁰⁶ Esto no fue tenido en cuenta en un primer momento, aunque dos años más tarde, al reformarse el PNT, ya sí incluyeron a representantes de los SIT entre los vocales miembros de la Junta.

³⁰⁷ Revista *Aragón*, febrero 1931, pp. 21-22.

2ª.-Las oficinas de información de los lugares turísticos, establecidas por SIT deberían ostentar la representación y delegación oficial, a fin de evitar duplicidad de oficinas y el antagonismo consiguiente, recayendo excepcionalmente en las Diputaciones y Ayuntamientos en los casos que no exista entidad turística (no comercial) en la provincia o localidad. Al formalizar el PNT concierto con estas asociaciones de turismo para la instalación y sostenimiento de las Oficinas de Información, debería contribuir dicho organismo oficial con una cantidad que no fuese inferior a las aportaciones que efectuasen Ayuntamientos y Diputaciones.

La petición de tener representación en el PNT siguió siendo una constante en las Asambleas hasta que se logró como hemos visto, tras el reconocimiento de la Fesit como Asociación de Utilidad Pública

Tras la Guerra Civil y el proceso de reunificación, hay que esperar hasta la Asamblea de 1945 para encontrar propuestas tendentes a lograr mayor representación en el engranaje turístico estatal. Para tal fin aprobaron solicitar que en las Juntas Provinciales o Locales de Espectáculos se asignase una vocalía a los Sindicatos o Centros de Turismo. La DGT, a través de su Director Luis A. Bolín, que se encontraba presente en la sesión, vio con buenos ojos esta petición, aunque manifestó que para llevarla a cabo había que modificar el Reglamento de Espectáculos públicos, así siguiendo sus indicaciones y junto con la DGT la Fesit elevó una súplica a Ministro de la Gobernación en este sentido. También en esta Asamblea se aprobó realizar las gestiones necesarias para que en las Comisiones de Festejos de las Corporaciones provinciales y municipales tuvieran representación permanente los Sindicatos y Centros de Turismo de la demarcación³⁰⁸.

La relación entre los miembros de la Fesit y las Juntas de Turismo fue siempre unos de los temas tratados con la autoridad competente. En la Asamblea de 1954 la Fesit defendió que era de justicia que los SIT formaran parte de estas Juntas, algo que

³⁰⁸ Esto surgió efecto en algunos municipios.

no sucedía en todas las provincias, por ello acordaron visitar al Subsecretario del MIT para solicitar que tuviera a bien elegir a miembros de los Centros de Iniciativa como miembros de la Juntas Provinciales, y que esta elección fuese recogida en el mismo Decreto de creación de la Junta correspondiente³⁰⁹.

En la Asamblea de ese mismo año se debatió sobre la recién creada **Comisión Interministerial de Coordinación Turística**. Aunque la consideraban una medida oportuna los SIT habían quedado excluidos de ella, por lo que suplicaron a la DGT que interviniera ante el MIT para que se le diese representación en la misma.

Como lo solicitado no fue inmediatamente atendido, en la Asamblea siguiente, el representante del Sindicato de Madrid presentó una ponencia bajo el nombre *Comisión Interministerial de Coordinación Turística*, donde se hizo hincapié en lo anterior, pidiendo un puesto en la misma para un representante de la Fesit. Se consideraba que la falta de respuesta a la solicitud del año anterior no se debía a una negativa sino simplemente a un retraso, pues al ser la Fesit Asociación de Utilidad Pública, reunía el requisito fundamental para participar en la citada Comisión. Lo planteado en esta ponencia fue aprobado por unanimidad.

Tras unos años en el que el sentir de la Fesit fue que desde el Gobierno se les había relegado a un segundo plano, en la Asamblea de 1957 aprobaron una conclusión en la que se rogaba al MIT que decidiera una conexión más efectiva y eficiente entre los elementos oficiales y los que integran la Federación, desechando toda suspicacia y comprendiendo las sinceridad de su altruismo y lo beneficioso de una más apretada unión de las voluntades y cooperaciones encaminadas a una misma primordial aspiración: el fomento y la revitalización de los instrumentos turísticos españoles.

³⁰⁹ En la Asamblea de 1957 se señaló que ya formaban parte de las Juntas miembros de los SIT de la provincia o localidad correspondiente.

Carácter de las Relaciones.

Las relaciones que mantuvieron la Fesit y la Administración Pública durante todo el periodo estudiado se pueden definir como estrechas, y así se fue plasmando en las memorias que se elaboraban y presentaban en las Asambleas anuales. En ellas se decía que esta relación era activa, respetuosa, agradable y prometedora de futuros beneficios. Dentro de la Fesit era la Secretaría delegada en Madrid el órgano encargado de llevar a cabo la mayoría de las reuniones con los representantes del Gobierno.

Fue la DGT el organismo turístico público con en que la Fesit convivió más años, y según aparece en la memoria de 1944 su vínculo era de “íntima compenetración y efusivas relaciones”. Tras la creación del MIT las relaciones siguieron siendo muy cordiales y constantes, y como se señala en la memoria de actividades del ejercicio 1952-53, tanto el Ministerio globalmente como la DGT brindaron siempre cooperación, consejo y ayuda, así como apoyo económico.

Es así mismo indicativo de la influencia que llegó a tener la Fesit, el hecho que las autoridades locales utilizaran las Asambleas de la Federación celebradas en sus localidades, para exponer demandas propias. Éstas solían plasmarse en las conclusiones finales de la Asamblea y por tanto trasladadas a organismos competentes. Un ejemplo de esto lo podemos ver en la XVIII Asamblea que se celebró en la provincia de Gerona, donde se aprobó la siguiente conclusión:

- *“Habiendo podido constatar la XVIII Asamblea de la Fesit. la razonable aspiración de las ciudades de Gerona y Figueras, de ver mejoradas y acondicionadas debidamente sus respectivas estaciones de ferrocarril, que en la actualidad se encuentran en un estado deplorable manifiesto, acordó elevar atenta súplica a la Dirección General de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, de que con la urgencia necesaria pueda repararse el lamentable efecto causado a nuestros visitantes en una de las más importantes antecámaras del tráfico turístico internacional”.*

A partir de 1954 y durante un par de años los miembros de la Fesit tuvieron la sensación que el Gobierno les estaba apartando de la vida pública: no se les tomaba en cuenta en cuestiones que hasta el momento les habían sido consultadas. Hubo dos razones fundamentales en las que basaba esta apreciación: por un lado la existencia de Juntas Provinciales en la práctica totalidad de las provincias en las que los SIT apenas estaban representados; y por otro, la creación mediante Decreto de 25 de Junio de 1954 de la Comisión Interministerial de Coordinación Turística, que con el fin del desarrollar el Plan Nacional de Turismo se constituyó con representantes de departamentos y sectores que sin ser explícitamente turísticos, su actuación si afectaba al sector, pero en la que sin embargo, no se incluyó a los SIT.

A pesar de esta no integración las relaciones con las autoridades siguieron siendo correctas y siguió existiendo cooperación con flujos de información y monetarios. Y pocos años después, aunque se seguía sin formar parte de la Comisión Interministerial de Coordinación Turística, la otra causa de aislamiento desapreció, pues como se recogió en la memoria presentada en la Asamblea de 1957, las personas designadas para constituir las Juntas provinciales de Turismo, elegían como integrantes de éstas a miembros de los Centros de Iniciativas de su provincia.

La Fesit terminó la década de los cincuenta siendo un organismo de referencia dentro del panorama turístico español, tal y como se desprende de la lectura de las memorias de estos años. Así en la Asamblea de 1958 el Director General de Turismo prometió ocuparse de todos los asuntos plasmados en las conclusiones y en la de 1959 se señaló explícitamente la buena relación existente con la Administración Pública, agradeciendo la oportuna subvención y la atención prestada a los ruegos y sugerencias formulados en la Asamblea anterior, los cuales habían sido atendidos total o parcialmente, o cuando menos contestados con escritos en los que se razonaba el motivo para no atenderlos en un primer momento.

CAPÍTULO CUARTO: TRANSPORTES.

La importancia que los medios de transportes tienen para el desarrollo global de una nación es una premisa generalmente aceptada que se puede trasladar igualmente al desarrollo específico del turismo. Esta idea fue fervientemente defendida por los miembros de la Fesit, quienes a lo largo de los años fueron presentando propuestas para la mejora de la red de transportes española, e instando al Gobierno a que éstas se llevaran a cabo. Pero el reconocimiento de la importancia que para el buen desarrollo del turismo español tiene una amplia y adecuada oferta de medios de transporte se remonta al siglo XVIII, cuando el entonces Ministro Campomanes³¹⁰ subrayó como uno de sus objetivos prioritarios: “*asegurar que los nacionales y los extranjeros puedan viajar y circular de sitio a sitio sin las dificultades que han venido encontrando hasta ahora*”³¹¹. Este objetivo de Campomanes no vio sus frutos, pues la red de transportes española siguió presentando unas condiciones lamentables, y tal y como señaló Arcos y Cuadra en el I Congreso de Turismo celebrado en Zaragoza en 1908³¹², la escasa y mala calidad de la misma suponía una debilidad para el turismo receptivo y lastraba su desarrollo.

³¹⁰ Pedro Rodríguez de Campomanes y Pérez, primer conde de Campomanes (Asturias, 1723 - Madrid, 1802). Político, jurista y economista español. Nombrado Ministro de Hacienda en 1760 durante el primer Gobierno reformista del reinado de Carlos III, siendo Primer Ministro el Conde de Floridablanca.

³¹¹ Pack (2009), p. 39.

³¹² Arcos y Cuadra (1974, ed. or. 1909) p. 15.

4.1. Transporte por carretera.

Uno de los factores claves en el desarrollo y transformación del turismo es la irrupción y posterior generalización del automóvil. A finales del siglo XIX el automóvil ya era una realidad. Pero fue con el cambio de siglo cuando la industria automovilística se transformó gracias a la aparición de una serie de adelantos técnicos, la producción en serie (introducida por Henry Ford en 1908) y la consiguiente reducción de precios. El automovilismo transformó la economía mundial y la forma de vida de los ciudadanos. Se puede decir que cambió la sociedad, pasando de ser prácticamente inmovilista a dinámica. Y en particular cambió el turismo, abaratando los costes, permitiendo los viajes individuales o familiares y acabando con la concepción estática del ocio, ya que le otorgaba al viajero libertad de movimientos no teniendo que permanecer en el mismo lugar mucho tiempo³¹³.

En un primer momento el automóvil fue un artículo de lujo y, por tanto, sólo al alcance de la clase alta. Pero pronto, y gracias al desarrollo de su industria, pasó a ser el medio de transporte más importante en capas cada vez más amplias de la sociedad, acabando con el predominio de los trasportes hasta el momento tradicionales: el ferrocarril y el barco. Las innovaciones tecnológicas que hicieron del automóvil un medio de transporte rápido, seguro y barato, se fueron sucediendo rápidamente hasta el inicio de la Segunda Guerra Mundial. Posteriormente en la década de los años cincuenta³¹⁴ el parque móvil automovilístico mundial comenzó una rápida escalada que llevó a la primera oleada de turismo de masas, anterior a los vuelos chárter³¹⁵.

La fabricación de vehículos en España experimentó un cambio fundamental en 1949 cuando, mediante Decreto de 7 de junio³¹⁶ se creó la empresa mixta para la construcción de automóviles utilitarios, Seat³¹⁷. Tres años después de su constitución,

³¹³ Garay Tamajón (2007) p. 95.

³¹⁴ Pellejero Martínez (1999a) p. 61.

³¹⁵ Fernández Fuster (1991a) p. 516.

³¹⁶ BOE nº 258 de 15 de septiembre de 1949.

³¹⁷ Esta empresa se constituiría oficialmente el 9 de mayo de 1950 bajo la denominación de Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT).

salían de fábrica los primeros *I.400* montados en España. Hubo que esperar hasta mediados de 1957 para que se inicie la fabricación del modelo *600*, un nuevo utilitario de precio inferior a los modelos anteriores, con un mercado mucho más amplio³¹⁸. Con estos coches los españoles se lanzaron masivamente a las carreteras practicando turismo interior.

Pero remontándonos a sus inicios, a España llegó el primer automóvil en 1898. Desde entonces, y sobre todo a partir de su consolidación como medio de transporte de la clase media, influyó notablemente en el desarrollo del turismo, haciendo accesible lugares hasta el momento desconocidos y determinando la aparición y el desarrollo de otros factores que generaron un importante desarrollo económico gracias a la apertura de fondas, hoteles de carretera, restaurantes y gasolineras. El rápido desarrollo del automovilismo hizo que ya en los años treinta se hubiesen generalizado por todo el país garajes, surtidores y talleres, los cuales fueron, en 1929, catalogados por el PNT³¹⁹, pues los centros turísticos pasaron a contar con talleres de reparación y los establecimientos hoteleros con parkings. El crecimiento del automovilismo también condicionó la política referente a los establecimientos hoteleros públicos, pues el criterio que para la localización de los albergues de carretera siguieron conjuntamente el PNT y el Ministerio de Fomento se basó en un plan de rutas turísticas elaborado a partir de datos obtenidos de la guía Michelin de 1927, de la guía hotelera de 1929 y de la guía de carreteras del Real Automóvil Club de España³²⁰.

La primera consecuencia de la aparición y rápido aumento de automóviles fue la necesidad de la ampliación y mejora de las carreteras. A comienzos del siglo XX en España el estado de conservación de las mismas y especialmente de sus firmes era en general muy deficiente, por lo que el 90 por ciento de ellas resultaba inútil para la circulación de automóviles, pues la falta de asfaltado, el polvo y los baches podían provocar que el vehículo sufriera graves daños. Por lo tanto, si no se procedía a un incremento de la red vial y a la mejora de su estado, con carreteras más anchas,

³¹⁸ Fernández Fuster (1991a) p. 632.

³¹⁹ Moreno Garrido (2007a) p. 109.

³²⁰ *Ibíd.*, p. 108.

asfaltadas, con nuevos trazados, sin pasos a nivel, además de a una nueva regulación en las normas de circulación, difícilmente se podía optar a atraer a esa nueva clase de turistas, los automovilistas.

Esto lo vio pronto el Marqués de Marianao³²¹, quien en 1910 escribió *Consideraciones acerca de la necesidad del Fomento del Turismo como fuente de riqueza nacional. Mediante la formación del gran “Circuito Español”*. En esta obra proponía como medida para la mejora del turismo español, la creación de un gran Circuito Nacional automovilista, condición previa para nivelarnos con el resto de las naciones en cuanto a la capacidad para recibir turismo internacional. Proponía comunicar las grandes ciudades que más atractivos turísticos ofrecían y organizar viajes sin accidentes. Señalaba la necesidad de que una vez arreglado el circuito había que darlo a conocer en el extranjero. Y apelaba, con marcado carácter regeneracionista, que aunque su propuesta fuera costosa, pronto se recuperaría el dinero invertido al recibir las divisas de los visitantes³²².

Esta misma idea fue defendida con posterioridad desde la iniciativa privada, concretamente la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona hizo de ella una de sus reclamaciones más importantes. Fue el presidente de este Sindicato, Mariano Rubió, quien en 1924 presentó un proyecto al entonces dictador, Primo de Rivera, sobre un “Circuito Nacional” que llegaba a Andalucía desde la frontera francesa. Defendía Rubió que este circuito permitiría llegar a aquellas poblaciones turísticas a las que el ferrocarril no tenía acceso, y abriría las puertas a un turismo internacional que hasta el momento no accedía a España por temor a las malas condiciones de las carreteras. El itinerario propuesto en este proyecto permitía recorrer buena parte de la Península, concretamente el visitante podía entrar a España por San Sebastián y realizar el siguiente recorrido: Bilbao, Santander, Burgos, Madrid, Cáceres, Sevilla, Córdoba, Granada, Almería, Murcia, Valencia, Tarragona y Barcelona, desde donde se

³²¹ Diputado y alcalde de Barcelona en dos ocasiones, 1905-1906 y 1910-11.

³²² Marianao (1910).

podría regresar a Francia por Port-Bou o por otra línea que uniría Zaragoza, Jaca y San Sebastián³²³.

Gracias entre otras razones a esta propuesta, la conciencia de la importancia que las carreteras tenían cara al turismo receptivo fue asentándose en la Administración, y en 1926, durante la dictadura de Primo de Rivera, y con el objetivo concreto de fomentar el turismo, se desarrolló el primer Plan General de Carreteras, denominado Circuito Nacional de Firms Especiales. El motivo que llevó a la Administración a concebir este circuito quedó recogido en el preámbulo del Real Decreto Ley del 9 de febrero³²⁴:

“El alto interés nacional de fomentar el turismo, enalteciendo las bellezas naturales y la riqueza artística de España, proporcionando para ello los medios fáciles y gratos de simultanear la seguridad de circulación ante una esmerada conservación de las carreteras, con la grata impresión que supone abandonar la lucha secular con los baches y el polvo, enemigos poderosos de la circulación de automóviles, [...], que si no permite abordar la rápida transformación de toda la red de carreteras españolas, sea suficiente a lograr la reforma y la conservación de las comunicaciones principales, las constituyen el enlace de las poblaciones de mayor importancia y los circuitos de gran valor histórico artísticos. Para lograr este fin se segregará de la red de carreteras generales los itinerarios principales, y agrupados en circuitos parciales, se formará con su conjunto el Circuito Nacional de Firms Especiales”.

Dicho circuito abarcaba alrededor de 7.000 kilómetros y quedó dividido en tres secciones, cada una de ella compuesta por varios itinerarios:

³²³ Blasco i Peris (2008) pp. 126-127.

³²⁴ Gaceta de Madrid nº 41 de 10 de febrero de 1926.

Sección Noroeste.

Itinerario 1º.- Madrid – Irún.

Itinerario 3º.- San Sebastián – Bilbao – Santander – Oviedo – León – Astorga – Ponferrada - Barco de Valdeorras – Orense - Vigo.

Itinerario 14º.- Vigo – Pontevedra – Santiago – Coruña – Betanzos – Ferrol – Oviedo.

Itinerario 4º.- Madrid – Ávila – Salamanca.

Itinerario 5º.- Salamanca – Valladolid – Burgos.

Itinerario 13º.- Burgos – Santander.

Sección Este.

Itinerario 2º.- Madrid – Guadalajara – Zaragoza – Lérida – Barcelona – Gerona – frontera francesa.

Itinerario 10º.- Madrid – Tarancón – Requena – Valencia.

Itinerario 11º.- Ocaña – Albacete – Murcia – Cartagena.

Itinerario 12º.- Barcelona – Tarragona – Castellón – Valencia – Alicante – Murcia – Almería – Motril.

Sección Sur.

Itinerario 1º.- Madrid – Bailén – Jaén – Granada – Motril – Málaga – Algeciras – Cádiz – Sevilla – Córdoba.

Itinerario 6º.- Madrid – Illescas – Toledo.

Itinerario 7º.- Toledo – Guadalupe – Mérida.

Itinerario 8º.- Madrid – Cáceres – Badajoz – frontera portuguesa.

Itinerario 9º.- Mérida – Sevilla.

El Gobierno dictaminó dar mayor preferencia en función de su importancia general a los itinerarios: Madrid – Irún y Madrid – Córdoba (con vuelta por Andalucía), este último en atención a la Exposición Internacional que se iba a celebrar en Sevilla durante 1929. El resto del proyecto se iría acometiendo atendiendo a las mayores facilidades y cooperación que las provincias interesadas ofrecieran. Todos los circuitos contarían con firmes especiales, se les suprimirían los pasos a nivel y se mejorarían las travesías, curvas y rasantes. La primera etapa del Plan abarcaba 4.000 kilómetros y se planificó terminarla en cinco años.

Como órgano responsable del desarrollo del Plan se constituyó el Patronato del Circuito Nacional de Firms Especiales, dependiente de la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Fomento. Este Patronato estaba formado por un Presidente, nombrado directamente por el Gobierno, por el Director técnico y los Jefes de Sección de la Dirección Técnica de las obras del proyecto, por el Jefe de Negociado de Conservación y Reparación de Carreteras, que actuaría de Secretario, por un representante del Real Automóvil Club de España, otro de la Comisaría Regia, otro de la Cámara de Transportes Mecánicos y por un vocal de cada una de las provincias interesadas en el circuito.

Las facultades concedidas a este Patronato fueron:

- a) Proponer el orden de preferencia de los itinerarios.
- b) Proponer la extensión y límite de cada subasta o concurso, el plazo de ejecución y las condiciones económicas y generales a las que debían someterse.
- c) Informar sobre las proposiciones recibidas en cuanto afectasen a la parte económica y financiera, a sus garantías y a las condiciones generales, proponiendo las que creyese más convenientes.
- d) Recaudar los fondos, aprobar las certificaciones y liquidaciones con contratistas y concursantes y hacer efectivas dichas liquidaciones.
- e) Exigir a los contratistas y concursantes las responsabilidades que se dedujeran de cuantas reclamaciones fueran procedentes.

En el mismo Decreto Ley de creación del Circuito Nacional de Firms se recogían los recursos económicos con los que se dispondría para la construcción y conservación del mismo. Estos eran los siguientes:

- I. Anualidad del Estado: Sería de un mínimo anual de diez millones de pesetas, cantidad que sería aumentada con el importe de las economías de conservación y reparación que al pasar las carreteras al Circuito se produjeran en el presupuesto ordinario del Estado y con los posibles sobrantes de las consignaciones para carreteras que no se invirtiera en las atenciones de las que no formaban parte el Circuito.

- II. Subvenciones de los Ayuntamientos y Diputaciones: Sería un tanto anual por kilómetro, alrededor de mil pesetas, y además los Ayuntamientos tendrían que añadir las cantidades que hasta el momento estaban obligados para la mejora y conservación de sus carreteras.
- III. Tasa especial de rodadura sobre automóviles y carros: Tasa proporcional a la carga y potencia de los vehículos, gravando inmediatamente a los matriculados en las provincias convenidas, y estableciendo a la vez una derrama de entre el 25 al 75 por 100 de la anterior tarifa en base a la mayor o menor relación que tuviesen con la circulación por el Circuito.
- IV. De las subastas de productos aprovechables de las carreteras del Circuito y de la venta de parcelas.
- V. Impuesto por toneladas y kilómetros que satisficían las empresas de transportes mecánicos en virtud de concesión.

Se estimó que estos recursos llegarían a 40 millones de pesetas anuales, y que serían suficientes para cubrir el empréstito de 600 millones que se iba a destinar al Circuito, pero esto no fue así, y hubo que recurrir a apoyo presupuestario directo del Estado³²⁵. La parte esencial del Plan quedó prácticamente concluida en 1928.

En 1927, un año después de su aprobación, el Comisario Regio reiteró la idea de que las comunicaciones constituían uno de los problemas fundamentales del turismo para España y además afirmó que éstas debían adaptarse a las exigencias de un factor tan importante como era el automóvil, el cual por otra parte se debía fomentar, al ser base fundamental para que un país fuese visitado y conocido por el turismo mundial³²⁶.

Por todo esto, la red española de carreteras, formada por un sistema arterial de seis grandes carreteras radiales que, partiendo desde Madrid, se dirigían a Irún, La Junquera, Valencia, Cádiz, Badajoz y La Coruña, vio incrementado su número de kilómetros notablemente en la primera mitad del siglo XX. Incremento que se produjo

³²⁵ Pellejero Martínez (1999a) p. 63.

³²⁶ Vallejo Pousada (2014) p. 5.

básicamente en la etapa previa a la Guerra Civil, alcanzando el 130 por ciento. En esta etapa indudablemente el número de vehículos extranjeros fue también en aumento, y prueba de ello es que el código de circulación que entró en vigor en 1934 regulaba, en su artículo 166 la matrícula turística³²⁷.

Durante la Guerra Civil, las carreteras españolas sufrieron los daños propios de todo conflicto, y aunque el provocado por el bombardeo aéreo no fue excesivo, sí fue muy importante el deterioro derivado del abandono de las obras de conservación. Esto supuso que al finalizar la contienda el estado de las carreteras fuese lamentable, algo que se vio agravado por la imposibilidad de acometer las mejoras urgentes, dado los escasos recursos propios con los que contaba el nuevo Gobierno para financiarlas y la imposibilidad de importar la maquinaria necesaria.

En la década de los años cuarenta la situación empeoró, pues al mal estado de las carreteras se unió una mayor frecuencia de tráfico, unos vehículos que podían alcanzar mayores velocidades y unos camiones y autobuses de mayor peso y volumen. De este modo que la red viaria española se tornó aún más insuficiente, lo que llevó a los gobernantes a promulgar sucesivas leyes que intentaban en lo posible paliar esta debilidad. La legislación al respecto comenzó con la Ley de 11 de abril de 1939³²⁸, por la cual se aprobó un importante Plan de Obras Públicas, y continuó dos años más tarde con la promulgación, el 18 de abril de 1941³²⁹, de un Plan complementario al de 1939. Pero la culminación de la tarea legislativa al respecto llevada a cabo durante la dictadura franquista fue la promulgación de la Ley de 18 de diciembre de 1950³³⁰ en la que se estableció el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas.

Este Plan fue, tras el del Circuito de Firmes Especiales, el segundo gran intento de modernización de las carreteras españolas, y se convirtió en la principal prioridad del Régimen en materia de transporte. En él se siguió la tendencia internacional de favorecer el transporte por carretera frente al hasta entonces prioritario, ferroviario. La popularización del automóvil había hecho que las carreteras fueran las vías de

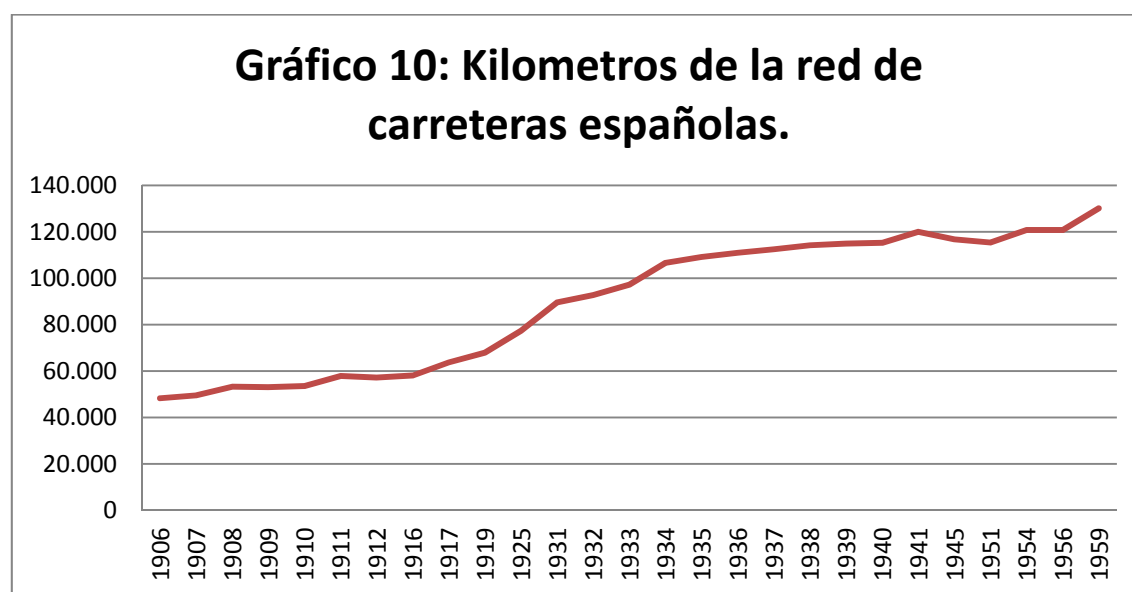
³²⁷ Esteve Secall y Fuentes García (2000) p. 29.

³²⁸ BOE nº 115 de 25 de abril de 1939.

³²⁹ BOE nº 122 de 2 de mayo de 1941.

³³⁰ BOE nº 353 de 19 de diciembre de 1950.

comunicación preferente para la entrada de turistas, de tal modo que en la fecha de aprobación del Plan, el 44 por ciento de los turistas entraban al país esta vía. No obstante, a pesar del esfuerzo legislativo no se obtuvieron grandes resultados, pues los recursos disponibles seguían siendo muy limitados. Así, aunque el nuevo Plan preveía, para una etapa de cinco años, la modernización de 11.014 kilómetros de carreteras, y la construcción de una serie de autopistas periféricas a lo largo de las costas, la insuficiencia de recursos reales, tales como el asfalto, el cemento o la energía, limitaron sus resultados, y la realidad fue bien distinta. Con una inversión total de 2.353 millones de pesetas, se trabajó sólo sobre 4.037 kilómetros, siendo lo más significativo ciertas mejoras en el trazado y el reforzamiento del firme³³¹.



Fuente: Gómez Mendoza, Antonio y San Román, Elena (2005) p. 553

³³¹ Pellejero (1999) p. 64.

De la lectura de las memorias de la Asambleas celebradas por la Fesit, podemos afirmar que muchas de las medidas que, concretamente en materia de carreteras, fueron adoptando los diferentes Gobiernos se vieron determinadas, o al menos muy influenciadas, por aquello que la Federación elevaba a la superioridad competente y por las gestiones que realizaba a lo largo de los ejercicios económicos.

Los integrantes de la Fesit fueron conscientes en todo momento de la importancia que las carreteras tenían en el desarrollo del turismo, tanto nacional como internacional, por lo que el estado de la red viaria española se trató prácticamente en todas y cada una de las Asambleas anuales celebradas. Las ponencias presentadas al respecto tenían bien carácter general o bien carácter local, principalmente del lugar donde se celebrara la Asamblea aunque a veces simplemente de la zona de influencia del ponente de turno.

En los primeros años de existencia de la Fesit ya estaba en marcha el Circuito Nacional de Firms Especiales, e incluso el plazo de ejecución de la primera etapa ya había concluido, por lo que no se hicieron grandes peticiones al respecto. Así, en la Asamblea de 1933, elevaron una solicitud muy general para la creación de una buena red nacional de carreteras de turismo³³², señalando que el estado de las mismas era fundamental para la atracción de turistas. Particularizaron en la creación de una red de carreteras pirenaicas a semejanza de la francesa, para lo que se instaba al Gobierno a que solicitara ayuda al SIPA³³³. En enero del siguiente año, se aprobó un Decreto por el que se autorizaba la ampliación de la red de carreteras con seis nuevos itinerarios: 1º. Albacete-Alicante, con 163 kilómetros; 2º. Zaragoza-Pamplona-Bohovia, con 59 kilómetros; 3º. Salamanca-Cáceres, con 255 kilómetros; 5º. Córdoba-Málaga, con 185 kilómetros; y 6º. Valencia-Teruel-Zaragoza, con 306 kilómetros³³⁴.

También en la Asamblea de 1933 transmitieron a las autoridades otra solicitud en la que pedían que se pudieran utilizar los caminos de propiedad particular para visitar con carácter público sitios de interés turístico, en concreto en la isla de

³³² *La Vanguardia*, jueves 27 de julio de 1933 p. 6.

³³³ *Revista Aragón*, abril-mayo 1934, p. 73.

³³⁴ *Gaceta de Madrid* nº 24 de 24 de enero de 1934.

Menorca³³⁵. Esta petición se encuadra perfectamente con la situación política del momento.

En las siguientes Asambleas celebradas durante la SEGUNDA República, las peticiones sobre construcción y mejora de carreteras tuvieron un carácter estrictamente local, señalándose trayectos concretos: en 1935 el representante del Sindicato de Candeleda (Ávila), solicitó la construcción de unos caminos de acceso a la sierra de Gredos para la mejora de sus rutas turísticas³³⁶; y el representante de Jaca abogó por la mejora de las comunicaciones en dicha región³³⁷; en 1936 se pidió al Ministerio de Obras Públicas que procediese a la urgente reparación y riego asfáltico de la carretera de la Sangüesa, paralela al Pirineo, pues debido a su mal estado los turistas vascos y navarros que acudían a Candanchú (Canfranc) se veían obligados a realizar el viaje por carreteras francesas; y ese mismo año también pidieron que se suprimiese de la carretera de Zaragoza a Francia el paso a nivel con la línea de ferrocarril internacional de Canfranc, sito en el lugar denominado Anzánigo. Tan solo en 1935 se elevó una petición más general, concretamente el que se rotulasen y colocasen planchas indicadoras en las carreteras y se repintasen las colocadas que lo necesitaran por estar ilegibles³³⁸.

Tras la reunificación, los integrantes de la Fesit conscientes de la pésima situación económica por la que atravesaba el país y de la difícil situación internacional, no realizaron peticiones sobre mejoras en carreteras, pues sabían que no iban a ser atendidas, a pesar de ser el mal estado de las mismas uno de los principales lastres para el desarrollo del turismo. Es por ello que cuando en la Asamblea de 1943 introdujeron el tema, la propuesta que se presentó no implicaba inversión en infraestructuras. Fue presentada por el Sindicato de Iniciativa de Burgos a modo de ponencia titulada *El turismo por carretera*, y en ella reclamaba que en todas las carreteras existiera arbolado, pues además de embellecerlas, las protegería del calor, lo que permitiría el viaje en automóvil a cualquier hora del día toda época del año. Esta

³³⁵ *La Vanguardia*, miércoles 26 de julio de 1933 p. 7 y *Aragón*, abril-mayo 1934, p. 73.

³³⁶ *ABC*, miércoles 10 de abril de 1935 p. 38, y *La Vanguardia*, mismo día, p. 24.

³³⁷ *ABC*, martes 9 de abril de 1935 p. 34.

³³⁸ *Revista Aragón* mayo 1935, p. 86.

petición fue atendida mediante Decreto del 27 de julio de 1944³³⁹. Sobre este tema la Fesit volvió a hacer hincapié, y en la Asamblea de 1947 se aprobó en las conclusiones finales, la repoblación urgente del arbolado en los caminos nacionales y que se incluyese, con rango de interés nacional, en el Plan General de Repoblación Forestal de España.

La Asamblea de 1944 se caracterizó por dedicar mucho tiempo a tratar en profundidad la problemática de los transportes y su influencia sobre el turismo, siendo el transporte terrestre el que generó mayor debate, pues consideraban que tanto el marítimo como el aéreo dependían de factores para ellos no controlables, y más aún a causa de la II Guerra Mundial. La situación descrita del transporte por carretera fue que había caído a niveles muy inferiores a los existentes antes de la II Guerra Mundial, cuando el turismo por esta vía había casi igualado al del ferrocarril. Señalaron que el transporte por carretera estaba muy condicionado por la escasez de carburante, neumáticos y piezas de recambio que la Guerra estaba provocando y que ésta estaba afectando doblemente al turismo, pues para controlar el consumo de carburante el Gobierno había establecido la prohibición de circular domingos y sábados, lo que en base a datos proporcionados por los hoteles provocaba grandes pérdidas en el sector turístico.

Las soluciones que propusieron al respecto pasaban, en primer lugar, por esperar que España no fuese tan dependiente de las importaciones de la industria automovilística, y una vez logrado esto, permitir que se pudiera circular los sábados y domingos (aún a costa de no poder hacerlo otros días, para no incrementar el consumo de carburante). Propusieron también que la entrega de los cupones de gasolina se hiciese de forma regular y siempre sin perjudicar al usuario, ya que determinadas medidas que se habían tomado con carácter transitorio parecían haberse quedado establecidas sine die, como era el caso del racionamiento del combustible, el precio del mismo y la propia prohibición de circular determinados días.

³³⁹ BOE nº 223 de 10 de agosto de 1944.

Por otra parte, instaron al Gobierno a que se procediera a una rotulación adecuada de las carreteras, de los pueblos y ciudades, y de los monumentos o lugares de interés turístico, para lograr con ello mejorar las condiciones del viaje a los turistas, pues hasta la fecha las carreteras y principalmente los cruces de caminos carecían de indicaciones. Sólo algunos pueblos indicaban su nombre al entrar en ellos y prácticamente ningún monumento histórico estaba lo debidamente señalizado.

No fue hasta 1945 cuando la Fesit planteó la necesidad de una importante inversión en infraestructura de carreteras. Fue concretamente a la Dirección General de Caminos a la que instó para la rápida realización del túnel bajo el “Alto de los Leones de Castilla” (Puerto de Guadarrama). Vemos aquí un claro ejemplo de cómo la Fesit se adelantó a su tiempo, y de quizás la influencia que llegó a tener en determinadas políticas, pues las obras del citado túnel se iniciaron en febrero de 1961, inaugurándose en diciembre de 1963, marcando así un antes y un después en las comunicaciones y relaciones entre el norte y sur de España.

A parte de esta ambiciosa petición siguieron reclamando otras actuaciones que requerían menor esfuerzo presupuestario, como el recabar de las autoridades competentes la concesión a los Municipios o jefaturas de Obras Públicas de facultades para conseguir que fuesen cubiertas con flores, o plantas decorativas, las zonas de terreno colindantes a las carreteras de interés turístico. (Esto ya se hacía en algunos lugares, como Tenerife y Zaragoza).

Otro hecho significativo que demuestra la influencia de la Fesit en esta materia fue que en 1949, tan solo un año antes de que se aprobara el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas y el Reglamento ordenador de los transportes por carretera, que incluía a los viajes turísticos, se presentó en la Asamblea una ponencia titulada *Carreteras de Servicio Internacional*. En ella se explicaba la influencia vital que estas carreteras tenían para el desarrollo del turismo y, por lo tanto, reclamaba una mayor actividad en la modificación de trayectos, mejora de recorridos y conservación de las mismas, para así ir equipándonos para el desarrollo del tráfico moderno, poniendo nuestras carreteras en las debidas condiciones y a tiempo para poder soportar el cada vez mayor movimiento de coches de turismo. En la misma ponencia se señalaron carreteras o tramos de las mismas que requerían la urgente intervención del Estado en su mejora: tramos de la carretera internacional de Madrid a Irún que no tenían el ancho suficiente como para que se cruzaran dos coches corrientes de turismo,

y otros en los que no se podrían cruzar dos autobuses; la carretera de La Guardia a Tuy que estaba en pésimas condiciones; y carreteras de interés turístico que tenían que mejorar dado su estado lamentable. Se hizo una expresa comparación entre la Costa Brava y la Costa Azul, señalando que aun siendo iguales, en lo que a potencial turístico se refiere, la mejor red de carreteras francesas había hecho que el desarrollo turístico de una y otra zona fuese totalmente desigual.

Tras la lectura y debate de esta ponencia se aprobó una conclusión que tuvo una clara respuesta al año siguiente con la aprobación del Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas, fue la siguiente:

- *“Solicitar de la Presidencia del Gobierno que se estudie la posibilidad de habilitar los créditos necesarios para el ingente mejoramiento de las carreteras, tanto en su trazado como en su firme y muy especialmente en las zonas fronterizas, ante el extraordinario desarrollo que va tomando el turismo en España y muy significativamente el tráfico por carretera”.*

En las Asambleas celebradas en los años siguientes a la aprobación del citado Plan no se abordaron temas sobre carreteras en una idea de dejar hacer, y cuando comenzaron a denunciarse las carencias en las mismas, éstas tuvieron un carácter local. Fue concretamente en 1953 cuando comenzaron estas reclamaciones, año en el que se había puesto en marcha el Plan Nacional de Turismo, el cual reconocía como muy necesario la construcción y mejora de las carreteras, y en el que el Ministro de Obras Públicas³⁴⁰ recomendó “cuidar más las carreteras que son entrada a España de otros países limítrofes”³⁴¹.

En este sentido, en la Asamblea de 1953, celebrada en Gerona y Andorra, los SIT de la región anfitriona, las Cámaras de Comercio e Industria de Gerona, San Feliu, Palamós, Barcelona, y la Diputación Provincial de Gerona, presentaron en conjunto una serie de ponencias bajo el título genérico *La Comarca de Camprodón y sus*

³⁴⁰ En aquel momento Fernando Suarez de Tangil.

³⁴¹ Pack (2009) p. 125.

comunicaciones, en las que se quejaban del estado lamentable de las carreteras de esta comarca, situada en pleno corazón del Pirineo catalán y con un enorme potencial como centro de turismo receptivo, tanto en épocas de nieves como estivales. Por este motivo la Fesit, apoyando a los anfitriones, trasladó a la superioridad estas reivindicaciones, concretamente la denuncia del mal estado de conservación que presentaban en general las carreteras en Gerona, una provincia que ocupaba en el turismo nacional uno de los más ventajosos y destacados lugares, hecho que se veía agravado dada la proximidad de la frontera, y la natural comparación que los turistas podían establecer con las carreteras extranjeras³⁴².

Trascurridos cinco años desde la aprobación del Plan de Modernización de Carreteras, en la Asamblea anual de 1954, los integrantes de la Fesit volvieron a reclamar, aunque con cierta precaución y sin ánimo de excederse en las peticiones, inversiones en infraestructuras para la mejora de la red viaria. Trataron sobre el estado de ciertas carreteras, y aunque determinaron que el de muchas de ellas era muy malo, no quisieron insistir más al Ministerio de Obras Públicas, pues consideraban que estaba haciendo lo que podía en función de su dotación presupuestaria. Por lo tanto, lo que decidieron al respecto se plasmó en la siguiente conclusión:

- *“Los Centros federados, recogiendo el sentir de sus zonas respectivas, estiman que dada la importancia que para el desarrollo del turismo y de toda la economía nacional tiene la urgente mejora de las rutas españolas, acuerdan solicitar de la Presidencia del Gobierno considere la conveniencia de que en los Presupuestos Generales del Estado, se aumenten considerablemente las cantidades asignadas al Ministerio de Obras Públicas”.*

No obstante, a pesar de la aprobación y puesta en marcha del Plan de Modernización de carreteras, la realidad se enfrentaba al mal estado de las mismas. En

³⁴² Esta petición obtuvo respuesta y en ella se decía que se tendría en cuenta y que en el Plan de Modernización de Carreteras estaba incluido este sector.

una encuesta realizada en 1955 el noventa por ciento de los conductores extranjeros se quejaba del estado y de la transitabilidad de las carreteras españolas, por lo que el Ministro Arias Salgado afirmó que había que dar la vuelta a esa opinión para asegurarse de que los que nos visitaran sirvieran de buenos propagandistas³⁴³.

Por este motivo en la Asamblea anual de ese mismo año se trató otra vez del estado de conservación de las carreteras españolas en general, y se pidió al Ministerio de Obras Públicas las mejoras de algunas determinadas, aunque sin dejar de adular la labor que realizaba, elevando la siguiente conclusión:

- *“Felicitarse una vez más al Ministerio de Obras Públicas por la labor que, con los medios de que dispone, viene realizando tanto por lo que se refiere a la supresión de pasos a nivel como al Plan de Modernización de carreteras; pero considerando que ello no alcanza a cubrir la urgente necesidad de conservación y señalización de aquellas que sin estar incluidas en el citado plan, revisten sin embargo un interés turístico extraordinario, insistir a que se dé adecuada solución a tan importante problema”.*

A partir de este momento, durante unos años las únicas reivindicaciones fueron otra vez de carácter local, y en la mayoría de los casos referentes a carreteras de donde se celebraba la Asamblea, así tenemos:

- ✓ En la Asamblea celebrada en Palma de Mallorca en 1955 se solicitaron mejoras en las carreteras de Menorca.
- ✓ En la Asamblea de 1956, que se celebró en Valencia, se pidió, dado su alto interés turístico, se mejoraran los accesos a la ciudad del Turia.

³⁴³ Pack (2009) p. 124.

- ✓ En la de 1957, celebrada en Barcelona se propuso la construcción de una carretera Gavarnie-Torla (Puente de los Navarros) y dirigir un escrito a la Confederation Pyreneenne, para que manifestase si la consideraba de interés, con el fin de iniciar las gestiones necesarias para su construcción particular y con carácter de peaje. No obstante, se sabía que la Confederation Pyreneenne ya había considerado de alto interés la construcción de esta comunicación, y que habían acordado ponerse en contacto con su homólogo español para la construcción de ésta. También en 1957 solicitaron la construcción del proyectado Puente de Rande en la ría de Vigo.

- ✓ En la Asamblea de 1958, celebrada en Alicante, se presentaron dos ponencias sobre problemas en determinadas carreteras. Una de ellas, titulada *Inclusión de la carretera Valencia-Castellón-Tarragona-Barcelona (Sección de Valencia a Molins del Rey), con carácter urgente preferente, en cuanto a determinados tramos del Plan de Modernización de Carreteras*, consideraba obligatorio adaptar las mismas a las modernas necesidades, por ser esto fundamental para el desarrollo del turismo. Y por esto mismo reclamaba una inminente ejecución de obras ya proyectadas en el Plan de Modernización de Carreteras, concretamente de las levantinas³⁴⁴. La otra ponencia presentada versaba sobre la *Ampliación de la carretera de Barcelona a Santa Cruz de Calafell, tramo comprendido entre Castelldefels y la Villa de Sitges*. En ella se explicaba que la inauguración de una autopista que unía Barcelona a Castelldefels, había dado aún más importancia turística a la carretera que unía esta última localidad con Sitges, lo que provocaba que las carreteras de la zona fuesen

³⁴⁴ La conclusión derivada de esta ponencia que como el resto se elevó a la autoridad competente, tuvo respuesta por parte de la sección de modernización de carreteras del Ministerio de Obras Públicas, diciendo que la carretera de Valencia-Castellón-Tarragona-Barcelona, sección de Valencia a Molins del Rey, se encontraba incluida en un plan urgente a realizar con créditos especiales.

insuficientes y se produjeran grandes atascos y aglomeraciones en las mismas³⁴⁵;

- ✓ En la Asamblea de 1959 se pidió el establecimiento de una comunicación por carretera entre España y Francia que enlazara la ya construida hasta la entrada del Parque Nacional de Ordesa con el Valle de Gavarnie, en Francia. Esta carretera internacional no solo sería de un enorme interés turístico por los bellos parajes que atravesaba, sino que facilitaría el cómodo acceso de miles de turistas al espléndido Parque Nacional de Ordesa³⁴⁶.

A parte de estas peticiones de carácter local, en la Asamblea de 1958 se volvió a elevar una denuncia general referente al lamentable estado que, a juicio de la Fesit, presentaban las carreteras españolas. En esta denuncia, presentada en una ponencia del Centro de Iniciativa y Turismo de Jaca, se afirmaba que, en general, las carreteras españolas se encontraban en muy mal estado y que no estaban preparadas para recibir al potencial número de turistas que se preveía podía llegar. Siendo el estado de las carreteras la principal debilidad a la que se enfrentaba el turismo receptivo. Y si bien era cierto que existían varios planes locales de construcción o rehabilitación de carreteras, era necesario la creación de un único Plan Nacional de Carreteras que englobara a todas y cada una de las provincias y que debía suponer una gran inversión.

En esta misma Asamblea el Sindicato de Burgos presentó otra ponencia en la que denunciaba específicamente las condiciones de las carreteras secundarias y solicitaba que éstas se adecuasen, pues además de ser un gran inconveniente para los usuarios españoles, suponía una mala imagen cara al turista. Imagen que prevalecía

³⁴⁵ A esto contestó la Dirección General de Aduanas indicando que debido a la construcción de una nueva aduana en la frontera, se iba a desviar la carretera lo que permitiría descongestionar el tránsito de la enorme densidad que en ciertos momentos se producía y por tanto ocasionaba a los viajeros retrasos y molestias.

³⁴⁶ A esta conclusión respondió el Director General de Carreteras y Caminos vecinales, indicando que el organismo de quien dependía la resolución de la propuesta era la Comisión Internacional de límites en los Pirineos, pero que en todo caso la decisión que tomase la misma, estaría supeditada a las posibilidades presupuestarias.

sobre el mejor estado de las vías principales. Esta misma petición se reiteró en la siguiente Asamblea, en la cual se reconoció que el estado de las carreteras era uno de los temas que más había preocupado tradicionalmente a la Fesit, ya que era recurrente en todas y cada una de las Asambleas celebradas.

En la Asamblea de 1959, el representante de Burgos presentó una ponencia novedosa en el sentido de que, tras glosar la labor realizada por el Gobierno al desarrollar el Plan de Conservación de Carreteras, instaba a cada uno de los Centros federados a la redacción de un informe sobre las mejoras o construcción de nuevas carreteras de interés turístico, para hacerlas llegar al Gobierno y que vieran en esto una muestra de interés por sus preocupaciones y de leal colaboración a la obra del Estado.

En paralelo a las peticiones de construcción de nuevas carreteras o mejoras de las existentes, la Fesit fue planteando a lo largo de los años otro tipo de propuestas que, tendentes a mejorar las condiciones del viaje por carretera, no suponían grandes inversiones. Muchas de estas propuestas trataron de cubrir necesidades surgidas por el propio aumento del transporte por carretera, algo que para la Fesit era fundamental para el desarrollo del turismo. Entre estas propuestas cabe señalar:

1) Eliminación de pasos a nivel: La primera vez que se trató sobre esta necesidad fue en la Asamblea de 1954, en la que se señaló que la tendencia llevada a cabo por el Gobierno consistía en la supresión de los mismos, por lo cual no se estimó adecuado insistir en este aspecto, sino simplemente trasladaron al Ministerio de Obras Públicas una felicitación por la constante y eficaz labor en la supresión de los mismos y le rogaron que en la medida de lo posible se intensificara el ritmo de tan importante mejora³⁴⁷.

La supresión de los pasos a nivel siguió apareciendo con mucha frecuencia en las ponencias presentadas en las Asambleas, y cada año plasmaban el reconocimiento a la labor desarrollada por el Ministerio de Obras Públicas en cuanto a su eliminación. Concretamente en la Asamblea celebrada en 1957 se aprobaron dos acuerdos al

³⁴⁷ Esto tuvo una rápida respuesta por parte de las autoridades pues prosiguió con mayor celeridad aún a la supresión de más pasos a nivel.

respecto. El primero, que trataba sobre la necesidad de sustituirlos por pasos no a nivel, decía: “*Recordar la necesidad de activar la construcción de pasos superiores o inferiores con el ferrocarril, aun reconociendo la intensa labor realizada y que dicha construcción se efectúe con la prelación natural en orden a la peligrosidad de los pasos a nivel existentes que hayan de sustituirse*”, y el segundo se refería a los que seguían existiendo, y decía lo siguiente: “*Siendo mucho los pasos a nivel en que permanecen echadas las barreras de modo permanente, como ocurre en la mayoría de la línea de Valladolid a Ariza, lo que entorpece la circulación por carretera, se acuerda rogar a la Dirección General de la Renfe, disponga lo conveniente para que los pasos a nivel guardados, permanezcan cerrados solamente el tiempo indispensable para la realización de sus servicios*”.

2) Rotulación de las carreteras: La correcta rotulación de las carreteras que ya se había tratado en años anteriores, siguió siendo motivo de preocupación para la Fesit, y como tal se siguió tratando en la mayoría de sus Asambleas. La internacionalización de las señales de tráfico se había logrado casi en su totalidad mediante normas dictadas por una Comisión de la Organización de las Naciones Unidas para la universalidad de las señales en las carreteras, pero faltaban algunas, y se daba el caso que esas afectaban en gran medida a los turistas, como eran la de señalización de entrada a una ciudad y la de localización del centro histórico de la misma. Por ello, tras la Asamblea de 1955 rogaron a la Dirección General de Administración Local que tuviera a bien recordar a los municipios el cumplimiento de la obligación de rotular los accesos a sus respectivas localidades, así como señalar las travesías urbanas para lograr la precisa orientación del viajero”³⁴⁸. Como las autoridades municipales no hicieron caso a estas demandas, en la siguiente Asamblea

³⁴⁸ Ya en 1928 el Gobierno hizo la concesión de las llamadas *Carteleras de Turismo* que debían instalarse en las carreteras a la entrada y salida de todas las poblaciones, en los cruce y en los lugares más estratégicos, donde se facilitarían los datos más indispensables para seguir una ruta, para orientarse y para aconsejar donde convenga detenerse. En una de sus caras debía contener la descripción de la ciudad, los edificios más notables, los monumentos artísticos históricos, los lugares dignos de visitarse, su riqueza, las fiestas y ferias principales y su situación geográfica. En la otra cara indicaciones útiles y necesarias al visitante, hoteles, garajes, comercios, bancos, industrias, etc. (Correyero y Cal 2008, pp. 140-142).

se presentó una ponencia titulada *Ayudemos a Orientarse*, tras la cual volvieron a dirigirse encarecidamente a la Dirección General de la Administración Local para que, además de la conveniente señalización de direcciones de salida en el interior de las ciudades, se sirviera recordar a los Ayuntamientos la necesidad de rotular bien visiblemente las calles en cada una de sus esquinas de acuerdo con las normas más modernas que la técnica aconsejase. No obstante, al no obtenerse los resultados deseables, en 1958 se volvió a presentar una ponencia al respecto bajo el nombre de *Señalización del Centro Urbano*, donde se volvió a solicitar que se estableciera en las ciudades algún signo uniforme y de carácter oficial que indicaran fácilmente al turista la dirección para llegar al centro de cualquier ciudad³⁴⁹.

Otra vez, en la Asamblea de 1959, se incidió en el tema, y volvieron a elevar la siguiente conclusión: *“Reiterar el cumplimiento de las posiciones que determinan la señalización de carreteras y del interior de las poblaciones, para evitar la desorientación de los viajeros, por haber desaparecido, en muchos casos, aquellas señales, y, en otros, por no haber sido aún establecidas”*. A esta conclusión la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, manifestó que se preocupaba de acuerdo con los deseos de la Fesit, y dentro de sus medios económicos llevaría progresivamente dicha labor de balizamiento de las carreteras españolas³⁵⁰.

3) Normas de circulación y seguridad vial: En España existía una primera Ley de Carreteras que databa de 1877³⁵¹, que fue reemplazada por una RO de Julio de 1887, en donde se establecían las normas, usos y costumbres de la conducción dentro del territorio nacional. La circulación internacional fue regulada años más tarde, mediante Convenio Internacional del 11 de octubre de 1909, al que España se adhirió y en el que se estableció que para moverse internacionalmente en vehículos haría falta un permiso de exportación temporal, un tríptico para los controles de aduanas, un

³⁴⁹ A esto contestó el Ministerio de Obras Públicas que la C.E.E. tenía acordados tipos de señales de carácter internacional, estando España adherida al protocolo de Ginebra que las definía.

³⁵⁰ Entre los años 1958 y 1959, el importe de dichas obras, tantos cursadas como en ese momento en ejecución sólo en las radiales, alcanzaba una cifra superior a los 28 millones de pesetas proponiéndose continuar con los itinerarios internacionales sub- radiales, periféricos, comarcales, etc.

³⁵¹ Ley de 4 de mayo de 1877, publicada en la Gaceta de Madrid nº 126 de 6 de mayo.

certificado internacional de circulación, un permiso de conducción internacional y llevar el vehículo identificado con la inicial del país.

Pero el fuerte aumento del tráfico por las carreteras hizo necesario implantar nuevas medidas que garantizaran la seguridad vial, y en esto también la Fesit fue pionera, en la medida que pronto comenzaron a lanzar propuestas sobre el tema. Ya en 1945 interesaron de las autoridades correspondientes sobre la necesidad de la unificación absoluta en España de las señales de circulación, adoptando para ello medidas que ya se tomaban en el extranjero, como pintar la calzada para distinguir los carriles, distinguir entre líneas continuas y discontinuas en virtud de la visibilidad de la carretera, colocar todas las señales de tráfico a una misma altura, obligatoriedad de señalar los movimientos por parte de quien circulaba, o hacer un stop al cambiar de dirección o sentido.

De una manera u otra, peticiones parecidas se fueron repitiendo en diferentes Asambleas. En la de 1957 se trataron por primera vez los peligros inherentes al tráfico por carretera, denunciando la existencia de puntos negros en las mismas. Pero fue en la Asamblea de 1958 cuando este tema adoptó una mayor formalización, presentándose dos ponencias al respecto. La primera, bajo el título *Velocidades y Señalizaciones en Carretera*, proponía:

- 1º.-Limitar en determinados tramos la velocidad a la que podían ir los turismos.
- 2º.-Que en los camiones se colocasen unas placas en las partes delantera y trasera con la velocidad a la que se les estaba permitido circular.
- 3º.-Colocar las señales de las diferentes direcciones que se podían tomar a la salida de una población más cerca de ésta, ya que en donde se encontraban, que era bastante lejos, provocaba cierta desorientación a los conductores.

La segunda ponencia, titulada *Intensificación para Señalizaciones*, exponía que la intensificación del tráfico estaba generando año a año la necesidad de reglamentar en mayor medida la seguridad vial, por lo que se solicitaba que se intensificasen las señalizaciones tanto indicativas como reguladoras; entre estas últimas, el

establecimiento de semáforos y nuevas señales que se estaban adoptando en el extranjero consistentes en pintadas en el suelo.

Estas ponencias tuvieron respuesta por parte del Ministerio de Obras Públicas, quien señaló que procurarían atender a las indicaciones y al perfeccionamiento de las señalizaciones o balizamiento de las carreteras, especialmente en los lugares peligrosos, en la medida que las consignaciones presupuestarias lo permitiesen.

En esta misma Asamblea, ya no como ponencia sino en el debate de temas, sacaron a colusión cómo los accidentes se estaban convirtiendo en una triste realidad, así como la existencia de determinados puntos negros: la carretera de Barcelona a Santa Cruz de Calafell, y concretamente en el tramo entre Castelldefels y Sitges. Desde enero de ese año hasta el momento de celebrarse la Asamblea en la citada carretera se produjeron 45 accidentes y hubo 12 levantamiento de cadáveres (además 8 de los accidentados murieron ya en los hospitales). Por ello se dirigieron al Ministerio de Obras Públicas trasladándoles estas inquietudes y proponiéndoles se arreglaran los puntos negros de las carreteras. Al año siguiente la Fesit propuso hacer más duras las sanciones por el incumplimiento de las normas existentes, a la vez que rogó a la DGT que recordase a los propietarios y conductores de los coches extranjeros que las obligaciones que se exigían en España a estos coches eran las mismas que las de sus países de origen, pues era muy desagradable tener que dar curso diariamente a denuncias por vulneraciones elementales llevadas a cabo por coches extranjeros en las calles de la ciudad.

4) Educación vial: El desarrollo de las carreteras trajo consigo la necesidad de una educación vial, y desde la Fesit presentaron recomendaciones al respecto. Los primeros años trataron sobre la necesidad de regular el uso de la vía pública para que no se impidiera el tráfico a los vehículos, lo que implicaba que los demás usuarios de la misma debían conocer y cumplir un mínimo de normas en su uso con el fin de evitar accidentes. Decían desde la Fesit que los ciudadanos españoles tenían por costumbre ocupar la calzada, lo que provocaba multitud de accidentes, por lo que veían conveniente modificar dicha conducta, si fuese preciso desde la misma escuela, introduciendo lo que hoy en día conocemos como educación vial.

Y aunque reconocieron que en las escuelas se comenzaba a impartir este tipo de enseñanzas, siguieron afirmando que la mayoría de los peatones no estaban

formados suficientemente para transitar por lugares donde el tráfico rodado era importante, causando muchos accidentes, por lo que era necesario que los adultos también recibieran esta formación. Pues si bien el conductor nacional no estaba libre de sufrir estas imprudencias de los peatones, al menos estaba acostumbrado a las mismas, lo que le llevaba a conducir con alerta; sin embargo, el turista extranjero que iba en automóvil no está preparado en ningún caso para el comportamiento de la peatones en España, lo que incrementaba en gran medida el riesgo de accidentes. Por este motivo, señalaron al Ministerio de la Gobernación la conveniencia de repartir en un extracto especialmente entre los peatones, las disposiciones que regulaban la circulación para general conocimiento y para evitar accidentes ante el incremento del turismo receptivo que viaja en automóvil.

5) Estaciones de servicio: Fue en la Asamblea de 1954 cuando se habló por primera de las estaciones de servicio. El planteamiento tardío es lógico ya que la liberalización total de los carburantes fue en el verano de 1952. En la citada Asamblea se debatió, aunque no se llegó a ningún acuerdo, sobre la falta de estaciones de servicio en España, que a diferencia de en otros países, europeos era muy significativa. Debido a la existencia del monopolio por parte de CAMPSA, no se podía hacer mucho al respecto, aunque sí se planteó realizar diversos estudios sobre el tema y hacerlos llegar a las Cortes. Ya en la Asamblea celebrada en 1955 se aprobó la siguiente conclusión:

“Rogar a la Delegación del Gobierno que en la CAMPSA se adopten las medidas conducentes a la adaptación de los distintos servicios que presta dicha Compañía a la nuevas y crecientes necesidades que viene originando el constante incremento de la afluencia turística y muy especialmente del número y capacidad de los surtidores, ampliación de su horario de servicio y la debida ubicación de los aparatos, tratando siempre que no puedan originar perturbaciones del tránsito”.

6) Servicios de atención en carretera: En la Asamblea de 1953 el Sindicato de Valencia presentó una ponencia titulada *Servicio de Urgencia para la Reparación de Automóviles* que se debatió intensamente porque se reconocía que era difícil su puesta en marcha, aunque se consideró de suma importancia, ya que la mayoría de los

desplazamientos de turistas eran en días festivos en los que normalmente no abrían los talleres. Tras el debate acordaron dirigirse al Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones para que, ante la manifiesta conveniencia, viera la posibilidad de que en los días festivos quedase asegurado un servicio de urgencia y en los puntos estratégicos que se estimasen, para la rápida reparación de los automóviles que lo precisaran, dando noticia de ello a las Oficinas de Turismo y Policía Municipal para la conveniente orientación del viajero.

Sobre este tema se volvió a incidir en la Asamblea de 1958 mediante una ponencia titulada *Auxilios en Carretera*, de Fomento de Turismo de Burgos, en la que se proponía que se extendiese lo que ya existía en algunas carreteras, que era un auxilio de los viajeros en las mismas, con apoyo sanitario y mecánico. Para lo cual se estimó oportuno participar simultáneamente a la DGT y al Real Automóvil Club de España. Este último comunicó que de conformidad con la conclusión aprobada en la Asamblea, su comité director se había puesto en contacto con la DGT y las Diputaciones Provinciales con el fin de extender el establecimiento del servicio de prestación de auxilios en las diversas carreteras de España.

7) Zonas de descanso: En 1953 el Ministro de Obras Públicas realizó una declaración en las que daba cuenta de un proyecto para habilitar “campings” cerca de algunas casetas de camineros, facilitando y reglamentando así zonas de descanso en las carreteras nacionales destinadas al aparcamiento de vehículos en ruta. Desde la Fesit consideraron que tales declaraciones eran sumamente importantes, pues atendían a una antigua reivindicación. Como apoyo a las declaraciones del Ministro en la Asamblea de ese mismo año se leyó una ponencia titulada *Aparcamientos en Ruta*, que defendía que, siempre y cuando estas zonas de descanso se mantuvieran en un correcto estado, se podrían complementar con la apertura de Albergues y Paradores, logrando así una buena red de alojamientos en ruta. Por ello rogaron al citado Ministro que al dictarse las disposiciones reguladoras de su uso y acondicionamiento se cuidara de manera especial la permanente vigilancia de estas zonas, en cuanto se refería a su presentación, policía y limpieza.

8) Túneles: la Fesit también abordó la construcción de túneles y en una ponencia titulada *Túneles en Carretera*, señaló la necesidad de acondicionar los

túneles existentes, ya que en algunos de ellos la visibilidad era pésima y se consideraban un riesgo para la circulación. A esto contestó el Ministerio de Obras Públicas diciendo que a medida que las disposiciones económicas lo permitiesen, se irían haciendo instalaciones de iluminación artificial en dichos túneles, comenzando por los de mayor tráfico y mayor contraste luminoso.

9) Regulación de los servicios de estancias en garajes: Habida cuenta de las anomalías y abusos que se estaban produciendo en cuanto a la percepción de derechos de estancia y prestación de servicios de vehículos automóviles en garajes, desde la Fesit solicitaron al Ministerio de la Gobernación que dictase las ordenanzas necesarias para regularizarlos, imponiendo la obligación de que todas las tarifas estuviesen expuestas a la vista del cliente.

10) Arbolado: Tras la aceptación de la petición anteriormente señalada de que se plantaran árboles en las carreteras para embellecerlas y dar sombra a los usuarios, surgió un nuevo problema consistente en que las raíces dañaban el firme. Por ello comenzaron a recomendar lo contrario: había que alejar los árboles de las carreteras.

11) Motocicletas y bicicletas: A partir de la mitad de la década de los cincuenta comenzaron los problemas derivados del aumento de este tipo de vehículos. Esto llevó a la Fesit a solicitar a la Presidencia del Gobierno que, ante el continuo incremento y gravedad de los accidentes de tráfico ocasionados en buena parte por el extraordinario aumento del número de bicicletas y motocicletas en circulación, y a cuyos usuarios no solamente no se les exigía ningún requisito, sino que generalmente desconocían las reglas más elementales del Código, se dictase, por los Ministerios correspondientes, las pertinentes medidas entre las cuales debería fijarse un mínimo de edad y de aptitud para sus conductores.

Como parte integrante del transporte por carretera, la Fesit abordó también la problemática derivada del **transporte de viajeros en autobús**. Los transportes de viajeros pueblo a pueblo, que reemplazan a las líneas férreas donde no las había, existían tradicionalmente en España. Los primeros servicios de este tipo eran prestados por diligencias tiradas por animales, y estos viajes constituían auténticas aventuras para los viajeros. Pero evidentemente con el desarrollo de los vehículos a motor esto fue cambiando, y las diligencias tiradas por tracción animal fueron sustituidas por autobuses más o menos modernos. La mejora de estos servicios fue desde comienzo de siglo XX tema de preocupación de aquellos que deseaban el buen desarrollo del turismo, y vieron preciso la mejora de los mismos, ofreciéndoles al viajero, en primer lugar, coches cómodos que no los persuadiese de realizar determinados viajes y en segundo lugar más líneas a mayor número de destinos. La Administración española reguló por primera vez los autobuses en 1924, discriminando dos tipos de líneas de viajeros, una de clase A, de carácter regular, y otra de clase B, discrecional³⁵².

Al término de la Guerra Civil, se establecieron unos circuitos turísticos a los que se les denominó Rutas Nacionales³⁵³. Estos estuvieron organizados y desarrollados desde el Gobierno, a través del Departamento de Rutas Nacionales de la DGT³⁵⁴, y se vieron condicionados por los mismos motivos que los realizados en automóviles, es decir, por el mal estado de las carreteras y por la falta de combustible y repuestos; esto último provocó que se suprimieran numerosos servicios.

Tras la reunificación de la Fesit las condiciones en que se desarrollaban este tipo de viajes eran pésimas, con los circuitos turísticos controlados bajo un régimen de monopolio estatal, y con un número de servicios muy reducido. Por este motivo mostraron especial preocupación, y lucharon por lograr que más líneas de autobuses de viajeros pudiesen llegar a poblaciones turísticas³⁵⁵. Para ello instaron a Renfe a que instaurase estas líneas como continuación de las ferroviarias, pero que si no lo

³⁵² Moreno Garrido (2007a) p. 109.

³⁵³ Herederas de las Rutas de Guerra, de las que se hablará con detenimiento en el siguiente capítulo.

³⁵⁴ Departamento heredero del de Rutas de Guerra del SNT.

³⁵⁵ Renfe inauguró el 5 de febrero de 1943 un su primer servicio de viajeros por carretera, cubriendo la línea Madrid –San Sebastián.

deseaba, pudieran ser otras empresas las que las gestionasen. Se dirigieron también al Ministerio de Obras Públicas para que tramitase de forma rápida y favorable los expedientes de solicitud de establecimiento de líneas regulares que afectasen a poblaciones turísticas, alegando que esto beneficiaría también a las poblaciones que aun no teniendo rango turístico reconocido, formasen parte de la ruta.

La preocupación que la Fesit mostró por el servicio de autobús fue cambiando en base a la evolución del mismo. Así, tras abogar por el establecimiento de nuevas líneas pasaron a dar indicaciones de cómo se debía prestar el servicio. En este sentido, en la Asamblea de 1946 se leyó una ponencia titulada *Medidas a establecer en relación con el Transporte de Viajeros por Carretera*, en la cual se establecían las normas que toda empresa de autocares debía cumplir:

1. Las empresas concesionarias de servicios de transporte por carretera deberían tener expuesto al público en sus administraciones un cartel colocado en sitio visible con la leyenda: “Esta administración tiene a disposición del público el libro oficial de reclamaciones”.
2. El despacho de billetes podría hacerse con quince días de antelación.
3. Para cada expedición debía ser cubierto un plano del autocar en el que figurasen debidamente registrados, en el lugar de cada plaza, el nombre del viajero que lo fuese a utilizar.
4. Los asientos debían estar numerados en el plano y se corresponderían exactamente con el del vehículo.
5. Estos planos estarían siempre a disposición del público que lo solicitase, a fin que pudieran elegir su plaza.
6. En ningún caso podrían despacharse en la estación de origen, más asientos de los que figurasen en el plano.
7. La empresa concesionaria estaría obligada a poner a disposición del público desde la estación de origen, el vehículo o vehículos precisos, si el número de plazas vendidas fuese mayor al de plazas disponibles.
8. Sólo se podrían tomar más viajeros durante el trayecto si existiese unanimidad entre los ocupantes.
9. Prohibir terminantemente el transporte de carnes, frutas, caza, pesca y animales vivos.

En paralelo a estas peticiones, y tras la idea de la DGT de involucrar al Instituto Nacional de Industria (INI) en el sector turístico, se constituyó ATESA³⁵⁶. Había sido Luis Bolín quien planteó la necesidad de crear una empresa que estuviera dotada de todos los medios materiales adecuados para cubrir el servicio en España, Colonias y Protectorado, del turismo por las carreteras nacionales, mediante la organización, con medios propios o ajenos, de toda clase de viajes colectivos, bien por iniciativa propia, bien por la del Estado o por la de cualquier otra persona oficial o privada. Esta idea fue muy bien recibida en el INI, pues sus responsables previeron que una empresa de carácter turístico podía traer a España las preciadas divisas que necesitaban para poder acometer la tan necesaria industrialización. Así, en mayo de 1949 se nombró una Comisión Gestora para realizar un estudio técnico, económico y financiero que sirviera de base para la constitución de una empresa dedicada a la explotación y desarrollo de los transportes por carretera a efectos de una mejor organización del turismo.

Tras el estudio realizado por la citada Comisión se encomendó al INI, mediante Decreto de 13 de octubre de 1949³⁵⁷, la creación de una empresa mixta para la explotación de los transportes para turismo por carretera. En cumplimiento a este Decreto la empresa se constituyó en Madrid el 2 de noviembre siguiente, bajo el nombre Autotransporte Turístico Español, S.A. (ATESA), y un capital social de 50 millones de pesetas, cifra relativamente pequeña en comparación con la que se destinaba a otros sectores, pero muy importante para la todavía pequeña industria turística española.

Una vez constituida ATESA, su equipo directivo, presidido por Luis Bolín, estableció que los servicios que la empresa debía prestar eran: a) una red de circuitos turísticos nacionales y regionales, así como excursiones radiales fijas, a base de autocares; b) un servicio de alquiler de coches de turismo, con o sin conductor; y c) un servicio de alquiler de autobuses. Para desarrollar estas actividades se requería la

³⁵⁶ Para una mayor profundidad en el conocimiento de ATESA véase Pellejero Martínez (2000a).

³⁵⁷ BOE nº 293 de 20 de octubre de 1949.

adquisición de autocares, automóviles y de instalaciones complementarias (oficinas, garajes y talleres), lo que supuso serias dificultades dada la escasa producción industrial española, y retrasó la puesta en funcionamiento de la empresa, que no comenzó su andadura hasta 1951.

A partir de este momento se pusieron en marcha:

- a) Tres circuitos nacionales de carácter regular:
 - ✓ el número 1: (2.522 kilómetros) Irún – Burgos – Madrid – Córdoba – Sevilla – Cádiz – Algeciras – Málaga – Granda – Murcia – Alicante – Valencia – Tarragona – Barcelona.
 - ✓ el número 2: era el mismo que el número uno pero de sentido inverso.
 - ✓ el número 3: (2.358 kilómetros) Madrid – Burgos – San Sebastián – Bilbao – Santander – Covadonga – Gijón – Oviedo – La Coruña – Santiago de Compostela – La Toja – Vigo – León – Zamora – Salamanca – Ávila – Madrid.
- b) Un circuito sólo los meses de verano denominado Circuito Regional de Andalucía, de 859 kilómetros y con recorrido Sevilla – Córdoba – Granda – Málaga – Algeciras – Cádiz – Sevilla.
- c) Tres rutas radiales: Madrid – El Paular, San Sebastián – Loyola, y San Sebastián – Pamplona.

Esta red de circuitos fue extendiéndose año tras año, llegando a cubrir todas las zonas turísticas de España y parte de las de Portugal. Así, en 1954 se comenzó a ofertar el Circuito Ibérico, de 2.500 kilómetros, que comprendía Madrid – Salamanca – Coimbra – Fátima – Lisboa – Sevilla – Granada – Madrid, y en 1955 se aumentó la oferta con dos nuevos circuitos: uno, Madrid – Sevilla – Granada – Madrid; y otro, Madrid – Sevilla – Cádiz – Málaga - Granada – Madrid. A partir de 1956, se dejó de hablar de circuitos con itinerarios concretos y se pasó a hablar de una red de circuitos con itinerarios enlazados y coordinados entre sí.

Para estos servicios ATESA ofrecía vehículos de primera calidad, servicio de conductores, jefes de expedición y todo aquello que el transporte precisase; para todo lo demás, como el alojamiento y los servicios de comidas, buscó la colaboración de

agencias de viajes. ATESA fue una gran empresa pública que consolidó los transportes y la contratación de reservas hoteleras.

Con ATESA en funcionamiento, el Gobierno se hizo eco de las peticiones planteadas por la Fesit, y desde el órgano gestor de los servicios de autocares, se fueron dictando normas. Concretamente en 1949 se aprobó, mediante Decreto de 16 de diciembre³⁵⁸, el Reglamento para la aplicación de la Ley de Coordinación de los Transportes mecánicos terrestres³⁵⁹, que incluía a los viajes turísticos.

Dado que las normas establecidas en la mayoría de las ocasiones no eran cumplidas, la Fesit en 1949 se dirigió a la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera, para que procurase una mejora del servicio y el cumplimiento de lo establecido sobre el particular. En este mismo escrito señalaron ciertas normas cuyo cumplimiento debía ser más estricto, y otros aspectos que requerían una regulación inminente. Lo propuesto fue lo siguiente:

- a. En primer lugar, que la autoridad competente ejerciera el debido control de estos servicios, comprobando el número de asientos que pudiese llevar cada vehículo y no permitiera más viajeros que asientos autorizados tuviera el coche.
- b. Que aumentase el número de servicios en la época de verano, en particular a playas, balnearios y sitios de interés turístico.
- c. Que los coches presentasen un aspecto correcto de seguridad, confort y limpieza, tanto interior como exterior, para lo cual debían repasarse de pintura y tapizado, picaportes, puertas, ventanas, etc.

³⁵⁸ BOE nº 12 de 12 de enero de 1950.

³⁵⁹ Esta Ley, de 27 de diciembre de 1947, tenía como planteamiento inicial la ordenación de los transportes basada en la concepción del de carretera en función o como complemento al ferroviario. Pretendiendo así no establecer competencia entre ambos. Se establecieron unos mecanismos de protección del ferrocarril que se presuponían iban a suponer un control y freno del desarrollo del tráfico por carretera, pero lo que provocaron fue el desarrollo de un sistema de transporte complejo e inarmónico (Aranguren Castro, y otros 1999, p. 1044).

- d. Que pudieran reservarse asientos numerados en la berlina con anticipación, evitando de este modo que los poseedores de éstos tuviera que hacer cola con mucha antelación a la hora de la salida.
- e. Que ningún viajero fuese de pie.
- f. Que el pasillo central estuviera totalmente libre de impedimento alguno, prohibiéndose absolutamente los trasportines en ningún sitio del coche.
- g. Que los asientos estuviesen en perfecto estado de comodidad y limpieza y observasen las reglamentarias medidas de distancia entre asiento y respaldo del anterior.
- h. Que tanto puertas como ventanillas tuvieran sus cristales y pudieran los viajeros subir y bajar estos con absoluta independencia del cobrador del coche.
- i. Que el personal del coche fuese uniformado y limpio.
- j. Que los autobuses no presentasen el aspecto de un carro de mudanzas, llevando en la baca del mismo a viajeros y enseres, que representaban una balumba imponente y sobrecarga al vehículo con riesgo de los viajeros.

Años más tarde, concretamente en 1957, la Fesit denunció los inconvenientes que para el servicio de transporte en autobús suponía el régimen de monopolio. Éstos venían derivados de la falta de competencia y se resumían básicamente en la mala calidad del servicio prestado y en la imposibilidad del establecimiento de otros itinerarios, pues esta empresa tenía que dar su consentimiento. Para remediar estos abusos e inconvenientes, desde la Fesit se encargó a los Centros federados que estuviesen atentos y que cuando éstos se produjeran, se dirigiesen a la empresa concesionaria para denunciarlos y tratar de subsanar las anomalías surgidas. Y que en caso de no se corrigiesen, recurrieran a la Jefatura de Obras Públicas competente, dando traslado a la Directiva de la Federación si fuese conveniente su apoyo.

Como estos abusos siguieron dándose, en 1959 la Fesit rogó a la DGT que encomendase a sus inspectores la misión de viajar durante cada año en una de las líneas de autobuses de viajeros de su demarcación, con el fin de comprobar su debido funcionamiento. La Secretaría General de la citada Dirección contestó que tal comprobación era incumbencia del Ministerio de Obras Públicas, y que las empresas

concesionarias tenían a disposición de los usuarios un libro de reclamaciones, y recomendó que se divulgase la existencia de este libro entre los miembros federados.

Por último señalar que también se hicieron eco de otro medio de transporte por carretera muy marginal, los **taxis de lujo**. Estos vehículos utilizados por turistas carecían de regulación en muchas localidades, por ello al finalizar la etapa, dirigieron escritos a los Ayuntamientos de las poblaciones donde no estaban reglamentados. En estos escritos expusieron que se estaban produciendo irregularidades en el servicio de los llamados “taxis de lujo”, por lo que propusieron establecer al menos dos normas:

1^a.- La obligación de llevar un aparato taxímetro, pudiéndoseles autorizar a colocarlo en un lugar menos ostensible del que generalmente lo llevaban los taxis ordinarios, pero en forma que lo pudieran ver fácilmente los usuarios para la comprobación necesaria.

2^a.- Fijar una tarifa de precios, que no fuese superior, en todo caso a más del 50 por 100 de la establecida para los taxis ordinarios.

4.2. Ferrocarril.

Desde sus inicios el ferrocarril fue un medio de transporte de vital importancia tanto en el traslado de mercancías como en el de pasajeros. Mantuvo una posición de liderazgo entre los medios de transportes desde el siglo XIX hasta el periodo de entreguerras cuando fue sustituido por el automóvil³⁶⁰. Rompió las distancias y multiplicó por miles los viajeros, por lo que fue determinante para el desarrollo del turismo.

³⁶⁰ Moreno Garrido (2007a) p. 43.

El ferrocarril en la España peninsular comenzó su andadura el 28 de octubre de 1848 con un tren que cubría la línea de 29 km entre Barcelona y Mataró. Las primeras líneas españolas nacieron con un cierto componente turístico, al unir grandes urbes con poblaciones de veraneo o descanso, como es el caso del de Barcelona-Mataró, Madrid-Aranjuez (1851), Gijón-Sama de Langreo (1856) y Bilbao-Castro Urdiales (1899)³⁶¹. En cuanto a líneas internacionales, ya en 1865 había un tren expreso que unía París con Madrid³⁶², en 1880 se estableció el servicio de coches-cama entre Madrid y Hendaya y en 1881 entre Madrid y la frontera con Portugal (Valencia de Alcántara)³⁶³. No obstante, el ferrocarril español presentó un gran inconveniente para su total desarrollo, así como para la atracción del turismo internacional, que fue la diferencia de anchura de sus vías con las europeas. Las vías españolas tenían un ancho de 1,67 metros, mientras que las europeas de 1,44 metros, lo que obligaba a un pesado proceso de cambio de cambio de tren en la frontera.

Esta diferencia en el ancho de las vías, la accidentada orografía peninsular y el escaso hábito de viajar de los españoles, hizo que a principios del siglo XX España se encontrase muy retrasada en materia ferroviaria, tanto por el número de kilómetros de vías construidos, 13.185 kilómetros, como por encontrarse casi todas las líneas en un pésimo estado. A pesar de contar con cuatro grandes compañías explotadoras: Caminos de Hierro del Norte (la más importante); Mediodía; los Ferrocarriles Andaluces y Cáceres-Portugal, España ocupaba respecto a las principales naciones europeas, un puesto de cola. Este retraso se puede establecer en base a kilómetros de vía férrea por kilómetro cuadrado de superficie del país, lo que fue expuesto por Carlos Arcos y Cuadra en noviembre de 1908 durante la celebración en Zaragoza del Primer Congreso de Turismo español.

³⁶¹ Aranguren Castro, y otros (1999) p. 1032.

³⁶² Pack (2009) p. 42.

³⁶³ Aranguren Castro, y otros (1999) p. 1033.

Cuadro 13: Kilómetros de vía férrea por cada 1.000 kilómetros cuadrados de superficie.

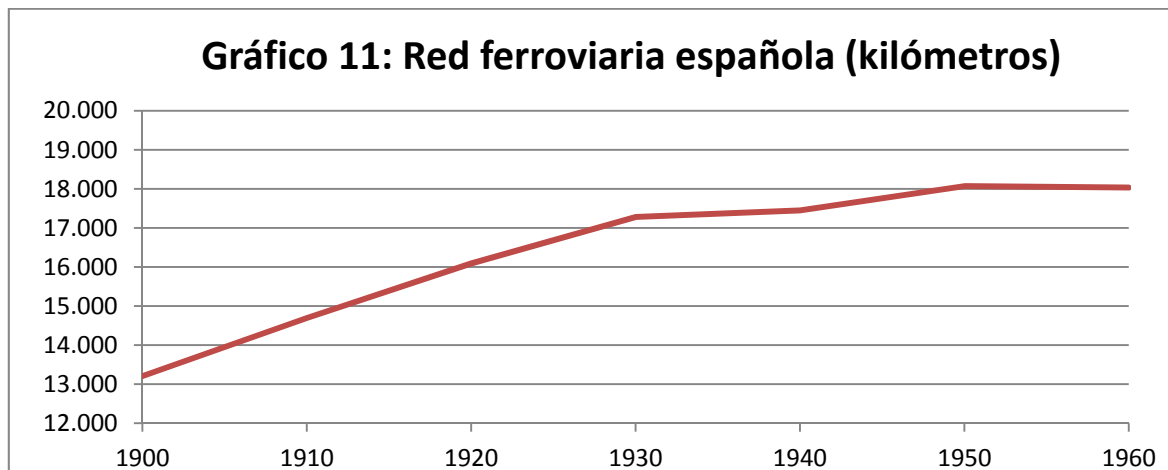
1º Bélgica.....	195,1
2º Inglaterra....	109,9
3º Suiza.....	91,8
4º Alemania.....	90
5º Francia.....	75
6º Italia.....	54,6
7º España.....	26

Fuente: Arcos y Cuadra (1974, ed. or. 1909) p. 49.

En cuanto a la evolución de la red ferroviaria española³⁶⁴, en la primera década del siglo XX se incrementó más de un 11 por ciento, en la segunda década el incremento fue de casi el 9,5 por ciento y en la tercera de más del 7 por ciento, sin embargo en la década de los años treinta este incremento se estancó de tal manera que no llegó al 1 por ciento. En los años cuarenta se produjo un ligero incremento de algo más del 3,5 por ciento, mientras que en la década de los cincuenta no hubo incremento alguno, por el contrario, se registró un descenso del 0,21 por ciento. Por lo tanto, el principal incremento de la red tuvo lugar en las tres primeras décadas, para estancarse en la década de los años treinta debido principalmente a la Guerra Civil, que supuso no solo el estancamiento en la construcción sino también la destrucción de parte de la existente. Una vez terminada la Guerra se puso en marcha un proceso de reconstrucción y de modernización que posibilitó que el kilometraje aumentara más de un tres y medio por ciento y que se comenzara con el electrificado de la red a partir de la aprobación del Decreto de 25 de enero de 1946³⁶⁵. La década de los años cincuenta no fue muy fértil en cuanto al aumento de kilómetros de vía férrea construidos, pero sí en la modernización de la misma.

³⁶⁴ Sobre esta evolución véase Muñoz Rubio (1995) y Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998).

³⁶⁵ BOE nº 31 de 31 de enero de 1946.



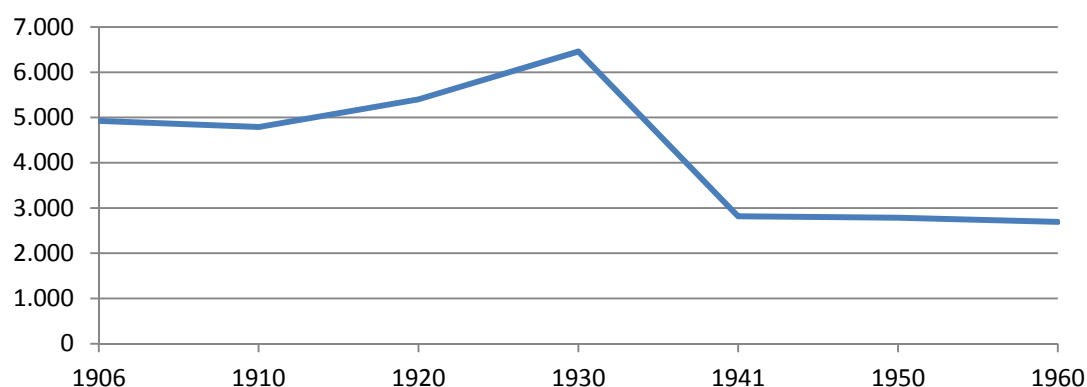
Fuente: Gómez Mendoza y San Román (2005).

En lo referente al parque móvil, éste presentaba una gran heterogeneidad: expresos de lujo y sudexpresos, utilizados mayoritariamente por los turistas de mayor nivel adquisitivo, tenían vagón restaurante y coche cama; rápidos y expresos, compuestos principalmente por coches de 1ª y 2ª clase; correos y correo-expresos, con coches de 1ª, 2ª y 3ª clase y eran los más habituales en el transporte de viajeros; mixtos, con coches de viajeros (de las tres clases) y de mercancías; ómnibus, ligeros y tranvías, con las tres clases y sólo para recorridos cortos; y mercancías, los cuales sólo excepcionalmente llevaban pasajeros³⁶⁶.

La evolución de los distintos tipos de trenes fue bastante similar. En los treinta primeros años del siglo XX las locomotoras crecieron casi un 72 por ciento y más de un 31 por ciento los coches. Este crecimiento se estancó drásticamente a lo largo de la década de los años treinta, debido fundamentalmente a la Guerra Civil, cuando se produjo una reducción de las locomotoras de un 23,11 por ciento y de un 56,4 por ciento en los coches. Durante la década de los cuarenta el parque de coches se mantuvo prácticamente estancado, pero el de locomotoras creció casi un 17 por ciento.

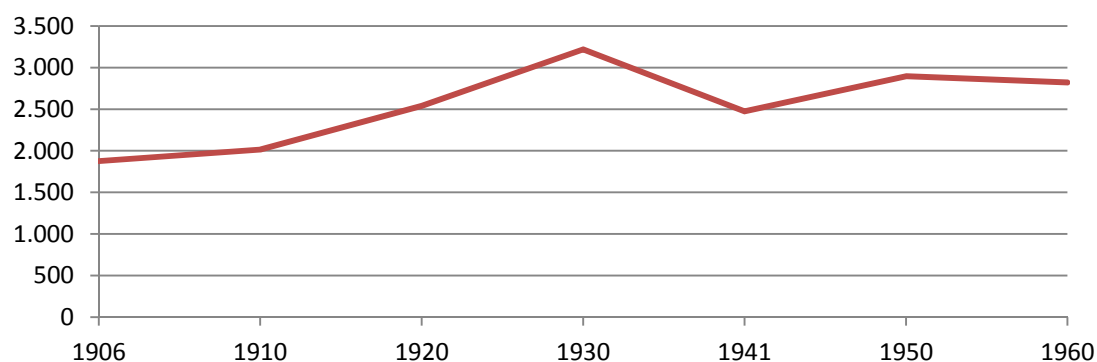
³⁶⁶ Moreno Garrido (2007a) p. 45.

Gáfico 12: Coches viajeros



Fuente: Fuente: Gómez Mendoza y San Román (2005).

Gráfico 13: Locomotoras



Fuente: Fuente: Gómez Mendoza y San Román (2005).

En cuanto al número de viajeros por tren (de vía ancha), el crecimiento fue prácticamente continuado desde principios de siglo hasta el inicio de la década de los años treinta. A continuación se muestra el número de viajeros por vía ancha desde 1900 a 1959.

Cuadro 11: Número de viajeros en vía ancha (miles)							
Años	Viajeros	Años	Viajeros	Años	Viajeros	Años	Viajeros
1900	32.000	1915	62.589	1930	117.099	1945	100.485
1901	33.400	1916	67.596	1931	...	1946	98.963
1902	37.400	1917	70.994	1932	...	1947	109.503
1903	39.600	1918	75.480	1933	...	1948	115.084
1904	42.700	1919	83.569	1934	...	1949	110.054
1905	42.600	1920	97.783	1935	...	1950	107.458
1906	45.100	1921	105.043	1936	...	1951	108.397
1907	45.982	1922	107.922	1937	...	1952	114.615
1908	47.188	1923	115.042	1938	...	1953	115.651
1909	45.950	1924	118.419	1939	...	1954	114.435
1910	48.943	1925	117.883	1940	...	1955	117.179
1911	50.347	1926	117.892	1941	...	1956	123.283
1912	53.965	1927	114.614	1942	107.823	1957	124.275
1913	57.511	1928	113.355	1943	115.396	1958	127.609
1914	57.899	1929	114.549	1944	114.447	1959	124.257

Fuente: Gómez Mendoza y San Román (2005)

En el incremento del número de viajeros que hubo en las tres primeras décadas del siglo fue determinante no sólo el aumento de la oferta ferroviaria (tanto del parque móvil como de los servicios prestados por las grandes compañías), sino también la mejora en el estado de los ferrocarriles. Tras la creación, el 12 de julio de 1924, de la Caja Ferroviaria, se inyectaron fondos para que las compañías renovasen su material y ampliasen las líneas.

En cuanto a la gestión del sistema ferroviario español, comenzó con la fórmula concesional, por la cual el Estado cedía a particulares los derechos de construcción y explotación. Esta fórmula logró mantener en equilibrio el sistema hasta la segunda década del siglo XX, a partir de cuando comenzaron a surgir una serie de desajustes que provocaron una profunda crisis estructural del sistema concesional. No obstante, durante los años que se mantuvo el régimen de concesión, el Estado intervino regulando el sector, lo que facilitó el camino hacia, como veremos después, una posterior nacionalización. Entre las medidas estatales tomadas al respecto cabe

destacar: a) promulgación del RD de 26 de diciembre de 1918³⁶⁷ por el que se autorizó una subida máxima del 15 por ciento de todas las tarifas; b) RO de 29 de abril de 1920³⁶⁸ por la cual el Estado asumió las demandas salariales de los trabajadores ferroviarios a través de la fórmula de anticipos reintegrables; c) RD de 15 de octubre de 1920³⁶⁹ por el que se autorizó a la concesión de anticipos reintegrables a las empresas concesionarias para la compra de material rodante³⁷⁰.

El cambio fundamental que se dio en la política ferroviaria española durante la década de los años veinte se produjo en lo referente al capítulo de inversiones, siendo éstas una de las actuaciones prioritarias en la etapa primorriverista. La fuerte inversión en la construcción y mejora de la vía férrea vino acompañada de una modernización en la gestión, para lo cual se constituyó un consorcio Estado-empresas, con lo que se llevó a cabo una explotación mixta del ferrocarril. En 1924 se creó mediante RD de 30 de enero³⁷¹, el Consejo Superior Ferroviario, organismo destinado a canalizar la ayuda financiera estatal y a servir de enlace entre las empresas y el Estado, teniendo que inspeccionar a aquellas, dar a conocer el proyecto del nuevo régimen ferroviario e implantar la nueva organización. Con el nuevo modelo mixto de explotación las empresas concesionarias fueron perdiendo capacidad de decisión quedando bajo el control estatal. El Estado se reservó algunas competencias, entre las que había varias de fuerte calado turístico, como la fijación de tarifas, la concesión de billetes reducidos o gratuitos y la regulación de los servicios oficiales de viajeros y mercancías³⁷².

La modernización que experimentaron los ferrocarriles españoles en esta década permitió: a) corregir la lentitud de los trenes, pasando de los 49 Kilómetros por hora de media en 1920 a 64 en 1929; b) aumentar el número de estaciones; c) mejorar el enlace entre ellas; d) ampliar servicios con el extranjero, como el servicio diario de

³⁶⁷ Gaceta de Madrid nº 361 de 27 de diciembre de 1918.

³⁶⁸ Gaceta de Madrid nº 121 de 30 de abril de 1920.

³⁶⁹ Gaceta de Madrid nº 290 de 16 de octubre de 1920.

³⁷⁰ Pellejero Martínez (1999a) p. 60.

³⁷¹ Gaceta de Madrid nº 31 el 31 de enero de 1924.

³⁷² Moreno Garrido (2007a) p. 102.

coches-cama entre Barcelona y la Costa Azul e Italia; y e) mejorar las condiciones de los billetes kilométricos³⁷³.

Con los años treinta y sus dificultades económicas se paralizó el proceso de expansión y mejora de los ferrocarriles españoles, y posteriormente la Guerra Civil paralizó el tráfico ferroviario, reduciéndose a un uso casi exclusivamente militar. A su finalización, la pésima situación de la economía española y la no menos dramática situación internacional, hizo que las hasta entonces compañías explotadoras no pudieran hacer frente a la reconstrucción del entramado ferroviario (ni la de la red, ni la del parque móvil), prácticamente destruido por los efectos de la contienda³⁷⁴. Esto justificó la creación de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe), organismo estatal al que revertieron todos los ferrocarriles de ancho normal, que tuvo lugar recién inaugurada la década de los cuarenta mediante la promulgación de la Ley de Base de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941³⁷⁵. Esta Ley supuso la total nacionalización del sistema ferroviario español, constituyéndose un Consejo Directivo de Transporte por ferrocarril, que bajo la presidencia del Ministerio de Obras Públicas debía controlar los más de 11.000 kilómetros de vías férreas integradas en la nueva compañía. Estas líneas eran las siguientes³⁷⁶:

Compañía de los Caminos de Hierros del Norte.....	3.696 km
Compañía de los ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante.....	3.663 km
Compañía de los ferrocarriles Andaluces.....	1.252 km
Compañía de Madrid-Cáceres-Portugal.....	775 km
Compañía de los Ferrocarriles del Sur de España.....	361 km
Compañía de los ferrocarriles de Media a Orense y de Orense a Vigo...	294 km
Otras compañías.....	1.322 km

³⁷³ *Ibíd*em p. 103.

³⁷⁴ Pellejero Martínez (1999a) pp. 60-61.

³⁷⁵ BOE nº 28 de 28 de enero de 1941.

³⁷⁶ Correyero Ruiz (2002) p. 310.

Con la creación de Renfe se inició una nueva etapa histórica del ferrocarril español. Supuso, entre otras cosas, la inmediata unificación de las tarifas en todo el territorio nacional, tarifas que se fijaron sensiblemente por debajo de los costes del servicio, lo que contribuyó a la recuperación del tráfico de viajeros. Esto, unido a la fuerte inversión necesaria para su reconstrucción, hizo que las cuentas de Renfe presentasen año tras año importantes déficits, que llevó en 1949, a una situación casi insostenible. Para intentar salvar esta situación se procedió a una importante subida tarifaria³⁷⁷, y a la aprobación en 1953 del Plan General de Reconstrucción, que suponía mayor inversión³⁷⁸ y un gran proyecto de electrificación, lo que permitió que la empresa estatal comenzara su recuperación, a la que contribuyó la introducción del Talgo³⁷⁹, que comenzó a funcionar el 14 de julio de 1950, y supuso una verdadera revolución ferroviaria³⁸⁰.

No obstante, pese a la situación límite descrita, el ferrocarril en España al término de la Guerra Civil no se encontró grandes competidores: ni el transporte por carretera ni el aéreo lo fueron. La tremenda escasez de gasolina y de autocares dio a la Renfe una situación hegemónica que habría de durar hasta el final de la década de los cincuenta.

La vinculación entre el turismo y las infraestructuras ferroviarias existe desde los inicios del ferrocarril, siendo además fundamental para el desarrollo del turismo. El ferrocarril contribuyó en una época en la que no había más alternativas, a la aparición de nuevos espacios turísticos. La importancia que para el desarrollo del turismo tuvo el ferrocarril era conocida por los primeros agentes turísticos, los cuales no dudaron en elevar a las compañías ferroviarias las solicitudes y peticiones que consideraban oportunas. Un claro ejemplo de esta vinculación lo tenemos en que las localidades litorales no pudieron desarrollar sus potenciales balnearios hasta que no se vieron

³⁷⁷ Aprobada mediante Decreto de 31 de marzo de 1950, publicado en el BOE nº 93 de 3 de abril.

³⁷⁸ Suponía una inversión de 12.000 millones de pesetas, que se vio reforzada con ayuda económica de los Estados Unidos, tras la firma de los acuerdos de Madrid.

³⁷⁹ El Talgo es un tipo de tren, su nombre proviene de las siglas de Tren Articulado Ligero Goicoechea Oriol.

³⁸⁰ Moreno Garrido (2007a) p. 202.

atendidas por infraestructuras modernas de comunicación. Así, el que desde la década de 1860 existiera conexión ferroviaria entre Madrid, Santander y San Sebastián, permitió que playas como El Sardinero o La Concha se convirtieran en importantes centros de veraneo, y la línea ferroviaria que unía Sevilla con Sanlúcar de Barrameda, que esta localidad gaditana lo pudiera ser en el sur de España. Entre 1890 y 1914 las compañías ferroviarias adaptaron sus servicios a los usuarios de los balnearios con productos específicos para ellos, como precios especiales o aumento de frecuencias³⁸¹. También fue fundamental la mejora de la infraestructura de ferrocarriles en el desarrollo del fenómeno excursionista, actividad creciente durante todo el siglo XIX. Las compañías más poderosas y que más influyeron en el tráfico de turistas fueron la del Norte y MZA, al estar especializadas en trazados estratégicos que buscaban las conexiones entre Madrid y la frontera, los litorales o destacadas poblaciones. En 1902 se estableció un acuerdo especial con los viajeros del tren Madrid-Hendaya, los cuales podían pernoctar en el hotel Palace de Madrid, perteneciente a una filial de la compañía de transportes³⁸².

Junto a las grandes compañías hubo otras pequeñas, las de vía estrecha, que se especializaron en los espacios desatendidos por las líneas de vía ancha, y que tuvieron un importante interés turístico, pues entre ellas estaban los tramos de montaña vinculados al ocio y al acceso a la naturaleza, así como algunos tramos de litoral.

El viaje en tren por España a finales del siglo XIX, aunque posible presentaba muchos inconvenientes para los turistas y el estado defectuoso de los ferrocarriles fue causa fundamental de la poca aceptación entre los turistas extranjeros. La mala reputación de los trenes españoles se extendía por Europa, como recogía la prestigiosa guía de viajes Baedeker en su edición de 1901³⁸³. Por otra parte la escasez de vías férreas, que se mostraba principalmente en la inexistencia de una línea directa que atravesara la Península de norte a sur, y la autonomía con la que operaban las diferentes compañías, también provocaba inconvenientes a los usuarios, los cuales

³⁸¹ En 1928, 110 balnearios eran servidos por la Red de Ferrocarriles del Norte.

³⁸² Aranguren Castro, y otros (1999) p. 1033.

³⁸³ Pack (2009) p. 42.

tenían que esperar largas horas e incluso hacer noche en alguna localidad esperando los ajustes necesarios. Otros inconvenientes eran la lentitud de los trenes y su escaso número, lo que impedía la posibilidad de visitar una ciudad en pocas horas e implicaba frecuentes retrasos y horarios intempestivos. Además de contar con espacio muy limitado para el equipaje.

No obstante, desde mediados del siglo XIX hasta 1920 se fueron produciendo mejoras al introducirse innovaciones tecnológicas que hicieron el viaje en tren más placentero, seguro y rápido. Cabe destacar también que desde 1870 hasta 1918, las compañías fueron rebajando paulatinamente sus precios, a lo que hay que unir la aparición de tarifas reducidas para turistas y otras medidas como³⁸⁴: a) billetes de ida y vuelta a precios reducidos diarios o para días festivos siempre que se regresara en el día o al siguiente o el primer día laborable, que estaban indicados para excursiones, congresos, espectáculos, concursos y peregrinaciones; b) billetes circulares, semicirculares y kilométricos, los cuales tenían itinerario fijo pero cuyo kilometraje se podía ampliar o reducir al igual que su duración. Funcionaban con un sistema de cupones de carácter intransferible que permitía a los viajeros pararse en ruta; c) ventajas específicas para colectivos y grupos; y d) publicación de guías conjunta entre las diferentes compañías para informar al viajero de las posibilidades de enlace y horarios de otros trenes³⁸⁵.

La imprescindible relación entre el ferrocarril y el fomento del turismo fue tomada en cuenta por la organización administrativa del Estado desde sus orígenes. Así la Comisión Nacional tuvo como vocales a los directores de las cuatro compañías ferroviarias principales, Gustavo Bachy por Norte, Nathan Süss por MZA, Luis Antonio de Cuadra y Raoul, Marqués de Guadalmedina, por Andaluces y Alfredo Loewy por MCP. Estos vínculos se mantuvieron con el PNT aunque básicamente se limitaron a transmitir sugerencias procedentes en muchos casos de los SIT. Así durante su etapa se consiguió mejorar el servicio de reservas de plazas, la posibilidad de

³⁸⁴ Algunas de estas medidas fueron sugeridas por los SIT, concretamente y como veremos a continuación en el V Congreso Internacional de Turismo.

³⁸⁵ Moreno Garrido (2007a) pp. 47-48.

facturación de equipaje no acompañado y la creación de coches-camas de Madrid a Granada, cuando esta última era la ciudad más turística del país.

También la iniciativa privada, a través de los SIT, se esforzó por establecer fuertes vínculos con las compañías ferroviarias, pues eran a todas luces conscientes de la importancia del ferrocarril en el desarrollo del turismo. Antes de la constitución de la Fesit, en los congresos de turismo celebrados ya se abordaron estos asuntos. Así, en el Congreso de Turismo celebrado en Zaragoza en 1908, Carlos Arcas y Cuadro abogó por la mejora de los ferrocarriles españoles y por llevar a cabo en el extranjero una publicidad en la que se asegurase la comodidad del viaje por España³⁸⁶. Con posterioridad, entre las conclusiones del V Congreso Internacional de Turismo, celebrado en 1912, tuvieron mucho peso las relacionadas con el transporte ferroviario, entre ellas: mejorar los tramos de ferrocarril entre diversos tramos de la Península; el establecimiento de tarifas internacionales de excursiones; creación de billetes de ida y vuelta entre Madrid y las principales poblaciones de la Península; o terminar el tramo Salamanca-Ávila. Se defendieron todas estas actuaciones basándolas en la idea que dada las malas condiciones en la que se encontraban las carreteras, el ferrocarril era el único medio de llegar a algunas zonas de la Península, y si no se lograba, estas zonas desaparecerían de los mapas turísticos³⁸⁷.

Desde su constitución la Fesit mantuvo siempre una intensa relación con los responsables ferroviarios, transmitiéndoles un sinnúmero de peticiones e incluso presentándoles reclamaciones sobre la realidad del transporte ferroviario nacional. En la inmensa mayoría de los casos, estas reclamaciones y solicitudes fueron atendidas, por lo que en las Asambleas se dejaba constancia de los correspondientes agradecimientos, en un primer momento dirigidos a las compañías explotadoras y después a Renfe.

En la primera etapa de la Fesit, desde su constitución hasta la Guerra Civil, en todas y cada una de las Asambleas celebradas se elevaron peticiones a las compañías concesionarias, aunque en algunas ocasiones fueron de carácter muy general, como la trasladada en 1933, en la que se pidió un buen aseo y presentación del material

³⁸⁶ Arcos y Cuadra (1974, ed. or. 1909) p. 51.

³⁸⁷ Correyero y Cal (2008) p. 83.

ferroviario y del perfeccionamiento del billeteaje³⁸⁸. Pero en la etapa republicana la mayoría de las peticiones giraron en torno a facilitar el viaje en tren a las clases populares. Estas peticiones, dirigidas a veces a las compañías explotadoras y a veces directamente al Gobierno para que obligase a las anteriores, fueron³⁸⁹: a) que se incluyeran coches de segunda clase en todos los convoyes ferroviarios a semejanza de lo que sucedía en el extranjero³⁹⁰; b) que establecieran el llamado viaje popular, con un billete de ida y vuelta, valedero por 48 horas: desde las doce del sábado a igual hora del lunes, y a mitad de precio³⁹¹; y c) mejoras tarifarias en general.

Dada la actitud receptiva de las compañías ferroviarias ante sus solicitudes en la Asamblea de 1936³⁹² elevó la siguiente conclusión de agradecimiento:

“Se acuerda felicitar a las Compañías de Ferrocarriles por la rápida implantación de tan diversas mejoras en sus tarifas entre ellas las solicitadas por la IV Asamblea de esta Federación, salvo el añadir vagones de segunda clase en los convoyes que no los llevan, en cuya petición insiste esta Asamblea”.

Pero en esta misma Asamblea se abordaron otras cuestiones ferroviarias, una dirigida a alguna compañía en particular: como la de gestionar, tras la propuesta del Sindicato de Iniciativa y Turismo de Jaca, cerca de la Compañía de Ferrocarriles del Norte para que diera a los servicios de automotores de la línea de Canfranc mayor capacidad, por lo menos en épocas o momentos determinados. Y otra al PNT, al cual le pidieron que las compañías de ferrocarriles pudieran conceder billetes gratuitos o un pase, a los Directores o Directivos del Patronato y Delegados del mismo en funciones de servicio, al Presidente de la Fesit y al Presidente y Delegados de cada Sindicato en

³⁸⁸ *La Vanguardia*, jueves 27 de julio de 1934 p. 6.

³⁸⁹ Muchas de estas conclusiones tuvieron respuesta favorable como podrá verse en la V Asamblea (1936).

³⁹⁰ *Aragón*, abril-mayo 1934 p. 72-73, *La Vanguardia*, martes 20 de marzo de 1934 p. 33 y *Aragón* mayo 1935, p. 86.

³⁹¹ *La Vanguardia*, martes 20 de marzo de 1934 p. 33 y *Aragón* abril-mayo 1934, p. 72.

³⁹² Blasco i Peris (2005) pp. 111-112 anexo.

sus viajes por ferrocarril, siempre que estos fueran para asistir a las reuniones y Asambleas que se efectuaban siempre en bien del turismo nacional³⁹³.

Tras su reunificación, la Fesit siguió abordando recurrentemente temas relacionados con el transporte ferroviario, no solo en sus Asambleas, sino también a través de las gestiones que la Junta Directiva realizaba durante los ejercicios económicos. Es significativo la buena relación que existió siempre entre la Fesit y la Junta Directiva de la Renfe, lo que generó que en muchas ocasiones obtuvieran respuesta positiva las propuestas lanzadas desde la Federación. Renfe mantuvo siempre una muy buena predisposición antes los temas turísticos, lo que puede deberse en parte a su propia estructura organizativa, ya que cuando en mayo de 1942 se estableció la organización de su División Comercial, se creó entre otros, el Servicio de Turismo.

Este Servicio contaba con una Secretaría General dotada de una agrupación de Estudios, Publicaciones y Oficinas de Turismo y otra agrupación de Agencias de viajes y Publicidad. Y tenía como función principal la organización de viajes y la elaboración de informes acerca de temas tales como las tarifas de viajeros, horarios de trenes o poblaciones servidas por el ferrocarril. Además elaboraba y editaba guías de turismo, horarios, la revista *Trenes*, folletos, carteles y fotografías, para con ello propagar los servicios que ofrecía y dar impulso a los viajes por España³⁹⁴.

En la nueva etapa de la Fesit encontramos la primera referencia ferroviaria en la reunión preparatoria celebrada en mayo de 1942. En ella se cambiaron impresiones acerca de la ordenación ferroviaria, tomando como base las explicaciones dadas por el propio Director General de Turismo, Luis A. Bolín, y la conveniencia de acelerar todo lo posible el mejoramiento en calidad y cantidad del material rodado, con vistas al incremento del turismo en la postguerra³⁹⁵.

³⁹³ Esta última conclusión recoge una petición que será la primera de una larga lista en la que la Fesit reclama para sus miembros un trato preferente como reconocimiento de su labor en pro del turismo.

³⁹⁴ Cabanes Martín y González Sanz (2009) p. 9.

³⁹⁵ Revista *Aragón*, mayo-junio 1942, p. 56.

Sin embargo en la Asamblea celebrada en septiembre de ese mismo año no se trató de la calidad de los servicios sino sólo sobre la escasez del mismo y la consiguiente dificultad para obtener billetes. Sobre esta cuestión trató el Secretario delegado en Madrid con la Dirección de Renfe en las reuniones que mantuvieron durante el siguiente ejercicio económico. De éstas se obtuvieron facilidades y mejoras en el servicio ferroviario, como la implantación de un servicio directo entre Madrid y Pamplona, vía Soria, el restablecimiento de los trenes de mediodía entre Tarragona y Barcelona, servicios especiales para Tarragona en Semana Santa, el establecimiento de un tren correo adicional al expreso de la noche entre Madrid y Valencia y la concesión de las tarjetas de bonificación de tarifa a los concurrentes a la siguiente Asamblea anual de la Fesit.

Y sobre estas tarjetas se trató en la Asamblea de 1943 cuando se presentó una ponencia titulada *Ventajas a los funcionarios y directivos del turismo en viajes por ferrocarril*. En ella se solicitaba que se ampliara la tarifa de descuento ya existente en ese momento a periodistas profesionales y a otros funcionarios, a los directivos de la Fesit, de los SIT, de las Juntas Provinciales de Turismo y a los funcionarios de plantilla de sus respectivas oficinas. Además de esta ponencia, en la misma Asamblea se constituyó una comisión que tenía como fin elaborar un informe para presentar a la DGT en el que se señalasen las ventajas de los ferrocarriles en el desarrollo del turismo³⁹⁶.

Como hemos visto anteriormente, en la Asamblea de 1944 se trató con especial profundidad el problema del transporte en España. En las sesiones de trabajo se dijo que mientras se solucionaban los problemas que afectaban al transporte por carretera, debidos fundamentalmente al racionamiento de combustibles, el transporte tanto de pasajeros como de mercancías había de confiarse casi exclusivamente al ferrocarril. No obstante, el ferrocarril también sufría las consecuencias de las restricciones, tanto de carbón como de locomotoras y vagones, pues al ser bastante escasos, los turistas sufrían en sus traslados grandes aglomeraciones y múltiples incomodidades. Las

³⁹⁶ Este informe fue presentado a la DGT en el siguiente ejercicio económico.

soluciones que se propusieron fueron: a corto plazo, la utilización de auto-motores, y a más largo plazo, como medida definitiva, la electrificación de los ferrocarriles. Como desde la Fesit se sabía que esta medida estaba en los propósitos del Gobierno, se pidió al Ministerio de Obras Públicas que, a la hora de llevar a cabo el citado plan de electrificación, no sólo tuvieran en cuenta las poblaciones de gran tamaño, sino también las pequeñas poblaciones turísticas³⁹⁷.

A partir de este momento las propuestas lanzadas desde la Fesit a la Dirección de Renfe o al Gobierno sobre temas ferroviarios se pueden englobar en dos grandes grupos. En uno, aquellas propuestas que iban destinadas a la construcción de nuevos tramos o a la mejora de alguno existente, y en otro, todas aquellas destinadas a la mejora de la calidad del servicio prestado.

Propuestas de construcción o mejoras de tramos ferroviarios.

- 1944: Se señalaron como las necesidades más acuciantes: la terminación de los tramos de ferrocarriles de Madrid a Burgos, de Zamora a Coruña, de Cuenca a Utiel, de Madrid a Arenas de San Pedro, el tramo de la desviación de la línea Madrid-Barcelona por Tarragona, y el de El Ferrol a Gijón, así como la prolongación del ferrocarril del Puerto de Navacerrada al de los Cotos hasta enlazar con el de Madrid a Burgos. Y como medidas menos urgentes: desviación a Almadén de la línea férrea a Badajoz; prolongación del ferrocarril de la compañía Irati de Pamplona a Sangüesa, hasta Jaca, pues esto supondría una mejora de las condiciones de los viajes y en el acceso a determinadas zonas turísticas, como era el caso de la ciudad de Javier, centro de peregrinaje, que estaba siendo rehabilitado³⁹⁸; continuación de las obras de la línea Madrid-Barcelona para con ello conseguir que el ferrocarril pasase

³⁹⁷ Fue mediante Decreto de 25 de enero de 1946, cuando el Ministerio de Obras Públicas aprobó el plan extensivo de electrificación de las líneas de ancho normal.

³⁹⁸ Solicitud presentada ante la Diputación foral de Navarra, que tuvo resultado positivo, y en la Asamblea de 1945 la existencia de esta línea era un hecho.

por Tarragona y se pudiese llegar a esta localidad con mayor facilidad o la implantación de un tren Tarragona-Tortosa³⁹⁹.

- 1946: Se hicieron las siguientes peticiones: restablecimiento de la línea férrea Barcelona-Valencia-Sevilla, lo que supondría beneficios para Valencia, para los viajeros y para Renfe; restablecimiento del correo expreso entre Madrid y Badajoz, ya que las comunicaciones en este trayecto eran muy escasas. Mientras tanto se solicitó que el tren que iba de Madrid a Puertollano llegase hasta Almadén; la inclusión de un coche directo Barcelona-Poblet en la composición de los trenes de viajeros “Vía Picamoixons”; y la aceleración las obras para el paso por Tarragona de la línea Madrid-Barcelona.

- 1949: En la Asamblea anual se presentó un estudio muy elaborado referido al transporte ferroviario: *Ferrocarril Directo del Mar Cantábrico al Mediterráneo y Necesidad de una Nueva Estación de Ferrocarril en Huesca*. En él se defendió la importancia que tendría la existencia de una línea férrea que uniese los dos mares, pues proporcionaría grandes ventajas comerciales, uniendo la industria textil catalana y la pesada vasca y pasando a su vez por zonas de gran importancia agrícola, pero sobre todo se hizo hincapié en lo que podría beneficiar al turismo.
Esta unión debía de ser por el camino más corto y utilizando en la medida de lo posible los tramos existentes, concretamente los tramos propuestos fueron:
 - ✓ San Sebastián-Pamplona (98 km, en explotación).
 - ✓ Pamplona-Sangüesa (54 km, en explotación).
 - ✓ Sangüesa-La Peña (57 km, a construir).
 - ✓ La Peña-Huesca (53 km, en explotación).
 - ✓ Huesca-Monzón (56 km, a construir).
 - ✓ Monzón (Río Cinca)-Lérida-Tarragona (161 km, en explotación).

³⁹⁹ Se logró la implantación de esta línea en mismo ejercicio económico gracias a la intervención del secretario-delegado en Madrid.

Legalmente esta iniciativa había sido aprobada en la Asamblea Nacional durante la Dictadura de Primo de Rivera, con el informe favorable del Consejo Superior de Ferrocarriles y de Obras Públicas. Además se habían presentado proyectos de varios tramos de los que se tenían presupuestos.

En esta misma Asamblea se solicitó que se activasen las obras de los trenes directos que pasaban por Tarragona, y la rectificación del trazado del tramo existente.

- Durante la década de los cincuenta, con el reconocimiento por parte de la Administración Pública, en el Plan Nacional de Turismo, de la necesidad de una mejora en las infraestructuras ferroviarias, las opiniones vertidas por la Fesit sobre este tema se centraron más en el servicio de elementos relacionados que en la propia red.

Con la modernización de la red ferroviaria en marcha, en la Asamblea de 1958 la Sociedad de Atracción de Forasteros de Tarragona presentó una ponencia denominada *Electrificación del Ferrocarril en el Trayecto Alicante-Valencia-Tarragona, mediante un ramal de enlace con el Ocho Catalán*⁴⁰⁰. En ella proponía ampliar la modernización que se estaba llevando a cabo en la red ferroviaria de determinadas zonas, entre ellas la catalana, y se ampliara a regiones limítrofes. Esta modernización que se estaba realizando gracias a la electrificación de la red viaria, estaba suponiendo un importante beneficio para el turismo, de ahí el interés de ampliarla a otras zonas.

El contenido de esta ponencia se trasladó a la Dirección de Renfe, la cual comunicó que en sus etapas planeadas de electrificación la catalana se encontraba entre los primeros lugares, y que la puesta en marcha de la obra

⁴⁰⁰ Ramal que permitía tanto viajar en tren desde Barcelona a varios puntos de la provincia de Gerona, bien por la costa (Mataró) bien por el interior (Granollers), como hacerlo hacia el sur, a través de varias poblaciones de la provincia de Tarragona, bien por la costa (Villanueva y Geltrú), bien por el interior (Martorell-Línea del “Centro”).

dependería de que el Estado habilitara los oportunos créditos en el Plan de Inversiones de la Nación.

En 1959 volvieron a pedir lo solicitado diez años atrás sobre la realización del proyecto ya aprobado, del ferrocarril Cantábrico-Mediterráneo, que uniese las poblaciones de San Sebastián y Tarragona, y que supondría solamente la construcción de 103 kilómetros de vía, por cuanto el resto era totalmente aprovechable. Se quiso hacer hincapié que la línea mencionada se refería a un proyecto aprobado en RO de 1929, pero que debido a los avatares de la historia llevaba muchos años parado.

A esto respondió, con fecha de 10 de diciembre de 1959, el Subsecretario de Obras Públicas, exponiendo que se había tenido en cuenta el proyecto y se había trasladado a para su estudio a la Dirección General de Ferrocarriles.

Propuestas de mejoras del servicio ferroviario.

- Establecimiento de una oficina en la ciudad de Burgos, lo que beneficiaría a los viajeros, al evitarles tener que desplazarse a la estación, y pudiendo adquirir los billetes con antelación (1943).
- Modificación de horario del tren Madrid-Soria-Pamplona en el sentido de procurar su salida de Madrid a las dos de la tarde aproximadamente⁴⁰¹.
- En repetidas ocasiones instaron a los organismos competentes para que trataran de acabar con las malas prácticas, tales como la mendicidad, vendedores ambulantes, músicos improvisados o rifas que tenían lugar en las estaciones.

⁴⁰¹ La gestión la llevó a cabo la Secretaría-Delegada en Madrid, y se obtuvo de la Renfe que dicho tren saliera de las estaciones iniciales a las 14 horas, conforme se deseaba.

- Aumento de la capacidad o de la frecuencia de determinados servicios. En 1946 solicitaron el restablecimiento del servicio diario del tren expreso Cádiz-Madrid, o en su defecto un coche más en los trenes en días alternos, ya que a Cádiz llegaba un número muy elevado de turistas, por ser la puerta de Europa para aquellos procedentes de Sudamérica y de Canarias.

En este mismo sentido, durante el ejercicio 1948-1949, en una reunión que la Junta Directiva celebró en Valencia el 21 de Mayo de 1949, se acordó elevar un escrito al Presidente del Consejo de Renfe, el Conde de Guadalhorce, en el que solicitaba la implantación de un automotor entre Valencia y Zaragoza. Este escrito fue respondido por el propio Conde mediante carta fechada el 13 de junio, en la cual decía que, tras estudiar detenidamente la propuesta, había visto que dicho servicio era muy necesario y que era consciente de que ya había sido solicitado con anterioridad, concretamente en 1947, pero que en aquel momento no se pudo atender por falta de automotores. Continuaba diciendo en la carta que en ese momento seguía siendo imposible atender la solicitud por seguir careciendo de material, pero que en cuanto se dispusiera de ellos se implantaría el servicio solicitado. De hecho, la Secretaría de la Fesit recibió el 4 de agosto otra carta del Conde de Guadalhorce que decía lo siguiente:

“Como continuación a mi última carta, en relación con el escrito de la Junta Directiva de la Federación de Centros de Iniciativa y Turismo, de fecha 21 de mayo último, que trata de la implantación de un servicio de automotores entre Valencia-Zaragoza y regreso, tengo el gusto de participar a Ud. que, disponiendo de dos vehículos de esta clase, se ha dispuesto lo conveniente para llevarlo a cabo a partir del día 10 del actual, saliendo de Valencia los lunes, miércoles y viernes a las 7,30 horas, para llegar a Zaragoza a las 15,30 horas, y regresando los martes, jueves y sábados, con salida de Zaragoza a las 15,45, para rendir viaje en Valencia a las 23,45 horas, con lo que esperamos quedarán satisfechos los deseos de ese Organismo.

Le saluda atentamente.-

Firmado: Conde de Guadalhorce.”

- Que se pudieran emitir en Cádiz billetes para el trayecto completo hasta Irún (1946).
- Aumento de las plazas reservadas en el expreso Cádiz-Madrid para los viajeros provenientes de Las Palmas y Tenerife, ya que las que en ese momento se reservaban eran a todas luces insuficientes (seis para Las Palmas y cuatro para Tenerife)⁴⁰².
- Supresión del trámite de entrega y comprobación de los billetes a la salida del tren, pues entorpecía el tránsito y no era necesario con el paso varias veces del inspector durante el trayecto.
- Que los inspectores llevaran un libro de reclamaciones para que éstas se pudiesen hacer durante el recorrido y no esperar a la estación, pues esto además de provocar inconvenientes hacía que muchas sugerencias o denuncias de abusos no se llegasen a presentar.
- Que cuando un inspector detectara un viajero extranjero se le avisase de la llegada a la estación de bajada como ocurría en naciones eminentemente turísticas como Suiza.
- Necesidad de mejora de las estaciones de ferrocarril, las cuales en general se encontraban en pésimo estado de higiene, y tratar que los viajeros se encontraran los servicios en condiciones agradables. Peticiones de esta índole

⁴⁰² Esta petición se realizó por primera vez en 1946, y tres años más tarde, se volvió a abordar este tema, cuando el representante de la Junta Insular de Turismo de Tenerife, presentó una ponencia titulada *Sobre la Reserva de Plazas Ferroviarias a los Viajes de Canarias*, en la que expuso que el número de reservas que se podían hacer desde las Islas a los trenes que salían desde Cádiz era muy escaso y que la partida del tren no coincidía con la llegada a esta ciudad de los barcos procedentes de las Islas Canarias, con lo que los pasajeros tenían que permanecer en Cádiz dos o tres días más.

también se repitieron varios años, a veces como idea general y otras indicando la estación concreta que necesitaba una mejora. Así en 1946 se solicitó que en la estación ferroviaria de Almadenejos-Almadén se instalase luz eléctrica, marquesinas, teléfono público y se adecentase su sala de espera. También se trató detalladamente sobre las malas condiciones en las que se encontraba la estación de Puigcerdá, no sólo las vías, los andenes y muelles, sino también el propio edificio de la estación, rogando a la Jefatura de Vías y Obras para que subsanase dicha situación.

En 1949 se presentó una ponencia que abordaba el hecho de que al ser las estaciones de ferrocarril pieza principalísima del sistema ferroviario, y debido a la importancia que este tenía en el desarrollo del turismo, éstas deberían reunir una serie de condiciones indispensables. En primer lugar, debían contar con un buen emplazamiento, y estar no sólo al servicio de las empresas ferroviarias, sino también al núcleo urbano o económico que determinó su nacimiento. Bajo el punto de vista turístico, la bondad del emplazamiento también se consideraba fundamental, pues la primera impresión que se recibe pesa como ninguna otra. Abogaron por el emplazamiento en el núcleo urbano, donde con los medios normales y al alcance del viajero, éste pudiese desenvolverse fácilmente. Otra de las condiciones ineludibles de una buena estación debía ser la perfección de su instalación. Reflejándose ésta en una buena técnica de sus mecanismos, principalmente en los de seguridad, en la amplitud necesaria para un cómodo servicio, en andenes limpios y comunicados subterráneamente, en la disponibilidad de zonas de espera, de hoteles y restaurantes pulcros. También vieron importante el diseño del edificio y la decoración del mismo y por supuesto que estuviera dotada del personal suficiente y cualificado.

En base a lo expuesto reclamaron con urgencia, una estación digna y moderna para Huesca, indicando incluso un enclave determinado.

Posteriormente, en la Asamblea de 1953 se elevó una súplica a la Dirección General de la Renfe, para que con la urgencia necesaria se reparase el lamentable efecto causado a nuestros visitantes en una de las más importantes antecámaras del turismo internacional, las estaciones de ferrocarril de Gerona y Figueras, pues se encontraban en un estado deplorable manifiesto. Esta

solicitud directamente no obtuvo respuesta, pero reconocieron que el plan de modernización y arreglo de las estaciones llevaba un ritmo aceptable⁴⁰³.

- Sobre las evidencias de las incidencias que ocurrían y los abusos a los que daban lugar la variedad y desconocimiento de las tarifas que se aplicaban para el transporte de equipajes por los mozos de las estaciones, pidieron a la dirección de Renfe que en caso de existir tarifas aprobadas por la autoridad, estas fueran conocidas por el viajero mediante la fijación de carteles colocados en sitios visibles.
- Rebajas en determinados billetes para viajes colectivos⁴⁰⁴.
- Que se adecentasen los vagones restaurantes, sobre todos los que llegaban a estaciones fronterizas, ya que la diferencia con los de los trenes extranjeros era notable y que se prestara con la máxima rapidez y diligencia el servicio de comidas en los trenes.
- Mejora de la limpieza de los vagones.

⁴⁰³ No obstante, en 1956 debido a que el estado de estas estaciones seguía siendo de lamentable abandono, volvieron a presentar una ponencia bajo el nombre *Mejora de las Estaciones Ferroviarias*, y recordaron a la Dirección General de la Renfe, la conveniencia de adecentar y mejorar la instalaciones y servicios de las estaciones ferroviarias de Gerona, Figueras y Caldas de Malavella, con el fin de equipararlas a la dignidad turística que a tal fecha se merecía ya la Costa Brava.

⁴⁰⁴ Encontramos aquí otro dato que pone de manifiesto como la Renfe atendían en muchas ocasiones las demandas realizadas por la Fesit. Concretamente tras una ponencia sobre las rebajas en los viajes colectivos, se dice que sólo Renfe les había contestado concediéndoles estas rebajas. La citada ponencia se presentó a raíz de la celebración de un campeonato internacional de tenis en Canarias, y en la que se expuso que como cualquier viaje colectivo debería poder disfrutar de descuentos en al menos los pasajes, hecho que se había propuesto con anterioridad a las compañías de trasportes y sólo la Renfe había contestado concediéndolos.

- Evitar la venta de más billetes que de plazas, pues provocaba aglomeraciones en los pasillos.

Además de todas estas peticiones destinadas a la mejora del transporte ferroviario en España, y dada la estrecha relación existente entre la Fesit y Renfe, se hicieron otras que buscaban lograr un trabajo conjunto entre las dos entidades. Así se logró que en aquellas localidades donde Renfe no tenía establecidas oficinas de viaje, fuesen los SIT de la localidad quienes ejercieran sus funciones. También les fue concedida preferencia en el despacho de billetes ferroviarios a los portadores del carnet de la Fesit se tuviera.

4.3. Transporte marítimo.

Hasta el desarrollo y posterior auge de la aviación comercial, el transporte marítimo, tanto de mercancías como de pasajeros, había sido el único medio utilizado para unir continentes, e incluso a algunos países, siendo el medio de transporte predominante en las medias y largas distancias.

Con la aparición del barco de vapor, a principios del siglo XIX, y su posterior perfeccionamiento, que llevó en 1838 a *El Sirius* a realizar la primera travesía transatlántica, el tráfico marítimo de pasajeros experimentó un notable aumento. El pasaje se solía dividir en tres categorías: una primera clase o de lujo, la cual ocupaban viajeros de placer u ocio, pero que no solía suponer ni la cuarta parte del pasaje total; una segunda y una tercera que en la mayoría de los casos las ocupaban emigrantes.

Entre 1900 y la I Guerra Mundial el transporte marítimo experimentó un progreso continuo basado en adelantos técnicos, y desde el punto de vista turístico lo fundamental fue el avance de los transatlánticos, cada vez más veloces, con mayor capacidad y más cómodos y lujosos.

En España la navegación se reguló por Ley del 14 de junio de 1909⁴⁰⁵, recogiendo en el anexo a la misma los servicios que aseguraban las comunicaciones entre los diferentes puertos de la Península, de las islas Baleares y Canarias y de las plazas africanas. Esta Ley permitió la recuperación de la flota española que había sufrido un fuerte golpe al perderse las últimas colonias en 1898. El crecimiento de esta flota se mantuvo hasta 1925, con un paréntesis durante la I Guerra Mundial. Luego siguió una etapa de estancamiento provocado básicamente por la crisis de los años treinta y posteriormente, con la Guerra Civil la flota se redujo significativamente. A su conclusión comenzó a recuperarse a pesar de la escasez de medios⁴⁰⁶.

Desde finales del siglo XIX en España existieron dos grandes navieras, Ibarra (1823)⁴⁰⁷ y la Compañía Transatlántica (1881)⁴⁰⁸ y a partir de 1916, la Transmediterránea. La compañía Transmediterránea se constituyó el 26 de noviembre de 1916, a partir de la fusión de cuatro armadores, Juan José Dómine, Vicente Ferrer, Joaquín Tintoré y Enrique García, y comenzó a funcionar el 1 de enero de 1917. Estableció su sede social en Barcelona, con delegaciones en Madrid, Alicante, Sevilla, Valencia y Canarias. Contó con una flota inicial de 45 buques, aunque en 1921 ya había alcanzado una cifra de 70, esto a pesar de los tropiezos económicos que tuvo la compañía, provocados por conflictos bélicos y por huelgas de personal⁴⁰⁹. Inicialmente realizaba trayectos a EE.UU., Centroamérica, Sudamérica y Filipinas, y en 1927 inauguró un servicio entre Santander y Southampton, cubierto por el buque María Cristina, que se caracterizó por aunar su carácter regular con el aprovechamiento

⁴⁰⁵ Gaceta de Madrid nº 168 de 17 de junio de 1909.

⁴⁰⁶ Pellejero Martínez (1999a) p. 68.

⁴⁰⁷ Ibarra centraba sus actividades inicialmente en el comercio del aceite y sus áreas de operación eran España, países de Europa y sobre todo con América.

⁴⁰⁸ La Compañía Transatlántica cubría las líneas regulares de pasajeros y correos con las colonias y Sudamérica.

⁴⁰⁹ Un navío fue cañoneado y hundido por un submarino alemán en aguas del África septentrional, y otra embarcación se hundió en la bahía de Alhucemas, cañoneado desde tierra. Por otra parte las huelgas solicitando mejoras salariales tuvieron una duración de seis meses, inmovilizando a sus barcos con sus cargas en el invierno de 1919-20. (Fernández Fuster 1991, p. 310).

turístico⁴¹⁰. Asimismo, mantuvo un absoluto monopolio en las líneas de mercancías y pasajeros que unían la Península con las islas y el norte de África⁴¹¹.

La evolución del transporte marítimo de pasajeros en España se recoge en los cuadros 14 y 15, y sus cifras explican por qué ya desde los primeros años de actividad de la Fesit el transporte marítimo fue tenido en cuenta y, por tanto, objeto de discusión en las diferentes Asambleas, en las que buscando siempre una mejora en el mismo, se fueron presentando propuestas y peticiones, siendo las principales: a) mejoras en las condiciones de los barcos; b) el establecimiento de nuevas líneas; c) el aumento en su frecuencia; la regularidad en las salidas, incluyendo un horario más racional que les permitiera compenetrarse con las salidas, bien de otros barcos bien de otros trenes; d) mejoras en las condiciones de los puertos; y e) supresión de las tasas que en muchos de ellos se cobraban, por considerarlas un perjuicio para el turista. Al ostentar la compañía Transmediterránea el monopolio de los trayectos desde la Península a Baleares, a Canarias y a las plazas africanas, fue esta compañía a la que se dirigieron la mayoría de las quejas y peticiones.

En la Asamblea de 1933, hubo peticiones sobre la frecuencia y horarios de servicios: 1) creación de un servicio diario de vapores confortables entre Ciudadela y Alcudía⁴¹². Esta travesía de tres horas de duración permitiría a Menorca disfrutar del turismo de Mallorca⁴¹³; 2) que se retrasara una hora la salida del buque que hacía la travesía Tarragona-Palma de Mallorca para con ello atraer a más turistas a la isla⁴¹⁴; y 3) también solicitaron la supresión del impuesto de Obras del Puerto con el que se gravaba a todos los turistas, incluso a los que se encontraban en tránsito⁴¹⁵.

⁴¹⁰ Fernández Fuster (1991a) p. 310.

⁴¹¹ Bayón Mariné (1999) pp. 1015-1016.

⁴¹² Revista *Aragón*, abril-mayo 1934, p. 73.

⁴¹³ Esta petición no fue en un primer momento atendida, por lo que en la Asamblea de 1936 se volvió a realizar. El motivo de que no se hubiese atendido la petición pudo deberse al hecho que el puerto de Ciudadela estaba en obras de ampliación, por lo que la petición de 1936 y las posteriores gestiones realizadas ante el PNT, cerca de la Compañía Transmediterránea, señalaron el fin de estas obras como momento indicado para aumentar las comunicaciones entre dicho puerto y el de Alcudía, mejorando el buque que normalmente cubría dicho trayecto pues presentaba un aspecto deficiente.

⁴¹⁴ *La Vanguardia*, miércoles 26 de julio de 1933 p. 7.

⁴¹⁵ Revista *Aragón*, abril-mayo 1934, p. 73.

Cuadro 14: Pasajeros entre puertos españoles (en miles)

AÑO	PASAJEROS	AÑO	PASAJEROS
1928	160,1	1944	704,9
1929	165,3	1945	735,3
1930	151,9	1946	666,1
1931	164,5	1947	673,2
1932	287,2	1948	655,0
1933	250,4	1949	640,4
1934	244,9	1950	702,1
1935		1951	
1936		1952	
1937		1953	
1938		1954	781,0
1939	431,8	1955	963,0
1940	398,7	1956	857,0
1941	507,6	1957	843,0
1942	561,4	1958	966,0
1943	619,9	1959	932,0

Cuadro 15: Pasajeros en travesía internacional (miles)

AÑO	LLEGADOS	AÑO	LLEGADOS(1)
1924	77	1942	1
1925	77	1943	2
1926	80	1944	2
1927	82	1945	7
1928	76	1946	14
1929	81	1947	14
1930	93	1948	32
1931	107	1949	35
1932	105	1950	74
1933	91	1951	
1934	73	1952	
1935	65	1953	
1936	40	1954	
1937	5	1955	61
1938	4	1956	60
1939	12	1957	66
1940	4	1958	56
1941	2	1959	54

Fuente: Gómez Mendoza y San Román (2005).

Pero esta tasa no fue retirada y dado que afectaba negativamente a aquellos potenciales turistas de Palma, en la Asamblea de 1935, a instancias del representante del Sindicato de Iniciativa de la isla, se reiteró la necesidad de que se prohibiera a la Junta de Obras del Puerto el percibo de derechos de tonelaje sobre todo turista extranjero que desembarcaba en dicha ciudad⁴¹⁶. La suma que se cobraba era alta, y más teniendo en cuenta que muchos de los turistas sólo permanecían en la ciudad unas horas. Además, al ser un impuesto que no se cobraba en ningún otro puerto español ni extranjero, podía ocasionar que los buques, principalmente los de bandera extranjera, no hicieran escala en aquel puerto con notorio perjuicio para el turismo insular⁴¹⁷.

Por último, en la Asamblea de este mismo año, los SIT se comprometieron a apoyar cualquier intento llevado a cabo por la naviera Ibarra para que no dejara de realizar viajes a América, por el interés de España y de su turismo⁴¹⁸. Y también plantearon por primera vez la importancia del crucero turístico, e instaron a los organismos competentes a que los organizaran⁴¹⁹.

Pero realmente fue en 1936 cuando se analizó con mayor profundidad el tema del crucerismo. Desde la Fesit se propuso al Estado aprovechar una nueva realidad, que no era otra que el turismo de crucero. La realidad que describieron fue que en 1930 Málaga había recibido la llegada de seis cruceros (uno de bandera noruega y los otros cinco, inglesa), y que Mallorca en 1935 había recibido a 50.363 turistas, pues consiguió que las grandes navieras internacionales especializadas en cruceros de lujo hicieran escala en su puerto⁴²⁰. Esto suponía un enorme impacto turístico por los servicios indirectos que generaba, como la organización de excursiones, sobre la restauración o en la venta de artesanía, entre otros. Por este motivo solicitaron del PNT

⁴¹⁶ *ABC*, miércoles 10 de Abril de 1935, p. 38, y *Revista Aragón*, mayo 1935, p. 86.

⁴¹⁷ Al año siguiente esta tasa no había sido eliminada, sin embargo, la petición fue en cierto modo atendida por el PNT, que intervino y realizó gestiones en el asunto del Impuesto del Tonelaje para los buques de turismo, al acudir a la información pública abierta en el Congreso de los Diputados por la Comisión de Comunicaciones Marítimas. Esto supuso que en la Asamblea de 1936, a pesar de reiterar la petición, se acordara conceder al PNT un voto de gracia.

⁴¹⁸ *ABC*, miércoles 10 de Abril de 1935, p. 38.

⁴¹⁹ *La Vanguardia*, miércoles 10 de abril de 1935 p. 24.

⁴²⁰ Entre ellas: Deutsche Afrika Linie de Hamburgo, la Compagnie de Navigation Mixte de Marsella, la Orient Steam Navigation de Londres, la American Export Line de Nueva York o la Navigazione Libera Triestina de Roma.

y a la Dirección de la Marina Civil que las compañías navieras españolas organizaran o dieran facilidades de barcos para que se organizaran y efectuaran, anualmente al menos, un crucero marítimo de turismo bajo pabellón español, ya que todas las naciones lo hacían, incluso Suiza que no tenía costas⁴²¹.

El último aspecto tratado sobre el transporte marítimo en la etapa republicana fue en la Asamblea de 1936, cuando incidieron sobre la necesidad de mejorar los buques que prestaban servicios turísticos, y especialmente el que cubría el trayecto Alcadia-Ciudadela y el que hacía la travesía a la Isla de Cabrera. Esta última era potencialmente muy turística, al ofrecer la visita de su hermosa bahía Azul y otros alicientes a semejanza de la isla de Capri en Nápoles.

Durante la Guerra Civil la flota marítima española quedó dividida, y los barcos fueron utilizados por ambos bandos, lo que provocó que muchos se hundieran, embarrancaran o fuesen destruidos. La guerra paralizó los fines comerciales de las compañías navieras, y sus barcos se destinaron a servicios de guerra. Finalizada ésta, el sector quedó empobrecido y los barcos en muy mal estado. Además, en ese momento, el transporte de materias primas para la industria se consideraba prioritario sobre el de pasajeros, lo que llevó a que muchos barcos de pasajeros realizaran un servicio mixto.

Se reanudaron los cruceros transatlánticos. Como puede verse en el cuadro 15, en 1939 el número de pasajeros en travesía internacional se triplicó respecto al año anterior, aunque bien es cierto que este aumento fue puntual, pues con el estallido de la II Guerra Mundial esta cifra volvió a caer. A modo de anécdota, uno de los cruceros que llegaron a España en 1939, fue el resultado de un proyecto iniciado en 1937 por parte de Oficina de Prensa y Propaganda de España en Buenos Aires, que tenía por fin organizar un gran crucero cuando la Guerra Civil hubiese acabado y el nuevo Gobierno hubiese sido reconocido por los países americanos. Así, y tras muchas dificultades salvadas (campañas contrarias, el inminente estallido de la IIGM, o la orden del Gobierno español de que sólo se expidiesen billetes de ida, lo que hizo a

⁴²¹ Revista *Aragón* mayo 1935, p. 87.

muchos desistir del viaje), el buque San Antonio, de la naviera Ibarra, zarpó el 22 de abril de 1939 desde Argentina con destino al puerto de Cádiz, bajo el nombre *Crucero Azul*. Al año siguiente llegaba a puerto español el segundo *Crucero Azul* organizado tras una petición de Serrano Suñer, entonces Ministro de la Gobernación, para peregrinar a Zaragoza con motivo del XIX centenario de la Virgen del Pilar⁴²². En 1939, además del *Crucero Azul* llegaron a puerto español otra serie de buques de diferentes nacionalidades, a cuyos pasajeros se les facilitaba autobuses de la DGT para que pudiesen realizar excursiones acompañados de guías e intérpretes de la misma Dirección⁴²³.

El Gobierno de Franco pronto inició una ambiciosa labor de reconstrucción de la flota española, con la pretensión del restablecimiento de sus líneas regulares. Consiguió contar con una docena de barcos, número en un principio adecuado para atender las necesidades españolas, aunque años más tarde se tornó insuficiente.

La comunicación con las Islas Canarias se realizaba a través de la unión entre Cádiz con las Palmas y Santa Cruz de Tenerife mediante dos barcos semanales de llegada y salida. Las líneas se prolongaban hacia los puertos del Cantábrico, del Mediterráneo y por el Guadalquivir hasta Sevilla. Los barcos que se dirigían al Cantábrico hacían escala en Vigo, La Coruña o Villagarcía, Santander o Gijón y Pasajes o Bilbao, eran mixtos, de pasaje y carga, y tardaban unos catorce días en hacer el recorrido. Los que se dirigían a Barcelona y otros puertos del Mediterráneo, tardaban cuatro días en el viaje y el que llegaba a Sevilla tardaba tan sólo tres.

Tras la reorganización de la Fesit, ésta siguió abordando cuestiones relacionadas con el transporte marítimo, fundamentalmente realizando labores para lograr que se intensificara el tráfico marítimo entre la Península y las islas, para favorecer el intercambio turístico. Ya en la Asamblea de 1945 solicitaron a la Compañía Transmediterránea remedio a la insuficiencia de los servicios con Baleares

⁴²² Correyero Ruiz (2002) pp. 129-142.

⁴²³ Íbidem pp. 187-188.

y Canarias, y la mejora del confort a tono con el elevado coste del pasaje⁴²⁴. Esta preocupación por el estado de conservación, higiene, confort y trato al pasaje, ocupó en repetidas ocasiones a la Fesit, que se dirigió a la DGT y a la Transmediterránea para que realizaran una continua inspección de aquello.

La Asamblea de 1946 se celebró en Canarias, por lo que el transporte marítimo fue objeto de múltiples ponencias y conclusiones. Entre ellas se pidió el establecimiento de una línea directa Barcelona-Canarias⁴²⁵, y el aumento de la frecuencia de las líneas Barcelona-Málaga y Algeciras-Canarias, además de que éstas fueran atendidas por buques modernos y de mayor capacidad, al igual que en los servicios entre la Península y Baleares.

El tráfico marítimo interinsular también fue tratado en esta misma Asamblea, y el representante de Tenerife presentó una ponencia titulada *El turismo interinsular* en la que se decía que, debido al pequeño tamaño de las islas del archipiélago, había que mejorar la comunicación marítima entre ellas para poder así recibir al turista que tenía como fin el conocimiento de un territorio completo, y no la pretensión de quedarse largo tiempo en una misma isla, o que, si esto fuese así, que se pudieran organizar excursiones desde las islas mayores a las menores. Tras el correspondiente debate y estudio propusieron al Ministerio de Obras Públicas, justificándolo como necesario, construir en plazo inmediato al menos un puerto en cada isla, con línea de atraque suficiente para los buques que hacían el servicio interinsular.

De igual modo se propuso que se estableciera una línea desde Canarias a Madeira para poder así captar el turismo que llegaba a ésta isla, de carácter eminentemente turístico. Esta fue la primera vez que se trataron las relaciones con Portugal con fines turísticos, pero no sería la última.

⁴²⁴ Esta medida fue poco a poco atendida y como ejemplo en 1947 se restableció la línea marítima Barcelona-Ibiza que estaba suspendida desde 1936. La apertura de esta línea fue recogida en *La Vanguardia* el 3 de octubre de 1947 (p. 8), a la vez que desde la Asamblea de la Fesit, que esos mismos días se estaba celebrando, se agradeció a la Subsecretaría de la Marina Mercante su restablecimiento provisional y se solicitó que la misma quedara como definitiva.

⁴²⁵ Fue pronto establecida con una frecuencia quincenal, además y como muestra que desde la Fesit no sólo se presentaron peticiones y quejas, sino también se expresaron agradecimientos, en la Asamblea de 1949 se leyó una ponencia por parte del representante de Tenerife, donde se reconocía que la línea Barcelona-Cádiz-Canarias había mejorado notablemente.

Otro tema abordado fue el precio de los pasajes. Se hizo mediante la una ponencia, también del representante de Tenerife, titulada *Creación de pasajes turísticos*. En ella se pedía que se restableciera en las líneas marítimas en funcionamiento, el pasaje turístico de ida y vuelta a Canarias con bonificación especial y validez desde diciembre a febrero, lo que constituiría un eficaz medio de atracción turística hacia las islas.

Fue también motivo de preocupación para la Fesit la confusión que se producía en los puertos a la hora de conducir a bordo de los barcos a los pasajeros y sus equipajes, debido a los diversos trámites aduaneros, al tropel de mozos que intervenían en el transporte de los efectos de viaje que obligaban al cobro reiterado de efectos que a veces no habían sido ni siquiera transportados y a la existencia de una sola escala de acceso a los buques que hacían el servicio a Canarias. Se pidió por tanto, con carácter de ruego, la adopción de una escala de subida y otra de bajada en dichos barcos, y la reglamentación para el servicio del transporte de los equipajes desde la residencia del viajero hasta el camarote a ocupar y en sentido contrario.

La adecuación de los puertos y el adecentamiento de los servicios de recepción de viajeros por vía marítima se abordaron también en las Asambleas de 1947 y 1948, en las que en base a las necesidades generadas por el aumento del tráfico turístico se pidió la construcción de una Estación Marítima en el Puerto de Vigo capaz de atender debidamente a los viajeros que llegaban o partían de él, lo que permitiría a su vez mejorar la impresión que pudieran hacerse éstos de España. Esta petición cobró mayor fuerza en la Asamblea de 1949, cuando el representante del Centro de Iniciativas y Turismo de Vigo presentó una ponencia denominada *Estación Marítima* en la que decía que debido al reducido tamaño de la estación marítima de Vigo, los casi diez mil viajeros que embarcaron y desembarcaron en junio de 1949 lo habían hecho bajo unas condiciones pésimas, llevándose con ello la consiguiente mala impresión de España. Por lo tanto, volvieron a pedir al Ministerio de Obras Públicas la petición formulada el año anterior sobre la construcción de una Estación Marítima en el Puerto de Vigo.

Durante la década de los cincuenta las peticiones para la mejora del transporte marítimo siguieron apareciendo, aunque ya en menor medida pues este medio de transporte estaba siendo desplazado por el aéreo. En 1954 elevaron un ruego a la Compañía Transmediterránea para que ampliara en lo posible sus servicios con Canarias y reservase el mayor número de pasaje al turista nacional; en 1955

denunciaron que las necesidades del transporte marítimo entre la Península y Baleares no podían ser atendidas por los reducidos medios de los que se disponían, por lo que señalaron la conveniencia de que tales medios fueran ampliados al máximo posible a fin de evitar desviaciones que dificultasen el desarrollo del turismo, lesionando con ello los intereses de la Nación. En 1956 generalizaron la anterior denuncia a todas las islas españolas, por lo que rogaron a las Subsecretarías de la Marina Mercante con todo el encarecimiento y urgencia que el caso requería, a que se adoptasen las medidas y disposiciones adecuadas, dejando incluso a la iniciativa privada de otras empresa la cobertura del déficit que en ese momento existía, habida cuenta de que también demandaba tal solución el temor a que las empresas de navegación extranjeras suplieran dichas necesidades, con la consiguiente desviación de unas divisas que dejarían de beneficiar a la economía nacional⁴²⁶.

Al ir el turismo evolucionando, las necesidades del mismo fueron cambiaron, apareciendo algunas nuevas, como se ve en la conclusión a la que llegaron en la Asamblea de 1957, en la que se decidió pedir de la Dirección General de Puertos que se facilitase el acceso en todos los puertos marítimos españoles a los intérpretes, empleados y funcionarios de Agencias de Viajes y Hoteles, previo los requisitos de autorización que estimasen oportunos establecer para evitar abusos e intrusiones. También en esta Asamblea, y con el fin de orientar hacia las provincias isleñas el turismo extranjero que viajaba en automóvil por la España peninsular, se rogó a las compañías de navegación que aplicaran una bonificación de hasta el 50 por 100 sobre las tarifas que tenían establecidas para el transporte de vehículos automóviles, siempre que estos hubiesen entrado en España en régimen de turismo. Este ruego llegó tras la ponencia presentada por el representante de Palma de Mallorca en la que básicamente

⁴²⁶ A pesar de reducirse las intervenciones en este sentido, la necesidad de incrementar el tráfico marítimo con las islas siguió siendo una constante hasta que se generalizó el transporte aéreo. Así en 1957 solicitaron de la Compañía Transmediterránea que estudie la posibilidad y conveniencia de incrementar sus servicios marítimos entre Valencia, Palma e Ibiza, así como que divulgase con la debida antelación, de cuatro a seis meses, los servicios extraordinarios que estableciera, con objeto de que el turista, especialmente el extranjero, pudiera conocer y proyectar sus viajes con tiempo suficiente. E incluso en 1959 reclamaron que una parte de los beneficios que obtenía la compañía Transmediterránea, generados por las líneas de Baleares y Canarias, repercutieran en la mejora de las comunicaciones con las Islas Canarias ya que en determinadas épocas del año, resultaban insuficientes.

se quejaba de los altos precios de estos trasportes, y aportó para ello los precios del traslado de automóviles desde Palma de Mallorca, aunque señaló que el traslado a las Islas Canarias era extraordinariamente más elevado. Estos precios disuadían a los turistas que llegaban en coche a ir a las islas, lo que consideraba un agravio para éstas.

Imagen 7: Los precios aportados.

<i>Automóviles</i>	<i>Palma- Barcelona</i>	<i>Palma- Valencia</i>	<i>Palma- Alicante</i>
Hasta 1.000 kg. y 5 largo ...	749,85 ptas	768,80 ptas.	772,65 ptas.
" 1.500 " 5 " ...	898,90 "	927,15 "	932,65 "
" 2.000 " 5,5 " ...	1.151,35 "	1.189,30 "	1.196,45 "
" 2.000 " 6 " ...	1.278,80 "	1.327,55 "	1.336,85 "
	<i>Palma-Ibiza</i>	<i>Palma-Mahón</i>	
Hasta 1.000 kg. y 5 largo ...	670,10 ptas.	670,— ptas.	
" 1.500 " 5 " ...	804,30 "	804,15 "	
" 2.000 " 5,5 " ...	1.042,85 "	1.042,60 "	
" 2.000 " 6 " ...	1.259,85 "	1.241,60 "	

A esto contestó la Compañía Trasmediterránea diciendo que ya tenían unas tarifas especiales para el transporte de automóviles en régimen de turismo (cuando el propietario del vehículo viajase en el mismo buque) que suponían una importante rebaja (aproximadamente del 74 por ciento en servicios con Canarias y del 50 por ciento en los de Baleares) en relación con las tarifas de carga. El precio en ese momento para los automóviles de tipo medio (cuatro metros y medio y 1.500 kilogramos) era de 714 pesetas desde la Península a Canarias, 615 para Baleares, precios que la Trasmediterránea encontraba equitativos y no les parecía oportuno rebajar.

Como colofón de los temas relacionados con el transporte marítimo hay que resaltar que en 1957 fue designado Gabriel Roca García, que había sido presidente de Fomento de Turismo de Mallorca, como Director General de Puertos, lo que para la Fesit supuso una gran satisfacción, por cuanto significaba un público y oficial reconocimiento a la valía personal de uno de sus miembros, el cual tanto había destacado en la creación del nuevo puerto de Palma, obra sumamente beneficiosa para el turismo y en la iniciación de la del puerto de Barcelona.

4.4. Transporte aéreo.

El inicio de la aviación se puede establecer en 1903, cuando el avión Flyer de los hermanos Wright realizó su vuelo histórico el 17 de febrero. En 1909 se realizó en la ciudad francesa de Reims, la primera exhibición aérea internacional, en la que los aviones eran máquinas frágiles con motores de escasa potencia, que no superaban los 75 kilómetros por hora y no ascendían a más de 150 metros. Pero sin embargo, sólo cuatro años después, los aviones volaban a más de 200 kilómetros por hora y ascendían hasta los 6.000 metros⁴²⁷.

Durante la I Guerra Mundial se produjo un programa masivo de construcción y modernización de aviones, y tras su finalización tuvo lugar un importante avance en la aviación civil mundial, surgiendo grandes compañías aéreas que transportaban regularmente correo, mercancías y pasajeros⁴²⁸. Durante la II Guerra Mundial la aviación comercial prácticamente desapareció, pero a su finalización, y aprovechando los avances tecnológicos, la aviación civil volvió a resurgir, esta vez de manera imparable, de forma que a la mitad del siglo XX la navegación aérea se había extendido por todo el mundo⁴²⁹. Un hecho fundamental que favoreció el transporte aéreo de pasajeros fue la decisión tomada por la IATA en 1952 de introducir la llamada clase turista. Esta medida atendía a la política general de precios que buscaba la promoción del transporte aéreo. Tras esta medida los precios de los trayectos en avión fueron bajando progresivamente hasta la crisis del petróleo de 1973. Así mismo, la llegada de los vuelos chárter revolucionó el transporte aéreo turístico. Estos vuelos eran utilizados por aquellos que contrataban paquetes turísticos, principalmente británicos, alemanes y escandinavos. Estos grupos tendían a quedarse en su destino (en nuestro caso España) más días que los que viajaban en coche, normalmente en hoteles

⁴²⁷ Pellejero Martínez (1999a) p. 64.

⁴²⁸ Air France, Western Air Express, Transcontinental Air Transport, Pan American World Airways, entre otras.

⁴²⁹ Pellejero Martínez (1999a) p. 65.

o apartamentos. La eficiencia de los vuelos chárter redujo significativamente el coste del transporte.

Fue en el periodo de entreguerras cuando el Gobierno de España comenzó a darse cuenta de que las nuevas líneas aéreas podían tener gran importancia en el transporte de personas y consecuentemente en el turismo, y dada la inexistencia de líneas nacionales (el país carecía por completo de industria aeronaval) se acudió a líneas internacionales. El primer servicio aéreo del que se dispuso fue, desde septiembre de 1919, el que cubría el trayecto Toulouse-Casablanca⁴³⁰, de la compañía francesa *Compagnie des Lignes Latécoère*, que hacía escala en Barcelona, Alicante y Málaga. En octubre de ese mismo año, y mediante RD de 17 de octubre⁴³¹, se estableció en España el Servicio Postal Aéreo, y el mes siguiente se reguló la aviación civil⁴³² y se estableció el reglamento de navegación aérea⁴³³.

La primera línea aérea nacional fue la Compañía Española de Transporte Aéreo (CETA), la cual obtuvo la concesión de cubrir el trayecto Sevilla-Lareche y realizó su primer vuelo el 15 de octubre de 1921, transportando correo y dos pasajeros. Funcionó durante cinco años, mientras duró su concesión, tiempo durante el cual el número de viajeros fue en aumento, al ir incrementándose la demanda de este tipo de pasajes. En 1927 aparecieron dos nuevas líneas, con apariencia española pero con capital alemán: la Unión Aérea Española (UAE), e Iberia⁴³⁴. La UAE cubría los trayectos Sevilla-Lisboa-Madrid (durante un tiempo solo Madrid-Lisboa) y Granada-Sevilla; Iberia por su parte realizaba el vuelo Madrid-Barcelona, lo que permitió incorporar a Madrid al circuito de las capitales europeas, a través del enlace en Barcelona con el servicio Barcelona-Berlín, por Marsella y Ginebra⁴³⁵.

⁴³⁰ *Ibidem* p. 65.

⁴³¹ Gaceta de Madrid nº 292 de 19 de octubre de 1919.

⁴³² Mediante Real Decreto de 25 de noviembre, publicado en la Gaceta de Madrid nº 330 de 26 de noviembre de 1919.

⁴³³ Reglamento publicado en las Gacetas de Madrid nºs 334 de 30 de noviembre, 335 de 1 de diciembre y 350 de 16 de diciembre de 1919.

⁴³⁴ El 51 por ciento de su capital estaba en manos del vizcaíno Horacio Echevarrieta, y el 49 restante pertenecía a la empresa alemana Lufthansa.

⁴³⁵ Pellejero Martínez (1999a) p. 65.

Con el fin de ordenar el espacio aéreo español y desvincularlo de intereses y capital extranjero, el 9 de enero de 1928 se decretó el “Plan de Comunicaciones Aéreas y las Bases para su adjudicación”⁴³⁶. A partir de este momento el transporte aéreo español pasó a funcionar en régimen de monopolio, con una empresa adjudicataria controlada por el Estado. La concesión se le otorgó a la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A. (CLASSA), la cual surgió tras la fusión de las compañías UAE y la Compañía Aero Hispana, integrada esta última por Iberia, CETA y otras entidades, las cuales habían optado por separado al concurso de adjudicación⁴³⁷. En 1929 comenzó la actividad de vuelo CLASSA, uniendo Sevilla-Getafe (mayo), Madrid-Barcelona (junio) y Madrid-Biarritz (agosto). En diciembre de 1930 CLASSA ofertaba los siguientes servicios regulares en aviones trimotores⁴³⁸: Madrid-París-Madrid (400 pesetas); Madrid-Sevilla-Madrid (125 pesetas); Madrid-Barcelona-Madrid (150 pesetas); Madrid-Biarritz-Madrid (150 pesetas); y Sevilla-Canarias-Sevilla (600 pesetas). El desarrollo del transporte aéreo hizo que en febrero de 1929 se proyectase el aeropuerto de Barajas, el cual fue inaugurado en abril de 1931⁴³⁹.

Con la llegada de la Segunda República, el Gobierno anuló el contrato de concesión con CLASSA y la sustituyó por una compañía nacionalizada creada por Ley de 8 de abril de 1932⁴⁴⁰, Líneas Aeropostales Españolas (LAPE). Cuando en marzo de 1933 esta compañía empezó a funcionar inauguró dos nuevos trayectos: Sevilla-Canarias y Barcelona-Baleares⁴⁴¹. Su existencia se prolongó hasta el inicio de la Guerra Civil, momento en el que enlazaba Madrid con Sevilla, Barcelona, Canarias, Valencia, París, Lisboa y Berlín, y mantenía el enlace Barcelona-Palma de Mallorca⁴⁴².

⁴³⁶ Gaceta de Madrid nº 11 de 11 de enero de 1928.

⁴³⁷ Pellejero Martínez (1999a) pp. 65-66.

⁴³⁸ Revista *Aragón*, diciembre 1930, p. 226.

⁴³⁹ Moreno Garrido (2007a) p. 112.

⁴⁴⁰ Gaceta de Madrid nº 108 de 17 de abril de 1932.

⁴⁴¹ Moreno Garrido (2007a) p. 112.

⁴⁴² Pellejero Martínez (1999a) p. 66.

La Guerra Civil acabó con los sistemas de comunicaciones basados en una red centralizada en Madrid, al quedar el país dividido en dos zonas y como sucedió en otros sistemas de transporte, las necesidades militares eclipsaron las comerciales y por supuesto las turísticas. Fue el bando franquista el que, tras la toma de Madrid y debido a las dificultades del transporte por carretera, decidió llevar a cabo un plan de líneas aéreas dentro de su zona controlada. Para ello reactivaron la Sociedad Iberia que con ayuda alemana comenzó a operar como compañía regular en agosto de 1937, dentro del territorio controlado por los nacionales. El primer trayecto que cubrió fue Vitoria-Burgos-Salamanca-Cáceres-Sevilla-Tetuán, y en septiembre se añadió la ruta Santiago de Compostela-Valladolid-Salamanca.

Tras la finalización de la Guerra Civil se llevó a cabo la nacionalización de Iberia, y con este proceso en marcha, y mediante una Ley de 7 de junio de 1940⁴⁴³, se le concedió a Iberia el monopolio del transporte regular de viajeros, correspondencia y mercancías en España. La completa nacionalización de la compañía se produjo mediante Decreto de 17 de noviembre de 1943⁴⁴⁴, y el 30 de septiembre de 1944⁴⁴⁵, también mediante Decreto, Iberia se integró en el INI tal y como preveía la Ley de creación del citado instituto. A partir de este momento Iberia comenzó a funcionar bajo un régimen de Sociedad Anónima, y se autorizó la ampliación de capital hasta los noventa millones de pesetas.

Pero lo realmente cierto es que el transporte aéreo fue marginal durante todo el periodo que nos ocupa, antes de que el turismo se convirtiera en un fenómeno de masas. Pero aun así fue tratado por la Fesit, aunque bien es cierto que en menos ocasiones y con mucha menos profundidad que cualquier otro medio de transporte.

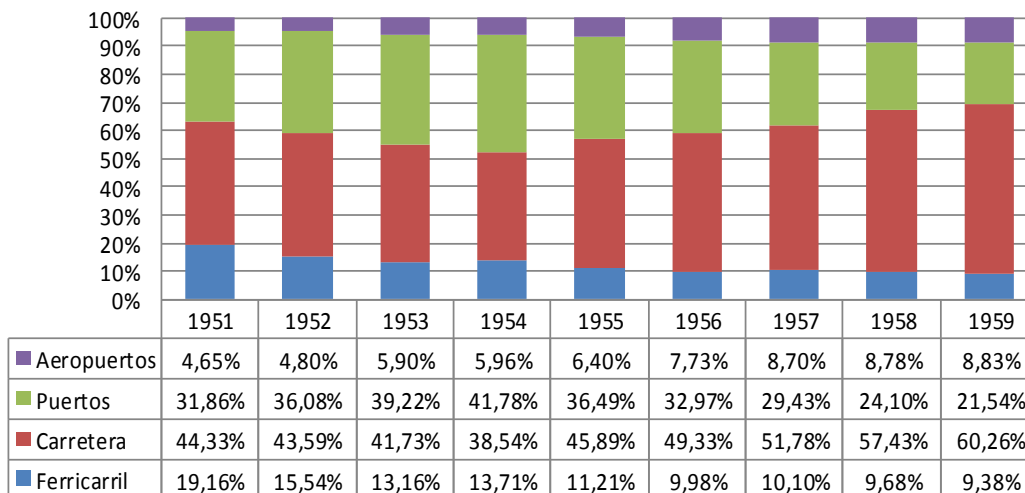
Teniendo en cuenta los datos que aparecen en el siguiente gráfico, se entiende la escasa importancia que se le dio durante estos años al transporte aéreo.

⁴⁴³ BOE nº 171 de 19 de junio de 1940.

⁴⁴⁴ BOE nº 324 de 20 de noviembre de 1943.

⁴⁴⁵ BOE nº 276 de 20 de octubre de 1944.

Gráfico 14 :Visitantes llegados a España según vía de acceso



Analizando el periodo franquista observamos como la primera mitad de la década de los cuarenta fue muy difícil también para el transporte aéreo español, sector especialmente sensible a la falta de combustible. Esta carencia provocó la paralización de casi la totalidad de las líneas.

A partir de 1944, Iberia, con su ampliación de capital y la adquisición de nuevos aparatos, comenzó un despegue, que le llevó a la normalización internacional. Ésta se logró con la participación de España en la Conferencia de Aviación civil celebrada en Chicago, en la que se buscaba la reglamentación y regulación en el transporte aéreo para la nueva etapa que se avecinaba. En diciembre de ese mismo año se firmó el primer Convenio Bilateral entre España y los Estados Unidos en esta materia. En 1945 Iberia entró a formar parte de la IATA, organismo que no abandonó a pesar de la exclusión posterior de España de los Organismo internacionales⁴⁴⁶.

⁴⁴⁶ Torre de la Plaza (1999) p. 979.

En 1946 se inauguraron las líneas regulares con Estados Unidos⁴⁴⁷, las líneas Madrid-Londres, con frecuencia bisemanal y Madrid-Roma, también se voló a América del Sur. El vuelo Madrid-Buenos Aires, con varias escalas, resultó ser todo un éxito económico. El 14 de junio de ese mismo año se publicó un Decreto⁴⁴⁸ por el que se autorizaba la implantación en España del Tráfico aéreo irregular.

En 1948 se fundó AVIACO, una compañía de tráfico irregular que se convirtió en la gran competencia de Iberia, y comenzó un servicio de aviones diarios entre Madrid y Nueva York⁴⁴⁹, y al año siguiente tuvo lugar un hecho de importante calado, tanto por la internalización como por su influencia en el turismo, que fue la recuperación de la línea regular Madrid-París⁴⁵⁰. En 1950 se inauguró el servicio aéreo con Méjico⁴⁵¹.

A pesar de la internalización del transporte aéreo, durante la década de los cuarenta las peticiones que la Fesit realizó al Ministerio del Aire y a la Compañía Iberia se centraron más en el ámbito nacional. Entre estas cabe señalar: establecimiento de nuevas líneas nacionales, como la del trayecto Canarias-Barcelona, con escala eventual en Alicante; aumento de algunos los servicios que estaban en vigor, principalmente los existentes entre la Península y las Islas Canarias; o fijación de escalas en ciertos lugares, como una en Cádiz de la línea aérea Tetuán-Sevilla⁴⁵².

A final de la década, concretamente en la Asamblea de 1949, cuando la aviación estaba ganando posiciones y con la idea de aprovechar el auge de los viajes internacionales de Santuarios, dado que existían aeródromos en Sanjurjo (Zaragoza) y Ossun (Lourdes), vieron interesante la posibilidad de habilitar un pasillo aéreo en el

⁴⁴⁷ Correyero Ruiz (2002) p. 378.

⁴⁴⁸ BOE nº 174 de 23 de junio de 1946.

⁴⁴⁹ Correyero Ruiz (2002) p. 379.

⁴⁵⁰ Moreno Garrido (2007a) p. 170.

⁴⁵¹ Correyero Ruiz (2002) p. 402.

⁴⁵² Tras la fijación de esta escala se solicitó la coordinación de estos servicios con otros medios de transporte, de modo que solicitaron que fuera en los días de llegada de los barcos de pasaje de Canarias. La petición también la hicieron de forma inversa, es decir pidieron a la compañía Transmediterránea que los que los servicios marítimos interinsulares se hicieran de forma que enlazaran perfectamente con las fechas de salidas y llegadas de aviones.

centro de los Pirineos, por lo que así se lo transmitieron a las autoridades competentes de España y Francia⁴⁵³.

Durante la década de los años cincuenta la evolución que experimentó el transporte aéreo fue muy importante, y estuvo favorecida por la inversión recibida del Estado. El Plan de aeropuertos nacionales, aprobado mediante Ley de 17 de julio de 1953⁴⁵⁴, por el que se concedía un crédito extraordinario de 101.000.000 de pesetas, permitió que a final de ese año ya hubiese veintiséis aeródromos civiles, los cuales atendieron a 1.100.000 pasajeros. La aprobación de esta Ley vino condicionada, además de por el auge alcanzado por el transporte aéreo, por las obligaciones contraídas por España con la Organización de Aviación Internacional.

La expansión de los vuelos chárter por toda Europa en la segunda mitad de la década de 1950 transformó la red internacional de turismo, y su uso se generalizó de tal manera que en 1958 el tráfico de vuelos chárter suponía el treinta por ciento de las llegadas por avión a España. Los vuelos chárter permitieron enlazar directamente los destinos mediterráneos con varias ciudades europeas. Se podía llegar del norte de Europa a Málaga, Valencia y Mallorca sin pasar por Madrid, lo que facilitaba en gran medida el viaje⁴⁵⁵. Fue a comienzo de esta década (1951) cuando AVIACO realizó su primer vuelo chárter⁴⁵⁶.

Sin embargo durante la década de los cincuenta la Fesit no abordó el tema del transporte aéreo, tan sólo en 1959, cuando la llegada a España a través de los aeropuertos representaba el 8,83% del total. Ese año la Fesit declaró urgente y de máximo interés que los aeropuertos emplazados en provincias eminentemente turísticas fueran puestos en condiciones para el más seguro y rápido servicio de los modernos aviones, y que se procediera al incremento de las flotas y modernización del material de vuelo de las compañías aéreas españolas. A juicio de la Fesit, sólo el aeropuerto de Barajas presentaba las condiciones y el tamaño adecuado para el

⁴⁵³ Años más tarde, en 1956, y ante el auge del turismo religioso se solicitó la creación de un Circuito Aéreo de Veneración Mariana, que partiendo de Lourdes tocase Zaragoza, Valencia y Barcelona-Montserrat.

⁴⁵⁴ BOE nº 200 de 19 de julio de 1953.

⁴⁵⁵ Pack (2009) p. 157.

⁴⁵⁶ Fernández Fuster (1991a) p. 636.

volumen de vuelos que recibía; el de Barcelona, en segundo lugar, tenía unas condiciones medianamente aceptables; pero el resto, incluyendo los situados en provincias turísticas, se encontraban en condiciones lamentables. Por lo tanto, dado que el 26 de diciembre de 1958 se había dictado una Ley⁴⁵⁷ por la que se creaba una Junta Nacional de Aeropuertos y se ordenaba el acondicionamiento de los de Madrid, Barcelona, Palma, Las Palmas, Málaga, Ceuta y Melilla, por un importe total de 1.490.000.000 de pesetas, presupuestable en un plan cuatrienal 1958-61, se solicitó en la Asamblea que el plan se cumpliera y que se diera preferencia a la ejecución de obras de aquellos aeropuertos que más lo demandasen por su peligrosidad y por su carácter turístico. A esto contestó la Junta Nacional de Aeropuertos del Ministerio del Aire, indicando que tomaban buena nota, pero que el Ministerio del Aire dedicaba toda la atención posible a la modernización y mejora de los aeropuertos civiles emplazados en zonas turísticas, y además señalaron que formaban parte de la Junta Nacional de Aeropuertos un representante del MIT para cuantos asuntos afectasen a dicho Ministerio.

⁴⁵⁷ BOE nº 311 de 29 de diciembre de 1958.

CAPÍTULO QUINTO: DAR A CONOCER ESPAÑA.

El poco conocimiento que de España se tenía en el extranjero fue una realidad contra la que debieron luchar, desde los albores del turismo, aquello que quisieron hacer de esta nueva actividad un sector productivo importante. Por ello, tanto la Administración Pública como la iniciativa privada fueron llevando a cabo una serie de actuaciones con las que pretendieron dar a conocer nuestro país, mostrando las riquezas que atesoraba y todo aquello que podía ofrecer: clima, naturaleza, exotismo, arte, historia...

Las primeras actuaciones de esta índole tuvieron casi exclusivamente como objetivo al público extranjero, pero con el paso de los años comenzaron a realizarse campañas destinadas a dar a conocer a España a los propios españoles. Las primeras de ellas pretendieron cambiar la imagen que de nuestro país se tenía en el extranjero, cuidaron muy mucho aquello que se quería proyectar de España, tratando de romper con la idea que en otros países seguían conservando de la España negra. Las campañas que se realizaron a tal efecto mostraban un país moderno y seguro, rico en cuanto a patrimonio cultural y natural y cargado de exotismo, aspecto este último que durante el Primer Franquismo viró al tipismo. En definitiva, **un país diferente**. Por otra parte, con las acciones destinadas a dar a conocer España a los españoles se pretendía fomentar el turismo nacional con el fin de cubrir la falta de turismo extranjero provocada por los diferentes acontecimientos históricos.

5.1. Promoción Exterior, Propaganda y Publicidad⁴⁵⁸.

Hasta que se creó en 1905 la Comisión Nacional, la labor de promoción del turismo la había realizado exclusivamente la iniciativa privada a través de sus diferentes organismos o asociaciones, y particularmente los SIT. Esta labor la llevaron a cabo básicamente mediante la publicación de artículos periodísticos tanto en revistas o periódicos generalistas, como en publicaciones específicas de viajes y turismo.

No obstante, tal y como se indicaba en la exposición de motivos del RD de constitución de la Comisión Nacional, el turismo en España no había alcanzado mayor volumen debido, entre otras causas, a que la iniciativa privada no lo había fomentado lo suficiente. Por ello se estableció que debía ser el Estado, a través de este nuevo organismo, el encargado de hacerlo con cuantos medios estuviesen a su alcance. Entre los medios que en este RD se propusieron para fomentar el turismo estaban:

- Formación y divulgación en el extranjero de itinerarios de viajes para conocer España.
- Publicación y difusión de folletos en el extranjero que describiesen las maravillas de la España histórica y que despertasen la curiosidad⁴⁵⁹.

El posterior órgano rector del turismo nacional, la Comisaría Regia, tuvo como fin último dar valor al patrimonio histórico-artístico español para que sirviera de instrumento de atracción para visitantes. No obstante, en su RD de creación, no se recogió ninguna medida específica sobre publicidad, propaganda o promoción del

⁴⁵⁸ Para mayor conocimiento sobre la labor de promoción turística desarrolla por la Administración Pública desde sus inicios hasta 1951, ver Correyero Ruiz (2002 y 2004) y Correyero y Cal (2008).

⁴⁵⁹ Se observa cómo las medidas de promoción sólo estaban orientadas al exterior.

turismo, y el propio funcionamiento de la Comisaría indujo a que fuese el propio Comisario Regio quien ejerciese de propagandista del turismo español⁴⁶⁰.

A pesar de la inexistencia de medidas explícitas, durante los años de la Comisaría Regia se realizó una importante labor de promoción, en gran parte sufragada económicamente por el propio Comisario. Entre las actuaciones que se llevaron a cabo conviene señalar: 1) viaje del Comisario a EEUU con motivo de la preparación de la Exposición Universal que se iba a celebrar en San Francisco en 1915. Este fue el viaje más importante que realizó el Comisario al citado país, pues aunque lo hizo en calidad de delegado español para estudiar las condiciones en las que España podría adherirse a dicha exposición, lo aprovechó para realizar una intensa labor de propaganda. Y lo logró, pues pronto se publicaron en Norteamérica libros sobre diversos aspectos del arte, costumbres y jardines de España. La visita fue en términos generales muy fructífera⁴⁶¹; 2) celebración de dos Exposiciones sobre Turismo y Cultura de España en Nueva York (1922 y 1923); 3) participación en la Exposición Internacional de Filadelfia de 1926; 3) intensa labor editorial con más de 200 obras, principalmente sobre el patrimonio histórico. Entre estas obras destacan: *El Arte en España*, con sus 25 monografías, *Fomento de Turismo en España*, *Hidrología Nacional: Desarrollo y propaganda de los Balnearios* y *Estaciones de Altura y Sanatorios e Itinerarios de arte por España* de Sánchez Cantón. En ellas los turistas podían encontrar, desde posibles itinerarios para conocer la geografía española, hasta estudios pormenorizados del patrimonio artístico de diversas ciudades monumentales, pasando por catálogos de museos o descripciones de las riquezas naturales de Yuste, Sierra de Gredos, Sierra Nevada o de los Picos de Europa, entre otros⁴⁶²; 4) creación de la Agencia Plus Ultra, cuyos objetivos eran recuperar la imagen de España en el exterior y fomentar el turismo para ingresar divisas. Esta Agencia tuvo oficina en París desde 1926 a 1928⁴⁶³.

⁴⁶⁰ Correjero y Cal (2008) p. 84.

⁴⁶¹ *Ibidem*, pp. 86-87.

⁴⁶² Pellejero Martínez, (1999) pp. 37-38.

⁴⁶³ Correjero y Cal (2008) p. 106.

Fue durante la existencia del PNT cuando la promoción del turismo adquirió mayor importancia. En primer lugar, en la estructura organizativa del PNT aparece una delegación específica de Propaganda, cuyas funciones quedaron recogidas en el artículo segundo del RD de constitución. Entre ellas aparece:

- *“Divulgar, en todos sus aspectos, el conocimiento de España, fomentando la publicación de guías, catálogos, anuncios, itinerarios, etc. dentro y fuera de nuestra patria, ya directamente, ya contratando en su totalidad o en parte este importante servicio”*
- *“Promover y apoyar la propaganda del turismo en el extranjero organizando centros de información y viajes en otros países, correspondiendo la vigilancia de estos servicios a los representantes de Su Majestad”.*

Esta labor de promoción fue primordial para el PNT, pues sus miembros habían constatado en sus viajes anteriores el desconocimiento que se tenía sobre España en el extranjero. Para dejar constancia de esto, publicaron un comunicado el 2 de agosto de 1928, en la *Revista Unión Patriótica*, el cual decía: *“...para lograr que España sea visitada por masas de turistas que de año en año vayan en aumento es preciso, en primer lugar, dar a conocer en el extranjero las múltiples bellezas naturales, artísticas y arquitectónicas que nuestra Patria encierra”*⁴⁶⁴.

El trabajo realizado por el Patronato en este sentido fue muy intenso, llevando a cabo la apertura de agencias de información, tanto en territorio nacional como en el extranjero, la edición de una serie de catálogos, guías y publicaciones mixtas⁴⁶⁵, la

⁴⁶⁴ Pellejero Martínez (1999a) p. 38.

⁴⁶⁵ El PNT contó con una Sección de Publicaciones, cuyo fin era convertirse en un centro editorial que fijara su atención en publicar, con la mayor rapidez posible y en las mejores condiciones de claridad, una serie de libros, folletos y hojas de propaganda, profusamente ilustrados, redactados en varios idiomas, y que fuesen una continua y reiterada invitación al viaje por España. Esta sección además llevaba el asesoramiento técnico y administrativo en la edición de publicaciones, e informaba sobre las peticiones de subvenciones públicas o privadas para el mismo fin. Asesoraba sobre la adquisición de libros. Cuidaba la confección de itinerarios, cartillas, excursiones, guías, monografías, monumentos, estaciones termales, etc. (Correyero y Cal 2008, p. 137).

organización de exposiciones, una fuerte inversión de propaganda en prensa, invitaciones oficiales a turistas extranjeros, la realización de películas y la impresión de carteles turísticos.

Estos últimos vivieron su “edad de oro” durante los años del PNT. Encargados a artistas de renombre, destacaron por la calidad de sus diseños. Los temas de estos carteles fueron varios: estaciones de invierno, de verano, localidades costeras, de interior, monumentos o paradores, siendo algunas de sus leyendas: “Málaga, clima delicioso en todo tiempo”; “Córdoba, Corte de los Califa”; “Sevilla, ciudad de gracias únicas”; “Huelva, punto de partida de Cristóbal Colón”; “Cádiz, puerta de Europa sobre el Atlántico”; “Burgos, maravilla gótica, tierra del Cid”; “Tarragona, la ciudad de los Escipiones”; “Barcelona, la capital del Mediterráneo”; “Alcalá de Henares, cuna de Cervantes, Universidad del Renacimiento”; “Alicante, la ciudad que no tiene invierno, la playa con palmeras”; “Asturias, paisajes, arte, montañismo y pesca”; “Ávila, la mítica ciudad amurallada” o “Baleares, la isla de las maravillas”. Cuando el cartel estaba en francés o inglés aparecía el eslogan genérico “Visite España” (Visitez L’Espagne, Visit Spain), en los editados en alemán tan solo España (Spainen), y a continuación la leyenda propia de cada cartel.

Imagen 8: Carteles editados por el PNT.



Fuente: Catálogo de Carteles del Instituto de Turismo de España. Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Aunque el PNT comenzó a editar los carteles en 1929, con anterioridad, durante los felices años veinte el cartel turístico ya había jugado un papel muy importante como instrumento de promoción, aunque no había sido la Comisaría Regia quien utilizó este instrumento, sino los organismos locales o provinciales, las empresas turísticas (agencias de viajes, hoteles, balnearios, compañías navieras y de ferrocarril) y diferentes asociaciones vinculadas con el turismo.

La remodelación sufrida por el PNT tras la proclamación de la SEGUNDA República no supuso cambios sustanciales en la promoción del turismo, la cual siguió ocupando buena parte del esfuerzo del organismo, tanto por el trabajo realizado como por el volumen económico que suponía. En esta etapa los gastos en publicidad y propaganda fueron muy elevados, y entre los nuevos propósitos generales que debían regir al Patronato republicano se establecieron los dos siguientes:⁴⁶⁶

- Realizar propaganda por cuantos medios gráficos ponían las artes a disposición de las imprentas, cursos de conferencias, emisiones radiadas y exposiciones de fotografías. Utilizar la prensa como el medio por excelencia de cuantas propagandas se realizasen en el extranjero. E instar a las agencias de información del PNT para que transmitieran a las oficinas centrales cuanto favorable o desfavorable se publicara en los respectivos países con relación a España, para divulgar aquello que fuese beneficioso.
- Hacer propaganda en los periódicos diarios de Madrid y provincias.

De igual modo el Servicio de Publicaciones siguió muy activo. Se mantuvo la *Guía de Hoteles de España* y se publicaron otras nuevas, como la destacada *Guía Gráfica de España* y una *Guía de los Museos de Toledo* además de firmarse un contrato con Calpe para publicar 54 *Guías de España*, una por provincia. Lo que se

⁴⁶⁶ Correyero y Cal (2008) p. 183.

abandonó durante la etapa republicana fue la cartelería turística. Hubo una ausencia total de nuevos carteles, y tan solo se procedió a la reedición de series anteriores⁴⁶⁷.

Pero quizás la obra más ambiciosa del PNT fuese el magnífico *Catálogo monumental de España*, compuesto por 3.861 fotografías que recogían todas aquellas imágenes que se consideraron de interés turístico y cultural. Hay que poner en relieve la calidad artística de muchas de ellas⁴⁶⁸.

Fue durante la etapa republicana del PNT cuando se constituyó la Fesit, la cual fue consciente durante toda su andadura de la importancia que la promoción tenía para el desarrollo del turismo. La labor que la Fesit realizó en cuanto a publicidad, propaganda y promoción tuvo dos vertientes: una, todas las tareas llevadas a cabo bien por la Federación o bien por los Sindicatos a modo individual; la otra vertiente la constituyeron todas las sugerencias e indicaciones que dirigieron a la Administración competente para que fuese ésta quien las realizara. Eran dos los motivos que determinaron que la Fesit solicitara la intervención de la Administración en actuaciones de promoción turística: por una parte, en ciertos ámbitos ni la Fesit ni sus miembros tenían competencias para llevarlas a cabo; y por otra, cuando se pretendía que las campañas tuvieran gran repercusión, afectando a una aérea geográfica muy amplia, el volumen presupuestario requerido tan solo era posible afrontarlo desde el Estado. En este sentido en la Asamblea de 1933 la Fesit propuso al PNT que otorgara premios, en formas de primas, a las agencias de viajes extranjeras que trajeran turistas a España⁴⁶⁹.

Pero la idea de involucrar más al Estado en las tareas de promoción del turismo sufrió en 1934 un revés con la modificación del Reglamento de PNT. El propósito de esta modificación fue conceder a la iniciativa privada, por considerarla más eficaz, mayor peso en la promoción del sector turístico. Concretamente la citada disposición decía refiriéndose a una tercera etapa que debía de comenzar en el fomento del turismo español:

⁴⁶⁷ Íbidem p. 189.

⁴⁶⁸ Miguel Arroyo (2014) p. 43.

⁴⁶⁹ *La Vanguardia*, miércoles 26 de Julio de 1933 p. 7 y *Aragón*, abril-mayo 1934, p. 73.

“Falta una tercera etapa: la que dé al fomento del turismo en España un sentido más eficaz, huyendo de burocratismo y facilitando las iniciativas, especialmente aquellas que por su carácter local, regional o gremial, suelen venir seleccionadas automáticamente de por sí como reproductivas”.

No obstante, la Fesit no cejó en su idea y en la Asamblea de ese mismo año presentaron una propuesta a la Administración Central que consistía en la emisión de una serie de sellos de correos de poco precio (por ser los de mayor circulación), en los que se reprodujeran los monumentos y las bellezas nacionales. Con ello se contribuiría a popularizar y crear atmósfera a favor de España y del Turismo⁴⁷⁰. Esta idea, que finalmente se llevó a la práctica, se repitió en varias ocasiones a lo largo de los años de actividad de la Fesit. La siguiente vez en la Asamblea de 1935⁴⁷¹, y ya en 1936 se lanzó una emisión de sellos con los siguientes motivos: la Catedral de Burgos, la Universidad de Salamanca, la Basílica del Pilar, la Giralda, el Castillo de Javier, el Patio de los Leones de la Alhambra, la Mezquita de Córdoba y la Catedral de Málaga, y en 1938 otra con cuatro monumentos: la Basílica de Covadonga, la Catedral de Palma de Mallorca, el Alcázar de Segovia y la Catedral de León⁴⁷².

En la Asamblea de 1935 también propusieron al PNT dos medidas más sobre promoción turística: 1) que editara o reeditara la mayor cantidad posible de propaganda; y 2) para garantizar la calidad y la homogeneidad de esta propaganda impresa, que el PNT crease un taller tipográfico para imprimirla. Propusieron que este establecimiento, al que se debía dotar de maquinaria moderna, se instalase en los locales del Colegio Trilingüe de Alcalá de Henares (el cual pertenecía al Sindicato de la localidad), y en él también se llevaran a cabo los trabajos de los SIT⁴⁷³.

72. ⁴⁷⁰ *La Vanguardia*, miércoles 20 de marzo de 1933 p. 33y *Revista Aragón*, abril-mayo 1934, p.

⁴⁷¹ *Revista Aragón* mayo 1935, p. 86.

⁴⁷² Correyero Ruiz (2002) p. 458.

⁴⁷³ *La Vanguardia*, miércoles 10 de abril de 1935 p. 24, y *Aragón* mayo 1935, p. 86.

Por otra parte, dado que el PNT había abandonado casi por completo la utilización de carteles como medio de propaganda turística, acordaron que fuesen los SIT quienes los emplearan. Y que además llevaran a cabo un intenso intercambio de los mismos, en una eficaz colaboración, con lo que lograrían la difusión y el reparto de la propaganda de cada uno de los Sindicatos⁴⁷⁴.

La Asamblea de 1936 fue en general muy prolífica y sobre promoción se aprobaron las siguientes conclusiones⁴⁷⁵:

- Pedir al PNT que configurase una Guía reseña que pudiera titularse *Las Catedrales de España*, debiendo constar en ella y detallándose, cada una de las mismas.
- Que el PNT editara la mayor cantidad posible de propaganda en todos los idiomas si era de carácter general, y que la propaganda de detalle o local se hiciera en los idiomas más corrientes, redactados a ser posibles por nativos del idioma o personas que lo conocieran a la perfección.
- Solicitar que en las nuevas ediciones de Tarjetas Postales que imprimiera el Gobierno se dividiera por mitad la parte hasta entonces destinada a la dirección, colocando en el espacio ganado, una viñeta, dibujo o fotografía de monumentos o asunto de carácter turístico, contribuyendo con ello a dar a conocerlos.
- Que se eximiera del impuesto o timbre, no sólo de Hacienda sino también del Municipal, a todos los carteles y folletos de propaganda editados y expuestos por los SIT que tuvieran como fin el fomento del turismo.

Durante la Guerra Civil los dos bandos continuaron realizando labores de promoción turística, utilizándola bien para denunciar el alzamiento, bien como intento de legitimación del mismo, es decir, la promoción turística se volvió una forma clara de propaganda política. En este sentido, y como vimos con anteriormente, el

⁴⁷⁴ Revista *Aragón*, mayo 1935, p. 87.

⁴⁷⁵ Blasco i Peris (2005) pp. 111-112 anexo.

Gobierno de la República creó mediante Decreto de 4 de noviembre de 1936⁴⁷⁶ el Ministerio de Propaganda, nombrando como titular a Carlos Esplá⁴⁷⁷, quien desde mayo de ese mismo año era Presidente del Grupo Parlamentario Proturismo⁴⁷⁸. A este Ministerio quedó adscrito, mediante Decreto de 21 de noviembre del mismo año⁴⁷⁹, el PNT y en él se le designaba como “un organismo de propaganda del Estado”. Posteriormente la Propaganda desaparece como Ministerio, pasando a ser una Subsecretaría dentro del Ministerio de Estado⁴⁸⁰, de la que el PNT seguía formando parte como un Servicio de ésta.

Las actuaciones llevadas a cabo por el PNT durante los años de la contienda se basaron casi exclusivamente en la publicación de una serie de folletos y carteles en los que se denunciaba la destrucción del patrimonio artístico que el bando sublevado estaba causando. Concretamente, en los años 1937 y 1938 se publicó una serie titulada *El fascismo destruye el tesoro artístico de España*, la cual constaba de seis títulos, cada uno de los cuales hacía referencia a uno de los monumentos más afectados por los bombardeos: 1) el Museo del Prado; 2) el Patio Trilingüe de la Universidad de Alcalá; 3) el Palacio de Liria; 4) el Palacio Nacional de Madrid; 5) el Palacio del Infantado en Guadalajara; y 6) la Pila Bautismal de Cervantes y el Sepulcro del Cardenal Cisneros. Con el mismo objetivo de denuncia, otra de las actuaciones llevada a cabo por el PNT fue dar a conocer la labor que desde el Gobierno legítimo se estaba desarrollando en pro de la conservación del patrimonio, publicando aquellas obras que habían sido salvadas⁴⁸¹.

⁴⁷⁶ Gaceta de Madrid nº 310 de 5 de noviembre de 1936.

⁴⁷⁷ Carlos Esplá (1895-1971): Periodista y político del partido de izquierda republicana. Fue diputado por Alicante y Ministro de Propaganda del Gobierno de Largo Caballero.

⁴⁷⁸ *La Vanguardia*, sábado 23 de mayo de 1936 p. 27.

⁴⁷⁹ Gaceta de la República nº 328 del 23 de noviembre de 1936.

⁴⁸⁰ En el Decreto de 17 de mayo de 1937, publicado en la Gaceta de la República nº 138 de 18 de mayo, se establece que pasará a formar parte del Ministerio de Estado el servicio de Propaganda, posteriormente y mediante Decreto de 27 de mayo, publicado en la Gaceta de la República nº 148 del día siguiente, se establece que la Propaganda tendrán rango de Subsecretaría, y entre sus servicios aparece en cuarto lugar el PNT.

⁴⁸¹ Moreno Garrido (2007a) p. 139.

Imagen 9: Carteles editados por el PNT durante la Guerra Civil



Fuente: Catálogo de Carteles del Instituto de Turismo de España. Ministerio de Industria, Energía y Turismo

Por otra parte, el bando nacional, a partir de la creación en enero de 1938 del SNT, llevó a cabo una importante labor de “promoción del turismo”. La actuación principal al respecto fue el establecimiento de las conocidas Rutas de Guerra⁴⁸², verdaderos viajes programados destinados a dar a conocer aquella parte de España que había sido ya “liberada”. Estas rutas, que tenían un objetivo claramente propagandístico y político, fueron autorizadas por el Ministerio del Interior, cuyo titular era en aquel momento Ramón Serrano Suñer, mediante Decreto de 25 de mayo de 1938⁴⁸³. En él se decía que el siguiente verano, y por medio del SNT, se organizaría un circuito de viajes denominado Ruta de Guerra del Norte, destinado

⁴⁸² Las Rutas de Guerra tienen un antecedente en las denominadas Zonas de Guerra. Esto fue una iniciativa llevada a cabo por el Gobierno francés, el cual, en un plan desarrollado para fomentar el turismo al finalizar la I Guerra Mundial, preparó las zonas de guerra para que pudiesen visitarse lo más fácil y cómodamente posible, construyendo en ellas hoteles, organizando itinerarios en automóviles, los cuales llegaban ahí donde el ferrocarril no tenía acceso y mejorando las líneas férreas. El mercado objetivo que buscaban para este proyecto fue el norteamericano, y el resultado fue todo un éxito (Blasco i Peris 2008, p. 122).

⁴⁸³ BOE nº 593 de 7 de junio de 1938.

fundamentalmente a turistas extranjeros, para que pudieran “observar la tranquilidad y el orden de las regiones recién conquistadas por nuestras armas”. Los dos propósitos que tenían estas Rutas, tal y como se recoge en el Decreto fueron: a) conseguir divisas; y b) hacer propaganda de la “Causa”, principalmente en otros países.

Este circuito constaba de dos itinerarios: Irún-Oviedo-Irún y Tuy-Santander-Tuy. En ellos los viajeros podrían visitar, además de las ciudades de origen y destino, San Sebastián, Bilbao, Gijón, Santiago de Compostela, Lugo, Laredo y Santillana del Mar, entre otras. La duración de estos viajes era de nueve días, y su precio, que en el Decreto se prometía módico, fue finalmente de ocho libras esterlinas, o cuatrocientas pesetas, e incluía tres comidas, servicio de guías, alojamiento, seguro y excursiones por parajes turísticos.

Para anunciar al mundo la implantación de estas rutas, Serrano Suñer convocó para la tarde del 7 de junio de 1938 a una rueda de prensa a periodistas españoles y a corresponsales extranjeros. En ella estuvieron presentes, entre otras personalidades, los jefes de los Servicios Nacionales de Prensa (José Antonio Giménez-Arnau), de Turismo (Luis A. Bolín) y de Propaganda (Dionisio Ridruejo). Anunció la apertura al turismo extranjero de la gran ruta de la Guerra del Norte, y argumentó que frente al arma que contra ellos esgrimían sus enemigos políticos, la propaganda, ellos *“ofrecían al mundo la verdad de España”*. Por ello Suñer invitó *“a todos los ciudadanos de los países civilizados a recorrer la del Norte, a partir del primero de julio, para comprobar personalmente la tranquilidad y el orden que reina en las regiones recién conquistadas por las armas y en las que con toda comodidad podrán ver las huellas aún candentes de una de las epopeyas más grandes que registra la Historia”*⁴⁸⁴.

Meses más tarde, con la llegada del invierno, se autorizó mediante Decreto de 29 de octubre⁴⁸⁵ la apertura de nuevas Rutas en Aragón (Zaragoza, Belchite, Huesca, Teruel), Castilla (Alcázar de Toledo, Madrid, Ávila, Segovia, Brunete) y Andalucía (Algeciras, Cádiz, Jerez, Málaga, Granada, Córdoba, Sevilla). Estas nuevas rutas

⁴⁸⁴ ABC de Sevilla, 8 de junio de 1938, p. 11; Revista Aragón, junio 1938, pp. 102-103; y Correyero Ruiz (2002) p. 75, 97-100.

⁴⁸⁵ BOE nº 123 de 5 de noviembre de 1938.

estuvieron muy condicionadas por la evolución de la guerra: las batallas impidieron la realización de las de Aragón y Castilla, y sólo permitieron el viaje inaugural de la ruta andaluza⁴⁸⁶.

La organización de estos viajes corrió a cargo de Luis A. Bolín, como jefe del SNT e ideólogo de las mismas⁴⁸⁷. Eran monopolio del Estado Nacional, siendo los autocares del SNT los únicos que podían cubrirlas, y era su Gobierno quien asumía los gastos. La organización de las mismas se realizó con mucha celeridad, adquiriéndose para ello veinte autobuses “Dodge”, con capacidad para 33 viajeros, por un valor de 600.000 pesetas. El criterio de decisión de compra se basó tanto en el precio favorable como en el compromiso de pronta entrega⁴⁸⁸. La misma premura se dio a la hora de convocar concurso público para cubrir las plazas de “Guía-Intérpretes-Auxiliares”, el cual se publicó en el BOE de 20 de mayo⁴⁸⁹.

Para la promoción de las citadas rutas, el SNT editó unos folletos desplegados traducidos en seis idiomas, que se entregaban gratuitamente en las agencias de viajes, y se insertaron anuncios en la prensa extranjera⁴⁹⁰.

⁴⁸⁶ Pellejero Martínez (1999a) p. 39.

⁴⁸⁷ Aunque a Bolín se le achaca la autoría del proyecto en febrero del 38, es cierto que una idea muy similar fue propuesta por un súbdito alemán en septiembre de 1937, cuando en una carta dirigida a Eloy Iglesias de la Dirección General de Tráfico Marítimo, expresaba que, como medida para obtener divisas, se podían organizar viajes colectivos de turismo. Estos viajes, bien en trenes, bien en autocares, tendrían como destino lugares de la España nacional convenientemente señalados. Se ofrecía el autor de la misiva, W. Brömme, a contactar con quienes podían dar financiación así como a realizar la necesaria propaganda e incluso a organizar los grupos. Exponía Brömme que a cambio de la concesión exclusiva de las excursiones, se lograría para España una cantidad importante de divisas, así como también se lograría que el resto del mundo conociera los “hechos bárbaros de la gentuza a las órdenes de Moscú”. Aunque no se tiene constancia que Bolín llegara a saber nada de esta carta, sí lo tuvo Rafael Calleja (más tarde Jefe de Propaganda y Publicaciones de la DGT) (Correyero Ruiz 2002, pp. 85-89).

⁴⁸⁸ *Ibidem* pp. 89-90.

⁴⁸⁹ Esta convocatoria fue aprobada un día antes de su publicación, el 19 de mayo de 1938.

⁴⁹⁰ Moreno Garrido (2007a) p. 146.

Imagen 10: Folleto de las rutas de guerra.



Fuente:

<http://www.google.es/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&source=images&cd=&cad=rja&uact=8&ved=0CAYQjB0&url=http%3A%2F%2Fwww.abc.es%2Fcultura%2F20140218%2Fabci-exposicon-turismo-espana-201402181421.html&ei=pZ1cVKKTEY7dsATH9YHODQ&bvm=bv.79184187.d.cWc&psig=AFOjCNHCq9UeMF0FFgAXzhHpIcpLr6lcIw&ust=1415442196295493>

Las Rutas de Guerra no pueden considerarse por tanto una actividad de carácter turístico, sino meramente político y propagandístico, aunque bien es cierto que atrajeron a nuestro país a un número no despreciable de turistas, especialmente franceses, portugueses, argentinos, ingleses, belgas, alemanes e italianos. A los 18 meses de su inauguración las habían recorrido unos 8.060 viajeros e incluso habían generado beneficios⁴⁹¹.

El SNT se ocupó también, a través de su departamento de Propaganda y Publicaciones, del estudio y la organización del resto del sistema de promoción turística de España: publicaciones (folletos, revistas, etc.), artículos periodísticos y publicitarios, redacción y corrección de estilo, prensa nacional y extranjera, archivo fotográfico y documental, distribución de publicaciones; y almacén y biblioteca.

⁴⁹¹ A los hoteles de las distintas poblaciones afectas se les abonó una factura de 461.251 ptas., los ingresos totales de la organización ascendían a 1.302.533 ptas. y sus beneficios líquidos al finalizar 1939 se cifraron en 270.377 ptas. (Correyero Ruiz 2002, p. 145).

Una vez el Servicio hubo recuperado los archivos fotográficos del PNT, diseñó un ambicioso proyecto que presentó el 11 de mayo de 1939, en el que se proponía la realización de los siguientes trabajos: folletos en varios idiomas de apología descriptiva de bellezas y atractivos de España; folletos, también en varios idiomas, sobre el modo de viajar en España; folletos en los que apareciesen fotografías de las bellezas y atractivos de los regiones españolas más adecuadas al turismo, con indicaciones prácticas sobre como visitarlas y donde alojarse; carteles en huecograbado y en colores, de los principales lugares turísticos; hojas desplegadas sobre invierno y verano en España; hojas desplegadas sobre las capitales turísticas; guías de hoteles; folletos ilustrados sobre Paradores Nacionales, Albergues de Carretera y Hosterías; folletos desplegados sobre las Rutas Nacionales de Guerra y sobre otros lugares que sin haber sido escenario de guerra estaban en disposición de recibir turistas; carteles en huecograbado o en colores sobre los atractivos turísticos de estas rutas; reproducción en huecograbado de una serie limitada de excelentes fotografías sobre diversos atractivos turísticos; reproducción por diversos sistemas y en tarjetas postales de fotografías de atractivos turísticos; planos-guías ilustrados de las capitales con suficiente importancia turística; planos completos y en colores de Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla; planos sintéticos de estas mismas ciudades; una serie de folletos monográficos sobre distintos aspectos turísticos (Sevilla, Toledo, Granada, Semana Santa, toros, clima, caza y pesca, automóvil, folclore...); serie de conferencias sobre estos mismos temas y serie en diapositivas de ellos, destinadas a Centros Culturales españoles y extranjeros; mapa viajero de España; libro intérprete de bolsillo. Muchas de estas propuestas llegaron a materializarse⁴⁹².

Una vez terminada la Guerra Civil y reorganizada la Fesit, la situación del turismo en España necesitaba intensas labores de promoción. Por ello, tanto los SIT individualmente, como la Fesit en su conjunto, realizaron un gran esfuerzo a este respecto. Eran conscientes de la importancia que tenía dar a conocer las distintas

⁴⁹² Correyero Ruiz (2002) pp. 55 y 70-72.

localidades españolas, tanto fuera como dentro de España, para así atraer a turistas extranjeros y también fomentar los viajes interregionales.

Esto era compartido por el Régimen, por lo que desde el Gobierno también se llevaron a cabo iniciativas relacionadas con políticas de promoción tanto interna como externa, buscando su legitimación y aceptación en el exterior. Como afirmó el entonces Ministro de Exteriores, Alberto Martín-Artajo⁴⁹³, una promoción turística que tuviera buenos resultados equivalía a una serie de beneficios diplomáticos⁴⁹⁴. Se observa claramente como la promoción turística estuvo al servicio del Régimen como medio de propaganda política.

Múltiples fueron las iniciativas promovidas por Luis A. Bolín durante sus años como Director General de Turismo, desde 1940 a 1952, para vender España como destino turístico: campañas de publicidad, reuniones con grupos empresariales, apertura de Oficinas de Turismo, organización de Congresos Internacionales de Turismo y patrocinio de monografías o artículos sobre las bondades de España en revistas extranjeras.

Estas diferentes estrategias de promoción perseguían contribuir al fomento de esa nueva industria turística, centrándose en los gustos “modernos” de los turistas, por lo que destacaban los activos de sol y playa y las fiestas y tradiciones populares. Durante la década de los cuarenta se siguieron utilizando los carteles turísticos, en los que se recurrían a fiestas locales y a su máxima manifestación: las corridas de toros; a imágenes de la Semana Santa; a las celebraciones del Año Santo de 1948 y se reeditó la serie “Bellezas de España”.

⁴⁹³ Alberto Martín-Artajo Álvarez (Madrid, 2 de octubre de 1905 – 31 de agosto de 1979) Político español, Ministro de Exteriores desde julio de 1945 a febrero de 1957.

⁴⁹⁴ Pack (2009) p. 87.

Imagen 11: Carteles editados por la DGT



Fuente: Catálogo de Carteles del Instituto de Turismo de España. Ministerio de Industria, Energía y Turismo

La DGT también publicó una serie de cuatro folletos titulados *Itinerarios de carretera*, en los que se describían las principales rutas turísticas divididas en cuatro regiones: 1) Andalucía y Oeste; 2) Norte y Noroeste; 3) Levante y Cataluña; y 4) Carreteras que irradian de Madrid. Y un libro en el que se recogían fotografías de muy buena calidad de numerosos aspectos de España, titulado *Apología Turística de España* (1943)⁴⁹⁵.

Por otra parte, dentro de la DGT había una Sección de Información encargada de cursar a las Oficinas de Información, a las Juntas Provinciales y Locales de Turismo, a los Sindicatos de Iniciativa, a las Agencias de Viajes y a los demás centros turísticos, circulares informativas. Este servicio fue incrementando su actividad año a año, tal y como se recoge en el siguiente cuadro:

⁴⁹⁵ Esta fue la obra más significativa de índole turística publicada durante la década de los cuarenta. Su autor fue Rafael Calleja (anteriormente citado), en el momento Jefe de Propaganda y Publicaciones de la DGT. La obra la componían 439 fotografías de paisajes, monumentos y aspectos típicos españoles, y 46 páginas de texto que constituirían un panegírico sobre todo lo español. El libro fue declarado en 1965, al alcanzar su sexta edición, Libro de Interés Turístico Nacional (Correjero Ruiz 2002, 344-346).

Cuadro 16: Informaciones aportadas por la DGT.

Año	Circulares emitidas	Informaciones suministradas	
		Nacionales	Extranjeras
1939	396	Sin datos	
1940	464	4.385	305
1941	510	129.246	22.881
1942	640	156.536	15.652
1943	641	208.027	14.548
1944	751	Sin datos	

Fuente: *Páginas de Turismo Nacional*, marzo de 1945 p. 4

Esta sección además difundía diariamente en prensa y radio las temperaturas de aquellas localidades que eran recomendables por la benignidad del clima y mantenía un servicio telegráfico con las Oficinas de Información en el que se detallaban los cierres de los puertos de carretera causados por temporales y su apertura prevista⁴⁹⁶.

La publicidad con fines turísticos se reglamentó mediante Orden de 9 de abril de 1941⁴⁹⁷, en la que se incluía también aquella no turística, pero que se exponía en lugares de interés turístico (incluyéndose los situados en campos próximos a las carreteras, incluso si estaban en fincas privadas). A partir de este momento, la DGT quedó facultada para intervenir cualquier clase de anuncio o cartel acogido a esta Orden, velando por la protección y respeto de los intereses turísticos, pudiendo prohibir u ordenar modificación de los anuncios ya existentes, así como condicionar el establecimiento de los nuevos. La Orden prohibió fijar carteles, escribir, estampar o rotular anuncios o inscripciones de cualquier índole en monumentos o edificios públicos así como en aquellos privados que ostentaran en su fachada la indicación correspondiente. Así mismo se estableció que esta Dirección fomentaría la colocación de carteleras destinadas a anuncios públicos de propaganda turística dentro y fuera de

⁴⁹⁶ *Páginas de Turismo Nacional*, marzo de 1945 p. 4-5.

⁴⁹⁷ BOE nº 107 de 17 de abril de 1941.

las poblaciones, y regularía e inspeccionaría el emplazamiento, la forma y el uso de dichas carteleras cuando fueran instaladas por particulares.

Como acompañamiento a esta Orden, el día 11 del mismo mes se dictó otra en la que se establecieron las normas para la confección de los carteles de propaganda turística⁴⁹⁸. Con ella se pretendía subsanar la heterogeneidad en forma de los carteles editados por diferentes organismos, lo que dificultaba su colocación en los marcos establecidos para ello en las Oficinas de Información de la DGT y en las agencias de viajes. La normalización se llevó a cabo acogiéndose a lo establecido en el acuerdo internacional de la Unión de Órganos Oficiales de Propaganda Turística, donde se fijó un tamaño máximo para los carteles turísticos de 62 x 100 centímetros. Quien no cumpliera esta norma sería sancionando.

El periodo 1945-50 fue excepcional en cuanto al despliegue de una política turística que tenía como fin vender el destino España. Para lo cual se llevó a cabo una intensa labor de propaganda a la que contribuyeron dos factores fundamentales: uno, la rehabilitación a nivel internacional del Régimen de Franco a partir de 1948, que permitió la realización de campañas en el extranjero tendentes a desmontar la mala imagen de España y a ensalzar el atractivo y la particularidad de nuestro país, algo que sintetizó perfectamente el eslogan “Spain is beautiful and different”⁴⁹⁹. Otro factor, consecuencia del primero, fue la generalización del deseo por visitar España. Esto llevó a touroperadores y agencias de viajes de países como Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia a incluir a nuestro país entre sus destinos ofertados. De las campañas promocionales en el exterior se encargó Luis A. Bolín en primera persona, recorriendo las principales capitales europeas y norteamericanas, como cuando viajó durante dos meses en 1950, por los Estados Unidos, Méjico y Cuba, explicando los grandes atractivos que España poseía cara la turista⁵⁰⁰.

⁴⁹⁸ Esta Orden se publicó rectificada en el BOE nº 115 del 25 de abril de 1941.

⁴⁹⁹ Este eslogan, que comenzó a utilizarse en 1948, resume muy bien la idea que se pretendía transmitir de ser España un país con grandes diferencias respecto al resto de países occidentales, donde el viajero al adentrarse en él se sentiría trasportado a otro mundo. Aunque a partir de la década de los cincuenta también se comenzaron a señalar los puntos de identidad europea, la España de pandereta se mantuvo como reclamo turístico durante toda esta etapa.

⁵⁰⁰ Correyero Ruiz (2002) p. 389.

Durante este periodo, concretamente en 1947, se comenzó a editar el Boletín de Información de la DGT. En su primer número se podía leer: “*España está abierta, con sincera y leal libertad, a cuantos viajeros quieran visitarla. No hay trabas de ninguna especie. Los víveres son abundantes, su vida, en conjunto, fácil y agradable. La normalidad, absoluta. Los requisitos requeridos serán reducidos al mínimo*”. La realidad difería mucho de aquellas líneas, pero ya el turismo se había puesto al servicio de la consolidación política del Régimen⁵⁰¹. El propósito de este Boletín fue dar a conocer España principalmente fuera de nuestras fronteras, por lo que mes a mes se facilitaba información necesaria para visitar nuestro país, promocionar nuestra cultura y riquezas naturales. El Boletín se remitía gratuitamente a las agencias de viajes, a las entidades relacionadas con el turismo y a todo aquel que lo solicitara⁵⁰².

De esta actividad llevada a cabo por la Administración Pública franquista no se mantuvo al margen la Fesit. Todo lo contrario. De esta Federación partieron muchas de las ideas que más tarde la DGT u otros organismos llevaron a la práctica. La Fesit estudió diferentes iniciativas tendentes a involucrar a la Administración Pública en la tarea de promocionar España, y mostrar sus riquezas tanto naturales como artísticas, por ejemplo mediante la edición de folletos, carteles, guías, catálogos y programas, en los cuales colaboraron tanto los SIT como las Juntas Provinciales y Locales.

La primera propuesta surgió en la Asamblea de 1942, cuando sugirieron a la DGT que estudiase la conveniencia de editar unas tarjetas postales en las que se recogieran diferentes circuitos turísticos. Este asunto se había tratado años atrás con el PNT, pero tras la Guerra, la sensación reinante era que había que empezar desde cero.

Pero fue al año siguiente cuando se abordó la promoción turística con mayor profundidad. Concretamente el estudio partió de una ponencia presentada por el Sindicato de Madrid, titulada *Propaganda en común como labor preparatoria para el desarrollo ulterior del Turismo en España*. En ella se decía que la propaganda en el exterior debía ser llevada a cabo por el Estado, concretamente por la DGT, sin menoscabo de que los SIT pudieran tener, a título personal, relaciones con otras

⁵⁰¹ Vallejo Pousada (2014) p. 21.

⁵⁰² Correyero Ruiz (2002) p. 336.

organizaciones extranjeras. Indicando que esta propaganda debía ser, en primer lugar real, y en segundo lugar, estar basada en una información completa, amplia y detallada. Para esto último se requeriría la colaboración de todos los organismos turísticos, y concretamente de los SIT.

La Fesit señaló en qué consistía la colaboración que ellos podían prestar a la DGT para que ésta pudiera desarrollar un correcto plan de publicidad:

- A. Organización de un servicio informativo, constantemente puesto al día de los múltiples y diversos aspectos de cada zona de actuación. De este servicio informativo la DGT podría entresacar aquellos puntos más interesantes para la propaganda exterior.
- B. Organización de un catálogo bibliográfico de cuantas obras se refirieran a distintos aspectos turísticos de la zona en el que el SIT actuase.
- C. Preparación y conservación de un buen archivo fotográfico, cartográfico y documental de dicha zona.
- D. Fomento de la organización de fiestas patronales, de invierno,...
- E. Realización de un calendario turístico, que recogiese no sólo las fiestas de tipo general, sino también que hiciese resaltar todos aquellos aspectos de interés turístico que se presentasen en cada provincia.
- F. Preparación y publicación de la ediciones gratuitas indispensables para el turismo extranjero, como eran los planos, guías de capital y lugares turísticos; lista de hoteles, restaurantes y servicios públicos de comunicación; horarios de visitas de museos y monumentos; descripción de campos y cotos deportivos.

Así mismo propusieron cómo debía ser el modelo de información turística, el cual se debía organizar en los siguientes apartados:

- A. Información referente a la llegada y desplazamientos de turistas:
 - 1.- Autobuses (líneas de transporte por carretera).
 - 2.- Carreteras (estado de las mismas, tránsito, nomenclatura, etc.).
 - 3.- Circuitos turísticos provinciales, itinerarios por ferrocarril y carreteras.

- 4.- Documentación necesaria (pasaportes, salvoconductos, guías, visado y demás requisitos).
- 5.- Excursiones, programas, itinerarios, etc.
- 6.- Ferrocarriles (modificaciones, horarios, tarifas, etc.).
- 7.- Intérpretes y guías (tarifas, lugares donde se encontraban, condiciones de sus servicios, etc.)
- 8.- Líneas aéreas.
- 9.- Líneas de navegación.
- 10.- Oficinas de información, agencias de viajes, etc.
- 11.- Talleres y servicios de socorro en carretera para automóviles.
- 12.- Taxis y demás transportes urbanos.

B. Información referente a alojamientos y comidas:

- 1.- Alojamientos de todas clases.
- 2.- Balnearios de aguas medicinales.
- 3.- Gastronomía (platos típicos).
- 4.- Restaurantes.

C. Informaciones que afectaban a localidades:

- 1.- Estaciones invernales.
- 2.- Balnearios de aguas medicinales.
- 3.- Información general de cada localidad.
- 4.- Itinerarios de visita de cada localidad.
- 5.- Lugares de veraneo o descanso.
- 6.- Playas (descripción, accesos, etc.)
- 7.- Puertos de montaña.
- 8.- Puertos de mar, costas, etc.

D. Información sobre espectáculos y deportes:

- 1.- Caza (temporadas, lugares, especiales, licencias).
- 2.- Deportes de invierno (temporada, lugares, programa).
- 3.- Espectáculos artísticos (conciertos, temporadas de ópera, etc.)

- 4.- Ferias y fiestas.
- 5.- Pesca (temporada, sitios de pesca, licencias).

E. Información sobre arte e historia:

- 1.- Museos (descripción, itinerarios de visitas, etc.)
- 2.- Castillos (itinerarios, historia, descripción, medios de visita).
- 3.- Monasterios, abadías, etc.
- 4.- Cuevas y cavernas interesantes.
- 5.- Miradores naturales en montañas, costas, etc.
- 6.- Jardines artísticos.
- 7.- Exposiciones artísticas o históricas.
- 8.- Palacios y posesiones artísticas.
- 9.- Artesanía (producción y venta de artículos típicos y artísticos).

F. Información de tipo general:

- 1.- Calendario turístico de la zona.
- 2.- Climatología y datos estadísticos.
- 3.- Impuestos que afectaban al turismo.
- 4.- Legislaciones generales que afectasen al turismo.

G. Información complementaria:

- 1.- Dirección de las oficinas públicas en la capital y localidades esencialmente turísticas o de importancia.
- 2.- Médicos especialistas y sanatorios.
- 3.- Servicios de urgencia.

Vemos como la información que la Fesit se ofrecía a recabar para brindar al turista era muy completa, pero para los SIT no suponría prácticamente esfuerzo alguno obtenerla, pues eran organismos en contacto directo con la realidad económica y social.

Este profundo estudio realizado por la Fesit tuvo su recompensa, pues en la Memoria del ejercicio de 1943 la DGT decidió modificar la redacción del epígrafe de la partida presupuestaria denominada “de Propaganda” por otra denominación más amplia que incluyera además de los gastos ocasionados por la propaganda realizada a partir de iniciativas de la DGT, los ocasionados por ideas sugeridas, entre otras entidades turísticas, por los SIT⁵⁰³. Esto permitió que a partir de este momento y año tras año, la Fesit fuese planteando a la DGT diferentes iniciativas sobre promoción.

Así, en la Asamblea de 1945 se presentó una ponencia titulada *La propaganda de turismo en el cine*, que propuso utilizar este medio como canal de difusión de la propaganda turística. Esta idea fue muy bien acogida por el Jefe del Sindicato de Espectáculos, el cual tomó la decisión de intensificar la presentación de documentales basados en temas turísticos.

También recomendaron a los organizadores de fiestas y acontecimientos turísticos que llevaran a cabo, con la antelación necesaria, la programación y publicidad de tales actos, para así evitar los perjuicios que ocasionaba una propaganda tardía⁵⁰⁴. Y propusieron a la DGT la edición en un folleto con el Calendario Turístico de las provincias españolas. Esta última propuesta que se había presentado con anterioridad, fue atendida y la DGT comunicó a la Fesit que estaba realizando las tareas oportunas para llevar a cabo el citado calendario con lo que atendía así sus peticiones⁵⁰⁵.

⁵⁰³ Correyero Ruiz (2002) pp. 295-296.

⁵⁰⁴ Esta petición se reiteró en 1957, pues aunque se estaba llevado a cabo, en el sentido de que muchos organismos locales intentaban publicar con la mayor antelación posible sus programas de festejos, en muchos casos esta anticipación no era suficiente, porque dependían de organismos superiores, como por ejemplo de las Federaciones Nacionales de determinados deportes, ya que la mayoría de los festejos giraban en torno a la celebración de algún evento deportivo, y por lo tanto hasta que no tuvieran el visto bueno de superioridad, no podían fijar las fechas y por consiguiente darles publicidad con suficiente adelanto.

⁵⁰⁵ Este calendario como se verá más adelante fue diseñado por la propia Fesit, quien lo remitió a la DGT.

En 1947 solicitaron también a la DGT la edición de un mapa mural de España en el que se representase de una manera gráfica, las principales líneas de comunicación y los lugares de interés turístico⁵⁰⁶.

Cuando las campañas en el exterior aumentaron surgió un nuevo problema que fue pronto abordado por la Fesit, consistente en la publicación de folletos anunciadores de hoteles, excursiones, atracciones turísticas, etc. en idiomas distintos del castellano, en los que por falta de capacidad de sus redactores se cometían disparates gramaticales y faltas de ortografía que redundaban en el desprestigio de la cultura turística en España. Por esto, en 1954 se pidió que fuesen sometidos a censura gramatical, previamente a su edición, los folletos de propaganda turística redactados en idiomas extranjeros, y concretamente que fuera el MIT el organismo encargado de realizar dicha censura gramatical, ya que uno de los objetivos del Plan Nacional de Turismo había sido aumentar la propaganda en el exterior, sobre todo en Estados Unidos, Suiza y Reino Unido. La Fesit durante estos años, además de indicar diferentes medidas para que la Administración las llevara a cabo, ejerció también un papel en cierto modo controlador o censor. Esto puede verse en la ponencia presentada por el Sindicato de Burgos en la que se criticaba el mal gusto y el mal empleo que del idioma extranjero se hacía en algunos folletos turísticos editados en ciertas ocasiones por organismos oficiales. A raíz de esta denuncia, la Fesit se dirigió a la DGT y al Ayuntamiento de Madrid para que extremasen su celo en la redacción de la propaganda, pues precisamente desde el Ayuntamiento madrileño se había editado un folleto de lamentable calidad.

Otra consecuencia del aumento del turismo extranjero, y como resultado de la atracción que para éste tenía la cultura española y principalmente andaluza, es que se estaba produciendo una banalización de la misma, trasladándola a lugares en los que no estaba en modo alguno arraigada. Por ello en la Asamblea de 1957, el Sindicato de Tarragona criticó el tipismo en que se estaba cayendo, que tenía como único fin atraer

⁵⁰⁶ Esto como tal no se realizó, pero sí algo muy similar como hemos visto. La edición de una serie de cuatro folletos titulados *Itinerarios de carretera*, en los que se describían las principales rutas turísticas divididas en cuatro regiones: 1) Andalucía y Oeste; 2) Norte y Noroeste; 3) Levante y Cataluña; y 4) Carreteras que irradian de Madrid.

a turistas y hacer negocio, sin respetar la verdadera identidad de los diferentes lugares de España. Por este motivo se suplicó al MIT que, a través de sus Delegaciones Provinciales, extremase su control y vigilancia sobre los folletos y publicaciones turísticas editadas por particulares. Este argumento defendido desde la Fesit fue expuesto en un ensayo histórico muy posterior con la siguiente frase: “*Hubo ciudades sin ninguna tradición de flamenco ni de toreo que se apresuraron a construir plazas de toros y cuevas gitanas para atraer a los sucesores de los viajeros románticos*”⁵⁰⁷.

En esa misma Asamblea y como consecuencia en este caso del desarrollo del turismo por carretera, se denunció que al estar éstas altamente transitadas, se habían convertido en un lugar propicio para fijar anuncios, lo que en muchos casos afeaba el paisaje con el consecuente perjuicio para el turismo. Acusaron a los anunciantes de invadir bellos parajes, que por ese mismo motivo eran visitados por un gran público, de colocar carteles sin importar que pudieran distraer a quien los contemplara, pudiendo ocasionar accidentes y a quienes utilizaban las fachadas de las casas de los pueblos para escribir publicidades estropeando el tipismo de las localidades e incurriendo en muchos casos en faltas de ortografía y en el mal gusto. Por todo lo anterior, instaron a los Ministerios de Información y Turismo y Obras Públicas a que establecieran unas normas rígidas de imposible desacato en cuanto a la publicidad de todo orden, en carreteras, caminos, campos cercanos a la vías públicas y a los itinerarios turísticos, y en fachadas de las casas de los pueblos situados en aquellos lugares, tanto por constituir una invasión que perjudicaba notablemente la perspectiva y contemplación de paisajes, como por ser un grave peligro para la circulación.

Ya en los últimos años que nos ocupan, la Fesit propuso nuevos canales para la publicidad. En 1958, y mediante una ponencia titulada *Publicidad Turística en el Interior de los Taxis*, señaló que al igual que ocurría en otras ciudades importantes como París, los taxis españoles podían ser un buen medio para informar al turista sobre hoteles o espectáculos. Pero sin embargo esto en España no estaba hasta el momento permitido, pues en Madrid, la Cooperativa de Autotaxis tenían presentado

⁵⁰⁷ Álvarez Junco (1994) p. 11.

ante el Ayuntamiento una solicitud para poder establecer un los coches unas pantallas informadoras, y no había obtenido respuesta. Por ello se dirigieron a los Alcaldes de las ciudades para que no sólo consintieran sino también promoviesen este tipo de publicidad. A esto respondió el Alcalde de La Coruña manifestando que no tendría inconveniente en autorizar la publicidad en el interior de los taxis, siempre que estuviese orientada al conocimiento de las bellezas y lugares de atracción de su ciudad.

Y por último, en 1959 volvieron a tratar la filatelia como medio de propaganda, poniendo de manifiesto cómo en otros países estaba sirviendo además de fuente de ingresos, de vía para dar a conocer las bellezas nacionales, y que, aunque en España esta iniciativa tuvo un leve desarrollo entre los años 1936 y 1938, no había culminado y aprovechado en todo su potencial. Por ello solicitaron la emisión y puesta en circulación de series de sellos postales con imágenes netamente turísticas (catedrales, castillos, paisajes, etc.), especialmente enfocados a la atracción de turistas extranjeros. A esto contestó la Secretaría del Consejo Postal, que llevado el asunto a la Comisión 4ª del citado Consejo (competente en este asunto), ésta acordó tener muy en cuenta el escrito de la Fesit, por ser la intención de dicha Comisión resaltar en los sellos de correos, en la medida de lo posible, los monumentos y lugares de interés turístico españoles y los tesoros artísticos de la patria en general.

Pero no solo la Administración llevó a cabo campañas de promoción turística. La Fesit, globalmente, y los distintos SIT, a nivel particular, también las realizaron. Para ello utilizaron métodos variados, siendo el de mayor importancia la edición de guías donde se recogían las riquezas artísticas, tanto de la totalidad del país, como de zonas concretas. La necesidad de que desde la iniciativa privada se ejerciera también la tarea de promocionar el turismo, se trató en muchas ocasiones.

Tras la reunificación de la Fesit, y con la nueva situación política, ganó fuerza el carácter nacional de la Federación, por lo que sus esfuerzos propagandísticos se llevaron a cabo más en este plano. Así, se realizaron calendarios turísticos, que posteriormente remitían a la DGT, en los que se establecían para cada época del año la ciudad o región a la que acudir, teniéndose para ello en cuenta las ferias, el clima, los acontecimientos tradicionales e incluso las competiciones deportivas, que ya se consideraban formaban parte de los atractivos turísticos. En general, la propaganda dejó de tener un carácter exclusivamente local, como la que habían realizado los SIT

en la etapa republicana, y se establecieron zonas de propaganda, para lo que habían de coordinarse los Sindicatos de Iniciativa de zonas limítrofes.

La primera medida para promocionar el turismo a nivel nacional que tomó la Fesit en su nueva etapa fue la adoptada en la Asamblea celebrada en septiembre de 1942, que consistía en editar una guía en la que se plasmaran los tesoros artísticos destruidos o perdidos durante la Guerra Civil.

A pesar de este enfoque de carácter más nacional, cada Sindicato siguió llevando a cabo la actividad de promoción a modo individual. Por esto, en la Asamblea de 1944 trataron sobre la uniformidad que debían guardar los distintos folletos y guías editados por los SIT. Para ello establecieron que los distintos Sindicatos tendrían que coordinarse entre sí y adoptar un mismo formato en las publicaciones de propaganda turística, así como en las hojas de distribución gratuitas. Y aprobaron que fuese la DGT quien dictase las normas necesarias a adoptar en el diseño del citado formato en las siguientes publicaciones indispensables:

- a) Hoja de la ciudad con grabado y descripción.
- b) Hoja de horario de visita a museos y lugares de interés.
- c) Plano turístico de la localidad, con salidas de carreta y situación de monumentos.
- d) Hoja de itinerario de visita.
- e) Lista de alojamientos y servicios públicos.

Dada la importante labor que los SIT estaban realizando en materia de promoción, en la Asamblea de 1954, Fomento de Turismo de Mallorca presentó una ponencia titulada *Franqueo de Propaganda* en la que se decía que entre los esfuerzos que realizaban los Centros de Iniciativas para la divulgación de las bondades de España, no era desdeñable la propaganda mediante carteles, fotografías, acuarelas, folletos de mano, etc. que enviaban haciendo uso del servicio de correo, lo que les suponía un gasto elevadísimo en franqueo, que incluso impedía que se remitiera propaganda a determinados lugares. Tras el estudio de esta ponencia, solicitaron a la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones que concediera a los Centros federados la tarifa más ventajosa (si fuese posible cero) para el franqueo de la propaganda turística.

Esto no les fue concedido, por lo que en 1959, el mismo Sindicato de Mallorca, apelando en esta ocasión a que los esfuerzos que realizaban los Sindicatos redundaban en un beneficio para la nación en su conjunto, aunque inicialmente estaban destinados a fomentar el turismo en su región, volvió a pedir que les resultasen gratuito los envíos postales, al menos los nacionales. Defendió que esto sería una forma de no castigar los esfuerzos realizados por los SIT, y además permitiría incrementar el envío de propaganda, lo que generaría un incremento en la entrada de divisas en el país, si se lograban atraer a turistas extranjeros, y un incremento en el volumen comercial que todo turismo producía. Tras el estudio de la ponencia, la Fesit planteó también la posibilidad de que se estudiara la conveniencia de gestionar un régimen de reciprocidad entre las naciones a las que pudiera interesar la supresión total del franqueo o una considerable disminución en el importe del mismo.

Al finalizar la década de los cincuenta, concretamente el 22 de Junio de 1959 (en los días en que se celebraba la Asamblea), se publicó una disposición ministerial que a juicio de la Fesit ponía en riesgo la capacidad de ésta y de sus miembros para realizar propaganda turística, pues en ella se dictaban ciertas normas para regular la propaganda con fines comerciales en prensa, radio y televisión, prohibiéndose fuesen reproducidas fotografías de monumentos artísticos del Patrimonio Nacional con fines comerciales. En la Asamblea se dijo que no tenían nada que oponer a esta disposición si el propósito era evitar la propaganda mediocre y carente de “decoro y dignidad”, pero que dado que la disposición estaba redactada confusamente se corría el riesgo de que si se llevaba a la práctica se pudieran producir toda clase de arbitrariedades. Por tanto señalaron necesario que se modificase o aclarase dicha norma para evitar así que surgiese algún monopolio que explotase indebidamente dichos fines. Se señaló también que se debía indicar que esta disposición no alcanzaba a determinadas publicaciones y concretamente, hacer ver que la propaganda que hacían los SIT, bajo el punto de vista turístico, respetaba la dignidad que se merecían nuestros monumentos.

5.2. Oficinas de Información y Turismo.

A comienzos del siglo XX la creación de un SIT iba generalmente acompañada de la apertura de un Centro u Oficina de Información. Siendo este el lugar al que se podían dirigir los turistas al llegar a una localidad determinada para informarse de todos los relativo a hoteles, carreteras, excursiones o monumentos, e incluso para la contratación de un servicio de guía. No obstante, antes de la creación de los Sindicatos algunos Ayuntamientos ya habían puesto en marcha oficinas de esta índole. Estas Oficinas de Información solían aparecer en las guías de viajes para conocimiento de los visitantes⁵⁰⁸.

El verdadero germen de las Oficinas de Información y Turismo estatales lo podemos encontrar en el PNT. Desde su creación en 1928, este organismo contó con una Sección de Información cuyo fin era “obtener y clasificar los datos de todo orden que puedan servir para contestar adecuadamente a las consultas que se dirijan al Patronato relacionadas con los viajes por España”. Para desarrollar este servicio se exigía, entre otras cosas, la creación de Oficinas de Información en la Península y de Agencias en el extranjero.

El PNT tuvo como pretensión abrir Agencias en los lugares más céntricos de las principales capitales extranjeras⁵⁰⁹, al considerarlo fundamental para poder llevar a cabo la propaganda turística en el exterior con acierto. Por ello, en lugar de darle a estas oficinas un papel de agencias de viajes, decidieron que cumplieran un papel exclusivamente de información, asumiendo a fondo perdido los altos costes que suponían. Durante la vigencia del PNT se abrieron siete agencias en el extranjero, instaladas en los lugares estratégicos de las principales capitales: París, Londres, Múnich, Roma, Gibraltar, Nueva York y Buenos Aires⁵¹⁰. Esta red de oficinas sufrió a lo largo de los años una serie de vicisitudes, con sucesivos cierres y nuevas aperturas.

⁵⁰⁸ Arcos y Cuadra (1974, ed. or. 1909) p. 21.

⁵⁰⁹ Correyero y Cal (2008) p. 135.

⁵¹⁰ Pellejero Martínez (2000b) p. 108.

En cuanto a las Oficinas en el interior, el PNT gestionó con una sorprendente celeridad, con Ayuntamientos, Diputaciones, compañías de ferrocarril y otros organismos, la cesión de locales para la apertura de oficinas donde pudieran acudir los turistas en ruta por nuestra geografía para recibir información sobre monumentos, hoteles, carreteras, restaurantes, etc. Cuando esta cesión no se logró se procedió a la compra o alquiler de los locales. Se diseñó una red relativamente extensa, permanente y profesional de centros, cuya función era la promoción, asesoramiento y divulgación de los encantos turísticos del país. Se las integró en un entramado dependiente de la oficina central del Patronato, con la que se comunicaban para la emisión y recepción de todas clases de noticias de valor turístico, mediante correspondencia diaria y comunicación telegráfica. Se ubicaron principalmente cerca de puertos de entrada y salida de turistas, de la frontera francesa y en las capitales de interior con mayor peso turístico, como Madrid, Toledo, Burgos, Sevilla y Granada⁵¹¹. Se las dotó de material y personal adecuado, el cual debía dominar al menos dos idiomas. Para acceder al puesto debían pasar un examen, y su trabajo consistía en informar al visitante, distribuir propaganda y elaborar estadísticas mensuales que debían remitir al Patronato.

Con las siete agencias en el extranjero y casi el medio centenar de oficinas que se abrieron en España, se logró por un lado, una mayor y mejor difusión de nuestros activos como país receptor de turistas, y por otro, una mejor calidad en la atención a los visitantes⁵¹².

La Fesit no se mantuvo al margen de este proceso de apertura de Oficinas de Información. Por el contrario, desde su constitución se mostró totalmente favorable a ello, proponiendo al Organismo Público algunas medidas que debían tener en cuenta referentes tanto a su localización y como a su gestión.

Ya en la Asamblea Fundacional de la Fesit , en enero de 1932, propusieron al PNT que en los lugares turísticos, las oficinas de información fueran las establecidas por los SIT, y que las mismas recibieran representación y delegación oficial a fin de

⁵¹¹ Moreno Garrido (2007a) p. 123.

⁵¹² Pellejero Martínez (1999a) p. 38.

evitar así la duplicidad y el posible antagonismo que pudiera surgir si coexistiesen las de ambas naturaleza⁵¹³. Y que sólo en los casos que no existieran SIT, recayera esta labor de información en las Diputaciones o Ayuntamientos, y si posteriormente se establecía un Sindicato y éste fuera admitido en la Fesit, se le cediera al mismo la gestión directa de la Oficina de Información. Además, pidieron que al formalizar el PNT concierto con los SIT para la instalación y sostenimiento de estas oficinas, contribuyera dicho organismo oficial con una cantidad no inferior a la aportada por Ayuntamientos y Diputaciones⁵¹⁴.

Fue en la Asamblea de 1933 cuando transmitieron al PNT la necesidad de que se crearan Agencias de este organismo en el extranjero, sobre todo en puntos estratégicos como Londres, Nueva York, Berlín, Génova y Roma⁵¹⁵. Señalaron que como lo importante era estar allí, en un primer momento las oficinas podían ser modestas y de poco gasto, ayudadas por las Cámaras de Comercio y los Consulados⁵¹⁶.

Del buen funcionamiento de las distintas Oficinas de Información y de la continua necesidad de implantar otras nuevas se fue encargando la Fesit. La primera referencia al respecto la encontramos en la Asamblea de 1934 donde el representante del Sindicato de Valladolid instó a que la Oficina del Patronato de Turismo en París fuese más eficaz⁵¹⁷. Al año siguiente esto, a juicio de la Fesit, se había conseguido con el nombramiento como director de la misma del Sr. Vinardell, pues se había logrado que la citada Oficina gestionase diariamente una media de entre 150 a 200 visitas, fechase de 25 a 30 cartas y atendiese entre 8 y 10 demandas telefónicas⁵¹⁸.

Pocos días antes del inicio de la Guerra Civil, la Fesit trasladó al PNT las siguientes peticiones sobre Oficinas de Información⁵¹⁹:

⁵¹³ Esto se llevó a la práctica, tal y como se resaltó en la Asamblea de 1936.

⁵¹⁴ Revista *Aragón*, febrero 1932, p. 21.

⁵¹⁵ De estas cinco, el PNT abrió tres: Londres, Nueva York y Roma.

⁵¹⁶ Revista *Aragón*, abril-mayo 1934, p. 73.

⁵¹⁷ *La Vanguardia*, martes 20 de marzo de 1934, p. 33.

⁵¹⁸ *ABC*, jueves 18 de abril de 1935 p. 47.

⁵¹⁹ Blasco i Peris (2005) pp. 111-112 anexo.

- Que efectuara de un modo continuo la propaganda turística de España en el extranjero, estableciendo para ello las necesarias Oficinas o Agencias en las principales capitales o por lo menos representaciones debidamente atendidas y controladas si no era posible la apertura de las anteriores.
- Que intensificase todo lo posible la actuación de la Oficina de Información de Gibraltar en los barcos que llegaban a dicho puerto, en hoteles y en Agencias de Viajes, además de su acción informativa en local propio.
- Que siguiendo la tendencia de poner sus Oficinas y Delegaciones locales bajo la dependencia o dirección de los SIT de la respectiva localidad, lo hiciera así en Málaga con el kiosco de Informaciones del muelle, otorgando la representación al Sindicato de Iniciativa malagueño.

Durante la Guerra Civil, el PNT se encargó del mantenimiento de las Oficinas de Información que habían quedado en la zona republicana; las de la zona nacional, en un primer momento desaparecieron al no ser presupuestariamente autónomas. Posteriormente, tras la creación del SNT, este organismo comenzó a encargarse de las mismas. Las situadas en el extranjero quedaron al cobijo de las Embajadas, y algunas, como la de París, mantuvieron una intensa actividad de apoyo al Gobierno republicano, pero poco a poco fueron cerrando según les fue faltando las remesas dinerarias que las sostenían⁵²⁰.

Al finalizar la guerra treinta Oficinas de Información permanecían abiertas en territorio español, aunque sus funciones era de mera rutina, y solo tres en el extranjero: París, Gibraltar y Buenos Aires. Las dos últimas cerraron al poco tiempo, pero la de París, desde que fue tomada por los nacionales en marzo del 39, desarrolló no sólo una labor de propaganda turística, sino también de propaganda del Régimen. Al mando de esta oficina se colocó a Francisco Vidal Sureda⁵²¹.

Cuando el Gobierno de Franco creó en enero de 1938 el SNT, fue su departamento de Representación el encargado de las Oficinas de Información. Las

⁵²⁰ Correyero Ruiz (2002) p. 59.

⁵²¹ *Ibidem* p. 111.

competencias de este departamento incluían al personal, el funcionamiento de las oficinas existentes, el establecimiento de nuevas, la adquisición o alquiler de los locales para las mismas, las obras de reparación o reformas, el mobiliario, etc.⁵²². La centralización de la gestión de las Oficinas de Información bajo el SNT incluía también el capítulo de gastos, que hasta el momento había recaído en el Ministerio de Hacienda. Con la sustitución del SNT por la DGT, esta última siguió siendo la responsable de las Oficinas de Información, pero tras la creación de las Juntas Provinciales y Locales, se estableció que los gastos corrientes de las Oficinas correrían a cargo del presupuesto de estas últimas⁵²³.

La Fesit en esta nueva etapa siguió ocupándose de las Oficinas de Información, y plantearon a los organismos competentes la necesidad de nuevas aperturas, así como algunas medidas adecuadas para su gestión. La primera medida al respecto perseguía la regularización y un adecuado control de las mismas, por lo que en la Asamblea de 1944 elevaron un ruego a la DGT para que se editaran cartulinas con los nombres exactos y los números de teléfonos de todas las oficinas de turismo de España.

Sobre el establecimiento de nuevas, en la Asamblea de 1946, y en base a la importancia que tendría reforzar los vínculos turísticos con Portugal, que en aquel momento era uno de los centros emisores de turistas a España más importante, pidieron la apertura de una Oficina en Lisboa⁵²⁴. Y en la Asamblea de 1949 solicitaron otra en Bayona, la cual defendieron como fundamental para orientar al gran número de turistas de todas las nacionalidades que visitaban el País Vasco Francés y que deseaban visitar España. A esta petición, Arturo Grau, representante de la DGT, contestó que ya habían considerado tal circunstancia, aunque no era Bayona la ciudad a su criterio más adecuada, sino Biarritz, por ser la ciudad francesa fronteriza con España que recibía mayor número de turistas.

No obstante, al final de la década de los cuarenta la información turística no llegaba a todos los lugares deseables. Por ello, en la Asamblea de 1949 se trató con

⁵²² *Ibíd*em pp. 55-58.

⁵²³ Decreto de 21 de febrero de 1941, publicado en el BOE nº 66 de 7 de marzo.

⁵²⁴ Esto fue tomado en cuenta por la DGT y en 1949 se abrió oficina en Lisboa.

profundidad este asunto. Por una parte, la Junta Provincial de Turismo de Pontevedra presentó una ponencia titulada *Servicios Auxiliares de Turismo*, en la que se proponía que para una mayor divulgación sería conveniente montar, sin gasto alguno para la DGT, unos servicios auxiliares dependientes de la Oficina de Información. Para esto se utilizarían los Ayuntamientos, hoteles y balnearios, donde, en lugares muy visibles al público, se colocarían unas vitrinas donde estarían expuestos mapas, folletos y carteles (lo que hoy en día denominamos expositores).

Otra medida que propusieron para tratar de subsanar la falta de Oficinas de Información, fue que en las poblaciones en las que no existían Turismo se les diera conocimientos turísticos a los guardias urbanos, y que éstos dispusiesen de unos mapas de carretera en donde aparecieran los Albergues y Paradores de Turismo, así como de tarjetas en diferentes idiomas en las que figurasen las direcciones de las Oficinas de Información de la DGT. También pidieron que estos guardias rindiesen diariamente a sus jefes y éstos a los alcaldes, las informaciones que habían facilitado durante sus horas de servicio con detalle de la nacionalidad del atendido, con el fin de elaborar una estadística: “movimiento turístico por carretera”.

Por último, en cuanto a la falta de Oficinas en el extranjero, la Asociación Fomento del Turismo de Burgos presentó una ponencia titulada *Informes y Visados Extranjeros*, en la que pedía que en los consulados españoles se prestase información turística a aquellas personas que allí acudieran con el fin de viajar a España. A esto contestó Arturo Grau diciendo que el personal de los Consulados sólo podría dar una explicación muy somera y que la DGT no tenía personal suficiente para colocar en ellos. Por tanto, tras el correspondiente debate y estudio del tema se decidió que lo ideal sería que los funcionarios del Consulado remitieran a los solicitantes de información a la Oficina de Información de Turismo más próxima, que para eso las había en diferentes ciudades de distintos países, o en su defecto a la de Madrid.

Y precisamente en relación a esto, el representante de la DGT informó que en muy breve plazo de tiempo se iban a inaugurar cuatro nuevas Oficinas de Información en el extranjero: Tánger, Lisboa, Bruselas y Estocolmo. A estas aperturas les siguieron las de Chicago, Los Ángeles, Méjico y La Habana. Así, y según apareció en el *Boletín de Información de la DGT* nº 22, de 1951, España al comenzar la década de los años cincuenta tenía instaladas Oficinas de Información en Bruselas, Buenos Aires, Chicago, Estocolmo, Frankfurt, La Habana, Lisboa, Londres, Marsella, Méjico, Milán,

Nueva York, París, Roma⁵²⁵, San Francisco, San Juan de Puerto Rico, Tánger, Toronto y Zúrich⁵²⁶.

5.3. Guías e Intérpretes.

La primera reglamentación española sobre Guías e Intérpretes data de 1909, y concretamente se recoge en el artículo cuarto de la Real Orden Circular de 17 de marzo⁵²⁷, en la que se regulaban las casas de huéspedes, fondas y hoteles, para limitar los fraudes cometidos contra los viajeros. Pero fue bajo la gestión del PNT cuando se aprobó mediante RO de 12 de noviembre de 1929⁵²⁸ un Reglamento de Guías e Intérpretes, es decir, se profundizó por primera vez en la regulación del servicio por ellos prestado. Mediante esta reglamentación se creaban los primeros profesionales de este tipo en España, se dividía la profesión en cuatro categorías, y se definía su actividad: 1) Intérpretes, aquellos que además del español dominaran además, uno o varios idiomas. Podían ejercer su actividad en todo el territorio nacional; 2) Guías, aquellos con conocimientos suficientes del Tesoro Artístico y bellezas naturales del territorio donde ejercieran su actividad; 3) Guías-intérpretes, aquellos que además de poseer las aptitudes de los Guías dominaran otra lengua diferente al castellano; y 4) Correos, aquellos que bien por cuenta de agencias de viajes o de particulares, estuvieran facultados por sus conocimientos a acompañar a viajeros por el territorio nacional o parte de él. En esta misma RO se establecían los honorarios de cada categoría. Todos debían ir correctamente uniformados e identificados, con una placa redonda de metal, y para lograr el cargo debían pasar un examen. La formación

⁵²⁵ Se había inaugurado en 1950 con motivo del año jubilar.

⁵²⁶ Correyero Ruiz (2002), p. 409.

⁵²⁷ Gaceta de Madrid nº 77 de 18 de marzo de 1909.

⁵²⁸ Esta RO fue parcialmente modificada por otra RO de 13 de agosto de 1930.

exigida a estos profesionales era vasta y se les hacía especial hincapié en el arte medieval e historia.

La Fesit se preocupó pronto de que hubiese suficientes profesionales de este tipo, que los requisitos para acceder a los puestos fuesen los adecuados, y de que se cumpliese lo reglado. Así, en la Asamblea de 1933 pidieron que en todas las localidades se realizasen con urgencia los exámenes de intérpretes libres, y que se les preparase para su cometido, aumentando así su nivel moral y cultural, no sin menoscabo de ser controlados por el PNT y los SIT⁵²⁹.

Durante la Guerra Civil, el servicio de Guías que cubrían las Rutas de Guerra adquirió un papel fundamental. Para los organizadores de las mismas, la elección del personal era un tema de fundamental importancia, pues serían los portavoces de la “nueva España”. Para cubrir los puestos necesarios se convocaron unas oposiciones con fecha 19 de mayo de 1938⁵³⁰. Para concurrir a las mismas era necesario aportar certificado negativo de penales, certificado de buena conducta y certificado de lealtad al “Glorioso Alzamiento Nacional”. En el examen se exigía tener conocimiento de geografía e historia nacional, sobre el Alzamiento Nacional, sobre el desarrollo de la Guerra Civil, y conocer dos idiomas, de entre alemán, francés, inglés y portugués. El ser mutilado de guerra o haber sido combatiente por más de seis meses en el frente, daba preferencia a los candidatos. A partir de este momento los Guías desempeñaron un importante papel de propagandistas políticos.

Tras la finalización de la Guerra, el nuevo Gobierno reguló el ejercicio de Guías e Intérpretes con un Reglamento aprobado mediante Orden del Ministerio de la Gobernación de 15 de diciembre de 1939⁵³¹. El Reglamento establecía los requisitos indispensables que debían cumplir quienes se dedicaran a este oficio: a) ser español y presentar la oportuna solicitud a la DGT, la cual debía ir acompañada de los certificados de nacimiento, de adhesión la “Glorioso Movimiento Nacional”, de buena conducta, negativo de antecedentes penales y médico; y b) pasar examen de las

⁵²⁹ Revista *Aragón*, abril-mayo 1934, p. 73.

⁵³⁰ Concurso público publicado en el BOE nº 576 de 20 de mayo de 1938.

⁵³¹ BOE nº 5 de 5 de enero de 1940.

materias propias de la profesión ante un Tribunal presidido por un representante de la DGT. El nuevo Reglamento mantuvo las cuatro categorías y sus condiciones establecidas en el Reglamento anterior: 1) Intérpretes; 2) Guías; 3) Guías-Intérpretes; y 4) Correos. El 19 de abril de 1941, y mediante Decreto⁵³², se les concedió la categoría de funcionarios públicos a los que en ese momento componían la Escala de Intérpretes Informadores de la DGT.

El Reglamento anterior fue derogado y sustituido por otro de 23 de mayo de 1947⁵³³, mediante una nueva Orden, también del Ministerio de la Gobernación. El nuevo no introdujo ninguna modificación en los requisitos necesarios para el ejercicio ni en la clasificación establecida en el anterior. Las modificaciones afectaron sólo a aspectos relativos a las remuneraciones y a las áreas geográficas de actuación, por lo que a efectos de la actuación de los Guías y Guías-Intérpretes, España quedó dividida en doce regiones: 1) las provincias de la actual Castilla La Mancha, Madrid, Segovia y Ávila.; 2) Andalucía; 3) las provincias de la actual Comunidad Valenciana y Murcia; 4) las Islas Baleares; 5) Cataluña; 6) Aragón; 7) el País Vasco y Navarra; 8) Santander, Burgos, La Rioja⁵³⁴, Soria, Valladolid y Palencia; 9) Asturias y Galicia; 10) León, Zamora y Salamanca; 11) Extremadura; y 12) las Islas Canarias.

El hecho de que la actividad de estos profesionales estuviese tan reglamentada debió determinar que durante la década de los cuarenta esta rama del sector turístico funcionara razonablemente bien, pues desde la Fesit no se aportó ninguna sugerencia ni se realizó ninguna petición al respecto. Ya en la década de los cincuenta sí se produjeron intervenciones sobre el tema. Pero antes, la reglamentación se volvió a modificar. Primero mediante Orden de 26 de junio de 1951⁵³⁵, en la que desaparece la categoría de Intérpretes, y tan solo un año después, ya con el MIT en funcionamiento, mediante otra Orden del 17 de julio de 1952⁵³⁶.

⁵³² BOE nº 122 de 2 de mayo de 1941.

⁵³³ BOE nº 147 de 27 de mayo de 1947.

⁵³⁴ En la Orden aparecía como Logroño.

⁵³⁵ BOE nº 181 de 30 de junio de 1951.

⁵³⁶ BOE nº 214 de 1 de agosto de 1952.

Fue tras esta última modificación del Reglamento cuando la Fesit abordó aspectos de la profesión de Guías e Intérpretes. Lo primero que denunciaron, concretamente en la Asamblea de 1953, fue que dado que en muchas localidades la demanda de Guías-Intérpretes era superior a la oferta, estaba resultando imposible el cumplimiento de la legalidad vigente, consistente en la obligada presencia de estos profesionales en todo autocar turístico, a pesar de ser este un servicio que se cobraba a los turistas. Además, señalaron que esa falta de oferta provocaba frecuentes abusos en los propios servicios de Guías, pues éstos no hacían correctamente su trabajo, acortando la duración de su servicio, bien por realizarlo demasiado rápido o bien por omitir algún punto de visita, y cobrando más de lo reglamentado incluso reuniendo a varios grupos en una sola visita y cobrándoles a cada uno de ellos como si la hubiesen realizado solos. Por todo esto solicitaron al MIT lo siguiente:

- 1º) Que el plazo reglamentario de tres meses fijado para la convocatoria de exámenes, quedase reducido a un máximo de dos.
- 2º) Que se permitiera a los SIT, Juntas Provinciales y Locales, así como a los Delegados de Información y Turismo, habilitar Guías con la rapidez necesaria y con carácter provisional en casos de justificada y urgente precisión, con la obligación de dar cuenta inmediata al Ministerio en solicitud de nuevos exámenes.
- 3º) La creación de un Cuerpo de Guías en número reducido, que con carácter volante y retribución anual fija permitiera destinarlos por temporadas a lugares y en las ocasiones que exigieran la presencia y acompañamiento de un guía de verdadera solvencia profesional.

Estas solicitudes, aunque no obtuvieron una respuesta directa, en la práctica varios de sus puntos sí fueron atendidos, tal y como se recoge en las memorias de Asambleas de años posteriores.

Otro tema que abordaron sobre el ejercicio de los Guías fue, en 1954, cuando sugirieron la necesidad de establecer uniformes de Guías-Interpretes y de conductores de ómnibus de excursiones, pues si bien la reglamentación les exigía vestir con pulcritud, no establecía a juicio de la Fesit la uniformidad deseada.

5.4. Imagen de España.

La tarea de dar a conocer España en el exterior tenía que ir acompañada de un importante esfuerzo de mejora de la imagen de nuestro país. El cómo España era percibida por los extranjeros fue fundamental para la atracción de visitantes. La idea que de nuestro país tuvieron aquellos primeros visitantes del siglo XVIII fue realmente negativa: un país atrasado, con ciudadanos poco menos que salvajes, con pésimas comunicaciones, sucio y con posadas que no ofrecían ninguna comodidad al huésped. Tras la Guerra de la Independencia, poco a poco la imagen de España fue cambiando. Los viajeros románticos resaltaban un país de singular belleza: paisajes excepcionales; mujeres hermosas; hombres valientes, donde la figura del bandolero y del torero era digna de admiración; en resumen un país atractivo, más cercano al oriente, sobre todo el sur, que a sus países de procedencia. No obstante, esta imagen seguía sin ser desde el punto de vista turístico positiva, pues mantenía la descripción de caminos insuficientes y en muy mal estado, malas posadas y gran inseguridad. Por esto, los precursores del turismo de final del XIX y principios del XX, vieron la necesidad de modificar esta imagen, y lograr transmitir la de un país moderno a la altura del resto de sus vecinos europeos.

En este sentido, los organismos rectores del turismo nacional fueron tomando una serie de medidas. En primer lugar nos encontramos que uno de los asuntos de mayor preocupación para la Comisaría Regia era “limpiar las ciudades de mendigos”. Para ello pidió la colaboración de los Gobernadores Civiles, los cuales debían indicar el grado de mendicidad que padecía su provincia, las causas que la originaban y los intentos anteriores llevados a cabo para eliminarla. Se les hizo hincapié para que trataran de evitar la presencia de mendigos en las estaciones de ferrocarril y que tampoco dentro de las ciudades molestasen a los visitantes. Finalmente se aprobó una RO de marzo de 1912 en la que se prohibía expresamente la presencia de mendigos en los alrededores de las estaciones de ferrocarril. La promulgación de esta norma llevó a

que Atracción de Forasteros de Barcelona agradeciese al Comisario Regio las medidas tomadas⁵³⁷.

Pero hasta muy bien entrado el siglo XX, y por supuesto durante todo el periodo que nos ocupa, la realidad social y económica de España fue sustancialmente diferente a la del resto de los países de su entorno. Tanto la renta per cápita española como el índice de alfabetización se mantuvieron por debajo de la media de los países desarrollados. Estas dos circunstancias, además de ser altamente negativas para la nación, lo eran también para la imagen que de España percibían los turistas, y como tal fue señalado por la Fesit. Esta Federación trabajó con ahínco desde su creación en el estudio de diferentes medias destinadas a mejorar la imagen que de nuestro país se tenía en el extranjero.

Por una parte, la Fesit consideró que para la buena imagen que se pretendía lograr del país, era fundamental que el comportamiento de los ciudadanos fuese el adecuado, por lo que había que formarlos desde la escuela. El primer planteamiento al respecto se hizo ya en la Asamblea celebrada en 1933 cuando solicitaron que en las Escuelas de Primera enseñanza se instruyese a los escolares sobre el valor y el respeto que se debía tener a los monumentos y lugares de valor turístico de la localidad respectiva, como asimismo a la acogida que se le debía dispensar al turista. Esta medida fue tomada en cuenta por el Consejo General del Turismo, órgano del PNT. En la Asamblea de 1934 pidieron al Ministerio de Instrucción Pública que pasara una circular a todos los maestros nacionales encareciéndoles la necesidad de obligar la asistencia a clase de todos los niños y niñas, con el fin de contribuir a evitar el lamentable espectáculo de que “molestasen” a los turistas, y que los Alcaldes multasen a los padres de los niños o niñas, cuando estos se hallasen en la calle sin causa justificada, durante el horario escolar⁵³⁸.

Por otra parte, la baja renta per cápita implicaba un alto grado de pobreza, lo que se traducían en una realidad social donde la mendicidad era patente, lo que también fue señalado por la Fesit como altamente negativo para el turismo. Por ello ya en la

⁵³⁷ Correyero y Cal (2008) p. 80.

⁵³⁸ Revista *Aragón*, abril-mayo 1934, p. 72 y 73.

Asamblea de 1935 pidieron al PNT que velara e hiciera inspecciones para evitar en cada ciudad el “espectáculo bochornoso” de la mendicidad callejera en sus distintas formas, y asimismo se instó a sus miembros para que lo hicieran también⁵³⁹.

En los últimos años de la Segunda República, hubo otros factores que también perjudicaban la imagen de España, y así lo manifestaron desde la Fesit en la Asamblea de 1936, en la que estudiaron los medios que se debían aplicar para evitar que los turistas quedasen abandonados en caso de huelgas y conflictos, situaciones que el país estaba viviendo con mucha frecuencia⁵⁴⁰.

Tras la Guerra Civil, para el nuevo Gobierno mejorar la imagen del país se convirtió en un objetivo prioritario. Legitimar el Régimen implicaba mostrar una realidad social que distaba mucho de ajustarse a la realidad. Por ello las propuestas o peticiones lanzadas al respecto por la Fesit contaron en la gran mayoría de las ocasiones con la respuesta positiva del Gobierno. En este sentido lograron en 1945 que la DGT cursara a Renfe y a otras autoridades gubernativas, la prohibición de la mendicidad, rifas, etc. en las poblaciones y centros de transportes de viajeros, al considerar estas actividades como depresivas del turismo.

Esto, junto con las medidas dispuestas por el Ministerio de la Gobernación (a entender de la Fesit, acertadas), logró disminuir la mendicidad con carácter general en las grandes poblaciones, pero no obstante, se dirigieron años más tarde al citado organismo para que recordara el cumplimiento de sus disposiciones e intensificara a tal efecto la vigilancia sobre aquellos puntos y localidades de interés turístico, pues en muchas localidades pequeñas pero muy turísticas, seguía habiendo alta mendicidad en las calles, con todas las connotaciones negativas que esto suponía.

La necesidad de formar a los ciudadanos para que mejorase la imagen de España, algo que ya se había planteado en la etapa republicana, volvió a salir a colación durante la década de los cuarenta. Concretamente, la primera vez lo hizo el representante del Sindicato de Burgos en la Asamblea de 1943, cuando presentó la ponencia titulada *El Turismo y la Escuela*, en la que se decía que ya que la escuela era

⁵³⁹ Revista *Aragón* mayo 1935, p. 87.

⁵⁴⁰ *La Vanguardia*, martes 23 de junio de 1936 p. 12.

la base de todo ciudadano, del que dependía el desarrollo y la cultura nacional, habría que recurrir a ella para que desapareciesen los malos hábitos que perjudican la imagen que de España percibían los turistas. Esta idea se volvió a recoger en una ponencia en la Asamblea del siguiente año, en la que bajo el título *Imagen de España*, proponía a la autoridades que desde la escuela se desarrollaran labores de educación cívica, que incluyeran otros aspectos, tales como el trato civilizado a los animales, que al entender de los asambleístas era muy distinto al que se les proporcionaba en los países origen de nuestros visitantes.

Pero la Fesit no sólo encomendó al Estado esta labor, sino que la propia Federación decidió editar un manual o cartilla y remitirlo a las escuelas. Para ello pidieron, en 1944, autorización a la DGT, además de solicitarle su patrocinio. Este documento, denominado *Cartilla de Turismo* sería de uso en las escuelas nacionales, y en ella se narraría y exaltaría lo bueno y bello de España, para que así se preparase el ánimo del niño para el amor y respeto a todo ello, y se le inclinase además a su conservación y protección y al trato de buena convivencia con quienes visitasen nuestras riquezas. Pidieron al citado Organismo que solicitara el concurso y apoyo del Ministerio de Educación Nacional a esta obra⁵⁴¹.

El Sindicato de Iniciativa de Burgos llevó este tema en repetidas ocasiones para debate en las Asambleas. Por ejemplo, en la celebrada en 1946 presentó otra ponencia sobre cómo utilizar la educación como medio necesario para que los turistas percibieran una imagen positiva de España. En ella defendía que, incidiendo en la educación, se lograría una población con costumbres reformadas, sin malos hábitos, hasta ese momento muy arraigados y que no pasaban desapercibidos por los visitantes. Aspiraba a una enseñanza obligatoria, con la consiguiente fiscalización por la falta de asistencia a la escuela, la comprobación oficial de estos cumplimientos y el castigo

⁵⁴¹ En un primer momento en las escuelas públicas de Burgos, se repartió por parte de la alcaldía (siendo alcalde Carlos Quintana Palacios, presidente a su vez de la Asociación de Fomento del Turismo de Burgos), un cartel titulado *Decálogo de preceptos* en él se recomendaba no arrojar piedras, papeles ni cáscaras de frutas a la vía pública; cuidado con los vehículos para evitar accidentes; respetar y proteger a las plantas y los animales; guardar atenciones con personas mayores y los desvalidos; el aseo personal; la no evacuación de necesidades en lugares indebidos y no escribir o manchar las paredes.

con un año más de servicio en filas a los mozos analfabetos. Volvió a proponer la edición de un folleto de aprendizaje obligatorio en las escuelas, donde se condensasen unas normas que pudieran considerarse como base mínima o código de cultura elemental. Tras el estudio de la ponencia la Fesit se dirigió al Ministerio de Instrucción Pública rogando el estudio y creación de una cartilla cultural de enseñanza obligatoria en todas las escuelas nacionales, en la que constasen disposiciones de observancia de buenas costumbres, tales como el respeto personal, la abstención de evacuación de necesidades en la vía pública, la asistencia rigurosa de todos los niños a la escuela, la ayuda al desvalido, el aseo personal, la protección de plantas, árboles, pájaros y animales, no interceptar la circulación, no estacionarse en los pasos de vehículos, prevenirse antes de cruzar la calzada, no arrojar piedras, basuras, etc. a la calle, los malos tratos, las injurias, blasfemias y ruidos molestos. Esta cartilla escolar, cuyo fin era educar al alumnado en la concienciación turística, terminó viendo a la luz, concretamente en 1954. Fue redactada por el SIPA, aprobada tras ser sometida a examen por todos los demás integrantes de la Fesit, y entregada al MIT, con ruego de que se estudiase la posibilidad de su publicación, distribución y aplicación⁵⁴².

Otro aspecto que desde la Fesit se señaló como fundamental para la buena imagen de España, fue el estado de conservación de los puntos de interés turísticos. Por ello, año a año fueron denunciando aquellos lugares donde éstos se encontraban en mal estado, así como la suciedad de muchas zonas de la vía pública, en muchos casos, próximas a monumentos o de interés turístico en general. En esta lucha por mejorar el estado de los monumentos, desde la Fesit se trató de concienciar de la importancia de la misma a las distintas autoridades, para que de este modo se trabajara en pro de ello desde los distintos niveles administrativos. Así, en 1944 solicitaron a la DGT que interesase a las autoridades superiores para que extremasen el celo y cuidado de las corporaciones, organismos y jerarquías tanto civiles como militares y religiosas, en el respeto y consideración a los monumentos y lugares de interés, y con la

⁵⁴² No será hasta 1968 cuando el MIT edite la primera Cartilla Turística Escolar. En esta cartilla se explicaba a los más jóvenes que el progreso alcanzado por España durante esos años se debía en gran parte a los beneficios que reportaba el turismo (Correyero Ruiz 2002, pp. 257-262).

recomendación a sus respectivos funcionarios del mejor trato posible para con el público y de exigirle a éste, el mayor cuidado de los aspectos monumentales, artísticos y urbanos de la nación y de los que atañía a los servicios públicos.

La idoneidad de mantener un buen estado de conservación se amplió incluso al del papel moneda, que al ser de escaso valor, se encontraba muy deteriorado, lo que causaba muy mal efecto en los visitantes que cambiaban sus monedas en la frontera. El Banco de España emitía con regularidad nuevos billetes que enviaba a sus sucursales con un criterio determinado. Por esto solicitaron al Gobernador del Banco de España que considerara, en el posible turno preferente para el envío de billeteaje a medida que fuesen poniéndose en circulación, a las plazas situadas en zonas fronterizas y a aquellas entidades o particulares que mayor contacto pudieran tener con el turista extranjero; en dicho turno preferente deberían incluirse también las localidades de zonas netamente turísticas. A esto el Banco de España contestó que tomaría buena nota para procurar remediar la situación con los medios que el Banco disponía.

La Fesit denunció también como causa de la mala imagen que los turistas podían hacerse de España, el mal trato que en ocasiones recibían y las malas prácticas que se producían en determinados servicios, como en transporte y alojamientos, y que tanto perjudicaban a la industria. Por ello, sobre todo a partir de la década de los cincuenta la Fesit fue instando en repetidas ocasiones sobre la importancia de atender al público correctamente y denunciando servicios concretos donde el turista era objeto de abuso. Así, en 1953 se dirigieron al Ministro de la Gobernación para que recomendara a todas las corporaciones provinciales y locales que atendieran las normas de eficaz vigilancia del comportamiento público y concretamente de la infancia en edad escolar (con el debido y necesario celo y con los procedimientos legales a su alcance), hacia la afluencia especialmente extranjera, tratando de corregir faltas de cultura, civismo y hospitalidad. En esta ocasión esta recomendación tuvo sus frutos y desde el citado Ministerio se remitió una circular a los Gobernadores Civiles de todas las provincias, en la que se les indicaban que hicieran lo propuesto por la Fesit.

Otros de los abusos denunciados fueron: que se hiciese pagar a cada viajero de tren un recargo sobre billete a beneficio de los huérfanos de los empleados, una práctica que había surgido a comienzo de los cincuenta y que se había generalizado de

manera preocupante; facturas excesivas en los hoteles, alejadas en muchos casos del precio acordado; abuso de las actividades de asalariados o espontáneos que asaltaban a los viajeros para conducirlos a veces a establecimientos de baja categoría, donde premiaban sus servicios. Esta dos última circunstancia a juicio de la Fesit originaban un sensible perjuicio al crédito de la hotelería española, por lo que pidieron que se ordenase la supresión de dichas actividades, ya que hasta el momento se estaba sancionando la actividad descrita, pero no se erradicaba. A esto contestó el Jefe de la Sección de Hospedería de la DGT alegando que estando totalmente con lo expuesto por la Fesit, les comunicaba que en repetidas ocasiones esa Dirección se había dirigido a más altas instancias solicitando lo mismo y no había tenido el éxito deseado.

No se puede olvidar por otra parte, la imagen (no por el contrario incierta) de moralidad estricta que de España tenían el resto de los países más avanzados. La popularización de las playas había dado lugar a debates sobre los límites de la tolerancia moral, aunque el Gobierno seguía reclamando un compromiso respecto a la autarquía moral española. Así, en junio de 1953 la DGT afirmaba: *“Al acercarse la temporada de verano es menester adoptar medidas de prevención conducentes a impedir terminantemente cualquier extralimitación que con motivo de baños de mal entendidas prácticas higiénicas, pueden menoscabar el decoro público o atacar a la raigambre moral del país, por lo que una obligada policía de buenas costumbres, encomendada primordialmente a esta Dirección, ha de velar sin desmayo por el más exacto cumplimiento de lo dispuesto sobre esta materia”*. Esta postura provocaba rechazo tanto dentro como fuera del país. Así, el economista del MIT, J.J. Forns veía un problema en el hecho de que las gentes viniesen a España a disfrutar de playas soleadas y el Gobierno les obligase a “hacerlo en albornoz”; el diario *Ya* afirmaba que a muchos extranjeros estas disposiciones gubernamentales les convencía de que “España es el consabido país retrasado, pintoresco y absurdo, donde se hacía problema moral incluso de las tomas de agua o de sol”; y el periódico inglés *The Guardian*

escribió un comentario con el título “How Spain is Losing Tourists” en el que se preguntaba: “¿Esperan que nos bañemos con trajes del año 1900?”⁵⁴³.

La Fesit adoptó en este tema una postura que se puede calificar de neutral, afirmando que las normas morales españolas en determinados países se llevaban a un extremo caricaturesco. El mismo año del comunicado anterior de la DGT, la Fesit denunció la existencia de una campaña, principalmente en Francia e Inglaterra, que se mofaba de las disposiciones dictadas en defensa de la moralidad en las playas, en las que se decía que aquel que fuese con un traje de baño normal acabaría en la cárcel. Es por ello que se solicitó a la DGT, que con la mayor amplitud y celeridad posible, llevase a cabo, por los medios que considerase más oportunos, las gestiones para refutar con la máxima eficacia tan tendenciosa campaña. En resumen, a la Fesit defendió que un cierto nivel de permisividad iba a beneficiar tanto a la industria turística como al buen nombre de España en el extranjero.

5.5. Relaciones con los medios de comunicación.

Desde comienzos del siglo XX la prensa se fue haciendo eco de la nueva industria que estaba surgiendo entorno al turismo. Revistas como *La Época*, *Nuestro Tiempo* o la *Revista Ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros*, así lo hicieron. Cabe destacar *Le Touriste*, revista mensual ilustrada para el fomento de los viajes por España y Portugal, aparecida en 1905 y considerada como la primera revista profesional del sector, aunque con una vida efímera.

Posteriormente, en 1913, apareció el periódico *El Turista*, editado por “los fondistas y similares: Cafés y Restaurants”. Sus contenidos se centraban en información sobre fiestas, deportes, viajes, exposiciones, artículos sobre turismo y

⁵⁴³ Pack (2009) p. 132.

multitud de anuncios de hoteles, fondas, casas de viajeros, posadas, cafés, restaurantes, cervecerías y chocolaterías. Este periódico se repartía a diario gratuitamente a los viajeros en las estaciones de ferrocarril⁵⁴⁴.

Ya en la década de 1920, la principal voz de la industria naciente fue la revista quincenal *El Peregrino*. En ella se mezclaban sátiras sobre el mal estado de sector con propuestas sobre su mejora, como el artículo del reputado economista Antonio Bermúdez Cañete, en el que afirmaba que “*era necesario coordinar los esfuerzos realizados en materia turística y dotarlos de espíritu empresarial, aplicando los medios necesarios para lograr la industrialización del sector*”. En esta revista subyacía un sentimiento de orgullo nacional y patriotismo, y desde sus editoriales se afirmaba que no sólo era necesario una tecnificación del sector, sino un ideal de nación y conseguir un espíritu patriótico en los ciudadanos, ya que en muchas ocasiones los españoles creían sin lugar a dudas las críticas que desde el extranjero se hacían a España, siendo éstas en algunos casos muy injustas⁵⁴⁵.

Pero fueron las revistas gráficas de los años veinte (*Mundo Gráfico, La Esfera, Nuevo Mundo, Blanco y Negro*) las que difundieron en mayor medida el fenómeno turístico. Dirigidas a la burguesía, lo que más mostraban eran las playas de moda, los primeros cruceros y publicidad de hoteles y agencia de viajes. También la prensa periódica (*El Imparcial, El Liberal o La Correspondencia de España*) contribuyó a popularizar la incipiente actividad turística de nuestra nación⁵⁴⁶. E incluso *La Vanguardia*, a finales de 1928 comenzó a publicar una nueva sección semanal denominada Página de Turismo, en la que recogía cuanto con el turismo se relacionara⁵⁴⁷.

La Administración Pública turística no utilizó ningún instrumento periodístico hasta 1942, año en el que apareció la revista *Hospes*. Revista del Sindicato Nacional

⁵⁴⁴ Correyero y Cal (2008) pp. 57-58.

⁵⁴⁵ Pack (2009) pp. 53-55.

⁵⁴⁶ Moreno Garrido (2007a) p. 57.

⁵⁴⁷ *La Vanguardia*, miércoles 12 de diciembre de 1938, p. 16.

de Hostelería y Similares⁵⁴⁸ que editaba mensualmente la DGT, cuyo director era Luis A. Bolín, que además de ser Director General de Turismo era Presidente del citado Sindicato. Esta circunstancia condicionó completamente los objetivos de la revista, la cual surgió como instrumento de propaganda, no sólo de la industria que representaba, sino también del Estado. La labor desarrollada por *Hospes* la continuó a partir de 1950 la revista *Hostal*, también editada por la DGT y también bajo la dirección de Bolín⁵⁴⁹. No obstante, antes, en 1947, la DGT había comenzado a editar su Boletín de Información. El propósito de este Boletín fue dar a conocer España, principalmente fuera de nuestras fronteras, para lo que mes a mes facilitaba la información necesaria para visitar el país, promocionar nuestra cultura y riquezas naturales. Para ello el Boletín se remitía gratuitamente a las agencias de viajes, a las entidades relacionadas con el turismo y a todo aquel que lo solicitara⁵⁵⁰. La España que mostraba difería mucho de la real, pues este Boletín fue un instrumento más de los que utilizó el Régimen para poner la propaganda turística al servicio de la propaganda de Estado.

Los SIT a título individual también llevaron a cabo una labor editorial importante, aunque de mayor o menor envergadura en función de sus posibilidades económicas. Entre estas publicaciones, cabe señalar:

- *Barcelona Atracción*⁵⁵¹: revista gratuita, de periodicidad mensual, editada desde diciembre de 1910 por la Sociedad de Atracción de Forasteros. Con espíritu turístico, su finalidad era colocar a Barcelona en la órbita turística de la época. Su contenido era muy variable, pero la mayoría giraba en torno al fomento del turismo. Cesó de editarse en

⁵⁴⁸ El Sindicato Nacional de Hostelería y Similares de la Falange Española y de las JONS, se constituyó mediante Decreto de 14 de marzo de 1942 y desde ese momento fue la única organización con personalidad jurídica suficiente para la representación de los intereses de la producción en esta rama económica, así como para garantizar la disciplina en la misma. La relación de este Sindicato con el Ministerio de la Gobernación se hacía a través de la DGT, y con el Ministerio de Industria y Comercio a través de su Secretaría General Técnica (Pellejero Martínez 1999, pp. 53-54).

⁵⁴⁹ Correyero Ruiz (2002) pp. 171-184.

⁵⁵⁰ *Ibidem* p. 336.

⁵⁵¹ Para más información sobre *Barcelona Atracción* ver Blasco i Peris (2005).

1936, y reapareció en 1945, editada por la Junta Provincial de Turismo de Barcelona.

- *Aragón*: revista editada por el SIPA, apareció por primera vez en octubre de 1925. Su objetivo principal era difundir los valores de la región aragonesa relacionados con una perspectiva principalmente turística⁵⁵².
- *Valencia Atracción*: editada por la Sociedad Valenciana de Turismo desde 1926, su contenido se centraba en reportajes sobre el folclore, las tradiciones, los lugares, edificios notables, obras de arte y fiestas de la ciudad y la región, sirviendo de guía para los visitantes y excursionistas⁵⁵³.
- *Madrid Turístico y Monumental*: revista mensual del Sindicato de Iniciativas de Madrid, tenía por objeto el fomento del turismo y la atracción de visitantes a la capital de España. Sólo se editó entre 1935 y 1936, y en sus números se incluían reportajes sobre rincones típicos, costumbres, monumentos y paisajes madrileños. En ella publicó artículos Ramón Gómez de la Serna y estaba profusamente ilustrada⁵⁵⁴.

Sin embargo la Fesit no se adentró el mundo periodístico de igual forma, pues no logró editar una revista propia a pesar de los esfuerzos que dedicaron a ello. Fue en su etapa tras la reunificación cuando comenzó a plantearse la necesidad de editar una revista, y mientras esto no se conseguía, dotarse de algún medio existente como boletín propio. Por ello en la Asamblea de 1943, Fomento de Mallorca propuso utilizar revista *Aragón* como órgano editorial de la Fesit, ya que las circunstancias del momento no ayudaban a la publicación de una revista propia, debido por un lado a la falta de recursos y por otro a que no se estaban concediendo permisos para editarlas.

⁵⁵² *Aragón* fue durante muchos años, el órgano periodístico “oficial” de la Fesit.

⁵⁵³ Puche Ruiz y Obiol Menero (2011) p. 196.

⁵⁵⁴ Correyero Ruiz (2002) pp. 244-248.

De este modo comenzó a utilizarse la revista del SIPA como soporte de artículos enviados por la Fesit o por los Sindicatos federados.

A partir de marzo de 1945 la revista *Aragón* pasó a tener unas nuevas “*Páginas de Turismo Nacional*”, las cuales cumplieron como portavoz de la Federación. Esto permitió que la citada revista comenzara a recibir ayudas económicas no sólo de los Sindicatos federados y de las Juntas Provinciales, sino también de la DGT⁵⁵⁵. No obstante estas ayudas no fueron suficientes para convertir en viable la edición de estas páginas independientes de la revista matriz, por lo que al año siguiente dejaron de editarse. Sin embargo la Fesit siguió utilizando durante años la revista *Aragón* la cual se hacía eco de lo que les acontecía.

Imagen 12: Portadas de los ejemplares editados de Páginas de Turismo Nacional



Fuente: Biblioteca Virtual de Aragón.

Desde la Fesit no cejaron en la idea de dotarse de una revista propia y año tras año se constituían comisiones de estudio para tal fin, pero las circunstancias

⁵⁵⁵ “Páginas de Turismo Nacional” apareció por primera vez en 1945 como suplemento nº1 del nº 193 de la revista *Aragón*. En un primer momento se trató de independizar, para que contara con un órgano periodístico bien presentado, pero esto resultó muy oneroso y hubo que suspenderlo, manteniendo su continuidad dentro de la revista, según consta en la memoria de la XI Asamblea (1955).

económicas y sobre todo las políticas no lo hicieron posible. Esto se ve claramente en el debate que tuvo lugar durante la Asamblea de 1952, en el que se dijo que pese a haberse aprobado en Asambleas anteriores la conveniencia de crear una revista turística propia, las circunstancias no eran muy propicias para ello, ya que el Director General de Prensa, el señor Cerro Carrochano, era contrario a la concesión de licencias para nuevas revistas. Por ese motivo y tal como se lee en la memoria presentada en la siguiente Asamblea, lo que se intentó de nuevo fue utilizar una revista ya existente como plataforma. En esta ocasión fue con la revista *Stella* con la que se tuvieron negociaciones, aunque no llegaron a tener éxito⁵⁵⁶.

Al año siguiente cambió el Director General de Prensa, y al ser el nuevo, Juan Aparicio, más favorable a la concesión de autorizaciones para nuevas revistas, en la Asamblea de 1954 el Sindicato de Gerona presentó una ponencia bajo el nombre de *España Turística*, en la que volvía a reivindicar la idea de que la Federación editase una revista de carácter turístico. Se intercambiaron diferentes opiniones de cómo debería ser, su calidad, extensión, periodicidad y un amplio abanico de cuestiones a tener en cuenta a la hora de lanzar un revista, para lo cual se acordó crear un grupo encargado del estudio de estas cuestiones, con la idea clara de poner en circulación una revista equiparable a lo que sería una moderna guía de viaje. Esta revista tal cual no salió, pero ese mismo año vio la luz la revista *Piel de España*, subtitulada como revista técnica del turismo. Marcó una época, y su consejo editorial estuvo compuesto por prestigiosos nombres del sector turístico, lo que le ayudó a alcanzar un gran prestigio⁵⁵⁷.

Al margen de la frustrada aventura de la Fesit como editora de una revista turística, la Federación mantuvo a lo largo de los años una estrecha relación con el mundo periodístico, pues fueron conscientes de la importancia que para el turismo nacional tendría involucrar en el desarrollo del mismo al cuarto poder. En las Asambleas se agradecía el trato que la Federación recibía de la prensa, y eran

⁵⁵⁶ Las negociaciones con *Stella* cesaron pues con el cambio que se produjo en la Dirección General de Prensa, se volvió a la idea de editar una revista propia.

⁵⁵⁷ Bayón Mariné y Jiménez (1999) pp. 507-508.

invitados a las mismas representantes de, al menos, los periódicos locales y provinciales, y a partir de 1950, se amplió la invitación a un representante de la Agencia EFE. En cualquier caso hay que dejar constancia que de todas las Asambleas celebradas se hizo eco la prensa del momento, reseñando tanto los temas debatidos, como las conclusiones a las que se llegaban, las personalidades que acudían a las mismas e incluso los ágapes con los que eran agasajados. Y en algunos casos se publicaron artículos glosando la labor que la Fesit realizaba⁵⁵⁸.

En este sentido, ya en la Asamblea de 1935 se aprobaron dos conclusiones en las que se ponía de manifiesto lo importante que para la Fesit era la coordinación con los medios de comunicación, y lo fundamental que resultaba que estos se hicieran eco de los temas turísticos. Estas conclusiones fueron⁵⁵⁹:

- Procurar por todos los medios que las empresas periodísticas concedieran un trato de favor a todo lo referido al turismo, que se fomentara que en todos los periódicos se crease una página o sección de turismo, y que las estaciones de radio dedicasen una parte de su tiempo (una hora semanal por ejemplo) a emisiones de carácter turístico.
- Ofrecer a las emisoras de radio de cada ciudad la colaboración de los SIT y de la Fesit, para realizar una campaña en favor del turismo nacional.

En la Asamblea de 1936 se reafirmaron en las conclusiones anteriores⁵⁶⁰, y propusieron además que se intensificase y nutriese el archivo fotográfico de turismo para el suministro de material a la prensa, especialmente a la extranjera⁵⁶¹.

Pero fue finalizando la Guerra Civil cuando las autoridades reconocieron también la importancia de las relaciones con el mundo periodístico. Así el SNT consideró que para desarrollar una buena propaganda turística era necesario una estrecha colaboración con la prensa, tanto nacional como extranjera, por lo que se comprometió a entablar relaciones con los corresponsales extranjeros residentes en

⁵⁵⁸ “El Turismo Nacional”, del *Diario Vasco de San Sebastián*, 30 Septiembre 1942.

⁵⁵⁹ *Revista Aragón* mayo 1935, p. 87.

⁵⁶⁰ *La Vanguardia*, miércoles 24 de junio de 1936 p. 9.

⁵⁶¹ Blasco i Peris (2005) pp. 111-112 anexo.

nuestro país, pues así se conseguiría una propaganda mucho más rentable para el Estado que la obtenida mediante negociaciones directas con empresas periodísticas o de publicidad⁵⁶².

Tras la reunificación, la Fesit siguió en la misma línea de mantener intensas relaciones con el mundo periodístico, yendo incluso más allá, pues realizó ella misma labores periodísticas. Para lo que, y con el propósito de ocupar el vacío que en algunos casos existía en la labor de promoción en radio y prensa, solicitaron a la DGT la autorización debida para que los SIT, dentro de sus respectivas zonas de influencia, llevaran a cabo en prensa y radio una labor de divulgación turística, ampliable a aquellas zonas cuya conveniencia pudiera considerarse evidente, y siempre previo conocimiento de la referida Dirección General. Esta petición que se realizó por primera vez en 1943, se repitió un año más tarde, pidiendo autorización ya no para los SIT, sino para la Fesit, de modo que ésta pudiera previo conocimiento de la DGT y contando con su apoyo oficial, hacer una labor de propaganda y exaltación de España como destino turístico por prensa, radio y demás medios. Posteriormente, para lograr mayor difusión a estas campañas y eficacia de dicha propaganda, solicitaron a la DGT que instase a la Delegación Nacional de Prensa que recomendara expresamente dichos trabajos a periódicos y emisoras.

Así mismo, en la Asamblea de 1945 se aprobó gestionar que la emisora de “Radio Nacional de España” dedicase unos minutos por semana a propagar las bellezas nacionales. Este empeño, poco a poco, fue dando sus frutos, lo que llevó a la Fesit en la Asamblea de 1954 a hacer constar la satisfacción por el apoyo que el turismo encontraba en la prensa y radio en general y, concretamente, acordó felicitar a la Dirección del periódico *Madrid* por su brillante campaña “El turismo, sus ventajas, sus peligros”.

Pero fue el Concurso de Artículos Periodísticos sobre Turismo lo que vinculó en mayor grado al mundo periodístico con la Fesit. Se convocó por primera vez en la Asamblea de 1948, con gran éxito, y a ella se presentaron veinticuatro trabajos, todos

⁵⁶² Correyero Ruiz (2002) p. 74.

de firmas reconocidas del momento. El jurado calificador de este primer certamen estuvo compuesto por Francisco Almela Vives⁵⁶³, Francisco Casares, Secretario de la Asociación de Prensa y por el Director General de Turismo. Los artículos que entraron en concurso fueron:

1)“Por tierras de España”, de Carlos Boronat (*El Diario de Ávila*); 2)“El Turismo y sus razones”, de Manuel Prados y López (*Ferrovianos*); 3)“Transcendencia y revalorización del Turismo”, de José Luis de Parada (*Información del Lunes*, Cádiz); 4)“Por los caminos de España”, de María Luisa Rubio (*Levante*, de Valencia); 5)“España vista desde el exterior”, de González de Lara (*El Faro*, de Ceuta); 6)“¡Visitad España!”, de Victoriano Navarro (*El Noticiero*, de Zaragoza); 7)“El Turismo en España”, de Enrique Celma (en ídem); 8)“Rapsodia Española”, de Demetrio Gutiérrez (*Albacete*); 9)“¡Santiago y abre España!”, de Juan Aparicio (*Pueblo*, de Madrid); 10)“Trascendencia del Turismo en la riqueza nacional”, de J.L. Barceló (*Madrid*); 11)“El Turismo español”, de Juan Grande (*El Diario de Ávila*); 12)“Escuela y Turismo”, de E. Soler y Godea (*Las Provincias*, de Valencia); 13)“España y el Turismo”, de P. Arnal Caveró (*Heraldo de Aragón*); 14)“Importancia del Turismo español”, de Ricardo del Arco (*Nueva España*); 15)“Las botas de cien lenguas”, de Luis de Armiñan (*Diario de Barcelona*); 16)“El Turismo español; ventajas de su desarrollo”, de Luis Gil (*Albacete*); 17)“El Turismo, industria y escuela”, de Ben-Zenem (*Las Provincias*); 18)“Dos señoritas canadienses hablan sobre España”, de Juan Grande (*Diario de Ávila*); 19)“Sección de Turismo”, de A. Hurguet (*Levante* de Valencia); 20)“El sabor que la vida tiene en España”, de J. Montero Alonso (*Madrid*); 21)“España país turístico”, de Francisco Rodríguez Batllori (*Lanza*, de Ciudad Real); 22)“La moral del Turismo”, de César González Ruano (*Arriba*, de Madrid); 23)“Turistas del Turismo”, de El Celeste (*Albacete*); 24)“Importancia del Turismo español”, de Trinidad Jara (*Línea*, de Murcia).

⁵⁶³ Francisco Almela Vives (Vinaroz, 1903 - Valencia, 1967) fue un escritor e historiador español. Fue miembro de la Real Academia de la Lengua Española, la Real Academia de la Historia, la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando de Madrid, la Academia de Buenas Letras de Barcelona y de la Hispanic Society of America de Nueva York.

Poco a poco se fueron puliendo determinados aspectos del concurso, como convocarlo con la antelación suficiente para que el ganador se supiera en la Asamblea anual, la recopilación de los artículos y una mayor divulgación de los mismos como instrumento de fomento del turismo, y el que los artículos ganadores fuesen radiados. En cuanto a la dotación económica se acordó establecer tres premios: 1º, de 3.000 pesetas; 2º, de 2.000; y 3º, de 1.000. Para atender al concurso, la Federación destinaría 5.000 pesetas y la DGT 1.000. Así mismo se decidió designar al concurso con el nombre de Premio Francisco Vidal Sureda y que se ampliara a guiones de radio.

La siguiente edición de la que tenemos conocimiento fue la de 1952, en esa ocasión el jurado calificador estuvo compuesto por Francisco Almela Vives, Luis Torres y Francisco Casares. Los fallos fueron los siguientes:

Artículos de prensa:

Primer Premio para Carlos Antonio Arean, por su artículo “La proyección social del Turismo”, publicado en *Informaciones*.

Segundo premio: desierto.

Guiones de radio:

Primer Premio para Agustín Fuentes Alonso, por sus “Emisiones de Turismo”, en Radio Nacional de España.

En la siguiente edición, el jurado constituido por Francisco Casares, Rafael Ortega Lissón y José Montero Alonso, falló lo siguiente:

Artículos de prensa:

Primer Premio a favor de Jesús Vasallo, por su artículo “El bastón de Don Federico”, publicado en el diario *Jornada*, de Valencia.

Segundo Premio para Carlos Antonio Areán, por su artículo “Este Madrid que hechiza el alma”, publicado en la revista *Hostal*.

Guiones de radio:

Primer Premio para José Luis Trigo y en Pedro José Pinillos, por su guion radiofónico “La novela de una barra de labios”, emitido por la emisora Radio Madrid.

El fallo del jurado del siguiente año, constituido por Miguel Forteza y Piña, Antonio Papell y Garbí, José Font y Trías, Alonso Barceló y Barceló y Jaime Vidal Alcover, fue:

Artículos de prensa:

Primer premio a la colección de trabajos publicados por el diario *Ya*, de Madrid, firmados por el autor José M^a Claver Serrano.

Segundo premio a la colección de artículos insertos en el mismo diario *Ya*, firmados por Antonio Ortiz Muñoz.

Guiones de radio:

Primer premio para Francisca Boris de Vidal, por su trabajo “Turismo receptivo”, radiado en la emisora de Radio España de Gerona.

En la edición de 1956 el jurado compuesto por Enrique Taulet, Enrique Durán y Tortajada y Vicente Badía, falló lo siguiente:

Artículos periodísticos:

Primer premio, al artículo titulado “Meollo y estimulantes del turismo receptivo”, publicado en la revista *Valencia Atracción* y firmado por Francisco Almela y Vives.

Segundo premio, al artículo titulado “Exposición y política del turismo en España”, publicado en el diario *La Última Hora*, de Palma de Mallorca, firmado por Magdalena Palmer Verger.

En esta edición se dio una Mención Honorífica al artículo titulado “El turismo internacional se inclina hacia España”, publicado en el diario “La Voz de Castilla” y firmado con el seudónimo Fuyma.

Guiones de radio:

Primer premio, al titulado “El turismo y la mujer”, radiado dentro de la revista *Nosotras*, que dirigía María Teresa Ruíz, por la emisora de Radio Nacional de España en Valencia y firmado por Ausias Font de Roda.

Segundo premio, al artículo radiado por la emisora de Radio Gerona, titulado “Noches en los jardines de España” y firmado por Francina Boris de Vidal.

En 1958 presentaron artículos de prensa a concurso: Julio A. Muñoz García-Vaso en el periódico madrileño *Informaciones*; Gonzalo Velasco en *Arriba*; María Aguado Garay en el *Ideal* de Granada; Felix Ros en *La Vanguardia Española*; Josefina Valbuena del Corral en *Campo Soriano*; Juan Sáez Rico en *Lucha* de Teruel; Gonzalo Garrido en el diario *Ofensiva*, de Cuenca; y Rosario Ballester Linares en *Luna y Sol*.

Y en esta ocasión el jurado acordó conceder el Primer premio a Rosario Ballester Linares, por sus artículos publicados en *Luna y Sol* y el Segundo premio a Gonzalo Velasco, por su trabajo publicado en *Arriba*.

En cuanto a los guiones radiofónicos, fueron presentados dos: uno, radiado por la emisora de Salamanca titulado “Panorámica del turismo español”, y cuyos autores fueron José Luis Trigo y Pedro José Pinillos; y otro, radiado por Radio Madrid, titulado “Charlas sobre Pesca y Caza”, y del que era autor Joaquín Aroca. Y el jurado acordó otorgar el primer premio a este último, y el segundo al de José Luis Trigo y Pedro José Pinillos.

En 1959 fueron premiados, los escritores Jesús de la Serna, por su artículo “Estados Unidos y lo español” y Baldomero García Jiménez por “El gallo de mi río” y “Canciones de España”. Y a los guionistas de radio, Antonio Guardiola, por “Guía del turista en España” y Alfonso Yunyet de Pastor por “Estás en mi tierra”.

La idea general de estos artículos y guiones era la de dar a conocer España, haciendo un recorrido por distintas regiones y glosando las riquezas de la tierra. Algunos artículos periodísticos tuvieron un carácter más técnico, y afrontaban el turismo tanto como una fuente de divisas como una manera de mejorar la imagen de España en el extranjero. En ellos se daba a conocer la riqueza real y potencial que el turismo suponía y en algunos incluso se aportaban datos estadísticos de visitantes, mostrando la evolución anual de los mismos y comparándolos con los de otros países. Otros artículos sin embargo, sólo pretendían dar a conocer una ciudad o región, por lo que describían las bondades de las mismas, pero siempre en una línea más formal que

la de los guiones radiados, los cuales cayeron en el tipismo más exagerado como forma de atraer al visitante.

Por último resaltar que el periodismo también sirvió para otorgarle al turismo un aspecto formal y académico, pues en 1954 la DGT promovió estudios de turismo en la Escuela Oficial de Periodismo de Madrid, concretamente a través de la asignatura, Técnica de la Propaganda y del Turismo, impartida a los alumnos del tercer curso⁵⁶⁴.

5.6. Congresos y Exposiciones de Turismo.

La celebración de congresos y exposiciones de turismo puede considerarse como síntoma de profesionalización y madurez del sector. Y si tenemos en cuenta que desde 1908 estos encuentros se fueron produciendo con cierta frecuencia, podemos afirmar que el sector turístico español gozó pronto de estas características.

El primer Congreso Internacional de Turismo se celebró en Zaragoza entre los días 20 y 23 de noviembre de 1908, siendo los SIT uno de sus principales impulsores (al igual que para los demás congresos). A él acudieron representantes de los Sindicatos españoles, de los franceses, de las asociaciones deportivas nacionales, de la industria hotelera y de la prensa. En él se abordó la situación turística del país, las fortalezas y debilidades que presentaba y se debatió sobre las medidas adecuadas que tenían que cumplir los servicios relacionados con el turismo, así como la tan necesaria publicidad y promoción. También se trató sobre el federalismo de los SIT y sus relaciones, especialmente las franco-hispanas, y se incidió sobre la relación que estos

⁵⁶⁴ González de Liebman y González de Souza (1999) p. 552.

organismos debían tener con las compañías de transportes y otras asociaciones de turismo.

El Segundo Congreso de Turismo tuvo lugar en San Sebastián entre los días 4 y 7 de octubre de 1909. A él asistieron 137 delegados (86 españoles y 51 extranjeros). Se trataron temas dedicados a la organización de los SIT, a la publicidad y propaganda que se debía emplear para el fomento del turismo, y al transporte y comunicaciones. De este congreso surgió la integración de Portugal en la Federación de Sindicatos de iniciativa Franco-Hispana, pasando a ser Franco-Hispano-Portuguesa.

El Tercero se celebró en Toulusse entre los días 10 y 16 de octubre de 1910. En él participaron además de 167 congresistas (74 franceses, 62 españoles y 31 portugueses) representantes de diferentes organismos y autoridades públicas, entre los que cabe señalar a ocho representantes de Ayuntamientos españoles (Ávila, Burgos, Madrid, Málaga, Salamanca, San Sebastián, Segovia y Toledo). Los temas que se abordaron giraron en torno a tres bloques: hoteles, transportes y conservación del patrimonio artístico y natural.

El Cuarto Congreso de Turismo (12-19 de mayo de 1911) tuvo lugar en Lisboa, contó con una enorme participación (1.475 congresistas) y en él se abordaron los siguientes temas: comunicaciones y transportes; hoteles; sindicatos de iniciativa y propaganda; excursiones y estancias en villas; publicidad; otras cuestiones generales.

El Quinto Congreso de Turismo se celebró en Madrid los días 24 a 30 de octubre de 1912. En él participaron 1.124 congresistas (854 españoles, 192 franceses, 76 portugueses y 2 ingleses) y se debatió sobre los temas propios que afectaban al sector: comunicaciones y transportes; publicidad; sociedades para el fomento del turismo; la arquitectura y el turismo; hoteles; y otras cuestiones generales⁵⁶⁵. Este congreso se celebró durante el primer año de vida de la Comisaría Regia, aunque este organismo no fue quien lo auspició.

⁵⁶⁵ González Morales (2003) pp. 181-211.

Con esta serie de cinco congresos termina la celebración periódica de los mismos, pues el siguiente, programado para que se celebrase en Biarritz, fue suspendido a causa del estallido de la I Guerra Mundial.

Antes, se había convocado para 1914, la celebración de una Exposición Internacional de Turismo en Londres, para la cual España se preparó con gran dedicación. Para ello, y mediante RO de la Presidencia del Consejo de Ministros de 12 de marzo de 1913⁵⁶⁶, se le encargó al Comisario Regio la realización de un estudio sobre las condiciones en las que España podía concurrir a la misma. Y mediante RD de 17 de abril de 1914⁵⁶⁷ se concedió un crédito extraordinario de 500.000 pesetas a un capítulo adicional del presupuesto de gastos del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, para satisfacer aquellos que ocasionase la participación en tal evento. La situación política internacional determinó que el resto de los países desestimaran participar en la citada Exposición, por lo que el comisario de la misma le concedió un carácter hispano-inglés. Fue en esta exposición cuando se recurrió por primera vez al sol español como reclamo turístico, apareciendo el eslogan “*Sunny Spain*”. Lamentablemente, la guerra dio al traste con su celebración.

Los siguientes eventos de este tipo en los que España participó fueron las Exposiciones de Turismo y Cultura celebradas en el Central Palace de Nueva York en los años 1922 y 1923, y en Filadelfia en 1926, buscando con ello dar a conocer las ventajas que ofrecía nuestro país desde el punto de vista turístico y ganar el mercado americano⁵⁶⁸.

Con anterioridad se habían celebrado en España, gracias al esfuerzo de determinados Sindicatos, dos Congresos de Turismo. El primero de ellos en Barcelona en 1919, gracias principalmente a la labor llevada a cabo por la Sociedad Atracción de Forasteros de Barcelona, y el segundo en 1921 en Tarragona, organizado por el Sindicato de Iniciativas de esa ciudad.

⁵⁶⁶ Gaceta de Madrid nº 77 de 18 de marzo de 1913.

⁵⁶⁷ Gaceta de Madrid nº 109 de 19 de abril de 1914.

⁵⁶⁸ Pellejero Martínez (1999a) p. 37.

Posteriormente, ya bajo las directrices del PNT se realizaron importantes exposiciones de fotografías turísticas. La primera tuvo lugar, al finalizar 1928, en el Palacio de Bibliotecas y Museos de Madrid, y dado su éxito se decidió convertir en itinerante, lo que llevó a que se celebrara en Sevilla, Praga, Frankfurt, Danzing, Mainz, Worn, Leipzig y una veintena más de poblaciones de Europa central. Ya en 1929 se celebraron cuatro de Arte y extensión regional en Valencia, Toledo, Santillana del Mar y Granada, y una permanente en Cádiz sobre Artes Industriales en Algeciras⁵⁶⁹. Pero evidentemente las Exposiciones cumbres fueron las Universales de Barcelona y Sevilla, para las que se realizó una intensa labor de preparación acompañada de un más que importante esfuerzo propagandístico⁵⁷⁰.

No obstante, el número de estos acontecimientos fue en disminución, y concretamente la falta de Congresos de Turismo preocupó en gran medida a la Fesit desde su constitución, pues como integrante de la industria turística estuvo interesada en la celebración periódica tanto de congresos o exposiciones referidos al turismo en general, como a alguna parte específica del sector. Sin embargo, la Federación como tal no organizó ninguno, aunque sí lo hicieron algunos de sus Sindicatos miembros, animados siempre por ella.

Así en la Asamblea de 1935 se acordó celebrar anualmente una Exposición de Turismo, organizada por el Sindicato anfitrión de la Asamblea anual, la cual debía estar patrocinada por el PNT y a la que debían concurrir obligatoriamente todos los SIT federados. En base a esto, anexa a la V Asamblea que tuvo lugar en Tarragona durante los días 21, 22, 23 y 24 de junio de 1936, se llevó a cabo una exposición de material turístico, que fue considerada la I Exposición Nacional de Turismo, con la

⁵⁶⁹ Correyero y Cal (2008) p. 140.

⁵⁷⁰ El 20 de diciembre de 1928 se dictó la Real Orden Circular nº 2.325 que decía lo siguiente: “Primordial y urgentísima misión del PNT es, al presente, la propaganda de las grandes exposiciones y la organización de viajes que faciliten su visita en términos que en todas las capitales mundiales se encuentre un lugar, consulado o periódica, donde baste manifestar un deseo de venir a España, para recibir información completa sobre el modo y coste de hacerlo y comodidades y facilidades que hayan de encontrarse en nuestro país. A este objeto [...]: 1º El PNT [...] organizará intensamente su servicio de propaganda, en tal forma, que en el más breve plazo posible sea conocida en las principales ciudades del mundo la próxima celebración de las Exposiciones Internacionales de Barcelona y Sevilla, [...] 2º Impulsará igualmente el PNT, de acuerdo con las compañías ferroviarias y navieras y con entidades y particulares que exploten negocios de transportes y hoteles, expediciones y viajes circulares [...]

que se quería conmemorar las bodas de plata del Sindicato tarraconense⁵⁷¹. Esta Exposición fue inaugurada por el secretario del grupo parlamentario proturismo, Juan Estelrich, y a ella concurrieron todos los Sindicatos federados, Juntas provinciales, el PNT, algunas Diputaciones Provinciales, agencias de viajes, balnearios, la Federación Hotelera, representantes de algunas Oficinas de Turismo extranjeras, compañías ferroviarias, aéreas y marítimas. Según contó la revista *Aragón*, este certamen fue todo un éxito⁵⁷².

Dado el esfuerzo que supuso la organización de la citada Exposición, en esa misma Asamblea aprobaron que en lugar de celebrarla anualmente se haría cada tres o cuatro años, previo acuerdo de la Asamblea, y con las mismas condiciones de asistencia y patrocinio que la anterior (subvención del PNT y obligatoriedad de participación de todos los Sindicatos federados)⁵⁷³. Esta idea, evidentemente, con la Guerra Civil, no se llevó a cabo, pero no obstante la mantuvieron, y en la primera Asamblea celebrada tras la reunificación sugirieron a la DGT que, con objeto de armonizar e impulsar los diferentes intereses turísticos de España, sería conveniente celebrar en Madrid, en el mes de mayo de 1943, un Congreso Nacional de Turismo y una Exposición de Turismo español.

Como tal sugerencia no fue tenida en cuenta, en la Asamblea de 1943 propusieron como medida de promoción del turismo la celebración anual, a partir del siguiente año, de una Exposición Nacional de Turismo. Esta exposición habría de ser itinerante, coincidiendo con la ciudad en la que se celebrase la Asamblea anual de la Fesit y con ella mostrar a los ciudadanos las riquezas y bellezas naturales de todas las regiones de España para así estimular el deseo de viajar.

A pesar que esta petición fue repitiéndose año a año, no fue hasta 1960 cuando se pudo celebrar la II Exposición Nacional de Turismo. En la Asamblea de 1959 y tras todos los intentos fallidos previos, se decidió constituir una ponencia, presidida por el vicepresidente segundo de la Fesit y Vicepresidente del Sindicato de Iniciativa de

⁵⁷¹ *La Vanguardia*, sábado 4 de abril p. 9; martes 12 de mayo p. 8 y sábado 23 de mayo de 1936 p. 27.

⁵⁷² Correyero Ruiz (2002) pp. 211-212.

⁵⁷³ Blasco i Peris (2005) p. 111 anexo.

Tarragona, Don José María Melendres Rue, para la organización de una Exposición Nacional de Turismo, durante las fechas de reunión de la XXV Asamblea, a celebrar en Tarragona, y en colaboración con todos los Centros de Iniciativa y Turismo. Esta exposición enlazaría con la I Exposición Nacional de Turismo que tuvo lugar en la misma ciudad en 1936.

A pesar de no haber logrado celebrar una Exposición de Turismo durante los años cuarenta y cincuenta, pues la situación política tanto nacional e internacional fueron adversas, sí realizaron otras actividades similares. Así, en el ejercicio 1943-44, fruto de las gestiones llevadas a cabo por la Secretaría delegada en Madrid, se consiguió se concediera al SIPA un stand en la Feria de Muestras de la capital aragonesa, y entre los días 6 y 13 de mayo de 1955 se celebró con éxito en Barcelona la I Exposición del Libro Turístico. La idea de esta exposición había partido un año antes como una forma más de promocionar el turismo, y como tal fue elevada a los poderes públicos, solicitando su patrocinio, el cual fue concedido por el MIT.

Al margen de las exposiciones, ya en la década de los cincuenta comenzaron a proponer la celebración de congresos de turismo, con el fin de tratar los problemas del sector y buscarles posibles soluciones. Por ello en 1953 elevaron una súplica al MIT para que accediera a la celebración de un Congreso Nacional de Turismo al que deberían acudir además de ellos, los organismos oficiales y demás agentes del ramo, pues hasta el momento, los problemas del sector habían sido estudiados tan sólo en forma unilateral por la Fesit en sus Asambleas. Reuniones que por otra parte, y como ya hemos visto, habían sido consideradas tanto por los Poderes Públicos, como por la prensa, Congresos Nacionales de Turismo.

5.7. Fomento del Turismo Nacional.

El comienzo de la actividad turística en España parece más vinculado al público extranjero que nacional, y así lo acreditan las normas de creación tanto de la Comisión Nacional como de la Comisaría Regia. Sin embargo, la participación de los españoles en las actividades turísticas existió desde principios del siglo XX, cuando

los viajes y sobre todo el veraneo, se extendieron entre la clase media española. Con la Segunda República el turismo nacional ganó importancia, lo que se debió tanto a la crisis económica internacional como a las políticas sociales del Gobierno, entre las que estaba el fomento de actividades lúdicas y de expansión entre la clase obrera, y su ideal de acercar la naturaleza a los ciudadanos por motivos de salud, cultura y justicia social. Entre las medidas conducentes a tal fin llevadas a cabo durante la Segunda República encontramos: la apertura al público de algunos de los jardines más importantes del país, como los de Aranjuez, La Granja, El Escorial, los Alcázares de Sevilla, El Pardo, la Casa de Campo de Madrid y el Campo del Moro del Palacio Real; y la construcción de piscinas, playas artificiales, restaurantes, clubes de remo y vestuarios para las clases trabajadoras⁵⁷⁴.

En este contexto histórico se constituyó la Fesit, por lo que fomentar el turismo nacional ocupó un lugar importante entre sus intereses. Esto se aprecia claramente en el análisis de las Asambleas celebradas durante la etapa republicana. Así, en la que tuvo lugar en 1933 pidieron el establecimiento de una libreta de ahorro ferroviario que posibilitara los viajes a las clases modestas y les facilitara el conocimiento diversas regiones españolas⁵⁷⁵. Para ello solicitaron al PNT que, de acuerdo con las Compañías ferroviarias, implantara una “Libreta del Ahorro Ferroviario” que diera facilidades al turismo modesto⁵⁷⁶. Esta petición se repitió prácticamente igual en la Asamblea de 1936, cuando a propuesta del SIPA se propuso al PNT “la creación de un carnet, la libreta o cartilla de viaje o de ahorro turístico, para el estimular el desarrollo del turismo interior”⁵⁷⁷. Esta cartilla que funcionaría a base de sellos especiales de Turismo ya había sido objeto de estudio por parte del PNT⁵⁷⁸.

Otro instrumento propuesto para fomentar el turismo nacional fue que las campañas de promoción llegasen a todos los rincones del país. Así, en la Asamblea de 1934, y por iniciativa del representante del Sindicato de Valladolid, se instó al PNT

⁵⁷⁴ Moreno Garrido (2007a) pp. 98-99.

⁵⁷⁵ *La Vanguardia*, miércoles 26 de julio de 1933 p. 7.

⁵⁷⁶ *Revista Aragón*, abril-mayo 1934, p. 73.

⁵⁷⁷ *La Vanguardia*, miércoles 24 de junio de 1936 p. 9.

⁵⁷⁸ Blasco i Peris (2005) pp. 111-112 anexo.

para que atendiese al fomento del turismo en el Marruecos español⁵⁷⁹. No obstante el fomento del turismo en esta zona geográfica había preocupado también al citado organismo público, el cual había enviado en julio de 1933 ocho mil pesetas a la Alta Comisaría de España en Marruecos para propaganda turística⁵⁸⁰.

Tras la Guerra Civil el fomento del turismo nacional se tornó fundamental debido a los efectos devastadores, que sobre el turismo internacional, tuvo la II Guerra Mundial. Los dirigentes turísticos del Régimen, con Luis A. Bolín a la cabeza, aunque sin desatender totalmente del turismo extranjero, consideraron que había llegado el momento de mirar hacia dentro y promover una conciencia turística en el interior del país. Por ello se estableció que la DGT tenía que cumplir la misión de “facilitar a los españoles de todas las clases sociales, medios para conocer su patria y recorrer sus paisajes y monumentos, y las huellas gloriosas de la Guerra, en condiciones de seguridad, comodidad e interés.”⁵⁸¹

Tras su reunificación la Fesit se siguió ocupando del turismo Nacional, sensiblemente mermado por la situación económica que se estaba viviendo. Por ello, en la Asamblea de 1944 se presentó una ponencia titulada *Fomento del Turismo Nacional*, en la que se exponía que debido a la situación económica por la que atravesaba el país, la mayoría de los españoles no contaban con recursos suficientes para realizar viajes de turismo. Por lo que proponía para contrarrestar esto, algo parecido a lo solicitado en 1936: la creación de unos cupones de turismo para efectuar viajes por el interior de España. Estos cupones vendrían a ser algo similar a los cheques de viajes que, a nivel internacional, utilizaban algunas grandes agencias de viajes. Los cupones que propusieron en esta ponencia tendrían validez para el turismo interior y deberían ser generalmente aceptados por los servicios de transporte y los hoteles. Las ventajas que estos cupones debían reportar al usuario, serían básicamente en forma de bonificaciones. Tras el correspondiente debate y estudio se señaló que, si bien la idea era interesante y adecuada, en aquel momento se consideró que no era

⁵⁷⁹ *La Vanguardia*, martes 20 de marzo de 1934 p. 33.

⁵⁸⁰ Correyero y Cal (2008) p. 193.

⁵⁸¹ Correyero Ruiz (2002) p. 150.

factible su implantación debido a que necesitarían la garantía del Estado, algo que dada la situación del país, no veían posible obtener.

Si bien es cierto que durante la década de los cincuenta el turismo nacional aumentó como consecuencia de la ligera mejoría experimentada por la economía española, el turista español tenía menos recursos que el extranjero pues la renta per cápita española seguía siendo muy inferior a la de otros países emisores de turistas. Por este motivo desde la Fesit se siguieron estudiaron medidas para favorecer el turismo interior. En la Asamblea de 1955, el representante del Sindicato de Reus presentó una ponencia titulada *Para conocer España*, en la que se ponía de manifiesto que debido al aumento de turistas extranjeros, la oferta hotelera ad hoc para ellos en España era cada vez mayor, lo que suponía que en muchas de nuestras ciudades no existieran hoteles económicos que pudieran ser frecuentados por turistas nacionales, los cuales disponían de menos recursos. Continuaba la ponencia señalando que esto provocaba que los españoles fuesen grandes desconocedores de su propio país, con los efectos negativos que ello suponía. Propuso para contrarrestar esto y como medida de fomento del turismo nacional, que en épocas de menor afluencia turística los hoteles pudiesen practicar un descuento a los turistas nacionales que fuesen miembros de un Centro federado.

La idea de la ponencia fue desarrollada por una comisión nombrada para tal fin, la cual desarrollo el Reglamento para el denominado Plan de Intercambio Turístico. Dicho reglamento fue aprobado en la siguiente Asamblea (1956) y su articulado fue el siguiente:

Artículo 1º.- La Fesit, a través de sus Centros Federados interesará de los hoteles radicados en sus respectivas localidades, que se avengan a conceder a nuestros asociados una bonificación no inferior al DIEZ POR CIENTO sobre el importe de las facturas –excluido el servicio- devengadas por sus estancias.

Artículo 2º.- Luego de haber conseguido en la primera campaña la aceptación de los hoteles radicados en las ciudades donde exista Centro Federado, la Junta Directiva de la Fesit intentará por los medios que estime más adecuados ampliar igual beneficio sobre el mayor número de plazas y regiones turísticas españolas.

Artículo 3º.- Sin perjuicio de invitar a todos los hoteles radicados en la zona o localidad de cada centros, nuestros federados procurarán conseguir por lo menos en

principio, la aceptación de un establecimiento clasificado en cada una de estas cuatro categorías: Hotel de 1ª A, Hotel de 1ª B, Hotel de 2º y Hotel de 3ª.

Artículo 4º.- Los directores de los hoteles que accedan a colaborar a este plan de intercambio turístico, deberán dirigir un escrito a la Presidencia de esta Federación, en el que se consignarán, de manera clara y específica, los siguientes principales datos: Nombre del Establecimiento; Clasificación del mismo; Dirección postal, telegráfica y número telefónico; Nombre del Director; Tanto por ciento de la bonificación que concede; y Especificación de si el descuento lo practicará todo el año, señalando en otro caso y en forma concreta, los días o las épocas en que dicha bonificación no será concedida.

Artículo 5º.- Dado el caso de que un hotel quiera al correr de los días cancelar su compromiso, deberá así comunicarlo igualmente por escrito con una antelación no inferior a tres meses del día en que se desee dar por cancelada definitivamente su concesión.

Artículo 6º.- La Fesit por su parte, se reserva el derecho de separar del plan a cualquier hotel por causa que estimara justificada, como igualmente nuestros centros federados denegarán la otorgación de este beneficio a los asociados que, por su comportamiento, no lo merezcan.

Artículo 7º.- Los asociados a nuestros Centros deberán acreditar su personalidad y obtener dicho beneficio a través de unas tarjetas de acuerdo con las normas que a continuación se detallan. Pero para gozar del beneficio de que se trate, el asociado deberá tener una antigüedad no inferior a un año o haber satisfecho una anualidad de la cuota social y estar, en todo caso, al corriente del pago.

Artículo 8º.- Las tarjetas serán expedidas, de origen, por la Fesit y enviadas a los Centros, mediante pedido, al precio de una peseta el ejemplar.

Artículo 9º.- Dichas tarjetas serán, en segunda parte, extendidas y diligenciadas por cada centro al nombre del solicitante, percibiendo como derechos de expedición la cantidad de dos pesetas.

Artículo 10º.- Estas tarjetas tendrán la condición de documento personal e intransferible, siendo por tanto precisa la expedición de un ejemplar para cada interesado. Además del socio, tendrá derecho al mismo beneficio un familiar que con él conviva, siempre que realice el viaje en su compañía.

Artículo 11º.- Será igualmente precisa la expedición de una tarjeta por cada hotel a hospedarse en cualquier viaje, ya que dicho documento deberá obligatoriamente entregarse a la dirección de cada establecimiento como comprobante de la visita efectuada por el cliente.

Artículo 12º.- Sobre todo lo no previsto en la presente reglamentación será, por propia iniciativa y previa consulta de los Centros, resuelto y dictaminado por la Junta Directiva de la Fesit.

Imagen 13: Modelo de tarjeta.

Modelo de la tarjeta:

FEDERACION ESPAÑOLA DE
CENTROS DE INICIATIVA Y TURISMO

El portador de la presente
Don
pertenece al
.....
.....

lo que se hace constar a los efectos de la bonificación con
venida por su estancia en ese Hotel.
La presente tarjeta carecerá de valor si, además de la
firma y sello de esta Federación, no va igualmente diligen
ciada con el sello y firma del Centro que la expida.
....., de de

FECIT Centro

Importante: Una vez surtidos sus efectos, esta tarjeta
debe quedar en poder del Hotel donde el portador se haya
hospedado. Caduca a los dos meses.

Además se instó a todos los Centros Federados para que en el plazo de un mes, a partir de la fecha en que se notificase este acuerdo, remitieran a la Presidencia de la Fesit la lista de los hoteles que se hubiesen avenido a conceder la bonificación, para la inmediata puesta en marcha de dicho Plan de Intercambio Turístico.

La siguiente medida propuesta para fomentar el turismo nacional involucró a la Administración Pública. La propuesta surgió tras una ponencia presentada por el Sindicato de Madrid sobre la evidente falta de hoteles de tipo medio en España, los cuales aparte de cumplir su función turística cara al extranjero, al ser más asequibles, eran fundamentales para el desarrollo del turismo nacional, pues en la mayoría de los casos el turista español precisaba de un hospedaje corriente. Así suplicaron al MIT que en concesión de Crédito Hotelero tuviera en cuenta la imperiosa necesidad del aumento de hoteles de categorías medias, y no sólo con respecto a los que pudieran crearse de nueva planta, sino también para la modernización y mejora de los ya existentes, extendiendo estos beneficios a Madrid donde no se aplicaba el referido crédito, procurando en todos los casos abreviar los trámites con que se otorgaban dichas concesiones.

Y por último, en la Asamblea de 1957 el representante de Palma de Mallorca presentó una ponencia en la que se instaba a los Centros federados a fomentar entre los habitantes de sus poblaciones, los viajes a otras provincias españolas que en la mayoría de los casos eran desconocidas para ellos. Para lo cual se decidió que los miembros de la Fesit tomasen a su cargo la función de distribuir convenientemente entre los que pidieran información en sus respectivas localidades, los folletos, publicaciones y demás elementos de propaganda que les fueran remitidos por los demás Centros de Iniciativa que se cobijasen bajo la “égida de esta Federación Española”.

5.8. Excursiones e itinerarios turísticos por España.

El excursionismo como manifestación turística nació con un doble carácter: de naturaleza y cultural. El primitivo excursionismo de naturaleza manifestó su preferencia por los escenarios campestres, pero a partir del siglo XIX esta cambió hacia las montañas. La práctica de este excursionismo, arraigada en algunos grupos sociales de Francia, Suiza o Inglaterra, dio lugar a la proliferación de sociedades geográficas y a clubes de montaña, y llegó a España a mediados del siglo XIX. El

excursionismo cultural por su parte reunía a una minoría de aficionados al arte y a la cultura y propició también la creación de sociedades cuyo fin era la práctica de este tipo de viajes. La institución más destacada del excursionismo cultural español a principios del siglo XX fue la Sociedad Española de Excursiones.

Por eso, y para aprovechar este tipo de turismo la Fesit mostró en repetidas ocasiones la importancia de fijar y publicitar rutas turísticas. Es decir, dar accesibilidad a determinadas zonas de atractivo turístico, y una vez logrado, darlas a conocer. En la primera etapa de la Fesit, las iniciativas al respecto buscaban poner en relieve alguna zona concreta del área de influencia de algún SIT determinado. Esto lo podemos observar en la propuesta del SIT de Candeleda, orientada a facilitar el excursionismo de montaña, y a raíz de la cual se aprobó la petición de la construcción de una pista de turismo de 15 Km. de longitud con un refugio en su terminación por el sitio más pintoresco de la Sierra de Gredos, y la solicitud a la Diputación Provincial de Ávila para que el camino denominado de Chilla continuase como pista de turismo por el Collado de Chilla, Vega de la Zarza, la Lanchona y fuera a terminar en la base de Almanzor, pico más alto de esa sierra, facilitando el acceso a sitios de extraordinaria belleza y grandiosidad⁵⁸².

Durante la Guerra Civil y la inmediata postguerra las excursiones por España jugaron un papel muy destacado. Antes de la finalización del conflicto, se organizaron como se ha descrito con anterioridad, las denominadas Rutas de Guerra. A final de 1939 las Rutas de Guerra cambiaron su denominación por Rutas Nacionales de España y mantuvieron el régimen de monopolio del Estado, lo que supuso que ninguna otra compañía pudo cubrir estos itinerarios. Poco a poco estas Rutas fueron perdiendo su marcado carácter militar, ofreciendo una serie de excursiones radiales, que partiendo de Madrid, cubrían puntos de marcado interés turístico, tanto cultural como de naturaleza, como Toledo, El Escorial, Aranjuez y alrededores de Madrid. Estas rutas se fueron ampliando, llegando hasta Ávila y Segovia. Se organizaron nuevos viajes

⁵⁸² ABE, miércoles 10 de abril de 1935, p. 38 y *La Vanguardia*, mismo día p. 24.

por Andalucía y Levante, ya con nuevos puntos de partida y excursiones al Monasterio del Pilar y al de Guadalupe⁵⁸³.

Las Rutas Nacionales de España siguieron funcionando durante toda la década de los cuarenta, aunque con no pocas dificultades derivadas principalmente de la falta de combustible. Fue la DGT, a través de su departamento de Rutas Nacionales la encargada de su organización y coordinación. En un primer momento estas excursiones se organizaban principalmente en primavera y verano, coincidiendo con destacadas fiestas como la Semana Santa, la feria de Abril o el Corpus Christi, y siguió contando para ello con los mismos 32 autobuses que se adquirieron al inaugurarse la Rutas de Guerra, al igual que con el mismo cuerpo de guías e intérpretes. Debido a las restricciones de carburante se vieron obligados a reducir al mínimo los itinerarios y frecuencias. En 1943 se organizaron entre marzo y septiembre las siguientes excursiones:

- En marzo: cuatro excursiones radiales por semana (dos a Toledo y dos a El Escorial); una Ruta a Andalucía (Madrid-Guadalupe-Ruta de Andalucía-Madrid, con una duración de 14 días y un recorrido de 2.200 km).
- En abril: cuatro excursiones radiales por semana (dos a Toledo y dos a El Escorial); cuatro a Andalucía (una a Granada-Madrid, otra a Málaga y dos a Sevilla, todas en Semana Santa).
- En mayo: cuatro excursiones radiales por semana (dos a Toledo y dos a El Escorial); una Ruta a Andalucía y una expedición a Sevilla coincidiendo con las ferias.
- En junio: cuatro excursiones radiales por semana (dos a Toledo y dos a El Escorial).
- En julio, agosto y septiembre: seis con itinerario San Sebastián-Galicia, 2.200 km en doce días; cuatro con itinerario Barcelona-Zaragoza-San Sebastián-Ruta del Norte-Burgos-Logroño-Zaragoza-Barcelona, de

⁵⁸³ Correyero Ruiz (2002) pp. 148-149.

dieciséis días de duración y 3.250 km; y cuatro Rutas del Norte con salida desde Madrid también de dieciséis días de duración y 2.675 km.⁵⁸⁴

En la primera Asamblea de 1942 la Fesit plateó a la DGT la necesidad de publicación de algún documento en el que se recogieran los diferentes circuitos turísticos. El soporte que vieron más adecuado por aportar además mayor difusión fue el de tarjetas postales. Esta idea había surgido años atrás, y se había tratado con el PNT, pero tras la Guerra, había que empezar de cero.

En cuanto a la organización del resto de excursiones turística, el Decreto de 19 de febrero de 1942⁵⁸⁵ concedió a la agencias de viajes exclusividad al respecto. Con anterioridad era también el Departamento de Rutas Nacionales de la DGT el encargado la organización y realización de las excursiones elegidas por los turistas con cualquier itinerario. Por esto, en la Asamblea de 1943 solicitaron también un trato de favor al Ministerio de Obras Públicas, para que concediera a los Sindicatos de Iniciativa una autorización para celebrar excursiones en autocares. Además en esta petición incluyeron el que se eximiese al concesionario del vehículo de cumplir el trámite previo de la solicitud del oportuno permiso para cada excursión, aunque se realizasen siempre con las garantías que las disposiciones oficiales tuvieran establecidas o pudieran acordar en cada caso. Esto tenía por objeto evitar las demoras que perjudican la organización e incluso la suspensión de algunas excursiones provocada por la burocracia establecida, la cual exigía depositar en la sucursal del Banco de España de cada provincia el importe de la póliza del seguro de viajes, tras esto, acudir a la Jefatura de Obras Públicas y pagar el canon de conservación de carreteras para así obtener el permiso autorizando la excursión⁵⁸⁶. Propusieron para aligerar el proceso que se pagase por adelantado a la Delegación de Hacienda una liquidación por un número determinado de kilómetros y que terminada la temporada se realizase la liquidación final.

⁵⁸⁴ *Ibidem*, pp. 289-292.

⁵⁸⁵ BOE nº 65 de 20 de febrero de 1942.

⁵⁸⁶ Correyero Rufz p. 227.

Como no obtuvieron el privilegio solicitado para organizar excursiones, en la Asamblea de 1946 formularon un ruego para que se modificase el Decreto relativo a la organización de excursiones, estableciendo un bien entendido régimen de exención a favor de los Sindicatos o Centros de Iniciativa, para que estos pudieran organizar sus excursiones.

En paralelo al resto de excursiones, la DGT siguió organizando sus Rutas Nacionales, para julio de 1947 tenía programadas las siguientes:

- Madrid-Burgos-San Sebastián-Bilbao-Santander-Covadonga-Gijón-Oviedo-La Coruña-Santiago de Compostela-La Toja-Pontevedra-Marín-Vigo-León-Valladolid-Ávila-Madrid.
- Barcelona-Zaragoza-San Sebastián-Bilbao-Santander-Covadonga-Gijón-Oviedo-La Coruña-Santiago de Compostela-La Toja-Pontevedra-Marín-Vigo-León-Valladolid-Burgos-Logroño-Zaragoza-Barcelona⁵⁸⁷.

Las cuales con un precio de 3.750 pesetas, incluían alojamiento en hoteles de primera clase, tres comidas diarias, los servicios de un Jefe de Expedición, entradas a los distintos monumentos y el Seguro Obligatorio de Viajeros por Carretera.

Tras la reunificación, y como vimos, el trabajo realizado por los SIT dejó de tener exclusivamente carácter local, estableciéndose zonas más amplias de influencia. Además se coordinaron Sindicatos de zonas limítrofes y se implantaron rutas turísticas que englobaban distintas localidades y provincias. Aunque este trabajo fue llevado a cabo por la mayoría de los organismos, finalizando la década de los cincuenta, concretamente en la Asamblea de 1958, Fomento de Turismo de Burgos leyó una ponencia titulada *Itinerarios Turísticos*, en la que se instaba a quienes no lo tuviesen ya hecho, a hacer un folleto en el que se recogiesen todos posibles itinerarios turísticos, y en el que estuviesen recogido las costumbres, las peculiaridades

⁵⁸⁷ *Ibidem* p. 293.

culturales, la historia, la arqueología, las zonas moderna de las grandes ciudades e incluso los espectáculos que en ella se ofrecían. Y señaló la posibilidad de que se editara un folleto más general con itinerarios de diferentes provincias.

CAPÍTULO SEXTO: INFRAESTRUCTURAS DE ACOGIDA.

De las denominadas infraestructuras de acogidas existentes en una región depende en gran parte el que los turistas acudan o no a ella. No basta que una determinada zona cuente con unas buenas condiciones climatológicas y topográficas, ni que tenga gran riqueza artística, ni que éstas sean suficientemente conocidas gracias a una adecuada labor de promoción, y ni siquiera que se disponga de medios de transporte adecuados para acceder a la misma, pues si no hay donde alojarse ni dónde comer, o si los establecimientos existentes son de mala calidad, no se podrá hacer de ella un próspero centro de turismo receptivo. Como ejemplo de esta afirmación, basta con ver cómo el fenómeno del veraneo comenzó, al final del siglo XIX y principio del XX, en aquellas localidades que podían garantizar un mínimo de equipamiento de acogida⁵⁸⁸.

6.1. Los alojamientos hoteleros.

Debido a la importancia del alojamiento hotelero, el Sector Público comenzó muy temprano a legislar sobre él. Concretamente para intentar reparar las numerosas taras del servicio, en 1749 ya se exigía a los posaderos que proveyesen los suministros necesarios para dar servicio, camas limpias, cuartos cómodos y otras buenas condiciones de hospitalidad⁵⁸⁹. A pesar de esta temprana intervención pública ni a la posterior RO de 27 de noviembre de 1858⁵⁹⁰, en la que se establecían las bases para montar una casa de huéspedes o similar, el siglo XX en España comenzó con una oferta hotelera muy deficiente, no sólo por la escasez sino también por la mala

⁵⁸⁸ Moreno Garrido (2007a) pp. 33-34.

⁵⁸⁹ Pack (2009) p. 39.

⁵⁹⁰ Gaceta de Madrid nº 343 el 9 de diciembre de 1858.

condición de los hoteles, siendo sus serios problemas determinantes en el lento desarrollo del turismo en España.

Pronto este subsector, que constituía una de las ramas más importantes en cuanto a volumen y actividad de la industria turística, comenzó a movilizarse, y en 1907 se celebró una Asamblea Nacional de Fondistas, de la cual surgió la Asociación de Fondistas y Similares de España, cuyo objetivo era velar por su expansión. No obstante, la situación reinante a principios de siglo era de desgobierno, pues las bases que establecía la norma anteriormente citada para el establecimiento de casa de huésped o similar eran demasiado generales.

Para acabar con la picaresca provocada tanto por las actuaciones de los hoteleros como de huéspedes, se dictó otra RO Circular de 17 de marzo de 1909⁵⁹¹ en la que se recogieron una normas para regir “los hoteles, fondas, casas de huéspedes, de viajeros, de dormir y posadas”, que se dedicaran a la industria del hospedaje. Entre ellas se exigía la autorización de la autoridad para abrir un establecimiento para alojar a huéspedes (el Gobernador Civil en las capitales y el alcalde en el resto de poblaciones). En la solicitud que se debía presentar se tenía que comunicar el número de habitaciones con la que se iba a contar, el precio diario por habitación, el de los servicios de comidas y de todos los artículos que se expidiesen en el establecimiento. Estos precios, aunque eran fijados libremente por el hotelero, no podían ser modificados sin ponerlo en conocimiento de las autoridades con tres días de antelación. Además, se dictaron una serie de obligaciones y requisitos para todos los trabajadores del sector, tanto para los que ejercían su labor dentro de los hoteles, como para los que se dedicaban al transporte de equipajes o mercancías, así como para los guías e intérpretes. A los propietarios se les obligaba a comunicar el nombre de sus empleados, y se responsabilizaba (a propietarios, o en su caso a trabajadores) de las vejaciones y exacciones indebidas al viajero. Esta norma, dictada en el periodo de la Comisión Nacional, no logró solucionar las deficiencias que presentaba el sector.

⁵⁹¹ Gaceta de Madrid nº 77 el 18 de marzo de 1909.

La hotelería española de principios de siglo XX se caracterizaba por el claro predominio de establecimientos de pequeña capacidad, con una oferta media de 10 a 20 habitaciones, explotados en régimen familiar, y por la casi total ausencia de establecimientos modernos y cómodos, es decir, de aquellos adecuados para los nuevos turistas⁵⁹². No obstante, durante los primeros años del siglo pasado surgió una verdadera preocupación por la industria hotelera, tanto por parte del sector privado como del Estado, lo que determinó, sobre todo a partir de la segunda década del siglo, que se creara una importante red de hotelería de lujo⁵⁹³.

La construcción de esta red de hotelería de lujo se hizo a imitación del modelo europeo, y tuvo como objetivo atraer al turista proveniente de Europa, que sólo acudía allí donde el confort estuviese garantizado. Estos hoteles se establecieron en las grandes capitales, Madrid y Barcelona, y en los destinos turísticos litorales más importantes y prestigiosos. El primero en abrir sus puertas fue el Ritz de Madrid, el 2 de octubre de 1910, le siguió el María Cristina de San Sebastián, en julio de 1912, en octubre del mismo año se inauguró el Palace de Madrid, en julio de 1917 lo hizo el Hotel Real de Santander y el Ritz de Barcelona en octubre de 1919. La apertura de estos hoteles corrió a cargo de capital privado (español excepto en el caso del Palace que fue capital belga), aunque todos ellos fueron impulsados desde el poder. Estos establecimientos que revolucionaron la hotelería del momento, basaron su éxito en la modernización e higiene y contaron con las mejores cocinas de su tiempo, con unos amplios servicios y una gran dotación de personal⁵⁹⁴.

Durante esta década, y en paralelo a la apertura de estos grandes hoteles, desde el parlamento se alzaron diferentes voces reclamando mejoras en la oferta hotelera española. Cabe destacar dos propuestas de Ley presentadas al respecto ante el Congreso y el Senado con las que se pretendía dar facilidades para la construcción de hoteles. Las dos fueron del mismo año, 1914, una en abril y otra en noviembre. La

⁵⁹² Fernández Fuster (1991a) p. 304.

⁵⁹³ Entre otros se inauguraron los Ritz de Madrid y Barcelona, el Palace de Madrid, el Real de Santander, el Carlton de Bilbao, el Miramar de Málaga, el Alhambra Palace de Granada, el Alfonso XIII de Sevilla y el Gran Hotel de Zaragoza.

⁵⁹⁴ Moreno Garrido (2007a) p. 53.

primera de ellas, presentada por Leopoldo Romeo⁵⁹⁵, trataba sobre la necesidad de subvencionar una buena red de hoteles en España, y en su articulado propuso la original idea de que las sedes del Banco de España utilizaran sólo sus sótanos y la planta baja para las oficinas del banco, y que los pisos superiores fueran alquilados para uso hotelero. La segunda, presentada al Senado por Francisco García Molinas⁵⁹⁶, proponía medidas para favorecer la construcción de hoteles mediante la exención de contribuciones, facilidades de pagos, reducción de los derechos aduaneros para la importación de todo lo necesario para la puesta en marcha del hotel e incluso la expropiación de terrenos o edificios que por su ubicación fuesen valiosos para la hotelería⁵⁹⁷.

Durante la década de los años veinte se produjo una cierta modernización de los hoteles españoles, tanto en la prestación de sus servicios, como en la mejora técnica de sus instalaciones. La gran hotelería española elevó sensiblemente su nivel, fundamentalmente por la llegada a nuestro país de dos grandes cadenas hoteleras: a) Los Grandes Hoteles Europeos, que en España contaba con los Ritz, el Palace de Madrid, el Alfonso XIII de Sevilla, el Continental de San Sebastián y el Real de Santander⁵⁹⁸; y b) Hoteles Unidos, con once grandes hoteles: Palace de Alicante, Oriente y España de Barcelona, Europa de Tarragona, Madrid de Sevilla, Oromana de Alcalá de Guadaíra, Alhambra Palace de Granada, Playa de Cádiz, Carlton de Bilbao, Príncipe de Asturias de Málaga y María Cristina de San Sebastián⁵⁹⁹.

Fue también en esta década, concretamente en 1926, cuando comenzó el Estado a desarrollar el papel de empresario hotelero. La idea partió del Comisario Regio, el cual propuso, dada la escasez de hoteles confortables fuera de las grandes ciudades, ampliar la oferta hotelera mediante la construcción por parte del Estado de pequeños hoteles o paradores en: a) ciudades no muy pobladas pero con algún interés turístico; b) en las carreteras, donde ante el previsible incremento del tráfico

⁵⁹⁵ Leopoldo Romero (Zaragoza, 1870-Madrid, 1925). Diputado aragonés e insigne periodista.

⁵⁹⁶ Francisco García Molinas, senador por Madrid y miembro muy activo de la sociedad madrileña, formó parte entre otras de la Asociación de Propaganda de Madrid.

⁵⁹⁷ González Morales (2003) pp. 69-70.

⁵⁹⁸ Pellejero Martínez (1999a) p. 55.

⁵⁹⁹ Fernández Fuster (1991a) pp. 223-224.

automovilístico sería muy conveniente disponer de establecimientos en los que los turistas en ruta pudieran descansar; y c) en parajes montañosos donde se ofreciera al viajero la posibilidad de disfrutar del contacto con la naturaleza y de practicar deportes como la caza y la pesca⁶⁰⁰.

Esta propuesta se materializó con la puesta en marcha, el 1 de agosto de 1926, de las obras del PN de Gredos, y un poco más tarde con el de Mérida. Con el Parador de Gredos se pretendía abrir la sierra a montañeros, excursionistas y cazadores, y con el de Mérida, dotar a la ciudad de un alojamiento idóneo para los visitantes que acudirían a conocer el rico patrimonio arqueológico con el que iba a contar la ciudad tras la finalización de la restauración de su teatro romano⁶⁰¹. El propio Comisario explicó la iniciativa puesta en marcha por el organismo que él presidía, en una intervención ante la Asamblea de la Federación Hotelera Española, en octubre de 1927. En su alocución el Comisario señaló lo siguiente⁶⁰²:

“El pequeño hotel rural de ciudades de no excesivo vecindario, pero sí de algún interés artístico, es lo que nos debe preocupar a todos y en lo que en estos momentos se ocupa la Comisaría Regia de Turismo. El automovilismo, en evidente progresión, hará frecuente el tránsito por nuestras carteras, y no bastará que los 7.000 kilómetros que construye el Circuito Nacional, a que pertenezco, estén más o menos terminados. El complemento es la construcción de pequeños hoteles o paradores de cierto confort, para satisfacer las modernas necesidades, y para todo esto confío en la asidua colaboración del Gobierno, que seguramente concederá elementos y facilidades realizar esta empresa. Ahora mismo, el que tiene el honor de acompañaros, someterá a todos los definidores de esta obra y a la pública opinión un alojamiento construido por la Comisaría Regia del Turismo del tipo que indicamos para pequeñas poblaciones, para carreteras y para montaña. Estudiado, corregido y mejorado por cuantos se dignen concederos su asistencia y su consejo, podrán desde

⁶⁰⁰ Vega Inclán (1927) pp.8-16.

⁶⁰¹ El Parador de Mérida fue el segundo que se proyectó aunque tardó más en abrir, concretamente lo hizo en 1933.

⁶⁰² Vega Inclán (1927) p.9.

luego pagarse, en donde tanta faltan hacen, edificaciones en el sentido indicado, adaptadas a los estilos regionales y necesidades de cada localidad.”

Con la creación del PNT se siguieron llevando a cabo importantes medidas en materia hotelera, pues desde un principio sus miembros llegaron a la conclusión que el mal estado de los alojamientos hoteleros suponía un obstáculo determinante para el desarrollo del turismo en España. Por ello realizaron una serie de estudios destinados a dar con el modelo de hotelería que a su juicio se necesitaba: hoteles económicos, sencillos y funcionales. Estos estudios se recogieron en los siguientes documentos: *“Proyecto de clasificación por categorías de los edificios destinados al alojamientos de viajeros”*, *“Estudio de las características generales que deben reunir los hoteles de turismo convenientes en España”*, *“Estudio de los hoteles mínimos que deberían construirse en España para favorecer el desarrollo turístico en diferentes regiones”* y *“Normas para la construcción de hoteles”*⁶⁰³. Su puesta en práctica supuso la ampliación y mejora de la infraestructura hotelera española, y tuvo una repercusión trascendental en el funcionamiento futuro de la hostelería española⁶⁰⁴. Incidieron en la comodidad que debían ofrecer los alojamientos, estableciendo reglas respecto a los cuartos de baño, los metros cuadrados por ocupante, la calefacción, la eliminación de malos olores, los teléfonos y la necesidad de disponer de intérpretes. También se establecieron franjas de precios según la categoría, discriminando para ello en pensiones, hoteles y grandes hoteles. A aquellos propietarios que modernizaban sus instalaciones se les concedía mayor flexibilidad a la hora de fijar precios⁶⁰⁵.

Antes de finalizar 1928, y debido a la proximidad de la celebración de las grandes exposiciones a celebrar en Barcelona y Sevilla, el Gobierno vio necesario intervenir más en la regulación de los hospedajes y servicios públicos relacionados con el turismo, y en general en todo lo que pudieran precisar las personas que visitaran

⁶⁰³ Moreno Garrido 2(007) p. 121.

⁶⁰⁴ Pellejero Martínez (1999a) p. 44.

⁶⁰⁵ Pack (2009) p. 56.

dichos eventos. Para ello se dictó la RO de 11 de diciembre de 1928⁶⁰⁶, en la que se obligaba al PNT a publicar, en el plazo de dos meses, una Guía Oficial en la que constaran “los hoteles, pensiones y casas de viajeros de las principales poblaciones de España o lugares de turismo, con expresión de los precios mínimos y máximos de hospedaje y servicios”. Para realizar esta tarea, y a instancias del Patronato, se constituyó en cada provincia un Comité del que formaban parte los Alcaldes de las poblaciones de interés histórico, delegados de las entidades representadas en el PNT, los SIT de cada provincia, y el Gobernador Civil, el cual ostentaba la presidencia. Cada Comité elaboró un listado de los establecimientos de su provincia, junto con sus precios y principales características, y a partir de esta información se editó una *Guía Oficial de Hoteles, Pensiones, Casas de viajeros, Restaurantes, Bares y Garajes de España*. Esta guía se publicó en marzo de 1929 y fue el primer listado fiable de los hoteles españoles⁶⁰⁷.

Otra medida de intervención en el sector del hospedaje fue la creación, en mayo de 1929, de la placa de **establecimiento recomendado**. Esta placa tenía como finalidad servir de testimonio de garantía y recomendación para el público, y como general estímulo para la mejora de la industria, establecimientos y empresas especialmente llamadas a cooperar al desarrollo del turismo en España. La placa se podía conceder bien de motu proprio por parte del PNT, o previa solicitud de quien aspirase a ostentarla. Una vez concedida, obligaba a los galardonados a someterse en cualquier momento a visitas de inspección y a dar cuenta de lo que el Patronato le solicitara para una completa información sobre su funcionamiento. A cambio, podrían colocar dicha placa en el lugar del establecimiento que considerasen más oportuno y reproducirla en su papelería y vehículos; el dibujo de la misma era el emblema del Patronato rodeado de una leyenda que ponía: “Establecimiento Recomendando por el Patronato Nacional de Turismo”. La concesión era renovable cada tres años, y se

⁶⁰⁶ Gaceta de Madrid nº 347 de 12 de diciembre de 1928.

⁶⁰⁷ Pellejero Martínez (1999a) pp. 48-49.

podía anular cuando a juicio del organismo público el establecimiento hubiese dejado de reunir las condiciones necesarias para ostentarla⁶⁰⁸.

Por otra parte, se tomaron medidas legales dirigidas a mejorar la calidad de los establecimientos y evitar abusos sobre los clientes, como la RO Circular nº 2.305 de 11 de diciembre de 1928⁶⁰⁹, en la que se controlaban los precios, y la RO Circular nº 41 de 29 de enero de 1929⁶¹⁰, en la que se obligaba a todos los establecimientos hoteleros a poner a disposición de sus clientes un libro de reclamaciones e informarles de su existencia. Se dispuso también que la revisión y examen de dicho libro, así como la inmediata comunicación de las reclamaciones y quejas que hubieran formulado los viajeros, correspondía a las Juntas Provinciales y Locales, sin perjuicio de las inspecciones que directamente realizara el Patronato. También en 1928 se creó, mediante RD de 2 de noviembre⁶¹¹, la Cámara Oficial de Hostelería. Esta Cámara, cuyo origen era la Federación Hotelera Española, dependía del Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria y a ella tenían obligación de pertenecer todos los establecimientos que se dedicasen al hospedaje, a excepción de las casas, posadas, mesones y paradores. Su función era emitir informes para el Gobierno, clasificar los hoteles por categorías, censarlos, inspeccionarlos, fijar tarifas y elaborar estadísticas.

También correspondió al PNT el establecimiento de un anticipo del Crédito Hotelero. Las primeras ayudas oficiales para la apertura de nuevos establecimientos se concedieron en 1929 y estuvieron destinadas a la construcción de hoteles en los alrededores de Sevilla y Barcelona, donde se iban a celebrar ese mismo año las exposiciones internacionales⁶¹². El crédito hotelero concedido por el PNT se podía aplicar tanto para la construcción de alojamientos en lugares propuestos por la iniciativa privada, como para aquellos emplazamientos sugeridos por el Patronato⁶¹³.

⁶⁰⁸ Fernández Álvarez (1974) pp. 1365-1366.

⁶⁰⁹ Gaceta de Madrid nº 1636 de 12 de diciembre de 1928.

⁶¹⁰ Gaceta de Madrid nº 30 de 30 de enero de 1929.

⁶¹¹ Gaceta de Madrid nº 313 de 8 de noviembre de 1928.

⁶¹² Pack (2009) p.56.

⁶¹³ Fernández Fuster (1991a) p. 304.

En cuanto a la gestión de la hostelería pública, el Patronato continuó con la labor iniciada por la Comisaría Regia, para lo cual constituyó la Junta de Paradores y Hosterías del Reino. Estimó conveniente crear, fundamentalmente en aquellas zonas de especial interés turístico pero donde la iniciativa privada no había actuado ni se preveía que lo fuese a hacer a corto plazo, una oferta hotelera pública caracterizada por precios ajustados, servicio de calidad e instalaciones confortables, que facilitara el incremento de los viajes turísticos a nuestro país y que sirviera como modelo del buen hacer para la hotelería privada. Para ello promovieron la construcción de diferentes tipos de establecimientos⁶¹⁴: a) Paradores, cuya ubicación era mayoritariamente en antiguos edificios monumentales situados en lugares de interés turístico. Edificios de tamaño medio, entre 20 y 50 habitaciones, dotados de los mejores servicios y especializados en estancias de media y larga duración; b) Albergues de carretera, con los que se ofrecía al automovilista un lugar donde poder hacer un alto en el camino para descansar y reponer fuerzas⁶¹⁵. Además de ofrecer alojamiento y comida, ofertaban otra serie de servicios relacionados con el automóvil, como garaje, taller y primeros auxilios. Su capacidad inicial se estimó en tres automóviles diarios, con una media de cuatro viajeros por vehículo⁶¹⁶. En España las distancias entre los núcleos importantes de población eran grandes, y las vías carecían de establecimientos de esta índole, por ello se fijaron los puntos estratégicos donde abrir estos establecimientos, calculados previamente para dividir los viajes en diversas etapas. La construcción de los mismo fue uniforme, para que pudieran ser fácilmente reconocibles por los viajeros, estuvieron inspirados en los cómodos hoteles rurales californianos, modernos y adaptados a los estilos y necesidades de cada región⁶¹⁷; c) Hosterías, establecimientos dedicados exclusivamente a la alimentación, con los que se pretendía mejorar la imagen de nuestras ventas y mesones; d) Refugios de montaña, para atender

⁶¹⁴ Pellejero Martínez (1999a) p. 44-45.

⁶¹⁵ La preocupación por los alojamientos de carretera se remonta a 1749, cuando el Ministro Jovellanos señalaba que las posadas de buena calidad eran componentes esenciales de una red de carreteras moderna y que era imprescindible mejorarlas todas. A partir de entonces, los planes de financiación de carreteras incluían incentivos a los propietarios de posadas para su modernización (Pack 2009, p. 39).

⁶¹⁶ Fernández Fuster (1991a) p. 300.

⁶¹⁷ Moreno Garrido (2007a) p. 79.

la demanda de cazadores, pescadores y en general de todos los que practicaban deportes de montaña o relacionados con la naturaleza. La Junta de Paradores quiso ofrecer con esta red, unos establecimientos en el término medio entre los grandes hoteles, tipo Palace o Ritz, y la modesta hostelería restante.

Durante aproximadamente los dos primeros años de vida del PNT, los establecimientos hoteleros propiedad del Estado fueron arrendados para su explotación, y el organismo público se limitó a inspeccionar las cuentas y los servicios. El arrendatario debía pagar un canon anual y estaba obligado a mantener el alojamiento en condiciones de eficiencia hotelera. Pero la caída del turismo provocada por la crisis económica de los años treinta, hizo que a partir de 1931 el negocio del arrendamiento en los términos establecidos se volviera ruinoso, por lo que la Administración tuvo que optar por la gestión directa, con lo que los arrendatarios se transformaron en meros administradores. No obstante, y pese la difícil situación política y social existente en España entre 1930 y 1936 la red estatal de alojamientos hoteleros se incrementó notablemente⁶¹⁸. Concretamente durante la etapa del PNT se inauguraron los siguientes establecimientos hoteleros propiedad del Estado⁶¹⁹:

- a) Cinco Paradores: Gredos (Ávila), Oropesa (Toledo), Úbeda (Jaén), Ciudad Rodrigo (Salamanca) y Mérida (Badajoz).
- b) Siete Albergues de carreteras⁶²⁰: Manzanares (Ciudad Real), Bailén (Jaén), Quintanar de la Orden (Toledo), Benicarló (Castellón), Aranda del Duero (Burgos), Almazán (Soria) y Medinaceli (Soria).
- c) Un refugio de montaña: Áliva (Cantabria).
- d) Un hotel: Hotel Atlántico (Cádiz).
- e) Dos hosterías: La Rábida (Huelva) y la del Estudiante (Alcalá de Henares).

⁶¹⁸ Pellejero Martínez (1999a) p. 45.

⁶¹⁹ Revista *Aragón*, julio 1935 y agosto 1936.

⁶²⁰ Además se proyectaron otros cinco: Pantano de la Peña (Huesca), Puerto Lumbreras (Murcia), La Bañeza (León), Antequera (Málaga) y Puebla de Sanabria (Zamora) (Moreno Garrido, 2007, p. 115).

Desde su constitución la Fesit, al igual que el PNT, mostró preocupación por los hoteles españoles, tanto por la calidad de los establecimientos como por el tamaño de la oferta. También analizó y estudió con especial hincapié la política de precios seguida por los mismos.

En una primera etapa, cuando los turistas aun eran poco numerosos se centraron más en la calidad de los hoteles existentes, pero a medida que el número de visitantes fue en aumento la preocupación por que la oferta hotelera fuera suficiente ocupó muchos de sus debates y peticiones a la Administración Pública, bien para que atendiera en primera persona tal oferta, o bien para que ayudara a los empresarios hoteleros a aumentarla.

Es por ello que durante los años de la República, lo que realmente preocupó a la Fesit fue la calidad de los hoteles españoles y el servicio que en ellos se prestaba. Así, y como salvaguarda de la deseada calidad, en la Asamblea de 1935 acordaron solicitar al PNT que las inspecciones que este organismo llevaba a cabo en los hoteles se intensificasen y se ampliasen, e incluso pidieron que dichas inspecciones pudieran efectuarlas, junto con el delegado del Patronato, un Delegado de los Hoteleros y un representante del SIT de la localidad⁶²¹. En 1936 pidieron al mismo organismo que gestionase cerca del Ministerio del Trabajo la conveniencia de consignar una disposición, excepción o recomendación, que tratara de evitar que los servicios de Hostelería y Turismo en las poblaciones de mucho turismo quedaran completamente desatendidos en casos de fiestas del trabajo, nacional o con motivo de huelgas. Para ello propusieron buscar una fórmula por la que el servicio quedara reducido a un mínimo indispensable para la vida del hotel y así se evitara la marcha precipitada del país, con tan mala impresión, a los turistas que nos visitaban⁶²².

Durante la Guerra Civil la situación de la hotelería se volvió lamentable. Los hoteles no funcionaron como tales, sino que se les dio diferentes usos, como hospitales de sangre o acuartelamientos. Por ello, al finalizar la contienda su reconstrucción se convirtió en cuestión prioritaria para el nuevo organismo turístico estatal, el SNT, que

⁶²¹ Revista *Aragón* mayo 1935, p. 86.

⁶²² Blasco i Peris, Barcelona Atracción (2005) p. 112 anexo.

comenzó reorganizando los dos hoteles más emblemáticos: el Ritz y el Palace⁶²³, y tomando estrictas medidas de regulación hotelera, las cuales se mantuvieron durante las décadas siguientes.

Entre estas medidas, la que intensificó más el control sobre la industria hotelera fue la temprana Orden de 8 de abril de 1939⁶²⁴ sobre las normas para la apertura, clasificación, fijación de precios y actuación en los hospedajes, para la mejora de su funcionamiento. A partir de su aprobación los asuntos relacionados con la industria hotelera pasaron a ser competencia del Ministerio de la Gobernación a través del SNT. Las normas sobre la fijación de precios fue la medida regulatoria más novedosa, y supuso la total pérdida de libertad de los hoteleros en este aspecto, pasando la fijación de precios a ser privilegio de la Administración. Esta potestad tuvo una muy larga duración, y convirtió a los precios en un instrumento clave para la regulación del sector⁶²⁵. Además de la fijación de los precios, en la citada norma aparecieron también las siguientes disposiciones:

- 1.- En cuanto a las competencias del Ministerio de la Gobernación y del SNT se estableció que serían, además de la fijación de los precios exigidos, la autorización de apertura de establecimientos hoteleros, la fijación de las categorías de dichos locales y la inspección de todos los servicios hoteleros.
- 2.- Quien pretendiera dedicarse a la industria del hospedaje tendría que pedir autorización al Jefe del SNT. Esta autorización, que se tramitaba a través de los representantes en la localidad del citado servicio, debía ir acompañada de un croquis del edificio o planta en el que se pretendía instalar el negocio, señalando expresamente el lugar dedicado a las habitaciones y a los demás servicios, y los precios que se iban a cobrar por ellos. El Jefe del Servicio resolvía si procedía o no la apertura del

⁶²³ Moreno Garrido (2007a) p. 143.

⁶²⁴ Publicada en el BOE nº 104 de 14 de abril de 1939.

⁶²⁵ Pellejero Martínez (2000b) p. 112.

establecimiento en base a la capacidad hotelera de la población y sus posibilidades turísticas. En caso afirmativo, fijaba la categoría del establecimiento y, consecuentemente, los precios máximos y mínimos exigibles para cada servicio.

- 3.- Las categorías de los establecimientos se fijaban en función de la calidad de los servicios que ofrecieran. En una primera clasificación se separaban los alojamientos que ofrecían servicio de comedor y los que no. Dentro de los primeros a su vez se distinguían: a) Hoteles o Paradores de Lujo, Primera A, Primera B, Segunda y Tercera; b) Pensiones o Fondas de Primera, Segunda y Tercera; c) Casas de Huéspedes y Posadas. Los alojamientos que no ofrecían comidas se clasificaban sólo en de Primera, Segunda o Tercera.
- 4.- Todos los establecimientos debían de poseer un Libro Oficial de Reclamaciones, y anunciarlo de manera clara en las habitaciones y en la recepción. Los dueños de los establecimientos estaban obligados a dar cuenta a los Gobernadores Civiles de toda reclamación recogida en el Libro, y éstos eran quienes debían comprobar la certeza de la reclamación e imponer la sanción correspondiente, la cual podría llegar, en caso de reincidencia, incluso a la clausura temporal o definitiva del establecimiento.
- 5.- Se responsabilizó gubernativamente a los dueños de los establecimientos de toda vejación, exacción, robos y estafa que sufrieran sus clientes, siempre que no se acreditase haber corregido la falta y compensado al perjudicado.

Por otra parte, el 1 de mayo de ese mismo ejercicio se aprobó el reglamento para la Industria Hotelera, Cafés, Bares y Similares, que entraría en vigor el 1 de junio, en el que se clasificaba el personal y los salarios mínimos según la categoría del

establecimiento⁶²⁶. Con esta profusa regulación se puso de manifiesto, no sólo la intención reguladora del Régimen de Franco, sino también la fuerte preocupación que los alojamientos turísticos supusieron para el SNT, tal como señaló su secretario Arturo Grau, en una entrevista publicada en la *Hoja del Lunes*⁶²⁷ de Santander el 15 de agosto de ese mismo año⁶²⁸:

“[...] Al viajero le gusta hallar instalaciones magníficas, dotadas de todos los adelantos, pues una de las bases para hacer gratos los viajes es la comodidad, poder realizarlos con el mayor confort. Y en este aspecto tendemos a mejorar el aspecto hotelero y crear muchos paradores, de belleza típica española, en aquellos lugares en los que sea preciso”

La industria hotelera se convirtió para el nuevo Régimen en un aspecto determinante dentro de sus planes de recuperación. Así, en 1940 el Ministerio del Interior lanzó un *“Plan Decenal de Resurgimiento Nacional”*, que contemplaba medidas para corregir las graves deficiencias que presentaba la industria hotelera española, y ponerla en las mismas condiciones con la de otros países, para recibir a la “gran legión de extranjeros” que pudieran visitarnos⁶²⁹.

La Fesit por su parte, estudió la modernización de la **gestión hotelera**. La Orden de abril del 39, desde un principio aplaudida, fue objeto de estudio, y de lo dispuesto en ella lo más celebrado por los SIT fue el establecimiento de los precios máximos en base a la categoría de cada establecimiento, así como la obligatoriedad

⁶²⁶ BOE nº 143 de 23 de mayo de 1939.

⁶²⁷ Para garantizar el descanso dominical las empresas periodísticas no publicaban sus ediciones los lunes, pero con el fin de proporcionar recursos económicos a las asociaciones de prensa provinciales, éstas editaban un grupo de periódicos denominados genéricamente las *Hojas del Lunes*. Siendo el único autorizado a publicarse en lunes desde 1925 hasta 1982.

⁶²⁸ Correyero Ruiz (2002) p. 144.

⁶²⁹ Pack (2009) p. 66.

por parte de los hoteles de tener un libro de reclamaciones⁶³⁰. El primer fruto de este estudio fue una ponencia que presentaron en la Asamblea de 1943 en la que se decía que aunque la situación hotelera española en general había evolucionado satisfactoriamente, era necesario una modificación de la reglamentación laboral. Pronto vieron atendida esta petición, pues el 30 de mayo de 1944⁶³¹ se aprobó un nuevo minucioso Reglamento Nacional de Trabajo para la Industria Hotelera y de Cafés, Bares y Similares, que dejaba sin efecto la anterior y que regiría las relaciones laborales del sector durante todo el periodo que nos ocupa.

De las otras propuestas que sobre gestión hotelera la Fesit fue planteando, surgieron una serie de ideas muy innovadoras, como las reservas previas en los hoteles, algo que entonces no se realizaba, por lo que se podía dar el caso de que el turista una vez llegado a destino no tuviera donde alojarse. Por ello plantearon la posibilidad de que los SIT y las Juntas Provinciales actuaran de nexo de unión entre clientes y hoteles. Los primeros, conociendo previamente las tarifas, podrían realizar una reserva mediante el depósito del importe de un día de habitación, más los gastos de telegramas (petición y confirmación) y una comisión (también vieron en esto una posible nueva fuente de recursos), que los Sindicatos o las Juntas tramitarían a los hoteles.

Otra cuestión sobre gestión hotelera tratada en la Asamblea de 1953 fue la planteada en una ponencia del Fomento de Turismo de Palma de Mallorca y titulada *Disponibilidad de habitaciones de una sola plaza en hoteles y pensiones*, en la que se denunciaba el hecho de que muchos establecimientos no ofertaban habitaciones individuales, y por tanto obligaban al huésped que viajaba en solitario a aceptar un coste mayor del que realmente le correspondía. En base a esto le pidieron al MIT que determinase que en los establecimientos de hostelería existieran habitaciones individuales en una proporción adecuada, o en su defecto, que ordenase la obligación de facilitar en la misma cuantía alojamiento individual, siempre que así se solicitara.

⁶³⁰ Esta medida no fue adoptada mayoritariamente por los hoteles, no así las Oficinas de Información, las cuales se dotaron de estos Libros de Reclamaciones, donde sí se recogían más quejas y eran remitidos a la DGT para que fallara al respecto.

⁶³¹ Publicado en el BOE nº 160 de 8 de junio de 1944.

Esta y otras propuestas no cayeron en saco roto, y en 1957, y mediante Orden de 14 de junio se estableció una nueva regulación de la Hostelería⁶³².

Posteriormente a esta nueva regulación, la Fesit señaló la necesidad de establecer hoteles y pensiones con habitaciones dedicadas exclusivamente a pernoctar. Alegaron que la propia evolución del turismo estaba determinando la aparición de nuevas necesidades como ésta, pues había surgido un tipo de turista que viajaba de ciudad en ciudad y que sólo quería el hotel para pernoctar, a diferencia de lo que venía ocurriendo hasta ese momento cuando el turista se instalaba en el hotel y permanecía en él varios días. Los establecimientos eran reticentes a ofrecer habitaciones sólo para dormir, ya que tenían una estructura que no hacía esto último rentable. Por lo tanto propusieron a la DGT la creación de hoteles, no de lujo, sino simplemente confortables e higiénicos que ofertaran exclusivamente habitaciones. A esto contestó la Secretaría General de la citada Dirección alegando que eran muchísimos los hoteles y pensiones que únicamente funcionaban en régimen de habitaciones, sin servicios de comedor, y que por otra parte, los clientes podían exigir en los hoteles, excepto en los de tercera categoría, el hospedaje sin servicio de comedor, con lo que no veían necesaria su intervención en este sentido.

Pero una moderna organización hotelera sin unos hoteles de calidad no tiene, ni tenía ningún sentido, por lo que la mejora de la **calidad** de los servicios prestados por los establecimientos fue considerada fundamental por la Fesit. Y más concretamente durante toda la década de los cuarenta, años en los que la falta de alojamientos de calidad fue notable. Para tratar de subsanar esta carencia fueron lanzando, tanto a la Administración Pública, como a los SIT y otros organismos del sector, diferentes propuestas que basadas en el interés y prestigio de la industria española, giraron en torno a la necesidad de redactar unas ordenanzas generales que vinieran a remediar los defectos y deficiencias en servicios e instalaciones, que sobre todo en alojamientos de categorías intermedias se dejaba sentir. El principal destinatario de las propuestas fue

⁶³² BOE nº 198 de 3 de agosto de 1957.

el Sindicato Nacional de Hostelería, aunque a los Sindicatos federados también se les instó para que llevaran a cabo labores dirigidas a conseguir en sus jurisdicciones un número de establecimientos de calidad razonable en base a la importancia turística de cada zona, y que fomentaran entre los dueños de los existentes la conservación, reforma y mejora de los mismos.

En cuanto a las peticiones realizadas a la DGT, fueron de muy diversa índole. Algunas incidieron en aspectos coyunturales como el racionamiento, rogando el aumento del suministro de artículos intervenidos a los industriales de hostelería. Otras, sobre el abuso que sufrían, a pesar de la norma establecida, los clientes en muchos establecimientos, siendo esto un aspecto que además de afectar negativamente a la calidad de los hoteles, describía la situación del turismo español del momento⁶³³. Esto último fue profusamente tratado ya en la primera Asamblea General celebrada tras la reunificación, trasladando las conclusiones a la Sección de Alojamientos de la DGT. Y reiteradamente se instó al citado organismo para que recomendase a los hoteleros el trato esmerado a los viajeros. También para lograr el perfeccionamiento en los servicios del personal hotelero, el cual consideraban la base primordial para un eficiente desarrollo del turismo español, desde la Fesit se abogó, ya en la Asamblea de 1944, por la creación de una escuela hotelera⁶³⁴.

Para garantizar esta calidad, en la Asamblea de 1954 el Sindicato de Jaca presentó una ponencia titulada *Necesidad y Urgencia de Creación de un Servicio Nacional de Inspección Hotelera*, en la que se reconocía que solo unos pocos hoteles en España habían alcanzado un notable prestigio, pero que muchos otros distaban de ser aceptables, y en ellos la limpieza, la hospitalidad o la cortesía brillaban por su ausencia, además de contar con mobiliario y enseres obsoletos, que debían haber sido amortizados hacía ya tiempo. Eran hoteles con minúsculas habitaciones y carentes de

⁶³³ Estos abusos consistían fundamentalmente en el cobro de precios abusivos y en un trato no demasiado correcto por parte de los hoteleros a sus clientes. Tras las repetidas recomendaciones de la Fesit, consta como la DGT imponía multas a los hoteles cuando eran detectados dichos abusos e intentaba aplicar medidas disuasorias para los demás establecimientos. (*ABC*, 10 de junio de 1943 p. 10).

⁶³⁴ Sobre las Escuelas de Turismo y las aportaciones de la Fesit al respecto se trata en el capítulo octavo de este trabajo.

servicios, como una correcta iluminación, calefacción, agua caliente, productos alimenticios de calidad suficiente, menús adecuados a la categoría del establecimiento, y todo ello acompañado de precios excesivos no fijados de antemano. Así que a su entender era el momento, y no se podía posponer, de establecer una clasificación hotelera basada en la dotación, y de vigilar más exhaustivamente el trato al huésped⁶³⁵.

La Fesit también se dirigió directamente a los establecimientos hoteleros, instándoles en repetidas ocasiones a esforzarse en su obligación de mejorar la calidad ofrecida y sobre todo adecuarla a la categoría ostentada. Así mismo les señaló la conveniencia de colocar en lugar visible, y redactado en varios idiomas, un cartel recordando a los viajeros la facultad que les asistía de enviar para su comprobación a la Oficina de la DGT provincial la factura pagada en el hotel o pensión. Esto tenía por objeto que en caso de que hubiese habido error y se hubiese cobrado algún exceso, se les pudiese devolver su importe, lo que aumentaría el prestigio de los hoteles y pensiones y produciría un excelente efecto entre los viajeros. Estas reivindicaciones se vieron satisfechas tras la aprobación de la Orden de 14 de junio de 1957⁶³⁶, en la que se regulaba nuevamente la hostelería, pues en su capítulo tercero se establecía la obligatoriedad, para toda la industria hotelera sin excepción, de poseer un libro de reclamaciones y de dar cuenta de cualquier reclamación a la Delegación Provincial de Información y Turismo que le correspondiese.

Durante todos estos años la Fesit actuó haciéndose eco de quejas que recibían algunos organismos turísticos sobre la no contestación por parte de determinados gerentes de hoteles a cartas solicitando hospedaje. Y por ello presentaron una ponencia titulada *Registro Oficial de Correspondencia en los Hoteles*, donde se reclamaba la necesidad de que existiera un registro de entrada y salida de correspondencia en los hoteles, ya que la falta de respuesta podía ocasionar que el potencial turista fuera a otro país, lo que suponía un perjuicio para el turismo nacional.

⁶³⁵ Esta propuesta lanzada por la Fesit fue en cierta forma atendida desde el Gobierno sobre todo a partir de 1956, cuando se cambiaron las normas y los negocios de propiedad privada quedaron sujetos a las mismas inspecciones oficiales que hasta el momento sólo se aplicaban a los establecimientos propiedad del Estado.

⁶³⁶ BOE nº 198 de 3 de agosto de 1957.

Otra vía de control para garantizar la calidad ofrecida a los clientes fue el establecimiento de una determinada **política de precios**. Desde el inicio del Régimen, los precios de los hoteles, regulados por el Gobierno⁶³⁷, se convirtieron en una medida fundamental para el fomento del turismo, pues lograron un sector muy competitivo en relación al del resto de países europeos y evitaron que un posible ilegítimo afán de lucro de los industriales dañara al sector⁶³⁸. Este control en los precios duró prácticamente los cuarenta años del Régimen, alcanzándose al final del mismo cierta libertad, primero en los hoteles de lujo y posteriormente en los restantes, aunque siempre fue una libertad vigilada.

La posición de la Fesit ante la política de precios fue evolucionando a lo largo de los años. Teniendo en cuenta que desde 1941 los precios se fijaban en función de la categoría de los hoteles y pensiones⁶³⁹, en la Asamblea de 1943, y en consonancia con el sentir general de los industriales, manifestaron que los precios oficiales máximos estaban totalmente desfasados, ya que eran los mismos que existían a 16 de febrero de 1936, cuando se fijaron, y denunciaron que este desfase provocaba que tan solo los hoteles de lujo los respetasen. Por tanto, y ante la necesidad de establecer una tarifa de precios que permitiese atender los cuantiosos gastos generales que gravaban la industria del hospedaje, propusieron un aumento de las mismas en las siguientes cuantías: un 50% en los hoteles de 3ª, un 30% en los de 2ª y 1ªB, un 10% en los de 1ªA y un 5% en los de lujo. Esta propuesta se realizó a través del Sindicatos de Hostelería y Similares, aunque avalada por la Fesit. En esta misma Asamblea defendieron la necesidad de, una vez actualizados los precios, se editara una guía con todos los hoteles a nivel nacional, y mientras tanto, se editaran unas simples hojitas locales para informar a los turistas de los precios aproximados.

Los precios fueron corregidos por primera vez al alza en 1948, y posteriormente en 1949 y 1950. Estas subidas, que fueron generalizadas en todas las categorías y servicios, estuvieron por encima del crecimiento del coste de la vida.

⁶³⁷ Mediante la Orden de 8 de abril de 1939 citada anteriormente.

⁶³⁸ Pellejero Martínez (1999a) p. 52.

⁶³⁹ Precios para el alojamiento, la pensión completa y el cubierto obligatorio, en sus dos modalidades de cubierto corriente y especial (Pellejero Martínez, 1999, p. 52).

Entre 1947 y 1950 el IPC creció un 24,7 por ciento, mientras que la subida de los precios de los alojamientos aumentó según la categoría entre un 150 y un 62 por ciento, los de la pensión completa entre un 120 y un 80 por ciento y los del cubierto entre un 157 y un 125 por ciento⁶⁴⁰. En 1952 se aprobó otra subida de los precios en la Industria Hotelera, aunque en esta ocasión sólo de los servicios sueltos de desayuno, almuerzo y comida, con el fin de armonizar las tarifas asignadas a los establecimientos con la realidad económica del momento⁶⁴¹. Tras la aprobación del Plan Nacional de Turismo, la moderación y estabilidad del precio de los hoteles se convirtió en una prioridad para sus responsables, pues consideraban este factor determinante en la satisfacción de los turistas, al igual que el conocimiento previo de lo que tendrían que pagar por su estancia.

La uniformidad en los precios en todo el territorio nacional también fue propuesta por la Fesit. Concretamente fue en la Asamblea de 1949, cuando el SIPA presentó una ponencia titulada *Precio en los Hoteles*, que concluía rogando a la DGT que estudiase la posibilidad de fijar precios globales en toda España para cada categoría de hotel, que incluyeran todos los impuestos, a fin de que supiera el viajero la cantidad más aproximada que en cada caso tendría que abonar. Esta medida se llevó a cabo tan solo un año después.

Pero pronto la Fesit encontró inconvenientes a la misma, y en la Asamblea de 1953 fue objeto de puntualización, planteando una medida alternativa que discriminase por áreas geográficas, pues la generalización a nivel nacional estaba perjudicando a aquellos establecimientos situados en localidades donde los suministros eran más caros. Fue el representante de Fomento del Turismo de Gerona

⁶⁴⁰ Pellejero Martínez (1999a) p. 53.

⁶⁴¹ Esta modificación de los precios se realizó mediante Orden de 11 de enero de 1952, en en ella se establecieron los siguientes (en pesetas):

	Almuerzo	Comida	Desayuno
Hoteles de lujo	55	55	20
Hoteles de 1ª A	45	45	17
Hoteles de 1ª B	38	38	15
Hoteles de 2ª	30	30	12
Hoteles de 3ª	25	25	10

quien planteó la solución basada en que en cada localidad rigieran unos precios diferentes en función del nivel de vida del lugar, y en base a esto solicitaron al MIT que considerara la conveniencia de modificar las disposiciones en vigor por las que se fijaba un precio idéntico para cada una de las categorías en que se encontraba clasificada la industria hotelera española, fijándolas en más consonancia con las que pudieran derivarse del diferente coste adquisitivo, transporte, amortización y emplazamiento de sus establecimientos. A esto contestó el propio Ministro indicando que la propuesta, compartida por el Sindicato de Hostelería, había sido acogida por la DGT con gran interés, y que estaba pendiente la resolución al respecto⁶⁴².

Estas propuestas fueron evolucionando hasta llegar a la defensa de una política de libertad de precios vigilada, como la que gozaban la mayoría de las demás industrias, y mientras esto se lograba, abogaron por que al menos se llevara a cabo una revisión de tarifas atendiendo a las peculiaridades de los establecimientos. Aunque la libertad de precios no se logró, sí se consiguió una subida en los mismos, y en 1957 el precio de los hoteles se había doblado respecto al de 1955, lo que supuso un reconocimiento por parte del Ministerio de la necesidad de rentabilizar los negocios hoteleros, pues tarifas tan bajas o bien hacían inviable la empresa o bien implicaban un incumplimiento de la norma.

El problema del tamaño de la **oferta hotelera** surgió en la década de los cincuenta, cuando éste se convirtió en un lastre para el desarrollo del turismo, pues tal y como quedó recogido en el Plan Nacional de Turismo de julio de 1953, era a todas luces insuficiente⁶⁴³. Es por ello que tanto la Administración Pública como la iniciativa privada llevaron a cabo actuaciones tendentes a aumentar la citada oferta,

⁶⁴² A pesar del apoyo mostrado, no se produjo la modificación normativa a corto plazo, pues en la Asambleas de 1954, el representante del Sindicato de Santander presentó una ponencia bajo el título *Nuevos Precios en la Industria Hotelera*, en la que contando con el apoyo del Sindicato de Hostelería, y siguiendo la línea planteada en la Asamblea anterior, proponía regular los precios y no hacerlos idénticos en toda la nación, sino dividir las provincias españolas en tres categorías, señalando los precios máximos de pensión para cada una.

⁶⁴³ En el verano de 1952 se calculó a grosso que en España existía un déficit de 26.000 habitaciones (Moreno Garrido 2007a, p. 200).

muchas de las veces propuestas desde la Fesit. En este sentido en la Asamblea de 1953 y debido a que el número de turistas iba sensiblemente en aumento, el Sindicato de Burgos presentó una ponencia titulada *Alojamientos Suplementarios*, en la que denunció el serio problema que se estaba produciendo en los hoteles a raíz de una mayor entrada de viajeros que plazas disponibles. Expuso la necesidad de regular lo que hoy conocemos como “over booking”, prohibiendo la admisión de un número de viajeros mayor a la capacidad del establecimiento y que en el caso que llegaran clientes cuando no hubiese habitaciones disponibles, se obligara a los hoteles a recurrir a otros de igual o similar categoría. Sobre esto último pidieron al MIT que a través de sus Delegados provinciales y locales y de los SIT, se controlasen los alojamientos que se les facilitan a estos viajeros, haciendo responsables a los industriales hoteleros de aquellas irregularidades que pudieran cometerse en la prestación de este servicio⁶⁴⁴.

En cuanto al incremento del volumen de la oferta hotelera, la Fesit contempló la cuestión desde dos puntos de vista: uno, que fuera atendido por el sector público a través de la red de establecimientos hoteleros propiedad del Estado; y otro, que fuera la iniciativa privada quien se encargara de ello, para lo cual mantuvieron que era necesario una ampliación del crédito hotelero.

⁶⁴⁴ En días siguientes a la presentación de esta ponencia y de su correspondiente moción, se conoce por los asambleístas el alcance de una disposición Ministerial sobre este tema, la cual colmó las peticiones realizadas.

Establecimientos hoteleros propiedad del Estado⁶⁴⁵. 5

Los establecimientos hoteleros abiertos por el PNT⁶⁴⁶ sufrieron grandes daños durante la Guerra Civil, por lo que tras la conclusión de la misma el SNT se dispuso a su reconstrucción. El fin perseguido era poder ofrecer a los turistas alojamientos con buenas instalaciones, que les proporcionaran el confort al que estaban acostumbrados, para lo cual debían abrir Paradores en aquellos lugares donde fuese preciso⁶⁴⁷. De este modo, durante las dos primeras décadas de la dictadura franquista se continuó con la construcción, explotación y protección de la red estatal de establecimientos turísticos, llevándose a cabo el “Programa de Paradores” iniciado en 1928. En enero de 1940 estaban abiertos al público tres PN: Ciudad Rodrigo, Gredos y Mérida, y estaban previsto inaugurarse a corto plazo los de Úbeda y Oropesa; seis albergues de carretera: Aranda del Duero, Bailén, Benicarló, La Bañeza, Manzanares y Medinaceli, y en previsión de apertura los de Antequera, Quintanar de la Orden, Almazán, Puebla de Sanabria, Puerto Lumbreras y Triste; así mismo se preveía inaugurar a corto plazo el refugio de Áliva y la Hostería del Estudiante⁶⁴⁸. La DGT no pretendía competir directamente con los establecimientos privados, pero sí establecer un nivel de calidad que los empresarios privados pudieran emular⁶⁴⁹. De hecho, los establecimientos públicos continuaron situándose en lugares donde no hacían la competencia a los hoteles privados, sino por el contrario en enclaves que abrían nuevos campos al turista.

En este sentido en febrero de 1940, el Director General de la DGT presentó un Plan Decenal de Construcciones para el desarrollo del turismo en España⁶⁵⁰, con la intención de incluirlo en el Plan Decenal de Reconstrucción de España. En él se recogía la construcción de los establecimientos necesarios, cifrando en cuarenta

⁶⁴⁵ Para mayor conocimiento sobre la red de establecimientos hoteleros propiedad del Estado ver Moreno Garrido y Pellejero Martínez (2015) y Pellejero Martínez (2015).

⁶⁴⁶ Como vimos anteriormente: cinco PN, siete Albergues de carretera, un Refugio de montaña y un Hotel.

⁶⁴⁷ Declaraciones de Arturo Grau, Secretario del SNT, aparecidas en la *Hoja del Lunes* de Santander el 15 de agosto de 1939 (Correyero Ruiz 2002, p. 144).

⁶⁴⁸ Revista *Aragón*, enero de 1940, p. 7.

⁶⁴⁹ Pack (2009) p. 104.

⁶⁵⁰ DGT (1940).

millones de pesetas la inversión del proyecto, la cual se distribuiría en los siguientes periodos:

Primer año.....	3.000.000	de pesetas.	
Segundo año.....	2.000.000	"	.
Tercer año.....	10.000.000	"	.
Cuarto año.....	10.000.000	"	.
Quinto año.....	10.000.000	"	.
Sexto año.....	1.000.000	"	.
Séptimo año.....	1.000.000	"	.
Octavo año.....	1.000.000	"	.
Décimo año.....	1.000.000	"	.
Total.....	40.000.000	"	.

Las cantidades consignadas para los primeros años se pensaban dedicar para las obras de construcción e instalación de los edificios, y las de los últimos para la renovación de mobiliario, enseres y detalles complementarios. El proyecto abarcaba la construcción de once PN: dos en Galicia, uno en el Monasterio de Yuste, dos en el Pirineo Aragonés y Catalán, uno en el Convento de San Francisco de Granada, uno de nueva planta en Toledo, uno en la carretera Madrid-Valencia, uno en la Costa Brava, en el Monasterio del Paular y otro en Santillana del Mar (mediante la adquisición del ya existente parador de Gil Blas); ocho pequeños Refugios Nacionales; y nueve Hosterías⁶⁵¹: dos en Galicia, una en Aranjuez, una en Ávila o provincia, una en Segovia o provincia, una en Málaga (con la indicación de la posibilidad de instalarla en Gibralfaro), una en Valencia, una en la Alberca y una en Simancas.

A parte de este proyecto, de las actuaciones llevadas a cabo por el Gobierno en este ámbito cabe destacar: a) Orden de 5 de noviembre de 1940⁶⁵², mediante la cual se prohibió a toda empresa dedicada a la industria del hospedaje o a servicios de comida utilizar para la denominación de sus establecimientos, ni como título ni como subtítulo, los términos “Parador de Turismo”, “Albergue de Turismo”, “Hostería de

⁶⁵¹ Ya se estaba construyendo la Hostería del Golf en Torremolinos (DGT 1940, p. 17).

⁶⁵² BOE nº 314 de 5 de noviembre de 1940.

Turismo”, o “Refugio de Turismo”, u otros análogos que comprendieran el término genérico de Turismo; b) Ley de 17 de octubre de 1941⁶⁵³, por la que se concedió un suplemento de crédito de 1.600.000 pesetas para adquisiciones, instalaciones y obras de todas clases en los Paradores, Albergues, Hosterías y edificios de la DGT; c) Ley de 19 de septiembre de 1942, por la que se concedió otro crédito suplementario para servicios dependientes de la DGT, entre los que se incluía los mismos que los del apartado anterior, más otro denominado “para la adquisición de nuevos establecimientos hoteleros”; d) Ley de 27 de diciembre de 1947⁶⁵⁴ por la que se dispuso la consignación en Presupuestos del Estado, desde el de 1948 hasta el de 1957 inclusive, de una cantidad anual de cinco millones de pesetas destinadas a atender los gastos extraordinarios de construcción de doce paradores y los de ampliación de los existentes en el momento; e) Decreto de 4 de abril de 1952⁶⁵⁵, por el que se volvía a regular la denominación e instalación de Albergues y Paradores⁶⁵⁶, y prohibía la instalación a menos de diez kilómetros de distancia de un Parador o Albergue, de otro establecimiento hotelero, en caso de hallarse en carretera, si el Parador o Albergue se encontrara en el casco de la población esta distancia se reducía a 200 metros; f) Ley de 17 de julio de 1953⁶⁵⁷ mediante la que se aprobó un Plan de Albergues y Paradores de Turismo por un importe de 101.100.000 pesetas, para construcción e instalación de veinte nuevos establecimientos, y otro importe de 28.400.000 pesetas para la ampliación y mejora de los existentes; y g) Decreto de 17 de febrero de 1956⁶⁵⁸, por el que se modificó la distancia mínima de 200 metros a diez kilómetros, aún en el caso de que el Parador o Albergue se encontrara en el núcleo urbano⁶⁵⁹.

⁶⁵³ BOE nº 229 de 26 de octubre de 1941.

⁶⁵⁴ BOE nº 364 de 30 de diciembre de 1947.

⁶⁵⁵ BOE nº 102 de 11 de abril de 1952.

⁶⁵⁶ Esta Ley vino a reforzar la prohibición sobre el uso de los términos citados. A partir de este momento se prohibió el uso del nombre Parador o Albergue a cualquier establecimiento que no perteneciera a la DGT.

⁶⁵⁷ BOE nº 200 de 19 de julio de 1953.

⁶⁵⁸ BOE nº 65 de 3 de marzo de 1956.

⁶⁵⁹ Con las medidas relativas a la distancia mínima se pretendía por una parte evitar el aprovechamiento ilícito por parte de la iniciativa privada de las corrientes turísticas llegadas a una localidad por el prestigio logrado por el establecimiento público, y por otro, impedir que el esfuerzo y

Los esfuerzos presupuestarios llevados a cabo por el Gobierno en pro de una buena red de establecimientos hoteleros tuvieron respuesta positiva en el turismo internacional. Pronto las guías de turismo extranjeras empezaron a recomendar los PN. En 1953 la guía Ford los describía como “limpios, lujosos y baratos” y con “precios uniformes”. Y una guía francesa advertía a los viajeros que si iban a viajar a zonas rurales lo mejor era que se alojasen en los paradores estatales⁶⁶⁰. En resumen, la hotelería estatal ofreció un producto nuevo y contribuyó a la mejora de la reputación del turismo español.

Esta actividad pública se desarrolló en paralelo a las propuestas que desde la Fesit se fueron planteando, básicamente sugiriendo diferentes enclaves en los que sería interesante que el Estado abriese un establecimiento hotelero, la mayoría de las veces bajo la forma de PN⁶⁶¹. En 1942, por petición del Sindicato de Tarragona, recomendaron a la DGT la instalación de un Albergue o Parador en el Monasterio del Poblet⁶⁶²; en 1944 solicitaron la construcción de hospederías o alojamientos adecuados en los Monasterios de San Juan de la Peña (Huesca)⁶⁶³, de Santo Domingo de Silos (Burgos)⁶⁶⁴ y de Santa María del Paular⁶⁶⁵ (Madrid); en 1945 la petición fue el crear un PN en Segovia⁶⁶⁶, ya que existía evidente necesidad de plazas hoteleras, pero la DGT respondió informando que una empresa segoviana había pedido autorización

capital privado se empleara en lugares donde ya existía oferta hotelera en lugar de en lugares carentes de estos servicios (Pellejero Martínez 2000, 115).

⁶⁶⁰ Pack (2009) p. 105.

⁶⁶¹ La primera petición la encontramos en la Asamblea de 1936, cuando solicitaron al PNT la construcción de un Albergue en el Alto del Puerto de Tosos (Zaragoza), proyecto que ya había sido objeto de consideración por el Patronato.

⁶⁶² Esta petición se reiteró en 1944, y aunque no fue atendida, y en 1953 el Estado cedió el Monasterio a la orden del Cister (BOE nº 200 de 19 de julio de 1953). Tarragona no contó con un PN hasta 1976, en Tortosa (Paradores de Turismo).

⁶⁶³ Ya la DGT en su Plan decenal de construcción para el desarrollo del turismo en España había proyectado la construcción de un PN en el Pirineo Aragonés, no obstante hay que esperar hasta 1953 para que el Estado cuente con un alojamiento en el Pirineo Aragonés, concretamente el RN de Ordesa (Ibídem).

⁶⁶⁴ Esta petición nunca fue atendida.

⁶⁶⁵ Igualmente proyectado en el Plan Decenal. Al año siguiente de esta petición, la reapertura de este PN estaba prevista por la DGT, tal y como se recoge en el nº1 de *Páginas de Turismo Nacional*, de marzo de 1945, p. 8, inaugurándose en 1949 (Paradores de Turismo).

⁶⁶⁶ En el mismo Plan se había proyectado la construcción de una Hostería, pero no se llevó a cabo. Hay que esperar hasta 1978 para la apertura de un PN en Segovia (Ibídem).

para construir un gran hotel, estando el expediente en tramitación, por lo que dicha ciudad no iba a necesitar más plazas hoteleras; en 1946, y a propuesta del Sindicato de Mallorca, solicitaron la construcción de un Parador en la isla, pero a esto contestó el Secretario de la DGT, Arturo Grau, diciendo que era más necesario el aumento de las plazas hoteleras en Ibiza, pues Mallorca estaba bien dotada. Tras diez años de no señalar ninguna nueva ubicación para instalar establecimiento público, en 1956, y para tratar de evitar los perjuicios que en Ronda podía ocasionar la posible desaparición del mejor hotel clasificado, pidieron al MIT que estudiase la instalación en aquella ciudad de un PN capaz de satisfacer las exigencias turísticas⁶⁶⁷. A este acuerdo se llegó tras la ponencia presentada por el representante del Sindicato de Madrid, titulada *Parador de Turismo en Ronda*, en la que se expuso que estando esta localidad situada en un circuito turístico que partía de Algeciras (puerto de llegada de líneas de navegación americana), y visitaba la serranía rondeña y la costa malagueña, el único hotel capaz de albergar a ese tipo de turista estaba a punto de cerrar. Y por tanto, ya que la iniciativa privada había fracasado en esa localidad, veía interesante que fuese el Estado con su red de alojamientos el que cubriese esa oferta por el interés artístico que poseía Ronda.

Lo cierto es que a instancias de la Fesit o por iniciativa propia, en 1959 la Red de alojamientos propiedad del Estado había aumentado muy sustancialmente, tal y como queda recogido en el siguiente cuadro:

⁶⁶⁷ Ronda no contó con un PN hasta 1994 (Ibídem).

Cuadro 17: Red de alojamientos de la DGT (1959)				
PN	Hosterías	RN	Albergues	Hotel
Virgen de la Cabeza, Andújar	Del Estudiante, Alcalá de Henares	Ordesa	Antequera	Atlántico, Cádiz
La Arruzafa, Córdoba	Gibralfaro, Málaga	Áliva	Aranda del Duero	
Enrique II, Ciudad Rodrigo	Torremolinos		Bailén	
San Francisco, Granada			Benicarló	
Gredos, Ávila			La Bañeza	
Mérida			Manzanares	
Oropesa			Medinaceli	
Puerto Pajares			Puebla de Sanabria	
Pontevedra			Puerto Lumbreras	
Riaño			Quintanar de la Orden	
Gil Blas, Santillana del Mar			Ribadeo	
Teruel			Tordesilla	
Condestable Dávalos, Úbeda			Villafranca del Bierzo	
Arrecife, Lanzarote				
La Cruz de Tejada, Gran Canarias				
Santa Cruz de la Palma, La Palma				

Fuente: Fernández Fuster (1959a)

Crédito Hotelero⁶⁶⁸.

La Fesit no abordó el crédito hotelero hasta 1954, aunque esta figura crediticia se remonta bastantes años atrás. En España apareció durante la primera etapa del PNT. Ya en septiembre de 1928 se planteó la necesidad de instaurarlo a semejanza de lo que existía en otros países, aunque su aprobación llegó casi un año después, el 6 de agosto de 1929⁶⁶⁹. Éste nació con la idea de ayudar a la iniciativa privada para que construyese hoteles nuevos en aquellas localidades de importancia turística que se encontraban desprovistas de alojamientos en las debidas condiciones, así como para mejorar los hoteles que ya existían, mediante préstamos de interés reducido con

⁶⁶⁸ El crédito hotelero surgió por primera vez en Francia antes de la finalización de la I Guerra Mundial, cuando el Gobierno preparó un plan de actuación de fomento del turismo para cuando acabase el conflicto (Blasco i Peris 2008, p. 122).

⁶⁶⁹ Moreno Garrido (2010a) p. 111.

garantía hipotecaria⁶⁷⁰. El mecanismo consistía en conceder préstamos a corto o largo plazo a quienes explotasen un hotel, a un tipo de interés no superior al 5%. Además, el beneficiario adquiriría el compromiso, en el caso de que los beneficios de la explotación superasen el 5%, de ceder al PNT la cuarta parte del exceso sobre el tipo referido⁶⁷¹. Los inconvenientes que presentaba este Crédito Hotelero, derivados principalmente en de las garantías exigidas, junto con las irregularidades de la caja autónoma del PNT, llevaron a la supresión del mismo en 1935⁶⁷². Tras la Guerra Civil se volvió a retomar la figura del Crédito Hotelero, cuando el Gobierno autorizó, mediante Orden del Ministerio de Hacienda de 27 de marzo de 1942⁶⁷³, al Banco de Crédito Industrial a conceder préstamos en condiciones más favorables que las del mercado, a la industria hotelera de acuerdo con la DGT y dentro de la política de protección al turismo. Esta iniciativa partió de Luis A. Bolín, quien desde un principio como titular del SNT, tuvo la intención de volver a poner en marcha este servicio⁶⁷⁴.

El Reglamento para el servicio del Crédito Hotelero, que se recogió en la Orden de 13 de mayo de 1942⁶⁷⁵, señalaba como finalidad estimular y auxiliar la construcción e instalación y transformación de hoteles adecuados, o similares, en aquellas poblaciones y lugares que la DGT juzgase de interés nacional o turístico. Los préstamos se podían conceder a particulares o sociedades, podían ser a corto o a largo plazo, con amortización y vencimiento fijo o periódico, y con garantía hipotecaria o pignoratícia. La cifra máxima total que se podía conceder era de veinticinco millones de pesetas a un interés del 4%. La diferencia entre el tipo de interés otorgado y el vigente en los demás créditos (con un límite de 5,25%) corría a cargo de la Hacienda, pero siempre a través de la DGT, que era quien juzgaba y dictaminaba quien podía ser objeto del crédito, siendo necesario su previa declaración de utilidad pública.

Se establecieron diferentes modalidades de créditos según el porcentaje del valor de la garantía ofrecida por los promotores y el plazo de amortización: a)

⁶⁷⁰ ABC, jueves 15 de agosto de 1929, p. 17.

⁶⁷¹ Moreno Garrido (2007a) p. 122.

⁶⁷² Pellejero Martínez (1999a) p. 51.

⁶⁷³ BOE nº 89 de 30 de marzo de 1942.

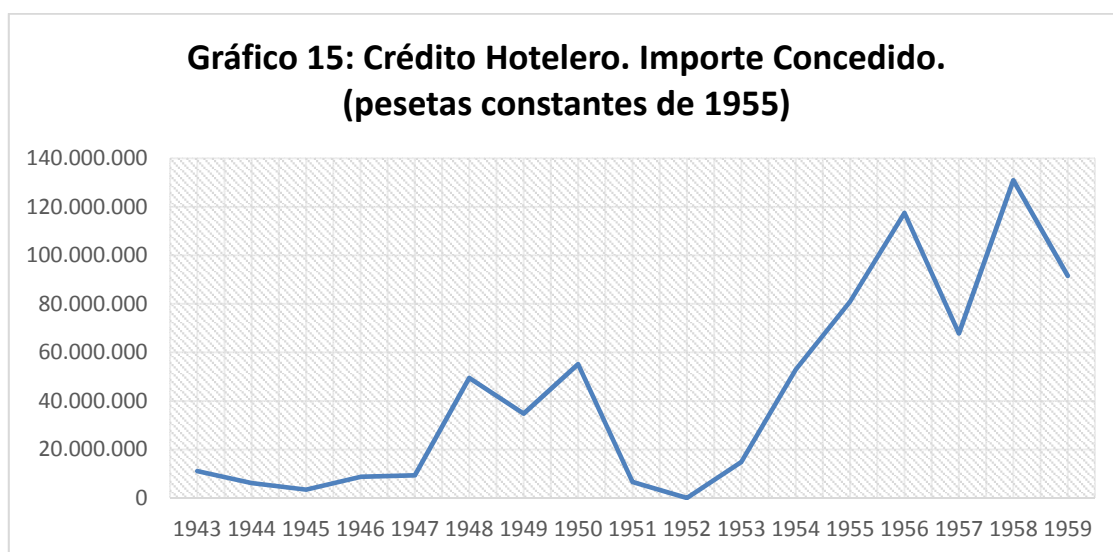
⁶⁷⁴ Fernández Fuster (1991a) p. 466.

⁶⁷⁵ BOE nº 135 de 15 de mayo de 1942.

préstamos de cuantía no superior al 60 por ciento del valor de la garantía ofrecida y con un plazo de amortización de treinta y cinco años. Estos estaban pensados especialmente para nuevas construcciones en solares o edificios propios; b) préstamos de cuantía no superior al 40 por ciento del valor de la garantía ofrecida y con un plazo de amortización de veinte años. Para instalaciones hoteleras en edificios ajenos arrendados por un tiempo no inferior a la duración del préstamo; c) préstamos de cuantía no superior al 20 por ciento del valor de la garantía ofrecida y con un plazo de amortización de diez años. Indicados para la transformación y mejora de los ya existentes. La dotación inicial del Crédito Hotelero fue doblada sucesivamente en 1948 y 1949, y en ese último año además el fondo otorgado adquirió carácter rotativo, pues las devoluciones de los beneficiarios pasaban a constituirse como sumas para nuevas inversiones⁶⁷⁶.

El recurso del crédito hotelero se redujo desde 1943 a 1945 debido a la contracción del turismo ocasionada por la II Guerra Mundial. A partir de 1946 las cifras fueron creciendo, aunque de forma no continuada, hasta 1951, en paralelo al aumento de turistas extranjeros. Sin embargo, en 1952 el importe concedido fue cero, y a partir de 1953 el crecimiento ya sí fue continuado hasta 1956, para acabar la década con una tendencia desigual. No obstante, si observamos la evolución de la oferta hotelera y del Crédito Hotelero durante los años cincuenta, podemos concluir que aunque este último aumentó, la financiación de la infraestructura de alojamientos en España siguió otros cauces diferentes al crédito oficial.

⁶⁷⁶ Pellejero Martínez (1999a) p. 52.



Fuente: Brú Serrano (1964).

Dada la situación descrita, cuando en 1954 la Fesit abordó por primera vez el tema del Crédito Hotelero, lo hizo elevando la siguiente conclusión:

“Visto y reconocido que la actual cuantía del Crédito Hotelero no alcanza a satisfacer las necesidades que el auge turístico plantea, interesar al Estado de que ampliase hasta lo posible dicha asignación, a fin de que puedan ser atendidas no sólo las peticiones de destinadas a nuevas construcciones, sino también aquellas tendentes a ampliar, renovar y mejorar las existentes, dando preferencias a las instalaciones hoteleras de categoría inferior a la de lujo”⁶⁷⁷.

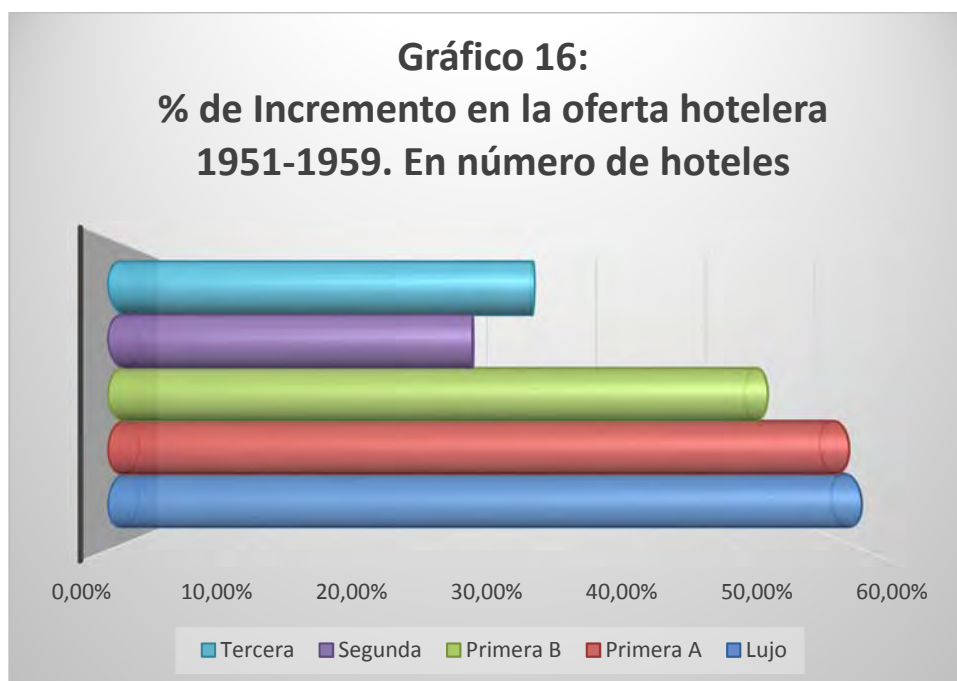
Las siguientes intervenciones de la Fesit sobre Crédito Hotelero fueron relativas a la categoría de los hoteles a los que se les concedía. Así, en la Asamblea de 1956 pidieron al MIT que ante la falta evidente de hoteles de tipo medio, que aparte de cumplir su función turística cara al extranjero era igualmente asequibles para los españoles, los cuales en la mayoría de los casos precisaban un hospedaje corriente, en la concesión de Crédito Hotelero tuviera en cuenta tan imperiosa necesidad y no sólo

⁶⁷⁷ Ese año el Crédito Hotelero concedido se triplicó.

con respecto a los que pudieran crearse de nueva planta, sino también para la modernización y mejora de los ya existentes, extendiendo estos beneficios a Madrid donde en aquel momento no se aplicaba el referido Crédito, procurando en todos los casos abreviar los trámites con que se otorgaban dichas concesiones.

Dos años más tarde, en la Asamblea de 1958, cuando era evidente el aumento de la oferta hotelera española, el representante del SIPA presentó una ponencia en la que aceptándose este hecho, alegaba que los hoteles que más se habían incrementado eran los de lujo, junto con los campings y exponía que seguía siendo necesario el incremento de hoteles medios, que eran más los demandados por la gran masa tanto nacional como extranjera.

La propuesta de aumentar la oferta de hoteles medios era a todas luces lógica, pues atendiendo a los datos aportados por el MIT, en el Anuario de Estadísticas de Turismo (1963-1976), el crecimiento absoluto del número de hoteles en España en el periodo 1951-1959, fue de 673, lo que supone un incremento del 64,84 por ciento, pero si observamos los datos por categorías, vemos como los hoteles de categorías superiores crecieron en un porcentaje muy superior.



Fuente: MIT (1963-1976). Anuario de Estadísticas de Turismo

Resultados muy similares obtenemos si en lugar de contabilizar hoteles tenemos en cuenta plazas hoteleras. De las 52.627 plazas que se crearon entre 1951 y 1959, 33.407 correspondían a hoteles de lujo y primera categoría, mientras que 19.220 a hoteles de segunda y tercera categoría.

Cuadro 18: Plazas en Hoteles por Categorías (1951-1959)

Años	Lujo	Primera A	Primera B	Segunda	Tercera	Total
1951	6.892	9.951	13.603	24.142	16.237	70.825
1952	9.446	11.845	14.414	26.939	16.680	79.324
1953	11.629	13.632	15.718	28.396	18.892	88.267
1954	12.747	14.831	17.731	28.812	20.115	94.236
1955	13.137	15.177	18.066	29.388	20.438	96.206
1956	14.698	15.851	20.064	31.672	22.508	104.793
1957	14.698	15.851	20.706	31.631	22.647	105.533
1958	16.158	18.058	22.410	32.908	25.067	114.601
1959	17.029	21.421	25.403	32.766	26.833	123.452

Fuente: MIT (1963-1976). Anuario de Estadísticas de Turismo

Por último, señalar que desde la Fesit se veló también por el bienestar económico de la industria hotelera. La primera manifestación al respecto data de 1948, cuando elevaron un ruego a la DGT para que gestionase la reducción al 2% el interés pagado por las cuantías de Crédito Hotelero obtenido y otras facilidades, como la exención durante cierto número de años de la contribución territorial e industrial, todo esto como protección estatal a la industria hostelera. Abogaron por un sistema tributario más justo, haciéndose eco de la apremiante situación económica creada por el régimen transitorio de tributación de la industria hotelera – que afectaba principalmente a la más modesta – y apoyaron ante los poderes públicos la petición de esta industria para que se diera una rápida y más equitativa reglamentación y clasificación tributaria.

En este mismo sentido, en 1953 el Sindicato de Iniciativas y Turismo de Tarragona presentó una ponencia titulada *Aumento de la Contribución Industrial en la Hostelería*, en la que explicaba que habiéndose producido un cambio en la legislación que afectaba al pago de los impuestos en la industria hotelera, pasando estos a

depender sólo de la categoría del establecimiento, y no de los beneficios previstos, se producía a juicio del ponente una gran injusticia, ya que se prescindía de la importancia relativa de cada negocio, lo que además llevaría a la aparición de un mercado clandestino. Por ello propuso diversas posibilidades a tener en cuenta a la hora de fijar el tipo impositivo, tales como el número de habitaciones o plazas o los servicios prestados, como por ejemplo el que se sirviera o no comida.

6.2. Camping.

El camping o acampamento tal y como lo entendemos en la actualidad, tuvo su origen en Gran Bretaña con la aparición en 1906 de las asociaciones *Camping Club* y *Caravan*. A España llegó en los años treinta con las “casas-auto”, las primeras caravanas, muy comunes ya en los Pirineos franceses y en el resto de Europa⁶⁷⁸. Los movimientos campistas españoles se agruparon, en primer momento, en los clubs alpinos existentes.

El movimiento campista desapareció en España y en el resto de Europa a causa de las guerras, Civil y Mundial, al igual que cualquier otro tipo de movimiento turístico. Pero el resurgimiento de esta actividad fue mucho más tardío en nuestro país, tanto por la dificultad en el movimiento de personas, como, y sobre todo, por el hecho que las autoridades turísticas franquistas no veían con agrado este tipo de turismo. Al Régimen le preocupaba mucho la llegada de estos campistas, no sólo porque prefiriese un turismo de calidad, sino por considerarlo contrario a sus principios de seguridad, orden público y moral, por ello impuso a este movimiento todas las trabas posibles⁶⁷⁹. No obstante, el camping superó las dificultades y fue ganando peso en el sector.

⁶⁷⁸ Moreno Garrido (2007a) p. 93.

⁶⁷⁹ Bayón Marín (1999) p. 338.

La Fesit tardó muchos años en abordar este fenómeno, del cual no se habló ni en los años de la República, ni en la década de los cuarenta, ni en la primera mitad de la de los cincuenta. Fue en la Asamblea de 1956 cuando se abordó por primera vez el tema de los campings, y encontramos tras esta intervención una decisión política que podemos considerar claramente causa-efecto a un planteamiento de la Fesit. Partió la iniciativa del representante del Sindicato de Madrid, quien presentó una ponencia titulada *Reglamentación de la Práctica del Camping*, en la que se reconocía el auge que este tipo de turismo estaba alcanzando y consideraba a España un país excelente para su práctica, por lo que podía convertirse en una importante fuente de riqueza, sobre todo para aquellas poblaciones pequeñas, que eran donde se solían asentar los campistas. Continuaba la ponencia explicando que al carecer España de regulación y tradición al respecto, encontraba esta práctica múltiples impedimentos, entre otras razones, por ser considerado por muchos una “inmoralidad”.

Tras el debate y estudio de esta ponencia la Fesit se dirigió al MIT rogando que con carácter urgentísimo se procediera el dictado de la oportuna Ordenanza, que regulase el establecimiento y función de los terrenos que se fueran a habilitar para la práctica del referido “deporte”, ante la manifiesta conveniencia de proceder a la inmediata ordenación del Camping y con el fin de dotar a sus instalaciones del decoro que, a juicio de la Asamblea, le eran imprescindibles. Pues bien, en diciembre de ese mismo año se publicó mediante Decreto de 14 de diciembre⁶⁸⁰, la oportuna reglamentación para el ordenamiento de los campings.

Ya con el Reglamento en vigor, en la Asamblea del siguiente año, y con el fin de evitar que en el emplazamiento de los campings sólo se atendiera al deseo de servir intereses particulares, acordaron solicitar al MIT que estudiase un plan nacional de campings que buscara dar satisfacción a esta variante del turismo receptivo y en el que aclarase y facilitase que en todos los Ayuntamientos de ciudades de interés turístico se destinase un área para tal fin, la cual debía estar bien indicada. Así mismo, solicitaron

⁶⁸⁰ BOE nº 36 de 5 de febrero de 1957. Dicho Decreto fue completado mediante orden de 7 de marzo, por la que se aclaraban que los terrenos afectados por limitaciones y servidumbres públicas estaban exceptuados del acampamiento turístico.

la colaboración de la Federación Nacional de Camping para la divulgación de la anterior reglamentación, con el ruego de que publicasen un folleto con el extracto de la misma en varios idiomas, advirtiéndolo de la necesidad de su conocimiento.

6.3. Servicios de restauración.

Los servicios de restauración, que engloban a los restaurantes y bares, fueron también tratados por la Fesit, siendo en general la calidad que ofrecían a sus clientes, junto con la ordenación del sector, lo que más le preocupó. En su primera etapa tan solo encontramos una alusión a ellos, concretamente en la Asamblea de 1936, cuando solicitaron al PNT que gestionase en el Ministerio de Trabajo, la conveniencia de consignar una disposición, excepción o recomendación que tratara de evitar que los servicios de hostelería en las poblaciones de mucho turismo cerraran totalmente no sólo en casos de fiestas nacionales o locales sino también por las huelgas que se repetían con mucha frecuencia, proponiendo el establecimientos de unos servicios mínimos, para así evitar que aquellos que acudían a bares o restaurantes a comer cuando se encontraban fuera de sus casas quedaran desatendidos⁶⁸¹.

Tras la reunificación se trataron por primera vez estos servicios en la Asamblea de 1943. Hay que tener en cuenta que la reglamentación de los servicios de restauración guardaba un fuerte paralelismo con la de los hoteles. Así, desde el 1 de junio de 1939 estaba en vigor el Reglamento para la Industria Hotelera, Cafés Bares y Similares⁶⁸², en el que se clasificaba el personal y los salarios mínimos según la categoría del establecimiento. Y fue concretamente la necesidad de una modificación de este Reglamento uno de los aspectos que se trataron, algo que obtuvo respuesta con

⁶⁸¹ Blasco i Peris (2005) p. 112 anexo.

⁶⁸² BOE nº 143 de 23 de mayo de 1939.

la aprobación el 30 de mayo de 1944⁶⁸³ de un nuevo Reglamento Nacional de Trabajo para la Industria Hotelera y de Cafés, Bares y Similares, que dejaba sin efecto la anterior.

El otro aspecto estudiado y sobre el que se debatió en la Asamblea de 1943 fue la Orden del 20 de Mayo de 1940⁶⁸⁴, por la cual quedaba en suspensión la concesión de permisos de apertura de nuevos establecimientos que sirvieran al público artículos de comer y beber. La Fesit que se mostraba totalmente contraria a esto, sugirió la revocación de la citada Orden.

Dadas las estrictas condiciones legislativas a las que se enfrentaban los bares y restaurantes, marcadas entre otras razones por el racionamiento, la Fesit no volvió a tratar sobre ellos hasta la década de los cincuenta. Y cuando lo hicieron fue para denunciar la existencia de muchos restaurantes y casas de comida que no tenían a disposición de sus clientes una minuta con los precios específicamente autorizados según sus clasificaciones respectivas. Se limitaban a los servicios a la carta (en ocasiones sin que existieran ejemplares de la misma con los precios), cobrando por lo mismo, cantidades arbitrarias. En ciertos casos, el propietario no conocía o decía no conocer la categoría en que estaba clasificado su establecimiento, con lo que ignoraba el precio máximo que podía regir. Señalaron también que en el caso de restaurantes de tipo modesto se producían igualmente ciertas anomalías en cuanto a sus funciones en relación con su clasificación sindical, pues algunos establecimientos que sindicalmente constaban como bares, daban comidas y otros que, por el contrario, constaban como restaurantes en la clasificación sindical, no funcionaban realmente como tales. Ello era debido a que algunos establecimientos fueron declarados por sus dueños en funciones distintas a las que realizaban, con el fin de obtener suministros entonces racionados.

Todo esto generaba confusión a los clientes, y más a los turistas, por lo que propusieron al MIT, en primer lugar, que se realizará una revisión a fondo del número de restaurantes que realmente funcionaban como tales, que se verificara, o en su caso se estableciera la clasificación que a cada uno le correspondiese, y que se normalizara

⁶⁸³ BOE nº 160 de 8 de junio de 1944.

⁶⁸⁴ BOE nº 142 de 21 de mayo de 1940.

que en todos los establecimientos existieran, en sitio bien visible, carteles anunciadores de la categoría del mismo y del precio de sus comidas. Así mismo propusieron que una vez realizada la catalogación, se editase una guía con la situación, la categoría y los precios autorizados de cada uno de los restaurantes. Buscando con ello que lograra ofrecer, cara al turista, una mayor calidad y un mejor servicio. A esta solicitud el MIT contestó indicando que estos establecimientos estaban controlados por el Sindicato Nacional de Hostelería y no por la DGT, aunque no se mostró en contra de la propuesta, sino que por el contrario la consideró muy interesante.

Finalizando la década de los cincuenta, y en consonancia con la imagen que se estaba vendiendo de España, como un lugar de tradiciones y de marcado tipismo, en la Asamblea de 1958 se trató el hecho de que el sector se estaba “modernizando”, lo que suponía la aparición de nuevos establecimientos que ofrecían mayoritariamente cocina internacional, por lo que los platos típicos de muchas regiones estaban o bien desapareciendo, o simplemente no eran dados a conocer al turista. Por ello solicitaron a la DGT y al Sindicato de Hostelería que hiciesen algunas indicaciones a los restaurantes para que ofrecieran, en lugar destacado de las cartas, platos y vinos típicos de la región. A esto contestó el Jefe Nacional del Sindicato de Hostelería que le parecía muy acertada la idea, de modo que con fecha de 22 de abril de 1959 este Sindicato trasladó tal sugerencia a todos los hoteles y restaurantes.

CAPITULO SÉPTIMO: LAS FRONTERAS

Cuando la principal vía de entrada a un país es por carretera, las fronteras terrestres y el tránsito por ellas se convierten en pieza clave del desarrollo turístico. Esta fue la realidad española hasta la década de los sesenta, cuando el transporte aéreo desbancó al terrestre y los aeropuertos desplazaron a los puestos fronterizos en la recepción de nuestros visitantes.

España tiene frontera con diferentes países de dos continentes distintos: Europa y África. Pero a efectos turísticos la única que cabe tener en cuenta es la europea, con un total de 2.013 kilómetros. La frontera con Portugal es la de mayor longitud, se extiende al oeste de España, y la recorre de norte a sur. Son un total de 1.292 km que transcurren por Pontevedra, Orense, Zamora, Salamanca, Cáceres, Badajoz y Huelva. La frontera con Francia es la segunda de mayor extensión: 656,3 km, se extiende al noreste de España, comienza en la ciudad española de Irún, continúa hacia el este, a lo largo de los Pirineos hasta Andorra donde se interrumpe, para continuar hacia el este hasta Portbou. Es decir, la frontera francesa está dividida en dos partes (separadas por el Principado de Andorra), la primera parte transcurre por Guipúzcoa, Navarra, Huesca y Lérida, y la segunda parte continúa por Gerona. La frontera con Andorra es la de menor extensión: 63,7 km. Se encuentra al noreste de España, concretamente en la provincia de Lérida.



De estas tres fronteras fue la francesa la de mayor importancia en todos los aspectos, y entre ellos en el turístico, pues durante muchos años ha sido la puerta de entrada a España de todos aquellos procedentes de Europa.

Las fronteras y los requisitos necesarios para el paso de las mismas afectan al turismo fundamentalmente en tres puntos:

- Pasaportes y visados.
- Aduanas.
- Importaciones temporales.

7.1. Pasaportes y Visados.

Como sabemos, el paso de los ciudadanos por las fronteras ha estado y está en muchos casos regulado mediante el control de pasaportes. La rápida expansión del transporte por ferrocarril en Europa desde mediados del siglo XIX condujo a un colapso del sistema de pasaportes europeo. La velocidad de los trenes, así como el número de pasajeros que cruzaban muchas fronteras, hizo difícil la aplicación de la normativa al respecto, y la reacción general fue la relajación de los requisitos exigidos. Por ello desde la segunda mitad del siglo XIX y hasta la Primera Guerra Mundial, en general no se requería documentación específica para los viajes dentro de Europa, y el cruce de fronteras era fácil. En consecuencia, eran relativamente pocas las personas que tenían pasaporte. Durante la Primera Guerra Mundial, los Gobiernos europeos introdujeron de nuevo el requisito del pasaporte para el cruce de fronteras por razones de seguridad y para controlar la emigración de los ciudadanos con habilidades útiles, como salvaguardia de la potencial mano de obra. Estos controles se mantuvieron después de la Gran Guerra, y se convirtieron en procedimiento estándar.

En los años veinte se produjo un proceso de normalización legislativa internacional del tránsito entre países, lo que constituyó un marco básico del desarrollo turístico internacional. Esta normalización comenzó en la Conferencia de la Sociedad de Naciones celebrada en octubre de 1920, en donde se estableció un “pasaporte tipo”

que debían adoptar los países firmantes. A esto siguieron una serie de normas: la primera, de abril de 1921, un Estatuto relativo a la libertad de tránsito de personas, equipajes y mercancías, que entró en vigor el 31 de octubre de 1922, y que España ratificó el 17 de diciembre de 1929; la segunda fue un Convenio firmado en diciembre de 1923 que regulaba el régimen internacional de vías férreas, tratando de favorecer los enlaces de líneas internacionales y regular las formalidades aduaneras y de la policía, para lograr hacer los viajes más rápidos y confortables. España ratificó este convenio seis años más tarde, entrando en vigor en marzo de 1930⁶⁸⁵.

Posteriormente, durante la Segunda República el Gobierno español fue muy activo en la organización de planes turísticos en colaboración con otros países, y aunque España siguió sin ocupar un puesto de cabeza en lo que a turismo se refiere, luchó y consiguió formar parte del Comité Turístico de la Liga de las Naciones. Esto trajo consigo la eliminación de la necesidad de visado para los turistas de once países europeos, más los de Japón y Cuba. En consecuencia, durante esta etapa no existieron excesivas dificultades en el paso de frontera, por lo que éste no fue motivo prioritario de preocupación de aquellos que velaban en pro del desarrollo del turismo.

No obstante, a través de las Asambleas de la Fesit comprobamos que durante la etapa republicana, sí hubo factores que dificultaron el tránsito fronterizo, poniendo por tanto pronto cortapisas al desarrollo turístico. Así, en la Asamblea de 1933 pidieron que se subsanasen las anomalías que ocurrían en algunos pasos de la frontera francesa cuando llegaban turismos o autocares de este servicio, por ser poco favorable para el buen nombre del país⁶⁸⁶. En concreto señalaron el paso fronterizo de Sallent de Gállego en el que los autocares turísticos procedentes de Francia, con destino a Panticosa, encontraban grandes dificultades e indicaron las facilidades que por el contrario encontraban en el paso de Behobia-Irún⁶⁸⁷.

⁶⁸⁵ Esteve Secall y Fuentes García (2000) pp. 27-28.

⁶⁸⁶ *La Vanguardia*, jueves 27 de julio de 1933 p. 6.

⁶⁸⁷ *Revista Aragón* abril-mayo 1934, p. 73.

Por otra parte, en 1933, el SIPA denunció una anomalía en el intercambio turístico con Francia, concretamente en el visado de los pasaportes. Existía un convenio entre España y la nación vecina por el cual quedaban exentos de visado los pasaportes de los nacionales de ambos países, y sin embargo, a pesar que Francia respetaba este convenio, cuando a España llegaba un grupo de franceses sí se les exigía el visado de sus pasaportes. Desde el Sindicato aragonés transmitieron la queja al Ministro de Estado, el cual contestó a los pocos días señalando que dado que el acuerdo con Francia existía, y se refería tanto a pasaportes individuales como colectivos, le extrañaba mucho que los Cónsules españoles no estuvieran acatando lo acordado, pero que sí tal circunstancia se producía les rogaba que le informaran cuales estaban incumpliendo el acuerdo, para establecer las medidas oportunas⁶⁸⁸. Por tanto, en la Asamblea de 1934 denunciaron esta mala práctica por parte de los Cónsules de España en Pau y Bayona, y ahora la Federación solicitó al Ministro de Estado que les ordenase que se abstuvieran de ello, al ser ilegal. Además la Fesit calificó esta práctica como injusta, pues a los españoles que se dirigían a Francia no se les exigía tal requisito, ya que los Cónsules de Francia en España cumplían lo convenido, pero sobre todo se la clasificó como muy perjudicial para la corriente turística hacia nuestra nación, que era lo que realmente trataban de defender y amparar⁶⁸⁹. Esta irregularidad no fue subsanada, por lo que en la Asamblea de 1935 reiteraron la denuncia. Además plantearon una propuesta especial para aumentar las facilidades de paso a los turistas extranjeros que cruzasen la frontera francesa para permanecer en nuestro territorio por espacio inferior a setenta y dos horas⁶⁹⁰.

Y por último, en la Asamblea de 1936, además de peticiones genéricas sobre facilidades de paso, se introdujeron dos ideas nuevas. Una consistía en la implantación en España (cuando fuese ello posible y oportuno) de una Tarjeta de Turista. Documento similar al que se había puesto en circulación en Francia en el febrero anterior, y que con carácter gratuito vendría a sustituir al pasaporte, en el caso de

⁶⁸⁸ Revista *Aragón*, diciembre 1933. P. 241.

⁶⁸⁹ Revista *Aragón* abril-mayo 1934, p. 73.

⁶⁹⁰ Revista *Aragón*, mayo 1935, p. 86.

turismo normal para un periodo de corta duración⁶⁹¹. La segunda idea consistía en que se ampliara, previo convenio con Francia, a ochenta kilómetros la zona fronteriza, y se mantuvieran en toda la nueva franja las mismas facilidades para los taxis españoles procedentes del interior de España, de modo que pudieran transportar y dejar turistas en la zona francesa, y viceversa para los taxis franceses, pudiendo después regresar vacíos. Ambas propuestas las dirigieron al Gobierno a través del PNT⁶⁹².

La Guerra Civil endureció los controles en los desplazamientos de personas, y no solo en los pasos fronterizos, sino también en los realizados por el interior del país, los cuales se tornaron tremendamente difíciles. Las necesidades militares y de suministro primaron sobre los intereses particulares, se estableció, como en todas las guerras, un riguroso control de la población en ambos bandos, y apareció el obligado salvoconducto, sin el cual ninguna persona se podía desplazar por el territorio nacional. El salvoconducto era librado por las autoridades civiles o militares, existiendo gran variedad de ellos. Este documento era imprescindible para la obtención del billete de transporte, y en muchas ocasiones su emisión dependía en exceso del criterio personal del funcionario. Esta severidad se mantuvo una vez terminada la Guerra, cuando los controles en las zonas fronterizas se incrementaron, principalmente en la frontera hispano francesa, donde se estableció con carácter permanente el llamado “salvoconducto de fronteras”.

Durante los primeros años del franquismo el cruce de fronteras en ambos sentidos, así como los desplazamientos por el interior del país quedaron sometidas a un férreo control, lo que supuso una importante barrera a la recepción de turistas. Estos controles obedecían a la política de fronteras o seguridad interior, la cual fue prioritaria para un Régimen que no gozaba de reconocimiento internacional, y que se sentía amenazado desde el exterior. La idea de un tráfico turístico habitual presentaba un reto directo al aparato de seguridad del Régimen instaurado. Además la burocracia establecida complicó los trámites para la obtención de los salvoconductos necesarios para los desplazamientos por el interior del país, se imprimieron diferentes modelos de

⁶⁹¹ Blasco i Peris (2005) pp. 111-112 anexo.

⁶⁹² *La Vanguardia*, miércoles 24 de junio de 1936, p. 9.

solicitud, se ampliaron los datos requeridos sobre la persona y los motivos del viaje proyectado, y se exigieron certificados de buena conducta, de antecedentes penales, de adhesión al Glorioso Movimiento Nacional y de pertenencia a la FET y de las JONS.

Las autoridades turísticas fueron conscientes de que todo requisito de entrada suponía una traba al desarrollo del turismo, por lo que desde los primeros años del Régimen mantuvieron una postura favorable a la supresión de los mismos. Esta postura fue compartida por los SIT, pues tanto para unos como para otros, lo importante era conseguir que los extranjeros vinieran a España y gastaran su dinero en nuestro país, lo que contribuiría a levantar la maltrecha economía española. Prueba de ello es una carta, recogida por Beatriz Correyero del AGA⁶⁹³, de Arturo Grau, Secretario del SNT, dirigida a Francisco Vidal Sureda, en aquel momento Director de la Agencia del SNT en París, en la que transcribía el siguiente escrito del Ministerio de Asuntos Exteriores:

*Burgos, 25 de julio de 1939.- Año de la Victoria.- Asunto- **Supresión visado turistas.**- [...] al objeto de conceder las máximas facilidades a los turistas extranjeros que deseen visitar España, de orden comunicada por el Sr. Ministro de Asuntos Exteriores y a los efectos informativos correspondientes, cúmpleme poner en conocimiento de V. que: - Primero.- Quedan exentos de la obligación de visar sus pasaportes los turistas extranjeros que vengan a España a bordo de buques que realizan cruceros de turismo con escala en puertos nacionales. – Segundo.- Para los turistas que se dispongan a visitar Rutas Nacionales de Guerra, organizadas por el Servicio Nacional de Turismo y sus itinerarios abreviados, subsisten las mismas facilidades concedidas al inaugurarse dichas Rutas. Por lo tanto continúe permitiéndose la entrada en España sin visado español en sus pasaportes a aquellos extranjeros que vengan con el exclusivo objeto de recorrer la Rutas e itinerarios aludidos, siempre y cuando dicho visado no se exigido por las Autoridades competentes del país de origen de los viajeros.-*

⁶⁹³ Correyero Ruiz (2002) pp. 64-65.

Esta misiva, en la que además el Secretario de la DGT se lamentaba de que la referida medida no se hubiese tomado con mayor antelación, es un claro reflejo de la actitud que las autoridades encargadas del turismo tuvieron frente a los requisitos formales de entrada al país. Otra prueba del esfuerzo que desde la DGT realizaron para acabar con las trabas impuestas la encontramos en la circular número 108 de la Sección de Información, de 16 de marzo de 1940, en la que se decía que gracias a las gestiones realizadas por ellos mismos ante la Dirección General de Seguridad, en lo sucesivo los españoles provistos de pasaporte podrían utilizarlo para circular por el territorio nacional sin necesidad del salvoconducto, al igual que los extranjeros provistos de su pasaporte reglamentariamente visado⁶⁹⁴.

En esta línea siguieron trabajando a lo largo de los años, y en muchas ocasiones en cooperación con la Fesit, por lo que nos encontramos con reclamaciones hechas por el Director General de Turismo, tras propuestas procedentes de la Federación. Estas reclamaciones consistieron en la supresión o al menos en la flexibilización de las barreras de entrada, y en ellas se argumentaba que además de dificultar la llegada de extranjeros, desacreditaba políticamente al Régimen, al identificarlo como autoritario y policiaco. Bolín propuso en repetidas ocasiones que había que buscar el equilibrio entre la seguridad interna (posibilidad del establecimiento de células de oposición al Régimen dentro de España) y la necesidad de superar las antipatías que éste despertaba en el exterior, lo que estaba llevando al empobrecimiento del Tesoro Público. Pero la influencia de la diplomacia turística tardó en afectar a la política sobre fronteras: España guardaba las distancias respecto a los acuerdos multilaterales que sobre este tema otros países iban adoptando. Los sectores interesados en el comercio y el turismo criticaban de continuo la incapacidad española para unirse a las convenciones colectivas sobre fronteras, críticas que el Gobierno de vez en cuando acallaba con iniciativas independientes o con acuerdos bilaterales⁶⁹⁵.

⁶⁹⁴ Fernández Fuster (1991a) p. 397.

⁶⁹⁵ Pack (2009) p. 89.

Por todo esto, y a pesar de los esfuerzos realizados desde la DGT, el desmantelamiento de las barreras fue muy lento. A esta lentitud contribuyó el que, en los primeros días de diciembre de 1941, la Dirección General de Seguridad dictase una Orden estableciendo nuevos requisitos sobre la documentación exigida a los extranjeros: visado turístico y permiso de salida. Se procedió a asignar a cada extranjero que llegaba a España un número identificativo, que unido al empleo del “tríptico” permitía trazar la ruta realizada por el visitante⁶⁹⁶. El número se asignaba correlativamente a cada extranjero que entraba por cada puesto fronterizo, e iba antecedido de un número fijo correspondiente al asignado al puesto fronterizo de entrada. El pasaporte debía presentarse en la comisaría de Policía de la localidad a la que llegase con la mayor urgencia posible para ser visado. El citado visado era gratuito y daba derecho a permanecer treinta días en el país, transcurrido el plazo se podía prorrogar por tres meses justificando los motivos que obligaban a ello⁶⁹⁷.

En cuanto al tríptico, consistía en un complicado documento del que todo extranjero que entraba en territorio nacional debía de proveerse. Las partes del tríptico se denominaban A, B y C, y en cada una de ellas constaba además del número identificativo, el nombre, años, nacionalidad y número de pasaporte del titular. En la parte A se indicaba el día que llegaba a la localidad, de donde procedía y donde se iba a hospedar. En la B el día que salió del hotel y hacia donde se dirigía, y en la parte C el día que llegó y de dónde, y el día que salió y hacia dónde. El visitante debía de entregar el tríptico en el hotel en que se hospedase, y el dueño o encargado del establecimiento, o incluso el cabeza de familia en caso de hospedarse en una vivienda, debían llevar dos de sus partes (A y C) debidamente cumplimentadas y firmadas a la comisaría de policía correspondiente, donde se quedaban con la parte A y devolvían sellada la parte C. Una vez que el viajero abandonaba el hotel el encargado del mismo rellenaba las partes B y C, las llevaba a la comisaría donde las sellaban, les devolvían la C y se quedaban con la B. En caso de incumplimiento por parte de los hoteleros se

⁶⁹⁶ Se implantó mediante Orden General Extraordinaria de la Dirección General de Seguridad (Correyero Ruiz 2002, pp. 298-303).

⁶⁹⁷ Fernández Fuster (1991a) p. 398.

les imponía una sanción de entre 25 a 10.000 pesetas. Las comisarías mandaban diariamente los partes recogidos al negociado de Control de Extranjeros, el cual controlaba el itinerario seguido por el viajero⁶⁹⁸. Así se lograban controlar los movimientos del turista dentro del territorio nacional, que realmente era lo que se perseguía con esta orden. El tríptico se convirtió en un importante freno para el turismo, pues generaba una sensación, cierta por otra parte, de control policial y dificultaba mucho el desarrollo normal de los viajes⁶⁹⁹.

La situación, ya de por sí tediosa e incómoda, se recrudeció a partir del 15 de mayo de 1942 cuando la Dirección General de Seguridad dispuso la implantación de un “salvoconducto especial” para trasladarse a las capitales y pueblos próximos a las fronteras hispano-portuguesa e hispano-francesa, e incluso para circular por estas zonas, tanto a los visitantes como a los residentes. Este salvoconducto era válido para un solo viaje o por tres meses en casos excepcionales⁷⁰⁰. Esta realidad descrita fue a la que se enfrentó la Fesit tras su reunificación, y por ello desde un principio solicitaron medidas que facilitaran los trámites necesarios para la llegada de turistas a España, señalando las diferencias entre el sistema de cruce de fronteras en España y en los demás países e incluso abogando por la total eliminación de los requisitos de entrada y movilidad dentro del territorio nacional.

Las peticiones que sobre este tema fueron planteando se enfocaron de diferentes formas. Así, la primera vez fue en la Asamblea de 1942, cuando señalaron que el problema de movilidad se veía agravado en el caso insular, pues para acceder a las islas, tanto Baleares como las Canarias, era necesario la obtención de un salvoconducto⁷⁰¹, lo que suponía una discriminación y un perjuicio cara al desarrollo del turismo en estos territorios españoles. Por lo que defendieron la eliminación de este requisito, pues así aumentaría el número de turistas en las islas, que en ese momento, debido principalmente a la II Guerra Mundial, era muy escaso.

⁶⁹⁸ Correyero Ruiz (2002) pp. 298-301.

⁶⁹⁹ Pack (2009) pp. 88-89.

⁷⁰⁰ Fernández Fuster (1991a) p. 399.

⁷⁰¹ Con independencia de poseer pasaporte en vigor y debidamente visado, esto último para los extranjeros.

En la Asamblea celebrada dos años más tarde, y tras la evidencia que las condiciones de entrada y sobre todo de movilidad por el territorio nacional no habían mejorado, presentaron una ponencia con el elocuente título: *Movilidad dentro del Territorio Nacional*. En ella se denunciaba que a efectos prácticos, para desplazarse por el territorio nacional, no solo a las islas o al norte de Marruecos, sino en general por todas las provincias españolas, era necesario poseer un salvoconducto, lo que suponía un grave problema para el turismo. Por ello se dirigieron a la Dirección General de Seguridad, abogando por su desaparición. El dirigirse a este organismo y no a la DGT, se debió no sólo a que aquel era el competente para eliminar dicho documento, sino que sabían que el organismo turístico compartía su opinión y realizaba todo aquello que estaba en su mano para lograr la señalada supresión.

Como la situación no cambió y el salvoconducto se mantenía, en la siguiente Asamblea (1945) propusieron a la DGT que ideara un documento con el cual se pudiese pasar las fronteras y realizar viajes por el territorio nacional, todo en uno. Este documento, que vendría a sustituir al salvoconducto, debía ser más fácil de obtener, y pudiendo hacer las veces de tríplico, permitiría su desaparición⁷⁰². Mientras tanto, volvieron a pedir a la Dirección General de Seguridad la supresión del salvoconducto, a lo que esta Dirección contestó negativamente, alegando que no habían desaparecido las causas que obligaron a denegarlo con anterioridad.

Dado que los requisitos de entrada no estaban siendo eliminados, en la Asamblea de 1946 buscaron otras formas dar facilidades a nuestros visitantes. Sintetizaron estas facilidades en que se acelerasen los trámites necesarios, pues es aquel momento, los extranjeros que deseaban viajar a España encontraban un sinnúmero de dificultades a la hora de obtener el visado de su pasaporte. En primer lugar debían presentar una solicitud en el Consulado español en su país, el cual la trasladaba al Ministerio de Asuntos Exteriores español. Este envió, debido al cierre de la frontera

⁷⁰² Tres años más tarde parece ser que la DGT ya tenía ideado dicho documento, el cual presentó a la Dirección General de Seguridad pero que no fue aceptado. Le denominaron “Hoja de Ruta” y en él debía de constar desde la llegada a España hasta la salida, la ruta y estancias del extranjero. El argumento esgrimido por la DGT para la implantación de la Hoja de Ruta, era que con la misma se podría recopilar mayores datos estadísticos, los cuales eran fundamentales para el desarrollo de las actividades que tenía encomendadas (Corretero Ruiz 2002, p. 350).

con Francia se demoraba sensiblemente. Por ello la Fesit pidió al Gobierno que, con carácter general, cuando las solicitudes de visados de pasaportes se presentasen en Consulados españoles establecidos en naciones con las que se mantenían relaciones amistosas, fueran éstas enviadas por avión o por radiograma, soportando los gastos el solicitante, como venían haciéndolo los consulados que otros países tenían en España. Y concretamente para el turismo inglés, dada la importancia de éste en las islas Canarias, propusieron que las solicitudes de visado para viajar a las islas por estancias cortas se resolvieran en los propios Consulados, como ocurría entre las naciones que habían establecido tratados bilaterales al respecto. Estos tratados que se estaban firmando en beneficio del tránsito turístico, acordaban en muchos casos, la total supresión del visado⁷⁰³.

La situación comenzó a cambiar, y al año siguiente optaron por solicitar a la Dirección General de Seguridad solo la simplificación de los trámites para la obtención de salvoconductos para zonas fronterizas⁷⁰⁴. Ya en enero de 1948 se permitió la libre movilidad interior, en febrero se reabrió la frontera francesa y se intensificaron los vínculos con Estados Unidos, anunciándose un vuelo diario Nueva York-Madrid, y con Gran Bretaña, mediante la firma de un acuerdo comercial por el que el Gobierno británico autorizaba a sus ciudadanos a viajar a España⁷⁰⁵. También se autorizó la entrada temporal (máximo noventa días) de autocares de excursiones turísticas, siempre y cuando cumpliesen una serie de normas: que perteneciesen a empresas organizadoras de excursiones turísticas; que viniesen documentados con trípticos o “carnets de pasajes” expedidos a nombre de las personas o entidades propietarias de los mismos, por sociedades automovilistas pertenecientes a las

⁷⁰³ Esta reclamación se comienza a ser atendida en 1949 con la publicación en el Boletín número 14 de Información de la D.G.T cuyo contenido se detalla más adelante.

⁷⁰⁴ *La Vanguardia Española*, 3 de Octubre de 1947, p. 8.

⁷⁰⁵ En octubre de 1947 el Gobierno británico había prohibido a sus ciudadanos viajar por placer al extranjero, para evitar así la salida de dinero del país. A partir del siguiente año, el Gobierno laborista fue levantando esta prohibición gradualmente por países de destino, aunque seguía limitando drásticamente la cantidad que cada viajero podía gastar. Tras intensas negociaciones en la que los británicos se encontraban con la disyuntiva de la oposición al régimen franquista y un destino barato y que ofrecía múltiples atractivos, terminaron permitiendo a sus ciudadanos acudir a España (Pack 2009, p. 78).

Asociaciones Internacionales, “Federation Internationale de ‘Automobile” y “Alliance Internationale de Tourisme”]; que todos y cada uno de los ocupantes justificaran su condición de turistas residentes en el extranjero y con derecho al disfrute del régimen temporal de automóviles. Además, estos autocares documentados sólo podrían entrar por las aduanas de Irún, Behovia, Canfranc, La Junquera, Port-Bou, La Línea, Túy, Fuentes de Oñoro, Badajoz, Rosal de la Frontera y Algeciras⁷⁰⁶.

Pero se seguía exigiendo visado para la entrada en nuestro país, por lo que en la Asamblea de 1948 redactaron un escrito solicitando al Ministerio de Asuntos Exteriores que cursase las órdenes convenientes a los Consulados españoles para que la concesión de los visados se realizase en un menor plazo y que si era posible, se redujera el importe de los derechos correspondientes, y a la Dirección General de Seguridad que estudiase fórmulas que simplificaran los trámites de entrada y salida de viajeros en España. Este escrito de número 52.158, que se presentó el 24 de noviembre de 1948, contó con el apoyo explícito del representante de la DGT, el cual manifestó que había que acabar con los requisitos establecidos en España para el cruce de fronteras, pues hacían que los visitantes extranjeros se formasen la idea de que nuestro país estaba fuera del “fabuloso mundo libre” de la civilización occidental. Señaló también que en las gestiones que su organismo había realizado conducentes a tal fin, se encontró en frente principalmente a la Dirección General de Seguridad.

Al mes siguiente, este escrito obtuvo respuesta de los dos organismos a los que se había dirigido. Por una parte el Ministerio de Asuntos Exteriores contestó con fecha de 15 de diciembre lo siguiente:

“Con referencia a su escrito núm. 52.158, de 24 del pasado mes, cúpleme manifestar a V.I., de orden del Sr. Ministro de Asuntos Exteriores, que las dilaciones que actualmente puedan sufrir las tramitación de los visados de pasaportes, vienen impuestas por las disposiciones en vigor dimanadas por la Dirección General de Seguridad y el Instituto Nacional del moneda Extranjera y por la intervención de esos

⁷⁰⁶ Acuerdo de la Dirección General de Aduanas (Ministerio de Hacienda) de 1 de julio de 1948, publicado en el BOE nº 205 de 23 de julio de 1948.

organismos, limitándose este Ministerio y nuestros representantes en el exterior a dar curso con la máxima urgencia a las diversas comunicaciones, y con relación a la posibilidad de reducir los derechos consulares, éstos se aplican según normas estrictas de reciprocidad y, en la mayoría de los casos, no sería procedente un reducción unilateral”.

Y por otra, la Dirección General de Seguridad contestó en escrito número 57.499 fechado el 27 de diciembre de 1948, diciendo:

“En contestación a su escrito Asuntos Generales número 52.158, de fecha 24 de Noviembre último, relativo a la solicitud formulada por el Sr. Presidente de la Federación de Española de Centros de Iniciativa y Turismo, en el sentido de que se simplifiquen los trámites de entrada y salida de viajeros en España, de gran interés desde el punto de vista turístico, tengo el honor de participar a V.I. que con fecha del 26 de Julio de 1948 el Ministerio de Asuntos Exteriores, de acuerdo con esta Dirección General, y ante la necesidad de simplificar el trámite para la concesión de visados para España, autorizó a nuestros cónsules en el extranjero, por circular nº 2.100, a conceder sin previa consulta a dicho Ministerio los visados que de ellos fueran solicitados por los súbditos extranjeros que ofrecieran garantías debidas, y solamente en aquellos casos en los que nuestros referidos Cónsules consideraran necesaria la precia consulta, se formularía esta por telegrama, exceptuándose de dicha concesión los súbditos de ciertos países que circunstancias especiales aconsejan se mantenga la consulta previa y a los compatriotas expatriados que hayan adquiridos la nacionalidad extranjera.”

Estas modificaciones se publicaron en el Boletín de Información de la DGT nº 14, de marzo de 1949⁷⁰⁷:

⁷⁰⁷ Correyero Ruiz (2002) p. 252.

“DATOS PARA LA ENTRADA Y PERMANENCIA DE EXTRANJEROS EN ESPAÑA.- Pasaportes y visados.- Todo extranjero que desee visitar España deberá estar en posesión del correspondiente pasaporte, visado por la autoridad consular española de la demarcación de su residencia o por otra distinta.

Este visado puede obtenerse en el acto o en el plazo máximo de ocho días, según los casos.

Las autoridades consulares españolas están facultadas para expedir visados de entrada y salida de España con permanencia de noventa días en territorio nacional. También están autorizados para conceder visados de tránsito, valederos por siete días, siempre que los interesados justifiquen hallarse en posesión de los necesarios permisos de los países que han de atravesar y el de destino, y que demuestren documentalmente que han abonado el pasaje.

Los poseedores de pasaporte extranjero con visado normal de entrada en España, cuya permanencia en nuestra nación no exceda de noventa días, pueden verificar su salida sin realizar ninguna clase de trámite.

El Ministerio de Asuntos Exteriores español ha efectuado un canje de notas con la delegación de Colombia en Madrid, por el que se reduce a un derecho meramente estadístico de una peseta la tasa existente para el visado de pasaportes mutuos. Propuesta similar se ha hecho a los demás países.

Con ello se sigue la norma de conceder las máximas facilidades a todos los extranjeros que deseen visitar España, ya que Los Cónsules de la Nación tienen órdenes terminantes de simplificar todo trámite en este sentido.”

El que se estuvieran tomando estas medidas para agilizar los trámites de emisión de pasaportes y visados, hizo que en la Asamblea de 1949 sólo se refirieran a este asunto muy superficialmente, y en la de 1950 lo hicieran también de modo general, aunque en esa ocasión también solicitaron al Ministerio de la Gobernación que facultase a los Gobiernos Civiles de todas las provincias españolas para que pudiesen expedir directamente los pasaportes, sin necesidad de previa consulta con la

Dirección General de Seguridad, y además que éstos tuvieran validez por dos años con facultad de renovación⁷⁰⁸. Al llegar 1952 los gastos de visados de pasaportes se habían reducido una tercera parte: los turistas norteamericanos ya no lo precisaban para estancias inferiores a seis meses, para los portugueses e italianos el visado era gratuito, y para el resto de nacionalidades se establecían generalmente los requisitos basándose en la reciprocidad entre países⁷⁰⁹. Ese mismo año se creó un pase de 24 horas pensado principalmente para el turista francés, que permitía pernoctar una noche y alejarse hasta veinte kilómetros de la frontera⁷¹⁰, y se dejó de exigir el tríptico (salvo para aquellos que llegaban en automóvil, a fin de evitar el contrabando de vehículos)⁷¹¹.

Pero estas facilidades no estaban llegando a los denominados “Salvoconductos de Fronteras”, por lo que en la Asamblea de 1953 el representante de Puigcerdá presentó una ponencia con este título en la que pedía la supresión de los mismos. Tras el debate y estudio de la misma, y dado que dicha petición se había realizado el año anterior al Ministerio de la Gobernación, decidieron dirigirse a la Presidencia del Gobierno. Concretamente le suplicaron que, habida cuenta de la absoluta normalidad imperante a todo lo largo de la frontera franco-española en los años anteriores, estudiase la posibilidad de la supresión total del “Salvoconducto Especial de Fronteras”. Y que si dado el caso de que por razones especiales no fuese ello factible, se procediera a una modificación de las zonas pirenaicas impermeabilizadas, declarando fuera de aquellos límites, por su destacada significación turística, las poblaciones de: Cadaqués, Rosas, La Escala, Figueras, Olot, San Juan de las Abadesas, Ripoll y Ribas de Freser y las líneas de comunicación que en aquel momento las enlazan en la provincia de Gerona; la carretera de Pobla de Segur hasta Vilaller, en la de Lérida; los tramos de carretera desde esta última localidad hasta Berdún, pasando por Boltaña, Biescas y Jaca, en la provincia de Huesca; y las

⁷⁰⁸ *ABC*, domingo 17 de Septiembre de 1950, p. 20, *ABC*, Jueves 21 de Septiembre de 1950, p. 23, *ABC* de Sevilla, Jueves 21 de Septiembre de 1950, p. 14, *ABC*, viernes 29 de Septiembre de 1950, p. 14 y *La Vanguardia Española*, viernes 29 de Septiembre de 1950, p. 1.

⁷⁰⁹ Correyero Ruiz (2002) pp. 442-443.

⁷¹⁰ Moreno Garrido (2007a) p. 193.

⁷¹¹ Esta supresión del tríptico la autorizó el Gobierno como gesto de apertura cara a la celebración del XXXV Congreso Eucarístico que se celebró ese año en Barcelona (Correyero Ruiz 2002, p. 442).

localidades de Burgui, Aoiz, Burguete, Elizondo, Mugaire y Santesteban, en la provincia de Navarra. Además solicitaron que el citado salvoconducto pudiera ser expedido por un plazo de validez superior a los treinta días de vigencia de ese momento.

Aproximadamente un mes después de esta petición, se produjo en la zona fronteriza franco-española un atentado perpetrado por unos supuestos exiliados españoles hacia unos turistas ingleses, lo que quitó la razón a la Fesit de los argumentos expuestos sobre la seguridad existente, por lo que no cabía la supresión del salvoconducto, pero sin embargo sí se amplió la vigencia de éstos a tres meses y se bajó la sanción para quien no tuviese tal salvoconducto, de 100 a 10 pesetas.

En 1953, ya con el Plan Nacional de Turismo en marcha, se promulgó un Decreto de 10 de octubre⁷¹² en el que se modificaban aspectos relativos a la expedición de pasaportes, el cual pasaban a tener una validez de dos años, y los visados se prolongaban hasta los seis meses, pudiendo ser utilizados en tres viajes. Esto condicionó las ponencias presentadas en la Asamblea siguiente, celebrada en septiembre de 1954. Concretamente en una ponencia presentada por el representante de Burgos y denominada *Concesión de Pasaportes*, se reconocía que la reforma señalada respondía a una necesidad muy sentida, al aplicar un criterio más amplio en la rigidez que aún seguía existiendo. Y por esto mismo felicitaba al Ministerio de la Gobernación, y le agradecía las mejoras de las disposiciones para la expedición de pasaportes. Señalaba posteriormente la ponencia, que el buen acogimiento de la reforma se debía también a la idea recogida en su preámbulo sobre la igualación de los privilegios de los ciudadanos, pues todo lo que supusiera mejoras y facilidades en el intercambio turístico sería apoyado con entusiasmo desde la Fesit. Pero dado que en España seguían existiendo tediosos trámites para la obtención del pasaporte y además seguía siendo el único país europeo que exigía visado de entrada, pedía lo siguiente:

⁷¹² BOE nº 194 de 13 de julio de 1954.

1º.- Que fueran autorizados los Gobiernos Civiles para la concesión de nuevos pasaportes, con la única condición de presentar el anterior caducado, siempre que hubiese sido concedido durante los últimos quince años.

2º.- Que todos los poseedores de pasaportes nacionales pudiesen salir y entrar en España, tantas veces como lo creyesen conveniente, sin previa necesidad de obtener un permiso de salida, como era el criterio que se seguía para los vecinos de Fuenterrabía e Irún.

3º.- Que la concesión de nuevos pasaportes se concretase en una sencilla tramitación en los Gobiernos Civiles de cada provincia con la sola presentación del carnet de identidad, y previo el asesoramiento de la policía.

4º.- Que se redujesen al mínimo posible o se suprimiesen totalmente, los derechos a cobrar por el visado para la visitas de extranjeros a España.

No obstante tras la discusión de la ponencia, la Asamblea, buscando que la reforma tuvieran los efectos deseados, decidió sencillamente rogar al MIT que intercediera ante el Ministerio de la Gobernación para que aclarase a todos los Gobiernos Civiles el alcance de las últimas disposiciones, con el fin de lograr la debida uniformidad de redacción y validez.

Las mejoras que se produjeron en los requisitos de emisión de pasaportes llevaron a la Fesit a estar varios años sin solicitar más medidas que facilitasen el tránsito de fronteras. Fue en la Asamblea de 1957 cuando el SIPA presentó una ponencia en la que dejando constancia que entre Francia, Bélgica y Suiza no hacía falta pasaporte ni visado alguno, se sentía preocupado por la idea de que la gran cantidad de peregrinos que se esperaban iban a llegar el siguiente año a Lourdes con motivo de su centenario, desestimasen la idea que se les proponía de visitar la Basílica del Pilar por el mero hecho de tener que obtener pasaporte y visado. En la misma ponencia se solicitaba que, al igual que se estaba estudiando si la idea del “Mercado

Europeo Común” era beneficiosa o no para España, se estudiara la benignidad de una Unión Turística Europea⁷¹³.

En la Asamblea del año siguiente, Fomento de Turismo de Palma de Mallorca presentó una ponencia titulada *Supresión del visado de pasaportes*, en la que basándose en la observancia del resto de países del entorno, solicitaba a los Ministerios de Información y Turismo, de la Gobernación y de Exteriores, que estudiaran en estrecha colaboración la posibilidad de suprimirlo para los países de Europa Occidental. Esta petición se enmarca en un contexto en el cual España acababa de ingresar en la OECE, y su primera recomendación respecto al turismo trataba de la liberalización de las fronteras, coincidiendo con la ofensiva que su comité turístico encabezó con el mismo fin.

Al año siguiente, y antes de comenzar la campaña turística, el Gobierno de España eliminó inesperada y unilateralmente el requisito de visado para los turistas británicos que no entraran desde Gibraltar. Aunque el objetivo de esta medida tenía más base política que la idea en sí de liberalización de fronteras⁷¹⁴.

7.2. Las aduanas.

Las aduanas, puestos fronterizos o aduaneros, son la puerta de entrada a un país, por lo que las condiciones de las mismas son fundamentales en la impresión que un visitante se hace del país al que llega. Por este motivo, los promotores del turismo español las consideraron pieza clave en su lucha contra la impresión que los turistas

⁷¹³ Finalmente esta última petición no se transmitió a los organismos oficiales, a los cuales, Ministerios de Información y Turismo, Gobernación y Asuntos Exteriores, sólo se le pidió el estudio de la posibilidad de supresión del visado de pasaportes con los países de Europa Occidental, al igual que estos lo venían haciendo entre sí, dejando a salvo el aspecto policial.

⁷¹⁴ Pack (2009) p. 153.

extranjeros tenían del carácter poco europeo de España, y se esforzaron por mejorar sus condiciones.

Entre estos promotores por supuesto encontramos a la Fesit, la cual mostró en repetidas ocasiones su preocupación por las malas condiciones a las que los extranjeros se enfrentaban en los puestos fronterizos españoles. Éstas afectaban al estado de los locales, al trato al turista y a su equipaje, así como a las legalidades establecidas para el paso por la frontera de vehículos y otros enseres propios de los turistas⁷¹⁵.

El trato poco correcto que recibían los turistas en los puestos fronterizos no fue exclusivo de una etapa histórica concreta, por lo que en las dos etapas que estamos estudiando de la Fesit se produjeron tales irregularidades. Por ello, tras la Asamblea de 1935 rogaron a la Dirección General de Aduanas que dulcificase en todo lo posible el reconocimiento personal a los turistas extranjeros en el paso de las fronteras, especialmente suprimiendo los llamados cacheos y que sometieran a este reconocimiento, y siempre en local apropiado, sólo a aquellos turistas que se estimase que trataban de defraudar a la Hacienda Pública española. En cuanto al reconocimiento de equipajes, pidieron que se siguiera la forma aplicada en otros países, la cual consistía en inspeccionar solamente uno o dos bultos y aplicar con severos castigos si hubiera defraudación⁷¹⁶.

Tras la reunificación, las fronteras permanecían prácticamente cerradas, y el carácter policial del nuevo Régimen, hizo que la Fesit no denunciase irregularidades en los puestos aduaneros. Hay que esperar a 1948 para que por primera vez abordaran con las autoridades competentes el trato que se dispensaba a los turistas a su entrada en España. Y para ello “recomendaron con todo interés” a la Dirección General de Aduanas que todos sus funcionarios extremasen la atención de cortesía que “ya vienen prestando” a los visitantes en la revisión de equipajes y documentación, habida cuenta

⁷¹⁵ Estas últimas las trataremos en el siguiente apartado, bajo la denominación: *Importaciones Temporales*.

⁷¹⁶ Revista *Aragón* mayo 1935, p. 86.

de la importancia que tenía para el turismo receptivo la primera impresión que recibía el visitante extranjero al pisar tierra española.

A partir de ese año la Fesit comenzó a tener en consideración y a estudiar los diferentes aspectos que afectaban a las aduanas. Así, en la Asamblea de 1949 el Sindicato de Fomento de Turismo de Burgos presentó una ponencia titulada *Prestación de Servicios Fronterizos* en la que planteaba que, sabiendo lo importante que era para los visitantes el trato que recibían en nuestro país, y sabiendo que en muchas aduanas la fiscalización que estos sufrían era incluso bochornosa, se pidiera a la Dirección General de Aduanas que disminuyera e incluso hiciera desaparecer los tramites de inspección de equipaje al que estaban sometidos los extranjeros. Tras la lectura de esta ponencia intervino Arturo Grau, representante de la DGT, diciendo que aun siendo lo ideal era mejor realizar las peticiones poco a poco, y no de golpe. Por lo tanto la Fesit concluyó transmitir un ruego para que se suavizasen los trámites en las aduanas, sobre todo a los extranjeros.

Ese mismo año, y dado que la afluencia de viajeros que cruzaban las aduanas iba en aumento, consideraron que era necesario la apertura de nuevos puestos fronterizos, y por ello rogaron a la Dirección General de Aduanas que activase la terminación de la Aduanilla del Soport (en construcción) y que estudiase la construcción de una Aduanilla en Sallent de Gállego⁷¹⁷.

Ese aumento antes referido de turistas, provocó que durante los años 1950 y 1951 se produjesen situaciones de caos en los puestos fronterizos, las cuales fueron denunciadas en las Asambleas de la Fesit. Y gracias entre otras razones a estas denuncias, el Ministerio de la Gobernación, responsable tanto de las fronteras como de la seguridad, accedió en 1952 a aunar en un solo proceso la seguridad y la inspección en las aduanas, definiendo el contrabando con mayor precisión, eliminando la necesidad de los permisos de salida y modernizando y agrandando las instalaciones en

⁷¹⁷ Ese ruego fue atendido ya que en Sallent de Gállego se abrió un puesto aduanero en 1951, tal y como podemos ver en los datos Estadísticos de 1954 emitidos por la Oficina de Estadística de la DGT.

los puestos fronterizos. Con esto se logró mejorar la eficacia de las aduanas⁷¹⁸. La mejora llevada a cabo por el Gobierno determinó que en la Asamblea celebrada ese año (1952) la Fesit abordara otro aspecto de las aduanas que hasta entonces no se había considerado. Este se refería a la revisión de equipajes de los pasajeros que viajaban sin escala entre la Península y las islas Baleares. Tras el estudio de unas ponencias presentadas por los Fomentos de Turismo de Palma de Mallorca y Valencia, decidieron dirigirse a la Dirección General de Aduanas y suplicarle la supresión total de estas revisiones, habida cuenta que dichas islas no tenían la condición de Puertos Francos⁷¹⁹.

Para los miembros de la Fesit la atención en los puestos aduaneros debía incluir aquellos aspectos que de una u otra forma hicieran más fácil al turista extranjero cruzar la frontera. Por ello, en la Asamblea de 1953 se leyó una ponencia, presentada por el representante del Sindicato de Puigcerdá, que solicitaba un intérprete para el puesto fronterizo de su localidad. Tras el debate y estudio de la ponencia lo que se decidió fue pedir a la DGT la apertura, en el puesto fronterizo de Puigcerdá, de una Oficina de Información que permitiera atender las demandas del creciente contingente de visitantes que llegaba a España a través del mismo. A esta petición el representante de la citada Dirección contestó que lo veía adecuado, pero que escapaba de su total competencia, pues era algo que tenía que aceptar la Dirección General de Aduanas. Así, la Fesit presentó un requerimiento ante este último organismo, el cual contestó favorablemente al considerar la propuesta oportuna.

⁷¹⁸ Pack (2009) p. 91.

⁷¹⁹ Esta petición no fue atendida en el corto plazo, por lo que la volvieron a plantear en la Asamblea siguiente (1953) y en la de 1956. Tras esta última petición y las gestiones que se habían realizado para tal fin, lograron, tal y como se señaló en la Asamblea de 1957, que la revisión de equipajes en los viajes entre la Península y las islas se suavizase. Pero a pesar de ello en esa misma Asamblea volvieron a reclamar la total supresión de estas revisiones. En esta última ocasión la petición partió del representante de Palma de Mallorca y en ella alegaba que mientras no se suprimieran tales revisiones parecería que las islas no eran provincias españolas, pues si cualquier viajero se podía mover libremente entre cualquier provincia peninsular, no se explicaba que no pudiera hacerlo a trasladarse a o desde las islas. De acuerdo toda la Fesit, decidieron aprobar la siguiente conclusión: “No obstante haberse suavizado la enojosa revisión de equipajes entre la Península y Baleares, insistir la total supresión de tan deprimentes revisiones.”

En esa misma Asamblea se planteó una novedad importante consistente en el establecimiento de un Sistema Aduanero conjunto con Francia y Portugal. Este sistema permitiría llevar a cabo el servicio de forma cómoda y rápida, haciendo mínimas las distancias a recorrer por el viajero y sus equipajes, como ya sucedía en las estaciones de Irún y Hendaya. Por ello propusieron a la Dirección General de Aduanas que realizase las gestiones necesarias, previo acuerdo con los países vecinos, para lograr tal fin.

Aunque las medidas anteriormente citadas, tomadas por el Ministerio de la Gobernación para lograr mayor eficacia en los servicios aduaneros, habían tenido éxito, en los últimos años de la década de los cincuenta el incremento en la llegada de turistas volvía a generar interminables colas en los puestos aduaneros, pues a los turistas se les seguía reteniendo por norma y sometiéndoles a un minucioso control. Esto como es lógico preocupaba a la Fesit, a pesar de que imágenes de estas colas eran utilizadas por el Estado como ejemplo de éxito turístico⁷²⁰. Por ello, en la Asamblea de 1957 rogaron a los Ministerios de la Gobernación, Hacienda e Información y Turismo que estudiasen una posible reducción en los trámites aduaneros o la forma de efectuarlos, de modo que, sin abdicar en un derecho a determinadas prácticas que eran garantías para los intereses del Estado, resultasen menos lentos y de más atenuada mortificación para los miles de viajeros que llegaban a nuestras fronteras y aeropuertos.

Y en cuanto a cómo lograr mayores facilidades aduaneras, en esa misma Asamblea decidieron nombrar una comisión de estudio que analizase la situación y que presentara al año siguiente medidas al respecto. Así, en la Asamblea de 1958 se presentaron dos propuestas⁷²¹, aunque realmente ninguna de ellas fue novedosa. Estas fueron:

⁷²⁰ Pack (2009) p. 93.

⁷²¹ Presentaron otras dos propuestas referentes a la importación temporal de vehículos que como tal analizaremos en el siguiente apartado de este capítulo.

1ª.- Suplicar a la Dirección General de Aduanas que recomendase a su personal que extremase la cortesía a la hora de recibir a nuestros visitantes, para que éstos obtuvieran una inmediata comprobación de la hospitalidad española⁷²².

2ª.- Reiterar la súplica de que se suprimiera la revisión de equipajes que se efectuaba en los viajes entre las islas Baleares y las demás provincias españolas para poner términos a este trato de excepción.

Esta última propuesta, que como hemos visto venía tiempo reclamándose con mucha insistencia, se vio por fin atendida, por lo que en la Asamblea de 1959 se acordó lo siguiente:

- *“Expresar la complacencia de la XXIV Asamblea de la Federación de Centros de Iniciativa y Turismo al Ministerio de Hacienda por la reciente Orden suprimiendo el registro aduanero que se venía practicando en los equipajes de los viajeros que salían de Baleares con destino a la Península”.*

⁷²² A esto respondió el Ministerio de la Gobernación diciendo que la Dirección General de Aduanas tenía cursadas instrucciones a sus dependencias provinciales para que extremasen la rapidez y cualquier otra facilidad en los despachos de viajeros, pero siempre salvaguardando los intereses del Tesoro.

7.3. Importaciones temporales.

Por otra parte, en las aduanas se realizaba una importante labor de recaudación de impuestos. Al turista tradicionalmente se le gravaba tanto por la entrada de determinados enseres, incluido el propio vehículo, como por sacar bienes comprados en el país. De estos dos tipos de impuestos, los cobrados por la entrada al país de determinados bienes siempre contaron con el rechazo de la Fesit. La primera referencia que tenemos al respecto la encontramos en la Asamblea de 1936 en la que acordaron pedir al Gobierno, a través del PNT, que estudiaran la implantación en España de una “Tarjeta de Entrada Provisional” de automóviles de turismo extranjeros, a modo de pase temporal de importación sin fianzas y de muy poco coste, como ya se hacía en otras naciones, como Francia y Suiza, para facilitar el turismo en automóvil⁷²³.

La Guerra Civil acabó con la posibilidad de que esta petición fuera atendida, y por el contrario, tanto durante el conflicto como a su término, las condiciones aduaneras se endurecieron, y el férreo control establecido en las aduanas se hizo extensivo al paso de automóviles. Quien tras la Guerra Civil pretendiese entrar en España con un coche privado debía presentar una completa documentación, la cual consistía en: un “certificado internacional” para automóviles y un “permiso internacional” para conducir, que estaban establecidos por ley internacional de 1926; un tríptico expedido por un club o sociedad de automovilistas con garantía en España; y una Patente de Turismo Internacional, que se adquiría en la aduana española tras el pago de cinco pesetas, lo que permitía circular por el país 48 horas; si la estancia iba a ser mayor, pero inferior a seis meses, se debían abonar dos pesetas por día⁷²⁴.

La primera vez que la Fesit se mostró contraria a esta práctica fue en 1946, año en el que se había dictado un Decreto⁷²⁵ con el que se intentaba regular la importación

⁷²³ Blasco i Peris (2005) p. 112 anexo.

⁷²⁴ Moreno Garrido (2007a) p. 157.

⁷²⁵ De 7 de junio de 1946 (BOE nº 168 de 17 de junio).

temporal de vehículos, y que venía a corregir la Ley de 31 de diciembre de 1941⁷²⁶, que hasta el momento regulaba tal cuestión. Fue el representante del Sindicato de Puigcerdá quién presentó en la Asamblea una ponencia llamada *Importación temporal de automóviles*, en la que se explicaba que debido a las medidas establecidas en las aduanas para el paso fronterizo de los vehículos, éste se hacía por momentos más complejo, por lo que se estaban creando unas barreras casi infranqueables para el turista automovilista, a diferencia de lo que estaba sucediendo en otras naciones. Tras la lectura y debate de la ponencia acordaron solicitar lo siguiente:

a) La modificación del artículo 1º del Decreto de 7 de Junio de 1946 (volviéndose a lo anteriormente reglamentado), en el sentido de que se permitiera a los propietarios de los vehículos importados temporalmente introducirlos en Depósito Franco, previo los trámites reglamentarios, para su posterior nacionalización.

b) Simplificar y atenuar en todo lo posible la rigurosidad que existía para los turistas que entraban en España con sus vehículos, sin perjuicio de que pudiera acentuarse, si así se consideraba oportuno, la persecución de las posibles irregularidades que se pudiesen cometer al amparo del turismo.

Esta última solicitud vio sus primeros frutos en la Orden de 25 de febrero de 1949⁷²⁷ del Ministerio de Hacienda por la cual, y por motivos de reciprocidad, quedaban exentos del pago de la Patente Nacional de Circulación los automóviles de Turismo de la República Francesa que vinieran a España temporalmente. Con posterioridad, el semioficial RACE estableció acuerdos con organismos similares de otros países para allanar los procedimientos de entrada de coches de los turistas⁷²⁸.

Quizás por el establecimiento progresivo de estos acuerdos, la importación temporal de vehículos no fue tratada otra vez por la Fesit hasta 1957, cuando suplicaron al Ministerio de Hacienda que estudiase la posibilidad de suprimir el canon

⁷²⁶ BOE nº 12 de 12 de enero de 1942.

⁷²⁷ BOE nº 70 de 11 de marzo de 1949.

⁷²⁸ Pack (2009) p. 90.

de 10 pesetas por vehículo que se percibía al paso por nuestras fronteras, toda vez que esa exacción implicaba entorpecimientos en la ruta y no estaba establecida en otros países⁷²⁹.

Además, en la misma Asamblea, como vimos anteriormente, se constituyó una comisión para el estudio de mejora de las facilidades aduaneras, a raíz del cual se presentaron dos propuestas sobre importación temporal de vehículos. Una consistía en la ampliación hasta un año de las autorizaciones de importación de automóviles de turismo. Y la otra, sustituir el tríptico que quedaba aún vigente para los turistas que llegaban en automóvil⁷³⁰, por una tarjeta o marca de expedición gratuita equivalente a la establecida en Francia.

A estas propuestas respondió el Ministerio de la Gobernación diciendo que se habían ratificado y puesto en vigor los denominados convenios de las Naciones Unidas sobre facilidades aduaneras para el turismo y para la importación temporal de vehículos particulares por carretera, de forma que nuestro país se encontraba en ese aspecto a la misma altura que el resto de las naciones.

En la misma Asamblea (1958), y a parte de las propuestas emitidas por la citada comisión, el representante de Fomento del Turismo de Palma de Mallorca presentó una ponencia en la que se volvía a pedir genéricamente facilidades para vehículos extranjeros en visita turística. Tras la lectura y estudio de la misma, la Fesit acordó proponer al Ministerio competente que dictase las disposiciones pertinentes para ampliar a un año la duración de las autorizaciones de importación de vehículos en plan turístico, además de que simplificara la documentación requerida, para así copiar a naciones vecinas como Francia. A esto la DGT contestó recordando que con fecha

⁷²⁹ Pues bien, antes de un año, el 31 de julio de 1958 (con entrada en vigor el 16 de noviembre de ese mismo año) España ratificó el convenio firmado en Nueva York el 4 de junio de 1954, en virtud del cual y según rezaba su artículo 2º apartado 1º, “cada uno de los Estados contratantes admitirá temporalmente, libres de derechos y gravámenes de importación y sin aplicar las prohibiciones y restricciones relativas a la importación de los sujetos a la obligación de reexportación y a las demás condiciones indicadas en el convenio, los vehículos propiedad de personas que residan normalmente fuera de su territorios, importados y utilizados para su uso privado, con motivo de una visita temporal, por los propietarios de los vehículos o por otras personas que residan normalmente fuera de su territorio”.

⁷³⁰ El tríptico con carácter general había desaparecido en 1952.

de 16 de noviembre, había entrado en vigor un tratado internacional, por lo que ya se había alcanzado la mayor simplicidad posible.

Pero no sólo los vehículos fueron objeto de gravamen en las aduanas. Otros enseres necesarios, o al menos propios del turista, también lo fueron, como las cámaras fotográficas y las bicicletas⁷³¹. Por ello, la Fesit en virtud de su deseo de hacer más agradable la estancia en España a los turistas y por tanto, también facilitarles lo máximo posible los trámites necesarios para el viaje, fueron a lo largo de los años proponiendo diferentes medidas.

Así, en la Asamblea de 1948 solicitaron a la Dirección General de Aduanas que autorizase la libre entrada en España de una máquina fotográfica por persona, mediante la afiliación de las características de la misma para su debida comprobación a la salida, considerando la importancia que para el turista tenía la utilización de las mismas⁷³².

Lo solicitado en la anterior conclusión tuvo que ser admitido y llevado a cabo ya que 1953 el representante de Puigcerdá leyó una ponencia titulada *Importación Temporal de Bicicletas por Turistas Extranjeros* que decía que, a diferencia de otros objetos (como cámaras fotográficas y escopetas), el turista que quisiera cruzar la frontera con una bicicleta debía dejar un depósito en la aduana de entre 700 y 800 pesetas, y que aunque a su salida se le devolvía, además de suponer un gran desembolso inicial, no se les podía cambiar a su moneda, por lo que en la práctica era a fondo perdido. Esto era considerado por el ponente, y con razón, un atraso y un gran inconveniente para los turistas que cada vez más gustaban de utilizar la bicicleta en sus

⁷³¹ En concreto el interés que mostraban los miembros de la Fesit por no perjudicar la entrada de bicicletas se debía a que estas habían sido fundamentales en el origen de la industria turística. Las asociaciones velocipédicas en España proliferaron (Sociedad de Velocipedistas de Madrid, el Club Velocipedista de Reus, el Veloz Club de Córdoba y Sevilla, el Club Velocipédico madrileño, la Sociedad Velo-Excursionista de Málaga, el Ciclist Club de Barcelona) y terminaron asociándose a nivel nacional en la Unión Velocipédica Española (UVE). Esta unión nacional siguió el modelo francés del Touring Club, poderoso grupo de ciclistas franceses de más de 90.000 socios que inspiró la creación de los sindicatos locales de iniciativa y turismo, creando una red de representantes en las diferentes provincias que tenían como misión facilitar a los turistas aquellas indicaciones que les fueran de utilidad, como donde poder encontrar mecánicos o piezas de repuesto, datos sobre monumentos, distancias y lugares a los que merecía la pena ir (Moreno Garrido 2007a, pp. 66-67).

⁷³² Correyero Ruiz (2002) p. 253.

viajes y veían como su presupuesto mermaba considerablemente. Además, dado que según el propio ponente, las bicicletas nacionales eran mejores y más baratas que las extranjeras, no se debía temer por la importación ilegal. Así, la Fesit acogéndose a lo reglado para las escopetas mediante Orden de 14 de octubre de 1952⁷³³, suplicó al Ministerio de Hacienda que dictase una disposición en el sentido de que las Aduanas españolas se limitaran a reseñar en el pasaporte de los turistas las bicicletas de que fueran portadores, al igual de lo que se venía haciendo con las máquinas fotográficas o con las escopetas de caza, en virtud de que su valor medio era inferior en la mayoría de los casos al de éstas.

Pero fue en diciembre de 1958, al ratificar España el Convenio de las Naciones Unidas sobre facilidades aduaneras para el turismo, cuando se relajaron los controles para determinados artículos. El Instrumento de ratificación de este convenio que se publicó en el BOE⁷³⁴, señalaba que para facilitar el desarrollo del turismo internacional los Estados contratantes habían decidido admitir temporalmente, libres de derechos y gravámenes, los efectos personales que importen los turistas, a condición de que fuesen para su uso personal, que los llevaran consigo o en su equipaje y que fuesen “preexportados” por los turistas a la salida del país. Además de la ropa y otros artículos que el turista pudiera razonablemente necesitar, se incluían como efectos personales: joyas, una cámara fotográfica con doce placas o cinco rollos, una cámara cinematográfica de pequeño milimetraje con dos rollos, un par de gemelos binoculares, un instrumento de música portátil, un gramófono portátil con diez discos, un aparato portátil para la grabación, un receptor de radio portátil, una máquina de escribir portátil, un cochecito de niño, una tienda de campaña, un equipo de acampada y artículos para la práctica del deporte (un juego de avíos para pesca, un arma de fuego de deporte con cincuenta cartuchos, una bicicleta sin motor, una canoa o kayak de menos de 5,50 metros de largo, un par de esquís, dos raquetas de tenis y otros artículos similares).

⁷³³ BOE nº 295 de 21 de octubre de 1952.

⁷³⁴ BOE nº 282 de 25 de noviembre de 1958.

En las mismas condiciones se admitiría para uso personal: doscientos cigarrillos o cincuenta cigarros o doscientos cincuenta gramos de tabaco o bien un surtido de estos productos, a condición de que su peso no excediese de 250 gramos; una botella de vino de tamaño normal y un cuarto de litro de bebida alcohólica destilada; y un cuarto de litro de “agua de tocador” y una pequeña cantidad de perfume. También quedaban exentos de derechos de importación los recuerdos de viajes cuyo valor no excediese de 50 dólares.

Asimismo se autorizaba a exportar sin los requisitos correspondientes al control de cambios y libres de derechos de exportación, recuerdos de viaje que el turista hubiese comprado en nuestro país, y cuyo valor no excediese de 100 dólares.

CAPÍTULO OCTAVO: OTROS FACTORES DETERMINANTES DE LA REALIDAD TURÍSTICA ESPAÑOLA.

8.1. Las Divisas.

El turismo es fuente importante de divisas, y a ello se apelaba para fomentar cualquier medida de atracción de visitantes extranjeros. Ya en la exposición de motivos del RD de creación de la Comisión Nacional de 1905, se señalaba cómo el turismo podía lograr que los ingresos del país fueran superiores a los gastos del mismo. Lo que permitiría, a través de la acumulación de divisas, dar un valor efectivo a la moneda nacional.

Esta evidencia fue fundamental para todos aquellos que defendieron el desarrollo del turismo de una u otra forma. Los distintos Organismos Públicos destinados al fomento del turismo, así como las diferentes organizaciones privadas, sabían de la importancia que esta actividad suponía como fuente para obtener las siempre preciadas divisas.

España comenzó el siglo XX con una moneda relativamente débil. Durante las primeras décadas del siglo la valoración de la peseta fue cambiando en virtud principalmente de los acontecimientos internacionales, pues al tratarse de una economía pequeña su cotización dependía de la evolución de las divisas frente a las que se cambiaba. De este modo su valoración frente al franco comenzó a caer a partir de 1928, cuando Francia estabilizó su moneda, depreciándose hasta 1932, para permanecer prácticamente estable hasta 1935. En cuanto su valoración respecto a la libra esterlina, también estuvo determinada por la política monetaria británica, por lo que sufrió cíclicas apreciaciones y depreciaciones, pero a partir de 1931, cuando Gran Bretaña abandonó el patrón oro, la peseta comenzó una progresiva apreciación frente a la libra. No obstante la inestabilidad que supuso la caída de la Dictadura de Primo de

Rivera y la llegada de la Segunda República trajo consigo la salida de capitales de España, lo que en general provocó una pérdida de valor de la peseta⁷³⁵.

Tras la Guerra Civil, la política de cambios exteriores se convirtió en un instrumento clave en los planteamientos autárquicos del Régimen. A la finalización del conflicto se creó mediante Ley de 25 de agosto de 1939⁷³⁶, el Instituto Español de Moneda Extranjera (IEME), con plenas competencias en cuanto al control y compraventa de divisas. El Gobierno pasó a tener pleno control sobre el mercado de divisas, aunque bien es cierto que esta regulación la llevó a cabo el Gobierno nacional antes de la acabar la Guerra, a través del Comité de Moneda Extranjera⁷³⁷.

Durante toda la década de los cuarenta la política cambiaria estableció una peseta extraordinariamente sobrevalorada⁷³⁸. La razón de esta extraña medida tuvo un carácter político en lugar de económico. Para Franco una moneda fuerte significaba prestigio internacional, y por tanto su devaluación tenía connotaciones humillantes⁷³⁹.

Al margen de las consecuencias negativas que esta regulación supuso para la balanza comercial, también las tuvo para el turismo. Concretamente dos fueron los aspectos de esta regulación que más afectaron al turismo, limitando su desarrollo por ser un lastre para el crecimiento del turismo internacional: a) el control de los tipos de cambios con una peseta sobrevalorada, una valoración irreal que encarecía el consumo turístico de los extranjeros; b) el establecimiento de requisitos sobre las cantidades de divisas que se podían introducir y sacar de España.

⁷³⁵ Comín (2002) pp. 323-325.

⁷³⁶ BOE nº 239 de 27 de agosto de 1939.

⁷³⁷ El IEME se creó como entidad dependiente del Ministerio de Industria y Comercio, y desapareció en 1973, pasando sus funciones sobre la definición del tipo de cambio oficial de la peseta y el cambio de moneda extranjera por española, al Banco de España.

⁷³⁸ Para un profundo conocimiento sobre la influencia del turismo sobre las balanzas de pagos de España durante los años de la autarquía ver Martínez Ruiz (2003).

⁷³⁹ Barciela López (2002) p. 353.

Sobrevaloración de la peseta.

El tipo de cambio nominal, totalmente ficticio y ajeno a la realidad, convertía el precio de los viajes a España (como el de la mayoría de productos españoles) en un factor disuasorio. Desde 1939, cuando se creó el IEME, hasta agosto de 1946 las monedas cotizadas mantuvieron unos tipos de cambios prácticamente fijos⁷⁴⁰.

Cuadro 19 : COTIZACIÓN A 31 DE DICIEMBRE

Año	Franco Francés	Libra	Dólar	Liras	Franco Suizo	Reichsmark	Franco Belga	Florin	Escudo	Peso	Corona Sueca	Corona Noruega	Corona Danesa	Peso Chileno
1939	22,45	39,60	10,05	51,75	225,40	3,90	167,50	5,33	36,50	2,32	2,39	2,30	1,95	-
1940	22,95	40,50	10,95	55,25	253,00	4,24	-	-	43,50	2,49	2,60	-	-	-
1941	20,50	40,50	10,95	57,60	253,00	4,24	-	-	43,50	2,53	2,60	-	2,11	-
1942	-	40,50	10,95	57,60	253,00	4,24	-	-	43,50	2,60	2,62	-	221,35	-
1943	12,50	44,00	10,95	-	253,00	4,24	-	-	43,50	2,60	2,62	-	221,35	-
1944	12,50	44,00	10,95	-	253,00	4,24	-	-	43,50	2,60	2,62	-	221,35	-
1945	9,15	44,00	10,95	-	253,00	-	-	-	43,50	2,60	2,62	-	221,35	35,70

Elaboración propia a partir de los datos publicados en BOE.

En el BOE nº 237 de 25 de Agosto de 1946 se recogió por primera vez el tipo de cambio preferente, el cual, según Acuerdo del Consejo de Ministros de 8 de agosto, era aplicable a las operaciones por concepto de “Turismo” o “Auxilio Familiar” que se realizaran en libras esterlinas, dólares americanos, francos suizos y escudos portugueses. Por primera vez se hizo una alusión directa al turismo, al afirmar en esta disposición que con esta decisión el Gobierno dejaba satisfecha una aspiración reiteradamente manifestada de facilitar la corriente de turismo internacional⁷⁴¹.

No es muy arriesgado pensar que uno de los focos de donde provenían estas aspiraciones era la propia Fesit, pues los efectos negativos que para el turismo tenían las regulaciones del IEME fueron motivo de preocupación, y en Asambleas de esta etapa ya se recogían peticiones al respecto. En la Asamblea de 1946 el representante

⁷⁴⁰ Aquellas divisas no cotizadas debían remitirse al citado Instituto para su gestión de cobro.

⁷⁴¹ Fernández Fuster (1991a) pp. 409-410.

de Tarragona aplaudió el establecimiento de un cambio preferente más favorable que afectaba al turismo. Dicho cambio, aprobado en Consejo de Ministros de 8 de agosto, establecía lo siguiente: peseta/dólar: 16,40; peseta/libra: 66,00; peseta/franco suizo: 379,50; peseta/escudo: 65,25 (cambio oficial: 43,50); peseta/peso argentino: 3,90 (cambio oficial: 2,60). El tipo de cambio oficial para turistas representó un muy pequeño pero importante paso en el proceso de apertura de España al exterior.

Los tipos de cambios preferentes no experimentaron modificaciones de consideración, en cuanto a su valoración. Lo más significativo fue la concesión del cambio preferente por turismo al franco francés a mediados de 1948, más aun teniendo en cuenta que los turistas franceses habían prácticamente desaparecido desde 1946, cuando Francia cerró sus fronteras con España como repulsa al régimen de Franco. No obstante, estos cambios seguían distando mucho de los que regirían en el mercado libre, de ahí que en 1948 la Fesit solicitase al IEME que estudiase el medio de revisarlos a fin de aproximarlos al tipo de cambio libre. Dicho Instituto se dirigió a la Presidencia de la Federación de Sindicatos acusando recibo e indicando que tomarían nota del contenido. Y así lo hizo, ya que consta que el IEME se dirigió a la DGT trasladando las inquietudes de la Federación, a lo que citada Dirección contestó lo siguiente:

“Tengo el gusto de acusar recibo de su comunicación número 52.408, de fecha de 25 de Noviembre, en la que se sirve darme traslado de las conclusiones adoptadas en la XIIIª. Asamblea de La Federación Española de Centros de Iniciativa y Turismo, a través de las cuales solicitan se estudien las posibilidades existentes de revisar los cambios para cesiones de divisas por conceptos de turismo, [...]. Al acusar recibo de la referida comunicación, me es grato significarle dejamos tomada muy buena nota de tales conclusiones, las cuales serán consideradas en su momento se llegase la ocasión de que por la Superioridad se nos recomendase el estudio de esta materia”

Y así fue, pues el 21 de enero de 1949 se publicó en BOE una rectificación de los cambios preferentes para operaciones de carácter turístico, pasando a establecerse las siguientes cotizaciones:

Dólar.....	25,00 ptas.
Libras.....	100,75 ptas.
Francos suizos, libres.....	580,70 ptas.
Francos belgas.....	57,07 ptas.
Escudos.....	100,75 ptas.

Pero a pesar de estas nuevas valoraciones, y de las sucesivas modificaciones que se fueron produciendo los siguientes años, incluyendo una devaluación de la peseta que fijó el cambio oficial de 42 pesetas-dólar en agosto de 1957, a finales de la década de los cincuenta el valor real de la peseta seguía difiriendo mucho del oficial. Esto provocaba un doble efecto pernicioso para nuestra economía, en lo que a turismo se refiere; por una parte, disuadía a los extranjeros de venir a España, y por otra aquellos que lo hacían acudían a los mercados no oficiales de divisas para la adquisición de pesetas.

Y precisamente sobre este último aspecto se debatió con profundidad en las Asambleas de 1958 y 1959. Se habló del hecho que se estaba sucediendo, consistente en una disminución en la entrada de divisas vía turismo, aun cuando la afluencia de turistas no bajaba. Encontraron una clara explicación a este fenómeno: la postura del Régimen de mantener la moneda sobrevalorada había favorecido la creación del mercado negro de la peseta, al que tenían fácil acceso los agentes de viajes e incluso los propios turistas. En estos mercados libres la peseta tenía un valor mucho más bajo que el oficial, y según informe del propio Ministerio de Hacienda, los turistas adquirirían las pesetas en el extranjero al serles el cambio mucho más favorable. Por ello desde la Fesit se incitaba a idear otros estímulos que disuadieran a los visitantes extranjeros a acudir al mercado negro, y el más fácil era concederle a la peseta un cambio oficial equivalente al real.

Finalmente se consiguió lo que se buscaba pues en junio de 1959 se produjo otra devaluación oficial y en 1960 se estableció por fin, la paridad oficial en 60 pesetas dólar. En conclusión, la artificial valoración oficial de la peseta fue caballo de batalla de la Fesit a lo largo de los años, y por ello hicieron referencia a la necesidad de bajar su cotización en casi la totalidad de las Asambleas celebradas. A partir de esta última

devaluación se produjo una muy importante mejora en las reservas españolas de divisas, fundamentalmente gracias a la desaparición de los ingresos turísticos obtenidos mediante pesetas cambiadas en mercados clandestinos. Un año después de la devaluación de junio de 1959 los ingresos del turismo que habían llegado a las arcas públicas era casi cuatro veces superior al obtenido el año anterior, cuando, sin embargo, el número de turistas que llegaron a España había sido tan sólo algo más del doble⁷⁴².

Regulación en las cantidades de divisas.

El otro aspecto relacionado con la regulación del mercado de divisas que condicionó el crecimiento del turismo internacional, fueron las restricciones establecidas en cuantos a las cantidades de divisas a introducir y sacar del país. Incluso antes de la creación del IEME, cuando se pusieron en funcionamiento las denominadas Rutas de Guerra, se establecieron las normas que los turistas debían cumplir en cuanto a la entrada y salida de divisas. Estas normas no incluían una cantidad mínima de divisas a introducir en el país, aunque sí era obligatorio declarar la cantidad introducida. A la salida la cantidad de divisas que el turista portaba no podía ser superior a la declarada al entrar a España, y debía coincidir con las operaciones de cambio que hubiese realizado, las cuales debían estar correctamente anotadas. Por otra parte, el máximo de pesetas sobrantes que podían cambiar a la salida del país se estableció en 100. Además, se prohibió tanto la entrada como la salida de moneda española⁷⁴³.

Con posterioridad, el 8 de septiembre de 1939, con el IEME recién creado, el Ministerio de la Gobernación marcó un límite mínimo de cuatro dólares exigible a todo extranjero que cruzase las fronteras españolas. Dicha norma fue modificada a petición de la DGT el 16 del mismo mes, y en la rectificación no se incluía importe mínimo, pero se mantuvieron otras medidas estrictas, como la obligatoriedad de los

⁷⁴² Pack (2009) p. 147.

⁷⁴³ Correyero Ruiz (2002) pp. 109-110.

extranjeros de declarar al entrar en España las divisas que portaban, las cuales se anotaban en su pasaporte, y al abandonar el país no podrían llevar una cantidad mayor. Las únicas monedas extranjeras que se permitían cambiar eran el dólar americano, el franco suizo, el escudo portugués, el peso argentino y el franco francés (éste solo admitido en la frontera de Irún); posteriormente, la corona suiza y el marco alemán (también con muchas restricciones)⁷⁴⁴. Así mismo se prohibió entrar o sacar del país pesetas, y los turistas al finalizar su viaje debían volver a cambiar las pesetas a su moneda.

En 1947, a través de una Orden de la Presidencia del Gobierno de 6 de diciembre⁷⁴⁵, se volvió a regular la cantidad de divisas mínimas que debía introducirse en el país. Para ello se realizó una estimación de los gastos, y se fijó una cantidad mínima de doscientas por día, con lo que se quería garantizar una entrada importante de divisas por persona, pues este importe era claramente superior al presupuesto medio de un turista normal⁷⁴⁶.

Esta regulación no gustó a la Fesit, por lo que en la Asamblea celebrada tras la aprobación de la Orden señalaron que ésta era una medida disuasoria para muchos visitantes, pues el gasto mínimo establecido excedía en muchos casos de sus posibilidades, y más cuando se trataba de un turismo familiar, por lo que consideraban que sería de gran interés dejar libertad al visitante en este aspecto. Y aunque libertad total no se concedió, sí se relajaron las condiciones. Éstas se establecieron en una Orden del Ministerio de Industria y Comercio de 30 de enero⁷⁴⁷, y consistieron en mantener el gasto mínimo de doscientas pesetas diarias para las estancias de hasta 15 días. Cuando la permanencia fuera superior a 16 días, la cifra mínima iría cambiando en función de la siguiente escala: de 16 a 30 días, ciento cincuenta pesetas; de 31 a 60 días, de ciento veinticinco; de 61 días en adelante, cien pesetas diarias. Además las cifras mínimas no se aplicarían a niños menores de tres años y se reducirían en un 50% a los menores de edad que viajasen acompañados de sus padres, familiares o personas

⁷⁴⁴ Fernández Fuster (1991a) pp. 407-408.

⁷⁴⁵ BOE nº 342 de 8 de diciembre de 1947.

⁷⁴⁶ Pack (2009) p. 76.

⁷⁴⁷ BOE nº39 de 8 de febrero de 1948.

que legalmente los tuviesen a su cargo. Esta norma se derogó en la práctica al simplificarla mediante Orden de 7 de mayo⁷⁴⁸ del mismo año, en la que se fijó la cifra mínima en la cantidad de cien pesetas diarias fuese cual fuese la duración de la estancia en el país. Esto beneficiaba al turista medio que normalmente realizaba viajes inferiores a sesenta días.

Tan contraria fue la Fesit a la regulación, que no se conformaron con la última simplificación. Tras la Asamblea de 1948 presentaron un escrito al IEME en que señalaron que sería de gran interés dejar libertad al visitante para sus gastos de divisas dentro de España. Como hemos visto dicho Instituto trasladó a la DGT las reivindicaciones de la Federación, a lo que la citada Dirección respondió⁷⁴⁹:

“Tengo el gusto de acusar recibo de su comunicación número 52.408, de fecha de 25 de Noviembre, en la que se sirve darme traslado de las conclusiones adoptadas en la XIIIª. Asamblea de La Federación Española de Centros de Iniciativa y Turismo, a través de las cuales [...] propugna se examine la conveniencia de derogar la Orden de la Presidencia del Gobierno de 6 de Diciembre de 1947, por la que se establecen cifras límites para cambio obligatorio de los viajeros extranjeros en España. Al acusar recibo de la referida comunicación, me es grato significarle dejamos tomada muy buena nota de tales conclusiones, las cuales serán consideradas en su momento se llegase la ocasión de que por la Superioridad se nos recomendase el estudio de esta materia”

Cinco meses más tarde se derogó, mediante Orden de 25 de abril de 1949⁷⁵⁰, los apartados del tercero al décimo de la Orden de 6 de diciembre de 1947, en la que se establecían las cantidades mínimas de divisas que los residentes en el extranjero podían introducir en España.

⁷⁴⁸ BOE nº 137 de 16 de mayo de 1948.

⁷⁴⁹ Dado que el escrito solicitaba tanto la modificación a la baja de los cambios por turismo como la eliminación del gasto mínimo, la contestación de la DGT al IEME aparece dos veces en este apartado, fragmentado encada uno de ellos según el tema tratado.

⁷⁵⁰ BOE nº 116 de 26 de abril de 1949.

8.2. El Racionamiento.

El problema del racionamiento en España surgió tras la Guerra Civil. Una Orden del Ministerio de Industria y Comercio de 14 de mayo de 1939⁷⁵¹ estableció el régimen de racionamiento en España para los productos básicos alimenticios y de primera necesidad, el cual perduró oficialmente hasta mayo de 1952, fecha en que desapareció para los productos alimenticios. El sistema se aplicó en un primer momento a través de una cartilla de racionamiento familiar, la cual fue sustituida mediante Decreto de 6 de abril de 1943⁷⁵² por una cartilla individual, que quedó regulada mediante instrucciones publicadas en el BOE nº 108 de 18 de abril.

El racionamiento, la utilización de cartillas y el fenómeno que lo ocasionó: la escasez, marcaron la vida en España durante toda la década de los cuarenta, y por consiguiente condicionaron también el movimiento turístico, afectando tanto a nacionales como a extranjeros. En cuanto a los españoles que se ausentaban de sus domicilios habituales, debían portar su cartilla de racionamiento y utilizarla en hoteles y restaurantes, tal y como marcara la norma. A los extranjeros, por su parte, al entrar en España se les entregaba una cartilla individual de abastecimientos. Ésta, necesaria para la obtención de ciertos artículos alimenticios sujetos a racionamiento, tenía una duración de quince días, aunque pasado este tiempo se podía canjear por otra⁷⁵³.

La Fesit abordó muy pronto el racionamiento y sus problemas derivados para el turismo, pues abastecer a los visitantes supuso para determinadas localidades un grave problema, sobre todo cuando las poblaciones eran pequeñas, donde la escasez fue significativamente mayor. Para quienes se alojaban en casas de alquiler, la norma estableció que para recibir los alimentos en las localidades en las que se encontraban debían realizar unos penosos trámites burocráticos, los cuales, al no ser resueltos de inmediato, les suponía estar varios días sin recibir producto alguno. Por otra parte, cuando los conseguían, en la mayoría de los casos era a costa de la reducción de la

⁷⁵¹ BOE nº 137 de 17 de mayo de 1939.

⁷⁵² BOE nº 105 de 15 de abril de 1943.

⁷⁵³ Moreno Garrido (2007a) p. 155.

entrega a los habitantes de esa localidad, sobre todo cuando ésta no era de gran tamaño y no era productora de productos básicos, a pesar de estar este procedimiento taxativamente prohibido. Todo esto suponía un gran perjuicio para los forasteros, que o bien retornaban a sus lugares de origen, o afrontaban privaciones, perjuicios y una serie de inconvenientes. Esta problemática se agravaba cuando de extranjeros se trataba, ya que para ellos era aún más difícil obtener alimentos racionados.

Por otra parte, en cuanto al suministro de los artículos de primera necesidad al ramo de la hostelería, en principio las localidades que tenían concedida la condición de turística estaban dotadas racionalmente de las cantidades necesarias de estos: patatas, legumbres, azúcar, carne, café, jabón y aceite o grasa de cerdo. Pero el problema se presentaba cuando las localidades no tenían concedido este reconocimiento. Por ello en la Asamblea de 1942 pidieron que todas las localidades fueran tratadas igualmente, independientemente de si tenía condición turística o no, ya que en el caso de no ser así, los hosteleros tendrían que cerrar sus negocios o bien recurrir al mercado negro, lo que suponía además de un delito, el encarecimiento de los precios.

En la siguiente Asamblea, el Sindicato de Iniciativa de Sitges presentó la ponencia titulada *La alimentación en las poblaciones turísticas*. Al ser la suya una localidad turística de pequeño tamaño, sufría el problema del racionamiento de manera más acuciante, por lo que propuso establecer las siguientes medidas:

1.- Que en todas las localidades donde temporalmente existía un cierto número de población flotante por su condición turística, se estableciesen depósitos de los diferentes artículos alimenticios, de forma que todas las personas originarias de otras comarcas y ciudades pudiesen contar luego de su llegada con el número de raciones pertinentes de cada artículo, en iguales proporciones que en la capital de la provincia a la que pertenezca la respectiva localidad turística. Del uso de los depósitos se daría cuenta por medio del envío semanal de los tickets oportunos, que serían cortados de las cartillas individuales correspondientes.

2.- Proveer lo conveniente para que todas las cartillas infantiles disfrutasen de los mismos racionamientos especiales que las de los niños lactantes de la aludida capital de la provincia.

3.- Suministrar en cantidades bastantes y exactamente iguales para todas las poblaciones turísticas de España, a todos los establecimientos del ramo de la hostelería, los artículos alimenticios de primera necesidad.

4.- Controlar escrupulosamente los precios vigentes en cada establecimiento hostelero, de forma que en cada categoría rigiesen los mismos para cada población, según autorización al efecto concedida primeramente por las autoridades locales, luego por las provinciales y, finalmente, por la DGT. Para la fijación de los mismos no se perdería de vista el examen de las características especiales que concurrían en cada una de las poblaciones turísticas afectadas.

Tras el correspondiente debate la Fesit dirigió un ruego a la DGT para que, a través de los organismos competentes, lograrse que en aquellas poblaciones de interés turístico en las que se acumulaba en determinadas temporadas un contingente importante de forasteros, se estableciera un depósito de los diferentes artículos alimenticios racionados, a fin de que dichos residentes ocasionales pudieran tener en estas localidades el mismo aprovisionamiento que tendrían en su ciudad respectiva. Y que mientras durase la temporada objeto de estas previsiones, el suministro a los hoteles de las pequeñas poblaciones turísticas fuera equiparado al que se destinaba a las capitales.

A pesar de ciertas medidas tomadas por las autoridades, el racionamiento de los artículos básicos siguió siendo un problema para el normal desarrollo del turismo. Por ello, en la Asamblea de 1945 rogaron a la DGT que gestionase el aumento de suministros de artículos intervenidos a los industriales de hostelería, y que estableciese una tarifa de precios que atendiese los cuantiosos gastos generales que gravaban la industria del hospedaje.

Lejos de arreglarse la situación, en marzo de 1946, y debido a una cosecha deficitaria sin precedentes en la agricultura española y a la situación internacional donde la falta de alimentos de primera necesidad era una constante, se dictó un

Decreto-Ley⁷⁵⁴ en el que se establecieron unos gravámenes que afectaron a la vida española en general y al turismo en particular. Estos gravámenes fueron los siguientes: a) un veinte por ciento sobre las minutas especiales de almuerzos y comidas en hoteles y restaurantes de todas clases; b) un diez por ciento sobre las minutas corrientes de los establecimientos citados en el apartado anterior; c) sobre las consumiciones de cafés y bares, se fijaron en función de la categoría del establecimiento, oscilando entre un veinte y un diez por ciento (establecimientos de las categorías especiales A y B, un veinte; de primera y segunda, un veinte; de tercera y cuarta, un diez; en los cafés y bares instalados en teatros, cines o en general en cualquier sala de espectáculos, un veinte; en casinos de primera categoría, un veinte; en los de segunda, un diez; y en las salas de fiestas y salones de té, un veinte); d) un veinte por ciento sobre el importe de las compras o consumiciones en confiterías, heladerías o similares (en general sobre todo aquello que en su elaboración se utilizase el azúcar); e) un veinte por ciento sobre los precios de los pescados y mariscos de lujo, en mercados al por mayor; f) un diez por ciento sobre las entradas a los espectáculos (cine, cabarets, salones de bailes y similares, corridas de toros, eventos deportivos, y en general cualquier espectáculo a excepción de los teatros y los conciertos). Estos gravámenes se retiraron al año siguiente, concretamente el 1 de julio de 1947, tal y como recogió la Orden del Ministerio de Hacienda de 15 de junio⁷⁵⁵.

Tras las progresivas eliminaciones de productos racionados, para aclarar la situación de los viajeros frente a estas cuestiones, y para dar solución al problema tantas veces planteado por la Fesit, en el Boletín de Información de la DGT, nº14 de marzo de 1949, se publicó la supresión de la cartilla de abastecimiento para los extranjeros⁷⁵⁶:

⁷⁵⁴ BOE nº 78 de 19 de marzo de 1946. Este Decreto-Ley fue regulado mediante otro Decreto del 15 de abril siguiente y una Orden Ministerial de Hacienda del 14 de mayo del mismo año.

⁷⁵⁵ BOE nº 174 de 23 de junio de 1947.

⁷⁵⁶ Correyero Ruiz (2002) p. 252.

ABASTECIMIENTOS.- En España la mayor parte de los artículos alimenticios son de venta libre, siendo muy pocos los que están sometidos a racionamiento, los cuales se adquieren entregando los cupones de las cartillas de abastecimientos.

Los viajeros procedentes de otros países no están obligados a adquirir dicha cartilla, siempre que su permanencia en territorio español sea de carácter temporal y durante la misma se alojen en establecimientos hoteleros.

En cambio deben proveerse de la cartilla de abastecimientos los que vengan a España por un periodo indefinido de tiempo, o los que durante su estancia en este país hayan de residir en el domicilio de parientes o amigos. La cartilla de abastecimientos puede obtenerse en la frontera, al entrar en España, y su plazo de validez es de quince días, siendo canjeable por otra definitiva en cualquier punto del territorio nacional. Una vez obtenida debe hacerse entrega de la misma al salir de España.

No sólo la escasez de productos fue el problema. También lo fue la mala calidad de los disponibles. Por ello, desde la Fesit se veló para que aquellos que se entregaban a los turistas sí alcanzasen unos niveles mínimos de calidad. Para ello se dirigieron a la Comisaría de Abastecimientos, trasladando la necesidad de que a los turistas se les diera en los hoteles aceite refinado.

El racionamiento y la escasez afectaron también a los suministros no alimenticios, y mientras esto fue así, la Fesit trató con especial interés la vulnerabilidad de determinados lugares: por un lado, las islas, cuyo principal problema se era la falta de combustible, lo que suponía la paralización del alumbrado, la industria y los espectáculos⁷⁵⁷, y por otro las pequeñas poblaciones turísticas, que en la época estival doblaban o más, su población, y los suministros necesarios, tales como el agua, limpieza, alumbrado o protección contra incendios no estaban preparados para este incremento. Así, y en atención a la importancia del turismo, especialmente en

⁷⁵⁷ Se cursó un documento con estos problemas a la DGT, la cual emitió recomendaciones terminantes en el sentido de favorecer el desenvolvimiento normal de las islas.

Mallorca, Tenerife y Gran Canarias, pidieron a la DGT que tomara cuantas medidas fueran necesarias para poder desarrollar satisfactoriamente los servicios indispensables para la mayor atracción de visitantes a estos lugares, y sugirieron a sus Ayuntamientos que tomaran medidas.

En cuanto a los carburantes, su escasez y las medidas tomadas al respecto influyeron en un alto grado al turismo. La Presidencia del Gobierno dictó un Decreto el 13 de mayo de 1940⁷⁵⁸ en el que se establecieron las siguientes normas para la restricción del consumo de gasolina:

1. Las líneas de transportes⁷⁵⁹ y los taxis dispondrían mensualmente de un cupo de gasolina en relación a la potencia del motor y servicio que realizasen. Para abonar la gasolina que se les hubiera asignado harían entrega de vales; cuando adquiriesen una cantidad mayor el abono debía ser en metálico a precio corriente aumentado en el impuesto de restricción que se creó mediante Ley, conjuntamente a este Decreto⁷⁶⁰.
2. Los vehículos particulares sin carácter industrial debían abonar la gasolina en metálico al precio corriente aumentado con el impuesto de restricción.
3. Los súbditos extranjeros, con vehículos de matrícula también extranjera, que quisieran viajar por el territorio nacional obtendrían a su paso por la frontera tarjeta de aprovisionamiento y vales de autorización de compra por la cantidad que se calculase pudiera utilizar en su recorrido, abonándolos en ese momento en moneda extranjera.

⁷⁵⁸ BOE nº 135 de 14 de mayo de 1940.

⁷⁵⁹ Quedaron también afectados por esta restricción los autocares que realizaban las Rutas Nacionales de España. Así en septiembre de 1940 la Comisaría de Carburantes Líquidos se negó a suministrarles más, lo que provocó la suspensión transitoria de los itinerarios radiales de la Ruta Centro. Lo mismo le sucedió a las Rutas del Norte y del Sur durante unos meses entre 1942 y 1943. La Ruta del Centro se reanudó en mayo de 1941, pero dada la limitación de carburante sólo se establecieron cuatro excursiones semanales: dos a Toledo y dos a El Escorial. En 1943 la DGT se vio obligada a diseñar un programa “mínimo” de excursiones entre marzo y septiembre (Correyero Ruiz 2002, pp. 289-292).

⁷⁶⁰ Este impuesto se fijó en 1,75 pesetas.

Posteriormente se introdujeron más medidas restrictivas, como mayor generalización en la compra de gasolina mediante cupones, y la limitación de circulación de los vehículos los sábados y domingos. Estas últimas restricciones se abordaron en la Asamblea de 1944, en la que propusieron que se permitiera la circulación de turismos durante los fines de semana, aún a costa de no poder hacerlo otros días (para así no incrementar el consumo de carburante), pues tenían constancia, en base a datos proporcionados por los hoteles, que la prohibición de circular en sábados y domingos estaba provocando grandes pérdidas en el sector. También propusieron que la entrega de los cupones de gasolina se hiciera de forma regular y siempre sin perjudicar al usuario, ya que determinadas medidas que se habían tomado con carácter transitorio parecían haberse quedado establecidas sine die, como el racionamiento del combustible, el precio del mismo o la prohibición de circular determinados días.

Pero que el racionamiento de la gasolina estaba perjudicando al turismo era conocido también por las autoridades. Por eso el 29 de noviembre de 1947⁷⁶¹ dictaron una Orden sobre la concesión de cupos de gasolina a extranjeros de turismo por España. En ella se decía que las restricciones que se habían establecido no debían alcanzar a los extranjeros que deseaban recorrer el territorio nacional, siempre que abonasen la gasolina en divisas. Para ello pondrían a disposición de los mismos cupones por 20, 40, 60 y 80 litros, con un límite de doscientos litros a la semana u ochocientos al mes, aunque en casos extraordinarios se podía ampliar un 50 por ciento.

La desaparición total del racionamiento de combustible se produjo en verano de 1952 al liberalizarse la adquisición de gasolina a los automovilistas extranjeros en todos los surtidores nacionales⁷⁶².

⁷⁶¹ BOE nº 342 de 8 de diciembre de 1947.

⁷⁶² Moreno Garrido (2007a) p. 194.

8.3. Patrimonio Histórico-Artístico.

A partir de la desamortización liberal del siglo XIX, el Estado comenzó a preocuparse por la conservación de su patrimonio. Por ello, mediante RO de 2 de abril de 1844⁷⁶³, se solicitaba a los jefes políticos provinciales una lista de todo el patrimonio digno de conservar existente en su provincia a fin de adoptar las medidas adecuadas para tal fin. A tenor de esto se creó, también mediante RO de 13 de junio⁷⁶⁴, una Comisión de Monumentos Históricos y Artísticos en cada una de las provincias. Estas comisiones debían además de conocer el patrimonio provincial que mereciese su conservación, reunir todo objeto precioso artístico o literario perteneciente al Estado que estuviese diseminado por su provincia, rehabilitar los panteones de reyes o de personajes ilustres o trasladar sus reliquias a un lugar digno, cuidar sus museos y bibliotecas, crear archivos con manuscritos o códices y su correspondiente catalogación, documentar todo monumento y obra de arte que no fuese susceptible de movilizar e intentar de este modo evitar su olvido en caso de no ser posible su conservación, comunicar al Gobierno todo lo que considerasen importante e informarlo cuando así fuese requerido. Así mismo se creó una Comisión Central, presidida por el Ministro de la Gobernación, para coordinar a las provinciales⁷⁶⁵.

Las asociaciones de excursionismo cultural que surgieron en España a finales del siglo XIX y concretamente la más destacada de todas en 1893, la Sociedad Española de Excursiones, también ejercieron una muy importante defensa del patrimonio histórico y cultural. Los miembros de estas asociaciones estaban interesados en conocerlo en profundidad, para lo que organizaban las consabidas excursiones, las cuales realizaba en tren o a pie. Según fue avanzando el siglo XX las excursiones organizadas fueron más largas, e incluían servicios de hotel y de comidas. También organizaron las que pueden ser consideradas primeras visitas guiadas por las capitales, en las que se incluían visitas a los cascos históricos, a los museos e incluso a

⁷⁶³ Gaceta de Madrid nº 3.500 de 14 de abril de 1844.

⁷⁶⁴ Gaceta de Madrid nº 3.568 de 21 de junio de 1844.

⁷⁶⁵ Mediante Ley de 1857 se suprimió la Comisión Central y las provinciales pasaron a depender de la Real Academia de bellas Artes (Correyero y Cal 2008, pp. 39-41).

determinadas colecciones privadas. Estas excursiones artísticas jugaron un importante papel en el desarrollo del turismo, pudiendo considerarlas el germen de lo que conocemos hoy en día como turismo cultural, y fueron protagonistas del despertar de la conciencia de la conservación y puesta en valor de nuestro patrimonio histórico.

La Administración Pública otorgó pronto al Patrimonio Histórico-Artístico un papel fundamental en el desarrollo del turismo. Esto se puede observar en las funciones atribuidas a la Comisaría Regia, entre las que estaban: la vulgarización de los conocimientos fundamentales de arte; el aumento de la cultura artística colectiva; y la conservación y exhibición de la España artística y monumental. Este organismo comenzó a llevar a cabo restauraciones y rehabilitaciones del patrimonio cultural con fines turísticos, por lo que se convirtió también en pionera del turismo cultural⁷⁶⁶. En este sentido el Comisario Regio, Benigno de la Vega Inclán, jugó un importante papel, fue un gran amante del arte y llevó a cabo una intensa labor de mecenazgo, como la inversión que realizó en 1910 al comprar y recuperar la Casa de El Greco en Toledo con el fin de convertirla en museo del pintor, y que posteriormente donó al Patrimonio Nacional.

Las principales actuaciones de la Comisaría buscaron acrecentar, conservar y difundir nuestro patrimonio artístico, siendo casi su única preocupación el turismo cultural. Entre las actuaciones más importantes en este sentido encontramos: a) puesta en marcha de la Casa Museo de El Greco; b) embellecimiento de la judería toledana y acondicionamiento de la Sinagoga del Tránsito; c) compra y remodelación de la casa Cervantes de Valladolid en el tercer centenario de la muerte del escritor; d) acciones en la Alhambra y en el Generalife; e) inauguración del Museo Romántico de Madrid; f) rehabilitación del barrio de Santa Cruz de Sevilla; g) restauración del teatro romano de Mérida. Y con fines promocionales del arte español, llevó a cabo un gran esfuerzo editorial en el que destaca la colección de libros *El Arte en España*.

La labor realizada por el PNT en este sentido también fue amplia, aunque no fue su principal línea de actuación. Atendieron obras culturales como la instalación de

⁷⁶⁶ Moreno Garrido (2007a) p. 75.

los museos de Covarrubias, Burgos y Mérida; restauraciones como la de la Casa de los Tiros de Granada, el Patio Trilingüe y el Paraninfo de la Universidad de Alcalá de Henares; y la recuperación del facistol gótico de la Cartuja de Miraflores. Durante la Segunda República se aprobó una Ley relativa al Patrimonio Artístico Nacional, de 13 de mayo de 1933⁷⁶⁷, en la que se dio competencias a la Dirección General de Bellas Artes en todo lo referente a la defensa, conservación y acrecentamiento del patrimonio histórico-artístico nacional, y nombrando, entre otros, al PNT como organismo consultivo. Para el cumplimiento de las tareas recogidas en esta Ley se creó una Junta Superior de Tesoros Artísticos, siendo uno de sus integrantes el Presidente del Patronato.

Y en esta misma línea, los miembros de la Fesit fueron conscientes de la riqueza histórica que España atesoraba y de lo fundamental que para el desarrollo del turismo era una buena conservación de la misma. Por ello, en numerosas ocasiones intercedieron ante las administraciones públicas, tanto locales, como provinciales e incluso estatal, para conseguir un adecuado cuidado y la oportuna publicidad del patrimonio histórico artístico español. En este sentido, ya en la Asamblea de 1934 aprobaron solicitar a los Poderes de la República que otorgasen recompensas oficiales y honoríficas a todos aquellos ciudadanos que con su esfuerzo personal y desinteresado hubiesen contribuido a enriquecer los museos, o puesto en valor las riquezas turísticas regionales o nacionales de importancia reconocida. En consecuencia, la Asamblea acordó proponer en un principio para dichas recompensas a José M^a Tulla, de Tarragona, a Francisco Bastos y Eduardo Cantiviela, de Zaragoza, a Arturo Picatoste, de Navarra y a Antonio Mulet, de Palma de Mallorca. También solicitaron que se procediera con toda urgencia a la organización de las Juntas y Patronatos Provinciales de Museos y Excavaciones de acuerdo con las últimas disposiciones oficiales publicadas sobre esta materia que no habían sido refrendadas por el Reglamento correspondiente, para su cumplimiento y desarrollo⁷⁶⁸.

⁷⁶⁷ Gaceta de Madrid nº 145 de 25 de mayo de 1933.

⁷⁶⁸ Revista *Aragón*, abril-mayo 1934, p. 73.

Al año siguiente, además de repetir las dos peticiones anteriores, solicitaron las siguientes actuaciones⁷⁶⁹: a) colocar carteleras a la entrada de las poblaciones o bifurcaciones del camino próximo anunciando las bellezas y atractivos turísticos de la próxima ciudad o lugar turístico; b) que el PNT confeccionara, un catálogo de toda la riqueza que en tapices atesoraba España, señalando los lugares en donde se encontraban y sus características principales.

En 1936 se insistió en la petición presentada al extinguido Consejo Superior de Turismo, solicitando que en las nuevas ediciones de Tarjetas Postales que imprimiera el Gobierno fuera dividida por mitad la parte que en hasta ese momento se destinaba a la dirección, colocando en el espacio ganado una viñeta, dibujo o fotografía de algún monumento, para así darlo a conocer. Pidieron también al PNT que configurase una guía reseña que pudiera titularse “Las Catedrales de España”, en la que constaran y se detallaran cada una de ellas y que interviniese para que se dictasen disposiciones para declarar “Sitios de Interés Turísticos”, cuando se cumplieran un mínimo de condiciones⁷⁷⁰.

Durante la Guerra Civil el patrimonio artístico sufrió daños significativos y una merma considerable. Hecho que fue denunciado por el Gobierno republicano entre otros medios, con la publicación de una serie titulada *El fascismo destruye el tesoro artístico de España*, donde se mostraban los cuantiosos daños que los terribles bombardeos habían causado a monumentos de Madrid y de su entorno durante el asedio de los nacionales. Esta serie estaba compuesta por seis títulos con los monumentos más dañados (Museo del Prado, Palacio de Liria, Palacio Nacional, Patio Trilingüe de la Universidad de Alcalá, el Palacio del Infantado en Guadalajara, pila bautismal de Cervantes y el sepulcro del Cardenal Cisneros). Los nacionales, por su parte, acusaron a los republicanos de estar expoliando el patrimonio nacional enviando las obras de arte al extranjero y que aquellas que mantenían en España estaban siendo escondidas sin observar ningún tipo de cuidado ni medida de seguridad. Esta

⁷⁶⁹ Revista Aragón mayo 1935, p. 86.

⁷⁷⁰ Blasco i Peris (2005) pp. 111-112 anexo.

afirmación fue negada por el Gobierno, que organizó visitas de técnicos extranjeros para que corroborasen la situación real del patrimonio⁷⁷¹.

Lo cierto es que a la finalización de la Guerra Civil el patrimonio artístico nacional estaba altamente dañado. Los monumentos históricos se encontraban muy deteriorados, en ocasiones destruidos total o parcialmente, y en muchos casos expoliados. Pocos eran los que se podían visitar, y prácticamente ninguno contaba con los requisitos necesarios para ello, como una adecuada iluminación. De esta realidad quiso la Fesit obtener beneficios para el turismo, para lo cual en la primera Asamblea celebrada tras su reunificación, recomendaron a los organismos públicos competentes la necesidad de editar un documento en el que se plasmara en forma gráfica y descriptiva los tesoros artísticos destruidos o perdidos durante la Guerra Civil. Recomendaron que la obra publicada tuviese carácter divulgativo, por lo que propusieron que podía ser bien en forma de guía o de una serie de fascículos. Para la previa catalogación necesaria brindaron la colaboración de los Sindicatos.

A partir de este momento, en todas las Asambleas se debatió sobre iniciativas en pro de la defensa y conservación del Patrimonio Artístico Nacional, y llegaron a diversos acuerdos que trasladaron a la DGT y a la Dirección General de Bellas Artes. Ambas direcciones señalaron que acogerían con agrado cualquier sugerencia que se hiciera para la conservación y mejora de nuestro patrimonio. A continuación se detallan año a año estas propuestas:

- En la Asamblea de 1943, celebrada en Pamplona, se hizo especial hincapié en la ejecución de los proyectos para transformar el pueblo de Javier (Navarra), cuna de San Francisco, en centro de interés turístico, y para ello se recabó de la DGT que se declarara “Sitio de Interés Turístico” y que se estudiasen los medios de ayudar económicamente a la realización y feliz término de las obras que se efectuaban.

⁷⁷¹ Moreno Garrido (2007a) p. 140.

- En la Asamblea de 1944 se leyó una ponencia denominada *Patrimonio Nacional*, en la que se presentaron varias ideas en pro de la protección del patrimonio artístico, su salvaguardia y reconocimiento. La primera de ellas giró sobre la obligatoriedad de los Ayuntamientos de crear un museo etnográfico municipal que pusiese en valor y contribuyese a conservar las costumbres de cada localidad. Esto llevó a la Asamblea a aprobar una conclusión solicitando la obligación preferente para los municipios españoles, en orden al fomento del turismo, de la creación de museos etnográficos, según lo dispuesto en la entonces vigente Ley Municipal. Y proponiendo que el Estado concediera a los municipios que los organizaran, premios o subvenciones en la proporción que procediera, según el cálculo de los gastos para su primera instalación, así como subvenciones sucesivas para incremento de los museos, previa justificación de los desembolsos. En la segunda idea de la ponencia se planteaba que las murallas, fortificaciones, torres e incluso castillos que recordasen gestas históricas y que se encontraban en estado de gran deterioro, se cediesen a los Ayuntamientos para su restauración y conservación y que éstos los convirtieran en elementos de interés con fines turísticos. Al trasladar esta petición a las autoridades, señalaron que la declaración de las murallas, fortificaciones, castillos, etc., que en España significaban el recuerdo de gestas heroicas, como elementos de interés a los fines del turismo, debía tener carácter general para todos aquellos que no teniendo fines militares, no hubiesen sido declarados monumentos nacionales. Traslado a los Ayuntamientos la obligación de conservarlos dignamente.

Ese mismo año elevaron a las autoridades dos ruegos sobre elementos concretos: el primero, la activación de los trámites para la construcción de un Museo Arqueológico en Tarragona; y el segundo, dirigido a la DGT, para la restauración de la Abadía de San Pedro de Cardeña, principalmente de su torre, por el interés arqueológico que presentaba. Con esta petición respondían a la solicitud que a la Asamblea hicieron llegar los monjes de esta congregación con el fin de que transmitiesen sus deseos al Gobierno, siendo esto reflejo de la influencia que la Federación y los Sindicatos de Iniciativa tenían, y la aceptación por parte de la ciudadanía de que así era.

- En la Asamblea de 1945 denunciaron por primera vez, la venta irregular de obras de arte.

- En 1946, tras la lectura del trabajo del representante de Valencia, *Monasterios de la provincia de Valencia*, se aprobó una conclusión para que fuera devuelto íntegramente a los Mercedarios el Monasterio del Puig (Valencia), que tanto interés histórico representaba y que tan frecuentado había sido por los turistas, y que en esos momentos era una prisión provisional de mujeres.

- En la Asamblea de 1947 se aprobó una conclusión en la que se volvía a pedir, en esta ocasión al Ministerio de Educación Nacional, la urgente construcción del Museo Arqueológico de Tarragona, además de la adquisición de los terrenos en los que fueron descubiertos los restos de un monumental foro y de una calle con casas e instalaciones industriales de la época romana en la misma ciudad. En esta misma Asamblea pidieron la declaración de zona de interés artístico del conjunto de “Caur Ferrat”, Maricel y edificios que los rodeaban, sitios en Sitges.

- En 1948 pidieron la declaración de Monumento Histórico Nacional de la ermita de San Antonio Abad de Las Palmas.

- En la Asamblea de 1949 solicitaron al Ministerio de Instrucción Pública que reconstruyera el sitio de la Campana de Huesca, que se encontraba destrozado, y a las tres diputaciones aragonesas y a las principales ciudades de Aragón que incluyeran unas cantidades fijas en sus presupuestos para restaurar el Monasterio Alto de Aragón y que pudiera trasladarse allí una comunidad de Silos.

- En la Asamblea de 1956 plantearon dos aspectos novedosos: uno, que se considerara Patrimonio Nacional a los Palmerales de Elche, como medida de protección a las huertas de palmeras que estaban siendo taladas, pues el suelo era mucho más rentable como solar que como huerto de palmeras; y otro que se estudiase y proyectase la confección de un signo o distintivo que por sí solo señalizara la existencia de cualquier interés turístico. Esta tarea se encargó a la Sociedad Valenciana de Fomento de Turismo pues había sido la autora de la iniciativa, y se decidió que el citado proyecto sería sometido posteriormente a la consideración de las demás Federaciones extranjeras por si el signo propuesto pudiera ser adoptado con carácter internacional.

- En la Asamblea de 1958 se presentaron dos ponencias de ámbito nacional. La primera, *Torres y Castillos*, de Fomento de Turismo de Burgos decía que el hecho que en España fueran tan numerosos los castillos, hacía que estuvieran descuidados y no se les prestara demasiada atención. Por ello propuso que la Fesit, junto con la recién fundada Asociación de Amigos de los Castillos, tomara parte de una iniciativa consistente en convertir a los castillos en un buen reclamo turístico. Para lo cual se proponía lo siguiente:

- Que cada centro federado procurase redactar una relación de las torres y castillos que hubiese en su demarcación.
- Que a esa relación se agregase un breve detalle histórico y alguna fotografía.
- Que se habilitara un camino que facilitase el fácil acceso a los mismos.
- Que se limpiaran y acondicionaran para ser visitados.
- Que en el caso de que se pudiese completar la relación nacional, ofrecérsela al Director General de Turismo para que le diera el visto bueno y fuese publicada.

La otra ponencia la presentó el Centro de Iniciativa y Turismo de Madrid, y se denominaba *Propaganda de Tesoros Arquitectónicos*. En ella proponía a la DGT, de acuerdo con las Diputaciones Provinciales y los Ayuntamientos, que dado que existía multitud de patrimonio artístico diseminado por todo el país, mucho en localidades muy pequeñas que no eran visitadas, se procurara ir fijando pequeños carteles a la entrada de los pueblos donde existieran monumentos, joyas pictóricas o escultóricas, viejos castillos, palacios, a fin de dar conocimiento de los mismos.

- En la Asamblea de 1959 se debatió sobre las motivaciones de los turistas, y llegaron a la conclusión de que éstas no eran sólo sol y playa, sino que también venían atraídos por las riquezas artístico-históricas que España ofrecía, por lo que era necesario proceder a la restauración de las mismas. Para ello solicitaron la constitución en todas las provincias de las Comisiones de Monumentos Históricos y Artísticos, encuadradas dentro de las Diputaciones Provinciales, y aunque existían algunas similares, proponían con esta nueva forma reforzarlas económicamente.

Asimismo recalcaron la necesidad que formaran parte de dichas Comisiones los rectores de los organismos turísticos de cada provincia.

8.4. Patrimonio Natural.

8.4.1. Parques Naturales.

Ya hemos visto que el gusto por la naturaleza fue clave en las primeras manifestaciones de la práctica del turismo, y cómo uno de los pilares en los que se basó el modelo de desarrollo turístico adoptado en España fueron los Clubes de montaña y excursionistas. Dentro de estas asociaciones destacaron: en Cataluña, Associació Catalanista d'Excursions Científiques (1876) y la Associació d'Excursions Catalana (1878), que terminaron fusionando en 1891, constituyendo el Centre Excursionista de Catalunya (CEC); en Madrid la Institución Libre de Enseñanza y otras asociaciones como la Sociedad para estudios del Guadarrama (1886), la Sociedad Española de Excursiones (1893), el Club Alpino Español (1908), la Sociedad Española de Alpinismo “Peñarala” (1913) o la Sociedad Deportiva Excursionista (1913), hicieron surgir esta provincia como un importante foco excursionista; en Castilla la Sociedad Excursionista Castellana (1902); en Ávila concretamente, la Sociedad Gredos-Tormes de Hoyos del Espino (1911) y por último destacar la Sociedad Excursionista de Málaga (1906)⁷⁷².

En los años veinte aumentó la demanda de los usos turísticos de los entornos naturales y con ello surgió la necesidad de reglamentarlos. En España se hizo por primera vez mediante la Ley de 7 de diciembre de 1916⁷⁷³, de Parques Naturales, por

⁷⁷² Moreno Garrido (2007a) pp. 38-39.

⁷⁷³ Gaceta de Madrid nº 343 de 8 de diciembre de 1916.

la que se creó esta figura y se establecieron las condiciones para tal consideración, así como los beneficios que un paraje así considerado tendría. Dos años más tarde se declaró Covadonga como el primer Parque Nacional español⁷⁷⁴ y el segundo, el Parque Nacional de Ordesa. Para gestionar los espacios protegidos se creó mediante RD de 23 de febrero de 1917, la Junta Central de Parques Nacionales, la cual estuvo presidida por el Director General de Agricultura, Minas y Montes y fue el organismo encargado de examinar las propuestas de protección, de catalogar los espacios y sus particularidades y de declarar Sitio Nacional (mediante RO) o Parque Nacional (mediante RD). La figura de Sitio Natural de Interés Nacional se creó en el mismo Real Decreto anterior para aquellos lugares notables que merecieran protección pero sin alcanzar el rango de Parque Natural⁷⁷⁵.

Esta reglamentación surgida como respuesta al aumento de la demanda creó un círculo vicioso, pues la declaración de un determinado entorno como Parque o Sitio de Interés Natural provocaba un aumento de sus visitantes. Es decir se vinculó en cierta medida la protección natural con el turismo, algo que quedó reconocido desde la Administración al considerarse Vocal Nato de la Junta Central de Parques Nacionales al Comisario Regio de Turismo.

Durante la Segunda República, la socialización de los entornos naturales fue en aumento y desde la Administración se siguió regulando su protección. La Junta Central pasó a denominarse Comisaría de Parques Naturales, donde siguió estando representado el turismo a través de una vocalía justificada por “vinculación originaria de los Parques Nacionales a la actividad turística” y de subvenciones del Patronato para la edición de guías divulgativas de Sitios Naturales de Interés Nacional⁷⁷⁶. Posteriormente, con la aparición del SNT, fue este organismo el que asumió las funciones sobre ellos⁷⁷⁷.

A lo largo de los años estudiados, la Fesit luchó por la protección de las riquezas naturales de España, para lo cual tomó decisiones, adoptó posturas y propuso

⁷⁷⁴ Actualmente recibe el nombre de Parque Nacional de los Picos de Europa.

⁷⁷⁵ Moreno Garrido (2007a) p. 94.

⁷⁷⁶ *Ibídem* p. 95.

⁷⁷⁷ Correyero Ruiz (2002) p. 56.

medidas de diferente índole. La inmensa mayoría de las intervenciones al respecto fueron propuestas de protección de un paraje determinado o el reconocimiento de alguno en concreto como Parque Natural, aunque a veces se instaba a la protección genérica de la riqueza natural. Haciendo un rápido recorrido por estas intervenciones cabe destacar:

- En 1945 pidieron a los poderes públicos protección para los montes de las Islas Canarias, con el fin de evitar los enormes daños que estaban sufriendo a causa de cortas fraudulentas y abusivas, y que si era necesario dictasen medidas de excepción, por significar la riqueza forestal del archipiélago canario su mayor atracción turística, intensificando además todo lo posible su repoblación forestal⁷⁷⁸. Además, aprobaron una conclusión muy genérica proponiendo que fuesen declarados de interés turístico parajes naturales que pudieran ser factores de atracción turística. Y más concretamente solicitaron que se declarara Parque Nacional el de Las Cañadas del Teide⁷⁷⁹.

- En la Asamblea de 1947 mostraron especial preocupación por el cuidado de los bosques: pidieron que se extremasen las medidas de vigilancia en los mismos para evitar incendios, la prohibición de la tala de árboles en los parajes o zonas que constituyesen un atractivo turístico, y que se estableciesen sanciones para los trasgresores de la ley. En un orden más concreto pidieron que la zona pirenaica de los lagos de San Mauricio y San Nicolás fuese declarada Parque Nacional⁷⁸⁰.

⁷⁷⁸ Esto mismo se volvió a solicitar al año siguiente cuando elevaron un ruego en el que solicitaban la protección de los bosques de las islas.

⁷⁷⁹ Durante el siguiente ejercicio económico la Secretaría de la Fesit cursó escrito a la DGT de acuerdo de la Asamblea con el deseo de la Junta Insular del Turismo de Tenerife, Sindicato del que había partido la propuesta, y obtuvo respuesta por parte de la citada Dirección alegando la dificultad de resolver el tema satisfactoriamente, finalmente el 22 de enero de 1954, fue declarado Parque Nacional.

⁷⁸⁰ Fue así declarada en 1955.

- En 1948 insistieron en la necesidad de una repoblación forestal urgente y bien planteada en las Islas Canarias por ser fundamental para su desenvolvimiento económico y turístico.

- En la Asamblea de 1957 aprobaron una conclusión en la que establecían iniciar con todo entusiasmo las pertinentes gestiones para que el macizo de los Puertos de Tortosa-Beceite fuera declarado Parque Natural. A esta conclusión llegaron tras la lectura de la ponencia del representante del Centro de Tortosa, el cual denunció que la tala indiscriminada de árboles en la zona estaba generando efectos negativos: la inevitable desertificación y la desaparición de la fauna y flora autóctona en muchos casos única, como era el caso de la Cabra Hispánica. Por lo tanto, si se lograba la declaración de Parque Nacional se evitarían tales perjuicios⁷⁸¹.

- En 1959, y dado que la anterior solicitud no había sido atendida, volvieron a pedir la declaración de Parque Nacional el macizo de los Puertos de Tortosa-Beceite o en su defecto que se declarase Coto de Caza, para la salvaguardia de sus innumerables bellezas naturales, así como para la conservación del bosque y la Capra Hispánica. También en esta ocasión fue el representante del Sindicato de Iniciativa y Propaganda y Turismo de la ciudad de Tortosa el que presentó la ponencia, y en ella, además de hacer una descripción de la zona, proponía la construcción de un determinado trazado o recorrido que podía convertir aquella zona en uno de los principales lugares de atracción de turismo de montaña.

Como hemos señalada, la Fesit no solo luchó por la declaración de Parques Nacionales, sino también por la mejora de su cuidado, vigilancia y accesibilidad. Las primeras peticiones al respecto las encontramos en la primera etapa de la Federación, concretamente en 1936, cuando solicitaron al PNT que concediera al Sindicato de

⁷⁸¹ Esta declaración no se logró, por lo que en la Asamblea de 1959 volvieron a solicitarla, pero tal y como se señaló en la ponencia presentada al respecto en 1959 sí se lograron algunos de los aspectos solicitados, como el establecimiento de periodos de veda que estaban permitiendo la conservación de la Capra Hispánica.

Candeleda el carácter de Delegado del Coto Nacional de Caza, encargándosele, juntamente con los Guardas, su cuidado y vigilancia⁷⁸². Este tipo de solicitudes se fueron repitiendo a lo largo de los años. Al término de la década de 1950 decidieron gestionar el establecimiento de una comunicación por carretera entre España y Francia que enlazara la ya construida hasta la entrada del Parque Nacional de Ordesa con el Valle de Gavarnie, en Francia. Esta nueva carretera internacional no solo sería de un enorme interés turístico por los bellos parajes que atravesaría, sino que facilitaría el cómodo acceso de miles de turistas al espléndido Parque Nacional de Ordesa. A esto contestó el Director General de Carreteras y Caminos vecinales, indicando que el organismo de quien dependía la resolución de la propuesta era la Comisión Internacional de límites en los Pirineos, pero que en todo caso la decisión que tomara la misma, estaría supeditada a las posibilidades presupuestarias.

8.4.2. Playas.

La playa como espacio turístico arrancó en la costa británica en el siglo XVIII, cuando se reconocieron sus efectos curativos⁷⁸³. En España comenzaron siendo las más demandadas las playas del norte, por considerarse sus aguas frías y bravas buenas para la salud. Junto con las playas surgieron los balnearios de litoral y unido a ellos y complementando la actividad de ocio, fue apareciendo una amplia oferta de bares, casinos, sociedades de recreo y clubes náuticos. Sirva de ejemplo los primeros baños de ola del Sardinero: se iniciaron sobre 1846 y sólo los practicaban atrevidos nativos que sorteaban caminos y pedregales hasta llegar al mar. Pronto se construyó sendero y tan solo un año después se anunciaba que se habían habilitado los baños de ola en la espaciosa playa del Sardinero, a los que ya acudían tanto naturales como foráneos, y en los que había todo lo necesario para el bañista: seguridad, comodidad, camino de

⁷⁸² Blasco i Peris (2005) pp. 111-112 anexo.

⁷⁸³ Corbin (1993, ed. or. 1988).

acceso y un carruaje a propósito destinado a su servicio. Dos años después de este anuncio se solicitó un permiso para la construcción de un hotel en las proximidades de la playa, aparecieron los bañeros, se alquilaban trajes de baño y se ofrecían servicio de carruajes, carritos para acercarse a las olas y casetas para vestirse. Dada la afluencia de visitantes, el Ayuntamiento mejoró las infraestructuras⁷⁸⁴.

Con el inicio de la década de los años veinte, comenzó un tímido culto al sol y con él una mayor preferencia por las pieles bronceadas, lo que hizo que las playas mediterráneas cobrasen un nuevo protagonismo. A partir de este momento la mayoría de los Ayuntamientos de localidades del litoral consolidadas comenzaron a prestar atención al turismo: embelleciendo la localidad, mejorando el hospedaje, tomando medidas para atraer forasteros y con la celebración de festejos y programas de ocio. Comienzan a ser protagonistas las playas de la Costa Brava, las de Mallorca, algunas valencianas (la Malvarrosa o el Cabañal), otras alicantinas (el Postiguet o Santa Pola), la de los Alcázares de Murcia y las de Málaga, las cuales lograron singular importancia, apareciendo eslóganes como el que decían: “Málaga: la playa más hermosa de Europa”. El litoral mediterráneo, bañado por el sol, se convirtió gradualmente en un destino más atractivo que las templadas playas del norte.

El aumento de esta demanda obligó a un esfuerzo en la mejora de las infraestructuras y de la oferta. Así, una o dos veces al año, las compañías de ferrocarriles MZA y Andaluces vendían billetes a precios reducidos para quienes acudían al litoral, momento en el que trenes repletos de bañistas llegaban desde las grandes ciudades. Ya en las ciudades de costa, otros trenes más pequeños repartían a los viajeros por los pueblos costeros, lugares donde hasta ese momento el turismo era desconocido⁷⁸⁵.

A pesar de esto, las playas no fueron un motivo de gran preocupación para la Fesit. Tan sólo se fueron haciendo eco de aquello que iba proponiendo el representante del Sindicato de Sitges, único miembro que manifestó preocupación al respecto. Su primera intervención a favor de las mismas fue en 1946, mediante una ponencia

⁷⁸⁴ Correyero y Cal (2008) pp. 36-37.

⁷⁸⁵ Moreno Garrido (2007a) p. 86.

titulada *Protección y defensa de las playas*, en la que las colocaba en quinto lugar en el ranking de elementos de atracción turística, tras los monumentos, los museos, la riqueza del paisaje y los balnearios. Para el ponente este puesto le otorgaba importancia más que suficiente y por lo tanto exigía que se les prestara atención. En la ponencia se profundizó especialmente en su conservación, dado que el mar en no pocas ocasiones las erosionaba, llevándose la arena, socavando cimientos, derribando muros e inutilizando paseos marítimos, haciendo inútil el esfuerzo urbano de muchos años en una sola noche de temporal. Veía fundamental su protección, pero dado que las obras necesarias eran cuantiosas, no podían ser llevadas a cabo por los Ayuntamientos, si no que debía ser el Estado quien realizase esas actuaciones. Para ello solicitó a la DGT lo siguiente:

- a) Que se considerasen las playas como elementos de importancia dentro del Patrimonio Nacional turístico y, por tanto, que una de las funciones estatales fuese la colaboración en las obras de su mejora y defensa.
- b) Que se asignara anualmente a las poblaciones en las que se encontrasen las playas subvenciones para ayudarles a construir muros de contención y espigones.

En la misma ponencia planteó también la necesidad de clasificar las playas con arreglo a su categoría turística. Atender previamente a su defensa, a la limpieza, profundidad, comunicaciones, urbanizaciones que la conforman y, en base a esto, establecer las clasificaciones.

Años más tarde, en 1949, un representante del mismo Sindicato presentó una ponencia similar, aunque en esta ocasión focalizada en su localidad. En ella solicitaba el apoyo de la Asamblea para la petición que la localidad de Sitges realizaba sobre la construcción de dos espigones de escolleras ante sus playas. Esta construcción tenía un doble fin: por una parte, proteger la playa y el paseo marítimo de la ciudad y por otra, permitir el atraque de barcos tanto de recreo como de labor. El apoyo fue total, y por ello pidieron al Ministerio de Obras Públicas que se llevase a efecto, con la mayor urgencia posible, las obras de defensa de la playa de Sitges, e interesaron a la DGT para que apoyase esta petición. El involucrar a estos dos organismos se debió a que era el Ministerio de Obras Públicas quien debía acometer las obras, pero la DGT debía

tener mucho interés en defender la playa de Sitges por ser fundamental, no sólo para Sitges, sino para el turismo en general.

Como vemos, el Sindicato de Sitges fue un auténtico pionero en lo que se refiere a la política de playas actual. Sus peticiones tienen hoy en día total vigencia, pues existen localidades que recurrentemente todos los años solicitan la construcción de espigones para salvar sus playas, así como la construcción de puertos de carácter lúdico deportivo.

8.4.3. Caza y Pesca.

La práctica de la caza y la pesca fueron desde los albores del turismo motivo de atracción de visitantes, por ello el Estado se hizo pronto cargo de la gestión de los cotos cinegéticos y de los fluviales. Concretamente durante la Segunda República y mediante Decreto de 9 de abril de 1932⁷⁸⁶, se adjudicó a la Administración Pública la administración y explotación de los cotos nacionales de caza de Gredos y de los Picos de Europa.

El potencial turístico de estas dos actividades fue reconocido por la Fesit desde sus inicios, por lo que ya en la Asamblea de 1935⁷⁸⁷ el representante del Sindicato de Santander presentó una propuesta al respecto en la que planteaba la posibilidad de dar facilidades a la pesca con carácter turístico a los extranjeros, reduciendo su precio para aquellos que desearan pescar por un plazo inferior a un año⁷⁸⁸. Y en la de 1936 solicitaron al PNT que concediera al Sindicato de Candeleda la condición de Delegado del Coto Nacional de Caza, encargándole, juntamente con los guardas, su cuidado y

⁷⁸⁶ Gaceta de Madrid nº 101 de 10 de abril de 1932.

⁷⁸⁷ ABC, miércoles 10 de abril de 1935 p. 38, *La Vanguardia*, mismo día, p. 24 y Revista Aragón, mayo 1935, p. 87.

⁷⁸⁸ Esta propuesta vio frutos en 1942, cuando en marzo se publica una disposición de la Jefatura del Estado sobre la ley que regulaba el fomento y conservación de la pesca fluvial, ya que dicha disposición se recogía que había que conceder ciertas preferencias a la Dirección General de Turismo, ya que el Estado veía que el desarrollo de la pesca sería una importante atracción para nacionales y extranjeros. (*La Vanguardia* 10 de marzo de 1942).

vigilancia. En la Asamblea de este mismo año volvieron a pedir que se redujera el precio de las Licencias de Pesca para extranjeros en los ríos cuando fuesen por un plazo corto, por ejemplo 30 días⁷⁸⁹.

Durante la dictadura, la DGT consideró la práctica de la caza y de la pesca fuertes motivaciones para un importante turismo de lujo. Esto, unido a la gran afición de Franco por la pesca, hizo que desde el Estado se atendieran estas actividades con especial dedicación y que no descuidaran su promoción. Las medidas tomadas por el Gobierno para la protección de estas actividades se basaron principalmente en la creación de cotos de caza y pesca. Entre estas medidas podemos señalar: 1) Regulación mediante Ley de 20 de febrero de 1942⁷⁹⁰ del fomento y conservación de la pesca fluvial, que trajo el establecimiento de los Cotos Nacionales de Pesca en los ríos Eo, Narcea, Deva-Cares y Tormes; 2) creación del Coto Nacional de Caza de Reres, en la provincia de Asturias, mediante Ley de 4 de septiembre de 1943⁷⁹¹; 3) en 1945 se optó por mejorar y acotar los mejores tramos de los ríos salmoneros más importantes de España, justificando esta medida por “el éxito turístico alcanzado por la pesca deportiva del salmón en naciones como Estados Unidos, Gran Bretaña o Noruega”. Para poder pescar en cualquiera de los cotos establecidos era necesaria la licencia nacional de pesca y un permiso de la DGT⁷⁹²; 4) creación del Coto Nacional de la Serranía de Ronda en Málaga, mediante Ley de 23 de diciembre de 1948⁷⁹³; 5) confirmación del carácter Nacional del Coto de la Sierra de Gredos mediante Ley de 13 de julio de 1950⁷⁹⁴. Ya en la década de los cincuenta, y con el ánimo de potenciar la caza de cara al turismo internacional, se flexibilizaron las condiciones necesarias y se autorizó la importación temporal de escopetas, lo que convirtió a España en un paraíso cinegético internacional. El aumento de aficionados, tanto nacionales como extranjeros, hizo que en agosto de 1952 se redujese el número de permisos concedidos

⁷⁸⁹ Blasco i Peris (2005) pp. 111-112 anexo.

⁷⁹⁰ BOE nº 67 de 8 de marzo de 1942. El Reglamento para la ejecución de esta Ley se aprobó mediante Decreto de 6 de abril de 1943 (BOE nº 122 de 2 de mayo de 1943).

⁷⁹¹ BOE nº 248 de 5 de septiembre de 1943.

⁷⁹² Moreno Garrido (2007a) p. 176.

⁷⁹³ BOE nº 360 de 25 de diciembre de 1948.

⁷⁹⁴ BOE nº 195 de 14 de julio de 1950.

y la temporada de caza en algunos cotos (como Gredos), e incluso se prohibió durante cinco años la caza mayor en las sierras de Cazorla, Segura, Santiago, Pontones, Castril y Huesca⁷⁹⁵.

Dada esta protección estatal, desde la Fesit no mostraron gran preocupación por este modelo turístico. Tan sólo plantearon algunas peticiones muy concretas, entre ellas:

- En la Asamblea de 1949 el Centro de Iniciativas y Turismo de Vigo solicitó establecer un Coto Fluvial en el Río Tamuje y que se construyese un refugio para pescadores en la ría de Vigo. A la primera cuestión el representante de la DGT dijo que pareciéndole muy bien, se dirigieran directamente al Servicio General de Caza y Pesca Fluvial, donde se les escucharía y atendería.

- En la Asamblea de 1953, el representante de la Sociedad de Fomento del Turismo de Puigcerdá presentó una ponencia titulada *Salvaguarda de la Riqueza Piscícola*, en la que decía que dado que la pesca fluvial era un motivo de atracción para el turismo, sobre todo extranjero, había que cuidarla y conservarla. Y que aunque en general la política llevada a cabo por el Estado era muy acertada, en una comarca de Gerona, el Valle del Cerdaña, no se estaba llevando a cabo vigilancia alguna para la salvaguarda de los ríos. Tras el debate suscitado por la ponencia, la Fesit acordó solicitar al Servicio Nacional de Caza y Pesca Fluvial, que dada la riqueza piscícola del Alto Segre y sus numerosos afluentes en la Cedaña española, fueran destinados dos guardas de dicho servicio para la adecuada vigilancia de la zona, y que se estableciera en el Distrito Forestal de la Provincia de Gerona una delegación del Servicio Nacional de Caza y Pesca Fluvial, a efectos de conseguir una mayor eficacia y mejor defensa de esta riqueza, de tanta importancia turística. A estas peticiones dicho Servicio contestó que no tenía personal suficiente para atender lo que se solicitaba y que la delegación que solicitaban ya existía.

⁷⁹⁵ Moreno Garrido (2007a) p. 176.

- En el Asamblea de 1958 el representante del Sindicato de Iniciativa de Tortosa presentó la ponencia *Repoblación Piscícola del Bajo Ebro*, en la que decía que atendiendo a sus condiciones climáticas, esta zona se podría convertir en un paraíso para los aficionados a la pesca, por lo que solicitaba al Servicio Nacional de Caza y Pesca Fluvial la repoblación tanto con especies autóctonas que por diferentes motivos se encontraban en regresión, como con nuevas especies exóticas que consideraba podían desarrollarse en esta área.

- En la Asamblea de 1959 ya vimos que se aprobó una conclusión en la que en caso de no poder convertir en Parque Natural el macizo general de los puertos de Tortosa-Beceite, se hiciese Coto de Caza para salvaguardar sus innumerables bellezas naturales, así como para la conservación del bosque y la Capra Hispánica⁷⁹⁶.

8.4.4. Desarrollo Urbanístico.

En una primera etapa, los escenarios turísticos se diseñaron siguiendo las normas de la ciudad-ensanche o ciudad-jardín, con paseos, anchas terrazas y hermoso mobiliario urbano, siendo en la década de los años treinta cuando se hicieron los primeros diseños de modelos integrales de ciudades de ocio junto al mar. Los ejemplos más destacados fueron: en 1934, la *Ciutat de Repòs i de Vacances* de Barcelona y un año antes, el proyecto frustrado de *Ciudad Prieto* en Alicante, el cual puede considerarse como precedente del desarrollo masivo de las playas alicantinas de los años sesenta. También de esta década fue la construcción de verdaderas urbanizaciones litorales en Mallorca⁷⁹⁷.

⁷⁹⁶ También vimos que esta petición se presentó por primera vez en 1957, y que aunque en su totalidad no había sido atendida, sí lo había sido el establecimiento de periodos de veda que estaban permitiendo la conservación de la Capara Hispánica.

⁷⁹⁷ Moreno Garrido (2007a) pp. 86-87.

A pesar de que el desarrollo urbanístico derivado del turismo no fue un problema en los años estudiados, la Fesit, adelantándose en el tiempo, ya en 1945 pidió a la Dirección General de Arquitectura que estableciese unas normas reguladoras de las condiciones estéticas a reunir por las viviendas campesinas que se construyesen junto a las carreteras. Esta propuesta fue muy bien recibida por los organismos competentes, los cuales contestaron diciendo que procurarían contribuir a que llegase a ser una realidad la protección eficaz de los elementos paisajísticos. En la Asamblea de 1946 se presentó una ponencia sobre el perímetro protector de las ciudades-jardín, incidiendo en la necesidad de cuidar el urbanismo de las ciudades, para lo cual sería fundamental establecer una especie de perímetro alrededor de aquellas zonas donde pudiera haber parques, paseos, avenidas, casa palacio, fuentes artísticas, correcto alumbrado, monumentos notables y hoteles de confort, entre otras bondades para el turista, que impidiera establecer cerca industrias o cualquier otra construcción que afeara dicha zona. El contenido de esta ponencia se hizo llegar a los Ayuntamientos que eran los organismos con competencias sobre el tema.

Fue en la década de los cincuenta y ante la llegada cada vez mayor de turistas, cuando realmente comenzaron a desarrollarse los escenarios turísticos por excelencia, los núcleos turísticos del litoral. Originariamente el litoral tuvo una función terapéutica similar a la de los balnearios, pero según fue avanzando el siglo XX se tornó en un espacio diseñado para el ocio y descanso de la burguesía. Su desarrollo se llevó a cabo mediante la unión de la iniciativa privada y los Ayuntamientos, y muchos pueblos tradicionalmente pesqueros, fueron dando paso a enclaves de gran proyección turística, de modo que años más tarde el impacto que el turismo tuvo sobre el urbanismo fue evidente.

Hay que esperar hasta 1953 para encontrar los primeros indicios de preocupación por el desarrollo urbanístico de una zona costera. En concreto fue en la Asamblea anual cuando se presentó una ponencia denominada *Desarrollo Urbanístico de la Costa Brava*, en la que se explicaba cómo a causa del urbanismo incontrolado de la zona litoral de la Costa Brava, se habían redactado unas normas en pro de defensa del paisaje y de los intereses turísticos de la provincia, que habían dado muy buenos resultados. Por ello la Fesit felicitó al Gobernador Civil de Gerona.

Observamos como la Fesit comenzó a preocuparse por lo que pocos años después se convirtió en un gran problema, el descontrol urbanístico. Éste vino

provocado por la libertad total que en materia urbanística tuvieron los Ayuntamientos, a los que se les concedió carta blanca en este asunto, y que vieron su futuro en el desarrollo turístico. En 1956 se aprobó la Ley del Suelo, pero en ella no se planteaban los nuevos problemas que iba a traer sobre el urbanismo y sobre el propio planteamiento urbano, el nuevo y pujante turismo de masas; no obstante, en zonas muy concretas ya se estaba notando las externalidades negativas del turismo sobre el territorio, como son los caos de Benidorm, la Costa Brava, la Costa del Sol o Baleares⁷⁹⁸. De hecho, la rápida degradación del atractivo natural de la costa española comenzó a poner en riesgo las perspectivas de un futuro muy halagüeño del sector turístico. Ya en 1957 Arias Salgado advertía de ello, aunque su Ministerio no aportó soluciones al respecto⁷⁹⁹. No obstante, cabe señalar la actuación de la SOES, dependiente de la Presidencia del Gobierno, que elaboró los primeros planes de ordenación turística para la Costa del Sol, la Costa Dorada, Sierra Nevada, las islas de Fuerteventura y Hierro y los Pirineos⁸⁰⁰.

A lo largo de toda la etapa, los miembros de la Fesit no consideraron el mal desarrollo urbanístico un problema derivado del aumento del turismo, sino un aspecto que había que tratar y corregir para que no perjudicase al sector, pues el concepto de desarrollo sostenible no formaba parte del léxico utilizado ni por los promotores del sector, ni por las autoridades españolas ni por las de ningún otro país⁸⁰¹.

⁷⁹⁸ Costa Pérez y Jiménez Paz (1999) p. 467.

⁷⁹⁹ Pack (2009) pp. 163-165.

⁸⁰⁰ Moreno Garrido (2007a) p. 201.

⁸⁰¹ Una muestra de esto es la preocupación que les causaba lo que estaba sucediendo en las huertas de palmeras ilicitanas, las cuales estaban siendo taladas para destinar el suelo a la construcción. Por lo que rogaron al Organismo de Ordenación Urbana que estudiase con toda urgencia la ordenación urbanística de la ciudad de Elche para que su constante crecimiento no destruyese la extraordinaria riqueza turística de los Palmerales, que era foco de atracción turística.

8.5. Turismo Insular.

Diversos son los factores que determinados por el carácter insular, han afectado al turismo de las islas negativamente. Y para paliar en la medida de lo posible las consecuencias de los mismos, la Fesit trató de analizarlos y buscarles soluciones⁸⁰². La primera vez que desde la Federación se abordó uno de ellos fue en la Asamblea de 1934, cuando salió a colación la represión que el turismo en Baleares estaba padeciendo a causa de ser un territorio especialmente sensible desde el punto de vista del espionaje. Por ello solicitaron en las conclusiones finales al presidente del Consejo de Ministros, al Ministro de Guerra y al de la Gobernación, que dejaran sin efecto o que dictasen medidas adicionales que neutralizasen las desastrosas consecuencias de los Decretos del Gobierno de la República, en los que se prohibía la permanencia de residentes o turistas extranjeros en Baleares más de un mes y la construcción de edificaciones en la costa isleña a menos de cinco kilómetros del mar. Argumentaron para ello que estas medidas, además de ser absolutamente inútiles para la represión del supuesto espionaje internacional, causaban un mal irreparable al turismo balear, base de la vida misma de las islas, y por extensión al turismo nacional⁸⁰³.

Tras su reunificación, la Fesit siguió manteniendo especial interés por el turismo insular, mostrando gran preocupación por dos cuestiones básicas: una, la existencia de una correcta conexión entre la Península y las islas; y otra, que los problemas generados por la condición de insularidad no provocaran inconvenientes añadidos al desarrollo del turismo. Las cuestiones que sobre turismo insular fue planteando la Fesit desde 1942, además de recibir pleno apoyo del organismo turístico competente, encontraron en muchos casos respuestas favorables. Fueron en las Asambleas celebradas en las islas, concretamente la de 1946 en Canarias, y la de 1955 en Mallorca, donde se trataron con mayor profundidad temas de esta índole.

⁸⁰² El esfuerzo y preocupación que la Fesit mostró por el turismo en las islas estuvo respaldado por uno de sus miembros más influyentes, Fomento de Turismo de Palma de Mallorca.

⁸⁰³ Revista *Aragón*, abril-mayo 1934, p. 72.

Para la Fesit la primera condición básica para el desarrollo turístico de las islas era la existencia de una correcta conexión entre éstas y la Península. Desde 1930 la compañía Transmediterránea había sido la encargada de garantizar la unión entre la Península y las islas Baleares, estableciendo para ello viajes semanales directos. En cuanto a la vía aérea fue la línea LAPE la que comenzó a operar desde 1931, un trayecto Palma-Barcelona, con dos vuelos semanales y una línea de hidroaviones desde Valencia⁸⁰⁴. Pero estos servicios eran para la Fesit muy escasos, por lo que ya en la Asamblea de 1942 abordaron la necesidad de su intensificación y mejora, defendiendo que si se incrementaba este transporte, las islas se convertirían en un importante reclamo turístico y llegarían a ser grandes centros receptores de turismo nacional, hasta el momento casi inexistente, compensando así la falta de turistas extranjeros que estaba provocando la II Guerra Mundial. Cuando el turismo internacional aumentó pidieron a la citada compañía que reservase un mayor número de pasaje al turismo nacional para con ello fomentar las islas como destino turístico para los españoles.

A partir de aquella primera petición de carácter general, año tras año fueron planteando otras más concretas, unas veces referidas a las islas Canarias y otras veces a las Baleares. Las peticiones sobre la mejora de las comunicaciones con las islas Canarias fueron las siguientes: 1) en 1945 solicitaron a la Compañía Transmediterránea remedio a los insuficientes servicios y la mejora del confort a tono con el elevado coste del pasaje; 2) al año siguiente pidieron a los poderes públicos un incremento de los servicios marítimos entre la Península y las Islas Canarias, aumentando una nueva línea, Barcelona-Málaga (o Algeciras)-Canarias⁸⁰⁵, con buques más modernos y de mayor tonelaje para pasaje y carga, pues los que en ese momento prestaban el servicio se encontraban en un estado de conservación lamentable; 3) en 1949, aun reconociendo que las comunicaciones marítimas estaban mejorando, rogaron a la Compañía Transmediterránea y a la DGT la mejora de la línea Canarias-

⁸⁰⁴ Moreno Garrido (2007a) p. 91.

⁸⁰⁵ En 1949 se estableció la línea Barcelona-Cádiz-Canarias.

Norte de España, aumentando el número de viajes y adscribiendo a ella buques más rápidos y mejor acondicionados y que se realizase una constante inspección de las líneas marítimas a fin de conseguir una mejora en la higiene, confort y buen trato al pasaje.

En cuanto a peticiones de mejora de las comunicaciones con Baleares, fueron siempre acompañadas de alegatos en los que se afirmaba que mantener los reducidos medios empleados hasta el momento, supondría grandes dificultades al desarrollo del turismo balear, y con ello se lesionarían los intereses generales de la Nación. La primera vez que se dirigieron a la Compañía Transmediterránea para que subsanase la falta de estos servicios fue en 1945, reiterando la misma petición en 1947⁸⁰⁶. Posteriormente le pidieron, también en repetidas ocasiones, que estudiase la posibilidad y conveniencia de incrementar los servicios marítimos entre Valencia, Palma e Ibiza, así como que divulgase con la debida antelación, de cuatro a seis meses, los servicios extraordinarios que estableciera, con objeto de que el turista, especialmente el extranjero, pudiera conocer y proyectar sus viajes con tiempo suficiente. Cuando la Compañía Transmediterránea se pronunciaba al respecto, mantenía que durante los meses de julio, agosto y septiembre, los viajes se incrementaban, pero que el resto del año no lo veían necesario.

El carácter insular de estos territorios determinó que pronto cobrase gran importancia el transporte aéreo, como lo demuestra que ya en 1946 el representante de Tenerife expusiese la conveniencia, por una parte, de combinar los servicios marítimos de las islas menores para enlazar con el servicio aéreo hacia la Península, y por otra, del aumento de los vuelos entre las islas y la Península, reforzando los existentes y estableciendo nuevas líneas, como una que cubriese el trayecto Barcelona-Canarias.

Otro tema de crucial importancia para la Fesit referente al turismo insular fue la política de precios fijada para los pasajes. Lo abordaron por primera vez en 1946,

⁸⁰⁶ Esta medida fue poco a poco atendida y como ejemplo en 1947 se restableció la línea marítima Barcelona-Ibiza que estaba suspendida desde 1936 (*La Vanguardia* 3 de octubre de 1947, p. 8).

concretamente mediante una ponencia del representante de la Junta Insular de Tenerife, titulada: *Creación de pasajes turísticos*. En ella se pedía que se restableciera en las líneas marítimas en funcionamiento, el servicio de pasaje turístico de ida y vuelta a Canarias con bonificación especial y validez desde diciembre a febrero, pues constituiría un eficaz medio de atracción turística hacia las islas y un medio para luchar contra la estacionalidad. Esta ponencia contó con el respaldo de la Asamblea, que acordó pedir a la DGT que obtuviera de la Compañía Transmediterránea la implantación de un pasaje turístico de ida y vuelta entre la Península y Canarias durante los meses que la empresa estimase que el movimiento de viajeros era más reducido.

El precio de los pasajes también afectaba a los vehículos embarcados por los turistas. Por ello, y como medida de atraer a los extranjeros que recorrían España en automóvil hacia las provincias isleñas, rogaron a las compañías de navegación que establecieran una bonificación de hasta el 50 por 100 sobre las tarifas para el transporte de automóviles, siempre que éstos hubiesen entrado en España en régimen de turismo, pues los establecidos en el momento eran muy altos, sobre todo los pasajes hacia Canarias⁸⁰⁷. A esto contestó la Compañía Trasméditerránea diciendo que tenían unas tarifas especiales para el transporte de automóviles en régimen de turismo, las cuales consideraba justas y no les parecía oportuno proponer su rebaja.

El transporte entre las islas de los archipiélagos, principalmente del canario, también fue objeto de estudio. En 1946, tras la lectura de una ponencia presentada por el representante de Tenerife titulada *El Turismo Interinsular*, pidieron al Ministerio de Obras Públicas la construcción de un puerto en aquellas islas menores de Canarias que no lo tuvieran habilitado, con capacidad mínima suficiente para ofrecer atraque seguro a los buques que hicieran el servicio interinsular y que se perfeccionase la prestación de este servicio en los puertos que ya existía, para garantizar y mejorar la

⁸⁰⁷ Los precios establecidos en el momento fueron presentados a la Asamblea por el representante del Fomento de Palma de Mallorca, y aparecen recogidos en el capítulo cuarto de este trabajo (Imagen 7).

comunicación marítima entre las islas. Esta petición se elevó con carácter urgente, pues en base a lo expuesto por el ponente, debido al pequeño tamaño de las islas del archipiélago era necesario mejorar la comunicación marítima entre ellas, para poder así recibir al turista que tenía como fin el conocimiento de un territorio completo, organizando excursiones desde las islas mayores a las menores. En Asambleas siguientes se siguió reclamando mejoras en el transporte interinsular. Así, en 1949 se insistió en el aumento del servicio de vapores interinsulares, por ello trasladaron ruegos a la Compañía Transmediterránea y a la DGT para que se mejoraran las comunicaciones entre las islas, destinando por lo menos a la línea entre las islas principales, buques que satisficieran las necesidades del turismo en forma decorosa.

Otros dos fueron los factores que discriminaban al turismo insular y como tales fueron tratados por la Fesit:

1.- La mayor exigencia en cuanto a la documentación necesaria para viajar a estos territorios. La Fesit abogó por la supresión de cualquier requisito extraordinario, como del salvoconducto, cuando ya había desaparecido para los viajes peninsulares, y de la revisión de equipajes de los pasajeros que viajaban sin escala entre la Península y las Islas Baleares, por mar o aire, habida cuenta que dichas islas no tenían la condición de Puertos francos⁸⁰⁸.

2.- La mayor vulnerabilidad en la escasez durante los primeros años de la postguerra y por tanto mayores problemas derivados del racionamiento. En concreto en la carencia de combustible, que suponía la paralización del alumbrado, la industria y los espectáculos, preocupó en gran medida a la Fesit. Por ello se dirigieron a la DGT solicitando que fueran especialmente tenidos en cuenta cuantos medios y facilidades

⁸⁰⁸ Como hemos visto en el capítulo séptimo de este trabajo, fue en 1952 cuando por primera vez suplicaron a la Dirección General de Aduanas, que estudiase la supresión total de la revisión de equipajes, lo que siguieron reclamando hasta que fue atendido. Tras mucha insistencia, se logró que se suprimiera la revisión de equipajes para los viajeros de la Península a Baleares, por lo que en la Asamblea de 1959 se acordó lo siguiente: “Expresar la complacencia de la XXIV Asamblea de la Fesit al Ministerio de Hacienda por la reciente Orden suprimiendo el registro aduanero que se venía practicando en los equipajes de los viajeros que salían de Baleares con destino a la Península”.

permitieran desarrollar satisfactoriamente los servicios indispensables para la mayor atracción de visitantes a las islas⁸⁰⁹.

8.6. Impuestos y Tasas.

Las tasas que históricamente han gravado diferentes aspectos de la actividad turística se establecían principalmente sobre el transporte, los hoteles y en los puestos aduaneros. El establecimiento de estas tasas se justificaba en tanto que servían de medida para financiar al sector turístico, como el caso del SOV, aunque bien es cierto que en muchas ocasiones los fondos recaudados no revertían en el turismo, es decir aquello que justificaba su implantación no se veía atendido. Esto, unido a que muchos consideraban las tasas desincentivadoras para el turismo receptivo, hizo que se presentaran situaciones paradójicas: un PNT financiándose a través del SOV e intercediendo para que se suprimiesen otros impuestos, como el de tonelaje en los puertos españoles para los vapores que desembarcasen turistas.

La Fesit no fue partidaria del establecimiento de tasas como principio general, y en el caso que éstas se establecieran tuviesen siempre como finalidad la financiación del sector turístico. Esto lo fueron planteando a lo largo de sus Asambleas, tanto las celebradas bajo la Segunda República como las del franquismo:

- En las Asamblea de 1933 y 1935 solicitaron la supresión del impuesto de Obras del Puerto a los turistas en tránsito que fondeaban en bahía de Mallorca⁸¹⁰.

⁸⁰⁹ Se cursó un documento con estos problemas a la DGT, la cual emitió recomendaciones terminantes en el sentido de favorecer el desenvolvimiento normal de las islas.

⁸¹⁰ Revista *Aragón*, abril-mayo 1934, p. 73 y mayo 1935, p. 86.

- En la Asamblea de 1935 pidieron también a los Sindicatos miembros que laboraran para que no se creasen tasas de turismo locales, pues sólo con la aplicación del SOV sería suficiente si revirtiera al PNT⁸¹¹.

- En 1936 acordaron pedir al PNT y a todos los Sindicatos que se preocuparan de informar en contra y lucharan contra la creación de cualquier tasa que se pretendiese establecer con el fin de gravar los turistas⁸¹².

- En la Asamblea de 1943 el representante del Sindicato de Madrid presentó una ponencia en la que proponía como fuente de financiación de los Sindicatos, los impuestos o tasas de tipo turísticos que algunos Ayuntamientos (San Sebastián, El Escorial, Ávila) tenían establecidos. Es decir, para que estos ingresos reverteran en asuntos de naturaleza turística debían ser entregados a los Sindicatos o Juntas Provinciales de Turismo.

- En 1946 se hizo eco de una denuncia presentada por el representante de Puigcerdá mediante una ponencia titulada *Tarifa de los mozos arrumbadores y marchamadores de la aduana de Port-Bou y subalternas*. En ella denunciaban el reciente establecimiento de unas tarifas que afectaban al turismo, pues estaban provocando anomalías y perjuicios para el sector, sobre todo a partir del momento en que se abriera la frontera con Francia y se restableciera el tráfico turístico. Estas tarifas suponían 1,25 pesetas por cada bulto de cada viajero y 5 pesetas por cada vehículo que saliese de España por la carretera de Port-Bou, la Junquera y Puigcerdá. La Fesit alzó una súplica a la DGT para que derogara dichas tarifas.

- En la Asamblea de 1949 se presentaron dos ponencias relacionadas con las tasas, una a favor y otra en contra. En contra, la presentada por Fomento de Turismo de Palma de Mallorca bajo el nombre *Liberar de Gravámenes por parte de la*

⁸¹¹ *Ibidem* mayo 1935, p. 86.

⁸¹² Blasco i Peris (2005) pp. 111-112 anexo.

Sociedad de Autores, a los Bailes Típicos del Folclore Nacional. En ella se explicaba como en determinadas regiones, como era en el caso de Mallorca o Tortosa, en los festivales folclóricos destinados a expandir la cultura del país, la Sociedad de Autores cobraba unos derechos por estas exhibiciones, provocando que incluso algunas fiestas no pudieran llegar a celebrarse porque el carácter popular de las mismas no permitía asumir dicho coste. La ponencia consideraba que no existían razones para establecer este gravamen, ya que en muchos casos no existía autor que lo percibiera, pues la mayoría de los cantos populares habían brotado del pueblo, o los que sí tenían autor conocido, habían sido compuestos hacía más de noventa años y por lo tanto se había extinguido el derecho al cobro. La Asamblea, oída la ponencia, se dirigió a la Sociedad de Autores para que eximiera de impuestos a todo espectáculo siempre que fuera para fomentar el folclore y no fuera una empresa con ánimo de lucro.

La ponencia a favor de establecer una nueva tasa la presentó la Asociación de Fomento del Turismo de Burgos y la denominó *Sobre la cuestión económica*. En ella se proponía cargar al turista un tanto por ciento sobre el importe de sus facturas. Esta ponencia, que fue intensamente debatida, terminó sin ser transmitida a la superioridad pues no fue compartida por la mayoría de la Asamblea, que veía en lo expuesto una manera más de gravar al turista y por tanto perjudicial para el turismo español. La propuesta recogida en esta ponencia fue una excepción en la ideología de la Fesit, la cual a partir de ese momento siempre abogó por la supresión de las tasas existentes.

- En la Asamblea de 1953 el representante de Fomento de Turismo de Palma de Mallorca leyó una ponencia titulada *Supresión de la Tasa Establecida en el Aeropuerto de Son Bonet*. Con ella pretendía, además de denunciar esta tasa, que se estableciese en otros aeropuertos españoles. La tasa que se había establecido en el aeropuerto de Palma de Mallorca gravaba a aquellos que acudían al aeropuerto no para viajar, sino por cualquier otro motivo, incluyendo a aquellas personas que iban a despedir o a recibir a algún viajero, lo que a todas luces se consideraba excesivo y con una base meramente recaudatoria. Por unanimidad la Asamblea decidió solicitar de la Dirección General de Aviación Civil, que la suprimiese y que prohibiese en lo sucesivo la imposición de gravámenes de análoga naturaleza en aeropuertos españoles.

A esto contestó la autoridad competente alegando no encontrarse en disposición de atender la solicitud de la Fesit, ya que consideraba que la medida se

había establecido porque el aeropuerto había sido tomado como lugar de esparcimiento, concretando que un día del verano de 1952 se habían desalojado 80 niños y además, este canon se había convertido en la principal fuente de financiación del aeropuerto, lo que ayudaba en gran medida a la mejora del mismo⁸¹³.

- En la Asamblea de 1954 trataron, tras muchos años de silencio, el seguro obligatorio y su relación con la póliza de turismo, que había sido establecida en 1946. Esta póliza que tenía como finalidad el fomento del turismo y gravaba el alojamiento en hoteles y pensiones, era considerada inaceptable por todos los miembros de la Fesit.

- En 1957 suplicaron al Ministerio de Hacienda que estudiara la posibilidad de suprimir el canon de 10 pesetas por vehículo que se cobraba al paso por nuestras fronteras, toda vez que esa exacción implicaba entorpecimientos en la ruta y no estaba establecida en otros países. Esta súplica obtuvo resultado positivo, ya que el 16 de Noviembre de 1958 entró en vigor en España el convenio firmado en Nueva York el 4 de Junio de 1954 y ratificado por España el 31 de Julio del 58, en virtud del cual, según rezaba su artículo 2º apartado 1º, *“cada uno de los Estados contratantes admitirá temporalmente, libres de derechos y gravámenes de importación y sin aplicar las prohibiciones y restricciones relativas a la importación de los sujetos a la obligación de reexportación y a las demás condiciones indicadas en el convenio, los vehículos propiedad de personas que residan normalmente fuera de su territorios, importados y utilizados para su uso privado, con motivo de una visita temporal, por los propietarios de los vehículos o por otras personas que residan normalmente fuera de su territorio”*.

⁸¹³ Pero esta explicación no contentó a la Fesit, por lo que A pesar de esta Por lo perjudicial que esta tasa era considerada por la Fesit, en la Asamblea del siguiente año volvieron a plantear la necesidad de eliminar esta tasa en el aeropuerto de Palma y que quedase expresamente prohibido el establecimiento de tasa similar en cualquier aeropuerto de español.

- Siguiendo esta tendencia de peticiones de supresión de tasas, en la Asamblea de 1958 solicitaron la supresión de derechos o tasas de peajes o similares que se cobraba a los autocares extranjeros en su visita turística a España.

- En cuanto a las tasas establecidas para las compras de los turistas que se liquidaban en las aduanas, estas comenzaron a permitir ciertas exenciones a partir de 1950⁸¹⁴, por lo que la Fesit no mostró especial interés por las mismas.

8.8. Turismo Religioso.

El turismo religioso, también llamado de peregrinación, tuvo una importancia clave en el movimiento de turistas durante las dos primeras décadas del franquismo. En concreto durante los años cuarenta, cuando el turismo interior tuvo en un altísimo porcentaje carácter religioso: peregrinaciones a los centros tradicionales (Guadalupe, Covadonga, Cerro de los Ángeles, Santiago de Compostela, el Pilar de Zaragoza), las fiestas del Corpus Christi o las diferentes manifestaciones de la Semana Santa⁸¹⁵.

Estas peregrinaciones fueron reguladas por el Gobierno en el artículo noveno del Decreto de 19 de febrero de 1942⁸¹⁶, en el que se fijaban las normas por las que debían regirse las Agencias de Viajes. En él se decía que aquellas serían competencia exclusiva de la autoridad eclesiástica, la cual tendría el derecho de promoverlas y organizarlas, encargándole la organización técnica y comercial a la Agencia que considerara más indicada. Al margen de esta regulación, desde la Administración se ofrecían facilidades para la visita a distintos santuarios a través de los circuitos de

⁸¹⁴ Pack (2009) p. 90.

⁸¹⁵ Fernández Fuster (1991a) p. 482.

⁸¹⁶ BOE nº 65 de 6 de marzo de 1942.

ATESA: Madrid-El Paular, San Sebastián-Loyola, o el Circuito Ibérico que incluía la ciudad de Fátima⁸¹⁷.

Desde la Fesit, integrada por grandes conocedores de la realidad turística, se supo identificar con claridad este subsector que atraía a gran número de turistas. Por ello, cuando hallaban algún nicho turístico descuidado, proponían vías de solución. Así, en la Asamblea de 1949, argumentando el auge de los viajes internacionales de Santuarios, pidieron el establecimiento de un pasillo aéreo entre los aeródromos de Ossun (Lourdes) y Sanjurjo (Zaragoza).

Al año siguiente se iba a celebrar el Año Santo en Roma, y la Administración turística española quería aprovechar las peregrinaciones que, con destino a la ciudad eterna, se iban a producir. Por este motivo, en la Asamblea de 1949 el Secretario de la DGT, Arturo Grau leyó el siguiente texto:

Hay que prepararse para el Año Santo.

El año próximo, con motivo de celebrarse en Roma el Año Santo, marcará un hito en la historia del tráfico turístico en España. Todas las líneas de navegación marítima y aérea –pues el mayor contingente lo dará América-, se aprestan a incrementar sus servicios, conscientes de la avalancha de pedidos que se les viene encima y del pingüe negocio que se les presenta sin buscarlo. Yo sé de una compañía norteamericana que acaba de adquirir veintinueve grandes aviones, la mayor parte de los cuales se destinarán a las líneas que tocan en Madrid. Puedo asegurar que son varias las líneas marítimas extranjeras que desean hacer escala en puestos de nuestro litoral mediterráneo. Y que gran número de Consulados de nuestra patria están ya concediendo visados en número muy superior a la suma de los expedidos en los últimos años.

Necesitamos, por tanto, hacer muchas cosas y hacerlas pronto. [...] necesitamos que haya más Guías e intérpretes libres; que los Municipios se afanen en la limpieza y adorno de las poblaciones; que desaparezca la mendicidad y la plaga de

⁸¹⁷ Pellejero Martínez (2000a) p. 39.

vendedores ambulantes; que se exija con el máximo rigor el cumplimiento del Código de Circulación; que la hostelería extirpe su buen servicio. No podemos desperdiciar esta coyuntura excepcional de prestigiarnos ante nuestros numerosos visitantes.

Para hacer realidad las palabras anteriores se reunió la Junta Nacional de Peregrinaciones⁸¹⁸, la cual acordó establecer un calendario para las mismas atendiendo a un doble criterio: por un lado, hacerlas coincidir con las principales solemnidades del año jubilar; y por otro, lograr la presencia de los católicos españoles en Roma a lo largo de todo el año. El listado establecido de peregrinaciones nacionales, que buscaba la representación de todos los sectores de la vida nacional, fue el siguiente: 1) cada una de las ramas de la Acción Católica española; 2) universitaria; 3) del magisterio; 4) obrera; 5) militar; y 6) de familias⁸¹⁹. En febrero de 1950, con el fin de atender a todos aquellos que acudieran a la ciudad santa ese año, se abrió la Oficina de Turismo de Roma⁸²⁰.

En 1952 se produjo en España otro acontecimiento religioso de gran dimensión y con una importante influencia en el sector turístico, el XXXV Congreso Eucarístico. La celebración de este evento, que tuvo lugar en Barcelona desde el 27 de mayo al 1 de junio, corrió a cargo de organización eclesiástica, y ni la Fesit, ni ninguno de sus miembros, ni la DGT tuvieron un papel importante en el desarrollo del mismo. No obstante, este último organismo dedicó a través de su *Boletín de Información*, una gran cobertura al evento, y además, el Gobierno ofreció facilidades a sus visitantes, suprimiendo el tríplico exigido para la entrada, circulación y salida del país a los extranjeros, y estableciendo el visado gratuito para aquellos que acudieran al Congreso. Por su parte, la Fesit, aunque no participó en su organización, no se mantuvo ajena al mismo. Así su presidente, Manuel Beguer, en el discurso inaugural de la Asamblea de 1953, dijo lo siguiente:

⁸¹⁸ Este organismo se creó en 1924 con los siguientes fines: a) organizar las peregrinaciones nacionales; b) vigilar la piedad y procurar las condiciones materiales de realización de todas las peregrinaciones, tanto diocesanas como nacionales; y c) coordinar y decidir los casos de competencia que pudieran presentarse (Correyero Ruiz 2002, p. 429).

⁸¹⁹ Correyero Ruiz (2002) pp. 432-433.

⁸²⁰ *Ibidem* p. 435.

[...]Hay en el turismo otro factor tan digno como éste⁸²¹ de tenerse en cuenta y que no debe ser descuidado: es su influencia espiritual; que también hay espiritualidad en el Turismo. Permitidme que insista en ello [...].

Este alegato se entiende fácilmente a tenor de las cifras de este acontecimiento, pues según las estadísticas oficiales el domingo previo a la inauguración del Congreso, había en Barcelona miles de peregrinos de 64 países (5.000 franceses, 4.000 norteamericanos, 3.000 italianos, 3.000 irlandeses, 1.500 argentinos, 800 alemanes, además de mejicanos, chilenos, colombianos, austriacos, holandeses, ingleses y belgas). Y en los dos últimos días se congregaron en la ciudad más de tres millones de personas, el doble del censo urbano⁸²².

En 1956, la Fesit volvió a incidir en el turismo religioso, cuando en la Asamblea celebrada ese año aprobaron, apelando a la importancia de este fenómeno, que se pidiera estimular la creación de un Circuito Aéreo de Veneración Mariana, que partiendo de Lourdes tocara Zaragoza, Valencia y Barcelona-Montserrat. Y en la Asamblea del año siguiente presentaron una ponencia en que dejando constancia que entre Francia, Bélgica y Suiza no hacía falta pasaporte ni visado alguno, se sentían preocupado por la idea de que la gran cantidad de peregrinos que se esperaban iban a llegar el siguiente año a Lourdes con motivo de su centenario, desestimaban la idea que se les proponía de visitar la Basílica del Pilar por el mero hecho de tener que obtener pasaporte y visado. Utilizando así el potencial turismo religioso como apoyo a la reivindicación de simplificar los trámites necesarios para la entrada de extranjeros.

⁸²¹ Se refiere a lo ingresado por el erario público vía turismo.

⁸²² Correyero Ruiz (2002) pp. 435-445.

8.9. Estadísticas.

Las Estadísticas sobre turismo surgieron cuando el PNT incorporó en 1929 el denominado “Servicio de Estadísticas del Movimiento de Turistas Extranjeros en España”, al firmar un convenio con el Consejo del Servicio Estadístico⁸²³. Fue por tanto, en diciembre de ese mismo año cuando se publicó la primera estadística oficial de visitantes extranjeros a España, discriminando por destino y procedencia, y se calcularon los ingresos que ese turismo había supuesto para España⁸²⁴. El PNT creó una oficina de Estadística con personal técnico del Instituto, la cual elaboró el sistema de obtención de datos en fronteras, en colaboración con los puestos de policía fronteriza que dependían del Ministerio del Interior⁸²⁵. La serie de datos estadísticos se corta en 1935, pues es de suponer que su elaboración estaba teniendo lugar cuando estalló la Guerra Civil, y aunque se retoma, su registro no fue constante, llegando a la década de los cuarenta con una falta importante de datos, por escasos e incompletos.

La Fesit se dio cuenta pronto de la importancia que el estudio de los datos estadísticos podía tener para la aplicación de unas adecuadas políticas turísticas, por lo que la falta de datos le preocupaba en gran medida. Para paliar esta escasez, en la Asamblea de 1943 se ofrecieron a la DGT para completar, a efectos de una mayor eficacia del servicio, los datos informativos de índole turística en aquellas provincias en los que no se recogían. Se explicó en esta Asamblea que eran las Oficinas de Información de la DGT, las Juntas Provinciales o los SIT implantados en cada localidad quienes realizaban esta labor, por lo que pidieron autorización para ampliar la zona de influencia de los Sindicatos más próximos a las citadas localidades, a efectos exclusivamente de obtención de datos.

⁸²³ El Consejo del Servicio Estadístico se creó en 1921, fue reformado en 1924 y en 1928 pasó a formar parte del Ministerio de Trabajo y Previsión.

⁸²⁴ Moreno Garrido (2007a) p. 124.

⁸²⁵ Fernández Fuster (1991a) pp. 227-228.

Estas sugerencias de la Fesit, y el hecho que la UIOOT tratara en sus Congresos de Londres (1946) y de París (1947) este asunto⁸²⁶, hicieron que la DGT crease mediante Orden del Ministerio de la Gobernación de 3 de noviembre de 1947, una Oficina de Estudios Estadísticos de Turismo. Las funciones de esta nueva oficina eran la organización técnica de los servicios estadísticos de esta competencia y la preparación, clasificación y estudio de los distintos elementos facilitados por la Dirección General de Seguridad y los procedentes de los servicios propios de la DGT⁸²⁷.

Pero el método de recabar datos siguió sin ser sistemático, por lo que en 1949 la Fesit propuso otro método diferente, consistente en que los guardias encargados del tráfico rindiesen diariamente a sus jefes y éstos a los Alcaldes, las informaciones de carácter turístico que habían facilitado durante sus horas de servicio, con detalle de la nacionalidad del atendido. Con esta información se podría elaborar una estadística de “movimiento turístico por carretera”.

Desde que las estadísticas fueron elaboradas, los miembros de la Fesit las utilizaron en sus Asambleas, para avalar con ellas la importancia que el sector turístico suponía dentro de la economía nacional. Por ejemplo en la de 1953 manejaron estadísticas ya con grandes números: un millón y medio de extranjeros visitaron España en 1952, de los cuales más de cien mil eran norteamericanos, con una estancia media de diez días, y un gasto de veinte dólares por día, lo que supuso veinte millones para el erario público. Con estos datos avalaron la afirmación de que España era un país turístico por excelencia, y el reconocimiento de la labor realizada por ellos mismos y sus antecesores, cuando años atrás pusieron de relieve las potencialidades de su patria, de sus regiones o de sus localidades, buscando el desarrollo del fenómeno turístico, aun cuando era inimaginable la dimensión que éste iba a alcanzar.

⁸²⁶ En el Congreso de 1946 funcionó una Subcomisión para la Unificación de la Estadística Turística, y en el de 1947 se propugnó la adopción conjunta del método a partir de datos en la frontera y datos en hotelería, y se enumeraron los datos esenciales que deberían conocerse para poder efectuar las estadísticas internacionales (Fernández Fuster 1991, p. 337).

⁸²⁷ Correyero Ruiz (2002) pp. 348-349.

En la Asamblea de 1954 volvieron a abordar la importancia de contar con datos estadísticos sobre la afluencia turística internacional lo más exactos posibles, y aun reconociendo que algunas ya se hacían y que el INE colaboraba en lo que se le solicitaba, manifestaron que España en este tema, estaba muy por debajo de otros países, como Suiza, donde las estadísticas sobre movimientos turísticos eran muy detalladas y de muy frecuente periodicidad. Por este motivo solicitaron al propio INE que, en la medida que le fuese posible, estableciera una clasificación más detallada respecto a nacionalidades y zonas de residencia de los visitantes.

Según fueron elaborándose las estadísticas turísticas, las peticiones al respecto fueron más concretas. Así, en la Asamblea de 1958 el representante de Fomento de Turismo de Burgos presentó una ponencia titulada *Estadísticas sobre Turismo* en la que solicitaba que, al menos una vez al año, se editase un resumen de todo lo acaecido en el turismo, no sólo el número de viajeros sino también información sobre: comunicaciones, novedades para la gestión de entrada de forasteros, nuevas carreteras, servicios de avión, vapores, ferrocarriles, relaciones e intercambio con otros países, hostelería, etc. En general, lo más destacado ocurrido durante la temporada tanto en las intervenciones de la DGT como las relativas al movimiento turístico de otros Departamentos relacionados, tales como Policía, Aduanas, Banco de España u Obras Públicas. Además, solicitó que como complemento a esto, se ofreciera el movimiento general en otros países. A esta ponencia la DGT contestó señalando que su sección correspondiente publicaba mensualmente estados que comprendían las cifras generales por meses y nacionalidades, del número de personas que visitaban España, y también un folleto con cifras generales y resúmenes anuales.

8.10. Relaciones con Andorra y Portugal.

Andorra:

En dos ocasiones trató la Fesit la importancia de las relaciones con Andorra. La primera vez fue en la Asamblea de 1953, celebrada conjuntamente entre Gerona y

Andorra. En ella, los centros de Tortosa y Puigcerdá, limítrofes con el Principado, plantearon ponencias al respecto. Una, bajo el nombre *Estrechamiento de lazos con Zonas Limítrofes*, se resumía en la idea de la necesidad de un estrecho y continuo contacto entre los centros próximos aun situados en distintos países, por lo que recomendaba a los centros de Gerona y Andorra que estrechasen sus relaciones con los centros cercanos franceses, e incluso que les invitasen a unirse a ellos para realizar gestiones que fomentasen un máximo intercambio turístico.

La otra ponencia denominada *Modificar las medidas restrictivas existentes para visitar Andorra*, versaba sobre la necesidad de eliminar o suavizar las medidas exigidas para visitar el Principado, pues tal y como el ponente explicó, eran muy severas para los españoles. Estas medidas exigían cursar a través de la Jefatura de Policía del lugar de origen del potencial visitante, una petición de pase al Gobernador Civil de Lérida, trámite que al menos se demoraba quince días y que daba lugar a un pase de vigencia de un mes y para un solo viaje. Se propuso la supresión de estas medidas por ser perjudiciales a Andorra y a todas las poblaciones limítrofes, al ser potenciales visitas en el mismo viaje que a Andorra. Tras la lectura de esta ponencia, la Fesit acordó dirigir al Gobernador Civil de Lérida (en su condición de Delegado Especial del Gobierno Español para los asuntos del Principado) una súplica para que, basándose en las vinculaciones de raza, lengua, costumbres y religión, concediera las máximas facilidades a los españoles que desearan visitar Andorra. Pidieron en esta súplica que el único requisito fuese la exhibición del DNI y que se derogase la prohibición existente para los deportistas españoles de entre 18 y 25 años de visitar Andorra.

A esta petición contestó con un escrito la DGT en el que decía se revisarían las posibilidades que aconsejaban ampliar las facilidades para la visita a Andorra de españoles, y de hecho al poco, se suprimió la necesidad del pase solicitado al Gobernador de Lérida.

La segunda ocasión en la que en una Asamblea de la Fesit se abordó la importancia de los vínculos con Andorra fue en la de 1959, con motivo de la adopción por el Gobierno español, el 16 de enero de ese mismo año, de una medida consistente en el cierre de la frontera hispano-andorrana para los turistas españoles. Tal medida, surgida del Ministerio de la Gobernación, respondía a las quejas de los comerciantes catalanes, y había tenido efectos muy negativos para la economía del Principado. Fue

el representante del Sindicato de Iniciativa de Andorra quien presentó una ponencia explicando la situación, y señalando cómo el turismo en Andorra había adquirido gran importancia, siendo el procedente de España el de mayor peso. Este turismo estaba generado por diversas causas, y una de ellas era el que los turistas acudían a comprar artículos a Andorra, pero tales compras, recalca el ponente, estaban gravadas en la aduana, lo que no constituía ningún perjuicio económico para España. Por todo esto pidió a la Asamblea que intercediera solicitando a las Autoridades el cese de esta medida, y que por tanto se normalizaran las relaciones turísticas con Andorra. Tras el debate y estudio de la ponencia, la Asamblea solicitó a los Poderes Públicos que contribuyesen a que cesasen o aminorasen en lo posible las limitaciones establecidas, pues dada la crisis económica por la que atravesaba Andorra, este país amigo y vecino necesitaba la normalización de sus relaciones turísticas con España, en el momento paralizadas. Esta petición tuvo un efecto inmediato, ya que pronto se resolvió satisfactoriamente las relaciones comerciales que se encontraban interrumpidas por el cierre de la frontera hispano-andorrana con la reapertura de la misma.

Portugal.

El especial vínculo con Portugal lo podemos encontrar desde el establecimiento de las Rutas de Guerra, cuando en la rueda de prensa en las que se presentaron⁸²⁸ Serrano Suñer señaló que uno de los itinerarios, (el que tenía salida en Tuy), se había “establecido en honor a nuestros hermanos de Portugal”⁸²⁹. El 10 de julio de 1938 partía de la frontera lusa la primera excursión con fines turísticos, compuesta por personalidades portuguesas del periodismo, el turismo y la radio, tras la invitación de la Embajada española en Lisboa⁸³⁰.

A la finalización de la Guerra Civil, y en busca de posibles fuentes emisoras de turistas, la DGT siguió tratando de mejorar las relaciones con Portugal. La vinculación

⁸²⁸ 7 de junio de 1938.

⁸²⁹ ABC de Sevilla, 8 de junio de 1938, p. 11.

⁸³⁰ Correyero Ruiz (2002) pp. 116-117.

con el país vecino la basaron, por una parte en la idea de proximidad, lo que hacía de España un destino asequible para los portugueses; y por otra en la neutralidad lusa durante la II Guerra Mundial, que permitió mantener el turismo en el país vecino. Así, en 1940 el Ministro de la Gobernación realizó una serie de gestiones ante diferentes Ministerios logrando algunas prerrogativas para los turistas portugueses, siendo la más importante la supresión de la obligatoriedad del pasaporte para los viajeros de nacionalidad portuguesa, a los cuales les bastaría su documento de identidad, debidamente visado por el departamento internacional de la policía lusa y por un representante consular de España en el país vecino⁸³¹.

Fue en 1945 cuando la Fesit señaló a Portugal como país emisor de turista a tener muy en cuenta por los dos motivos antes citados. Lo hizo mediante la presentación de una ponencia en la que abordaba el intercambio turístico peninsular, y en la que proponía estudiar el momento y la forma de llevar a cabo contactos turísticos entre entidades federadas y las afines portuguesas. Pero la DGT no autorizó dichos contactos, por lo que al año siguiente el representante de Tarragona volvió a tratar sobre la importancia que tendría reforzar los vínculos turísticos con Portugal, al ser uno de los centros emisores de turistas a España más importante, y señaló la necesidad de establecer una oficina de información turística en Lisboa. El representante de Tenerife por su parte plasmó en otra ponencia la conveniencia de establecer servicios marítimos de enlace entre las islas Canarias y Madeira, pues al ser ésta una isla eminentemente turística, debían aprovechar el flujo turístico de los viajeros que se dirigían a Madeira para que visitaran el archipiélago canario.

⁸³¹ Fernández Fuster (1991a) p. 397.

8.11. Escuelas de Turismo.

Podemos concederle a la Fesit el privilegio de ser pionera en la defensa de la creación de escuelas de turismo, pues aunque en el artículo segundo, apartado d, del Decreto de constitución del PNT se le asignó al nuevo organismo la función de “*estudiar los medios para, con la cooperación de elementos que se prestan a ello desinteresadamente, llegar a la implantación de escuelas de turismo que faciliten personal titulado en el número que se estime preciso, con dominio de los idiomas extranjeros más extendidos y con la debida cultura artística para servir de guías aptos a los turistas*”, poco se hizo al respecto. Por lo que todas las peticiones al respecto realizadas por la Fesit, ya en su primera etapa, fueron novedosas y en cualquier caso mucho más complejas de lo realizado desde el Patronato. Como cuando en la Asamblea de 1934 solicitaron al PNT la creación de una Escuela de Turismo con dos secciones: una para preparar los expertos en turismo, con suficiente cultura histórico-artística y de lenguas vivas; la otra, para la creación de Peritos Hoteleros con los que regentar y servir los cometidos más sobresalientes del ramo⁸³². O como cuando en 1935 el representante del sindicato de Mallorca propuso que se creasen escuelas de turismo, que aunque modestas, pudiesen en su día merecer el reconocimiento oficial⁸³³.

Tras la reunificación, la formación de los profesionales del mundo turístico siguió siendo un tema de preocupación para los miembros de la Fesit, por lo que tan solo dos años después de la misma volvieron a afrontar el tema. En esta ocasión se hizo mediante una ponencia denominada *Organización hotelera*, en la que se decía que en virtud de la mala calidad de los servicios prestados en los hoteles españoles, era de urgente necesidad crear la “Escuela Hotelera” para lograr el perfeccionamiento en los citados servicios, los cuales eran base primordial para un eficiente desarrollo del

⁸³² Revista *Aragón*, abril-mayo 1934, p. 72. Esta petición la repitieron tal cual en la Asamblea siguiente (Ibídem, mayo 1935, p. 86).

⁸³³ *ABC*, miércoles 10 de abril de 1935 p. 38.

turismo español. Para la organización y realización de esta escuela, en la misma ponencia se plantearon los organismos que deberían aportar los medios económicos:

1. La DGT, como entidad oficial rectora de estas actividades.
2. El Sindicato de Hostelería y Similares, a quien afecta directamente este problema.
3. La Escuela Superior de Trabajo, como orientadora profesional.
4. El Patronato Local de Formación Profesional.
5. La Escuela profesional de Comercio, y la Cámara Oficial del Comercio y de la Industria.

Lo presentado en esta ponencia fue aplaudido por los asistentes a la Asamblea y llevado a las conclusiones finales. Además fue tenido muy en cuenta, en un primer momento por las escuelas de hostelería, dependientes del Sindicato Nacional de Hostelería⁸³⁴, y años más tarde con la creación de la Escuela Oficial de Hostelería.

La Fesit no desentendió este asunto, y se mantuvo pendiente de la situación de estas escuelas. En la Asamblea de 1947 concluyeron sobre la necesidad de “La intensificación de las Escuelas de Hostelería”⁸³⁵. Idea esta compartida por el Plan Nacional de Turismo, ya que uno de sus objetivos era crear una Escuela Superior de Hostelería, que se encargara de la formación de los nuevos directores de hoteles.

En 1948 las escuelas hosteleras profesionales de Madrid y Sevilla enseñaban los aspectos técnicos de la dirección de hoteles, unos cursos elementales de lenguas extranjeras, y los valores religiosos y nacional-corporativistas básicos⁸³⁶. Diez años después, el Centro Español de Nuevas Profesiones fundó en Madrid la primera Escuela Oficial de Turismo de carácter privado. A ésta le siguieron inmediatamente las de Barcelona y Sevilla, impulsadas ambas por la misma organización⁸³⁷.

⁸³⁴ Sindicato vertical destinado a la organización industrial y técnica de los hoteles, restaurante, cafés y bares, nació el 14 de marzo de 1942 y estuvo dirigido por Luis A. Bolín.

⁸³⁵ *La Vanguardia Española*, viernes 3 de octubre de 1947 p. 8.

⁸³⁶ Pack (2009) p. 102.

⁸³⁷ González de Liebman y González de Souza (1999) p. 552.

8.12. Idiomas.

El que en los orígenes del turismo en España, éste estuviera orientado principalmente a los extranjeros, hizo que el uso de otros idiomas fuese fundamental ya desde entonces. Y aunque bien es cierto que el desconocimiento de otras lenguas en el grueso de la población era total, muchas de las iniciativas turísticas se llevaron a cabo empleando varios idiomas. Cabe señalar por ejemplo los carteles de la etapa del PNT, los cuales se imprimieron en cuatro idiomas (además de español, en inglés, francés y alemán) o la obligatoriedad del conocimiento de al menos dos idiomas para aquellos que optaban a un puesto de Guía-Intérprete o a trabajar en una Oficina de Información turística.

La Fesit también dio mucha importancia al conocimiento del idioma, y ya en la Asamblea de 1935 decidieron que SIT miembros procuraran la creación de escuelas populares para la enseñanza del inglés. Para la financiación de estas escuelas propusieron que se recurriera, por una parte, al pago de una pequeña cuota por los alumnos y por otra, a una cuota por los socios protectores, tanto españoles como extranjeros, que simpatizasen con esta idea⁸³⁸. En la siguiente etapa fue la Fesit, a través de sus Sindicatos miembros, la que para paliar el desconocimiento que de idiomas extranjeros había en España, organizó cursillos de idiomas, tal y como recogió la prensa⁸³⁹.

Como es lógico, este esfuerzo realizado para que se conocieran otros idiomas tenía como finalidad dar a conocer cada rincón de España en el extranjero, por lo que había que dar la información necesaria y atender al visitante en su propia lengua. Para ello fueron proponiendo una serie de medidas, la primera vez en la Asamblea de 1946, cuando se presentó una ponencia señalando que era necesario el empleo de los diferentes idiomas para incrementar y estimular el turismo receptivo, por lo que al menos los funcionarios de aduanas, vigilancia, ferrocarriles y cuantos por razón de su cargo fueran a mantener contacto personal con los viajeros procedentes del exterior,

⁸³⁸ Revista *Aragón* mayo 1935, p. 87.

⁸³⁹ *La Vanguardia Española*, 3 de Octubre de 1947, p. 8.

deberían poder utilizar, al menos, el francés. Para ello plantearon las siguientes recomendaciones a las Oficinas de Turismo, a los hoteles y a los Ayuntamientos: 1) que los Ayuntamientos exigieran los idiomas en los concursos de Guardias Urbanos, para conseguir así que los funcionarios o guardias urbanos del servicio de información pública turística tuvieran conocimiento de inglés o francés; 2) que existieran interpretes en los puestos fronterizos; y 3) a los establecimientos hoteleros que colocasen en lugar visible, y redactado en varios idiomas, un cartel recordando a los viajeros la facultad que les asistía, en caso de duda, de enviar la factura pagada en el hotel o pensión para su comprobación a la Oficina de la DGT de la ciudad a que perteneciera.

Otras propuestas dirigidas en cada momento se dirigieron al organismo competente, era la edición de la mayor cantidad posible de propaganda en todos los idiomas si ésta era de carácter general, y en el caso de la propaganda de detalle o local se hiciera en los idiomas más corrientes y además que fuesen redactados, a ser posibles, por nativos del idioma o personas que lo conocieran. Esto se logró casi totalmente con la propaganda oficial, pero no así con la privada, de modo que solicitaron del MIT que fueran sometidos a censura gramatical los folletos de propaganda turística que las empresas particulares publicaban en idiomas extranjeros. Pues la Fesit denunció la publicación de folletos anunciadores de hoteles, excursiones, atracciones turísticas, etc. en idiomas distintos del castellano, en los que, por falta de capacidad de sus redactores, se cometían disparates gramaticales y faltas de ortografía, lo que redundaba en el desprestigio de la cultura de España. Pero la propaganda editada por los organismo públicos tampoco no se libró de sus críticas. Concretamente en 1959 denunciaron también el mal empleo del idioma extranjero que se daba en algunos folletos turísticos editados por organismos oficiales; concretamente responsabilizaron al Ayuntamiento de Madrid de la edición de un folleto de calidad lamentable, y solicitaron a este organismo y a la DGT que extremasen su celo en la redacción de la propaganda.

8.13. Agencias de viajes.

En los primeros años del siglo XX España ya contaba con oficinas en Madrid y Barcelona de los dos gigantes empresariales de las agencias de viajes internacionales, Viajes Cook y CIWL, y una serie de agencias de capital nacional, siendo una de ellas, la agencia Viajes Marsansrof⁸⁴⁰, la cual ha pasado a la historia como la primera agencia de viajes española.

Las agencias de viajes a principios de siglo no solían vender los pasajes de grandes distancias, pues estos eran expedidos por las grandes navieras o compañías internacionales de ferrocarriles, y aunque ofertaban viajes individuales a medida de cada cliente, su principal papel era resolver por encargo de organizaciones, los diferentes servicios que su estancia en nuestro país comportaba: reserva en los hoteles, visitas a las ciudades, desplazamientos, guías e intérpretes y entradas para espectáculos, llevaban a cabo un trabajo directo, personal y a la medida⁸⁴¹. También vendía “excursiones colectivas” con un itinerario completo que incluía transporte, alojamiento, visitas de interés, guías e intérpretes con un precio único⁸⁴².

La relación entre la Fesit y las agencias de viajes no fue muy intensa, e incluso desde la Federación se rogó a la DGT que les recomendase a éstas un mayor acercamiento a los SIT y a las Juntas de Turismo. Las agencias de viajes habían sido reguladas, dentro del espíritu intervencionista del Régimen, por primera vez mediante Decreto de 19 de febrero de 1942⁸⁴³ con el fin de evitar el intrusismo profesional y la competencia extranjera. Para ello aquellos que fuesen a regir estas empresas debían pedir autorización previa al Ministerio de la Gobernación y justificar sus antecedentes políticos, morales y comerciales. Este Decreto concedía en exclusiva a las agencias el

⁸⁴⁰ Esta agencia de viajes nació en 1910 como una sección de la banca Marsans Rof e hijos, por lo que la disposición y el capital fueron importantes. Su objeto social era expedir billetes para los viajes por mar y tierra para todos los países y fomentar el turismo. En 1912 incorporó el sistema de pagos “giros de viaje” y en 1913 ya organizaba excursiones a París y Suiza. En 1920 el banco matriz cambió su denominación por Banca Marsans, y por ende la agencia de viajes pasó a denominarse Viajes Marsans. En 1942 la banca desapareció pero la agencia sobrevivió hasta 2010.

⁸⁴¹ Pellejero Martínez (1999a) p. 56.

⁸⁴² Moreno Garrido (2007a) pp. 68-69.

⁸⁴³ BOE nº 65 de 6 de marzo de 1942.

ejercicio de: a) venta de billetes y reservas de plazas para toda clase de transportes regulares; b) reservas de habitaciones y servicios de hoteles; c) organización de viajes combinados, comprendiendo todos los servicios turísticos propios de los denominados viajes “forfait”; d) organización de viajes y excursiones colectivas y visitas a ciudades. Es decir se les concedió el monopolio de coordinar los servicios turísticos⁸⁴⁴.

Hay que esperar al final de la década de los cuarenta para encontrar agencias extranjeras operando en España libremente, sin contratar con agencias nacionales, pero a partir de ese momento fue generalizándose esta práctica, por lo que cada vez más agencias extranjeras negociaban directamente con los hoteles, e incluso concedieron préstamos a españoles que querían construir un hotel a cambio de garantizarse plaza en esos nuevos establecimientos. Esto llevó a las agencias españolas a quedarse en general relegadas a meros organizadores de excursiones.⁸⁴⁵

Para obtener la licencia de agente de viaje era necesario estar inscrito en el sindicato oficial y mantener un capital mínimo de entre diez mil y cincuenta mil pesetas, dependiendo de los servicios que se fueran a prestar⁸⁴⁶. En ese mismo decreto se establecieron dos tipos de agencias, las del Grupo A y las del Grupo B. Las primeras tenían que cumplir una serie de requisitos, y de no ser así formarían parte del grupo B, ejerciendo éstas un papel de mero intermediario entre las del Grupo A y el público. Los requisitos que debían cumplir para pertenecer al Grupo A eran: a) ser depositarias y expendedoras del billete de la Unión Internacional, o, en su defecto, del billete de tres naciones europeas, siempre y cuando el importe de la fianza exigida ascendiera a la misma cantidad que se requería para estar en posesión de la de la Unión Internacional; b) ser concesionarias para la venta de billetes de cupones combinados de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles; c) ser concesionarias para la venta de billetes de las compañías aéreas españolas; d) estar autorizadas para la venta de pasajes de las principales compañías de navegación españolas; e) tener

⁸⁴⁴ Este es uno de los aspectos que condicionó la poca relación entre el colectivo de agencias de viajes y la Fesit, pues esta última tradicionalmente había reclamado el derecho o al menos que se le concediera la posibilidad a sus sindicatos adheridos a organizar excursiones, con lo que existía entre ambos un conflicto de intereses.

⁸⁴⁵ Pack (2009) p. 99.

⁸⁴⁶ *Ibidem* p. 67.

concertados los seguros de responsabilidad civil para cubrir los riesgos, tanto en viajes colectivos como individuales, siendo su responsabilidad en todos los casos la que estableciera la legislación vigente en esta materia. El Gobierno volvió a reglamentar las Agencias de viajes en 1955, mediante Orden Ministerial de 22 de marzo⁸⁴⁷.

8.14. Deportes.

El deporte como parte de la actividad turística se comenzó a regular bajo el SNT, aunque con anterioridad ya se había fomentado como medio de atracción de visitantes. El artículo primero del Reglamento de ordenación del SNT, establecía lo siguiente⁸⁴⁸:

*Corresponde al Servicio Nacional de Turismo: Divulgar en todos sus aspectos el conocimiento de España, organizando en forma adecuada la propaganda de sus bellezas naturales, históricas y artísticas; facilitar al viajero información y guía; contribuir a la mejora de alojamientos, transporte y similares, y ejercer cerca de los mismos funciones de inspección con el alcance y sanciones que determinen; facilitar el turismo nacional y extranjero, tanto por medio de las organizaciones comerciales que a este efecto se organicen tanto dentro como fuera de España, como mediante la dirección y explotación de medios de transporte exclusivamente destinados al conocimiento turístico de España; fomentar los **deportes**, para dotar los principales centros de atracción turística de los medios convenientes de esparcimiento y ejercicio; y en general, promover o fomentar cuantas iniciativas tiendan al desarrollo del turismo.*

⁸⁴⁷ Bayón Mariné (1999) p. 338.

⁸⁴⁸ Correyero Ruiz (2002) pp. 52-53.

Fue además el SNT el primero que estableció una sección propia para el deporte, la cual se ocupaba del arrendamiento de cotos fluviales y de caza; del estudio y en su caso concesión de subvenciones para la construcción de campos deportivos; de la celebración de certámenes deportivos y de la concesión de sus correspondientes premios; del fomento de los deportes como medio para desarrollar tanto el turismo nacional como extranjero (natación, vela, remo, canoas de motor, pesca marítima y fluvial, caza, golf, tenis...)⁸⁴⁹. Tras la conversión del Servicio en Dirección, se mantuvo la sección de deportes con el mismo cometido⁸⁵⁰.

El binomio deporte-turismo fue atendido conjuntamente por la Fesit y la Administración Pública, como se observa en la Asamblea de 1945, cuando el Sr. Cárdenas, Secretario Nacional de Deportes (como representante del Delegado Nacional de Deportes, el General Moscardó), presentó una ponencia. En ella se trató sobre la conveniencia de actuar de común acuerdo para un mejor desarrollo del deporte en España, sobre todo en lo que afectaba a la práctica de éste por el viajero, teniendo en cuenta que el deporte podía constituir un efecto primordial en la actuación turística. Esta ponencia motivó gestiones que derivaron en que el 23 de septiembre de 1946 se recibiera una comunicación de la Delegación Nacional en la que se decía que en breve se enviaría a la Fesit una propuesta de representación para colaborar con los Sindicatos y Centros de Turismo mediante vocalías que les serían asignadas.

Por otra parte, la Fesit también le dio mucha importancia a la coordinación de los eventos deportivos a nivel nacional, y a la publicación de un calendario recogiendo los. Para ello remitieron un informe detallado sobre la idoneidad del asunto al Consejo Superior de Deportes, rogándole que reiterara a todas sus Federaciones la conveniencia de publicar, con la más amplia antelación posible, los programas y las fechas de sus competiciones, al objeto de poder realizar la debida propaganda con miras a la captación turística que podía lograrse de tales manifestaciones deportivas.

⁸⁴⁹ *Ibidem* p. 56.

⁸⁵⁰ *Ibidem* p. 283.

8.15. Legalización del juego.

A finales de 1922, el Ministro de la Gobernación, el Duque de Almodóvar del Valle, anunció el cierre de las casas de juego⁸⁵¹. Este cierre, confirmado en la Dictadura de Primo de Rivera, fue progresivo, de modo que poco a poco fueron desapareciendo unos 2.000 establecimientos, hasta que el 1 de noviembre de 1924 cerró sus puertas el último casino que permanecía abierto, el Gran Casino de San Sebastián⁸⁵².

Esta medida, que fue estrictamente cumplida y no contestada en los años de la dictadura primorriverista, no favoreció al turismo. Por el contrario, fue muy perjudicial para aquellas ciudades donde el juego era un reclamo para turistas, los cuales se marcharon a otras ciudades europeas. Pero ya durante la Segunda República, la Fesit planteó quejas a la medida: concretamente en la Asamblea de 1935 el Sindicato de Málaga propuso que se legalizara el juego en su ciudad, ya que contaban con la cercanía de Tánger, donde sí estaba permitido, lo que suponía un perjuicio económico, pues los posibles turistas elegían la ciudad africana para poder disfrutar del juego. A esta ponencia se adhirieron los representantes de los Sindicatos de Santander, Madrid y San Sebastián, sin embargo el de Valencia se opuso proponiendo que la Asamblea se inhibiera en este asunto, pero no fue así y se pidió al Gobierno, por conducto del PNT, que mientras en España no se autorizase el juego, se procurara y gestionara que el representante de nuestro país en el Comité de Control de Tánger no diera su voto para que se jugase en dicha ciudad, dado el perjuicio que ello causaba al turismo de Málaga, Cádiz y demás provincias del sur⁸⁵³.

Durante la dictadura de Franco la prohibición de los juegos de azar se mantuvo (a excepción de la Lotería Nacional, las Quinielas y el cupón de la ONCE), y durante los años de la autarquía la Fesit no solicitó que se suprimiese dicha prohibición. Sin embargo, al ser legalizados en 1977, en la exposición de motivos del Real Decreto que

⁸⁵¹ Fernández Fuster (1991a) p. 279.

⁸⁵² Aguirre (1995) p. 119.

⁸⁵³ *La Vanguardia*, miércoles 10 de Abril de 1935 p. 24 y *Aragón* mayo 1935, p.87.

regulaba los juegos de azar⁸⁵⁴, se decía que el Gobierno encontraba en esta legalización una medida destinada a contribuir a impulsar el sector turístico.

8.16. Intercambio de estudiantes.

Si tenemos en cuenta una de las teorías sobre el origen del turismo, nos encontramos con los viajes que realizaban los estudiantes ingleses una vez finalizados sus estudios, ya fueran los denominados “viajes de caballeros” del siglo XVII o los conocidos como el “Grand Tour” del siglo XVIII e incluso del XIX, ya propiamente como viajes de estudios, no es de extrañar que la atención a los estudiantes se mantuviera también durante el siguiente siglo.

España no se mantuvo al margen, y los diferentes Gobiernos impulsaron medidas con el fin de estimular la llegada de estudiantes. Fue durante las primeras décadas del siglo XX cuando aparecieron los cursos de verano dirigidos fundamentalmente a extranjeros: en 1922 en Jaca; durante la dictadura de Primo de Rivera se inauguraron (1924) otros en la Universidad Menéndez Pelayo en colaboración con la de Liverpool; y en 1928 comenzaron en la Universidad de Valladolid, pero sólo para alumnos de Filología⁸⁵⁵.

Estos cursos de verano se siguieron celebrando aunque con las interrupciones lógicas derivadas de las guerras. Y a pesar del aislamiento intencional al que quedó sometida España durante la década de los cuarenta, distintas Universidades españolas y el CSIC organizaron cursos para extranjeros que tuvieron bastante aceptación y lograron un aceptable prestigio. No fueron pocos los estudiantes que aprovechando su estancia en España para cursar estos estudios, viajaron por nuestro país para conocer en profundidad sus regiones y sus distintos aspectos. Por ello, desde la DGT se

⁸⁵⁴ BOE nº 56 de 7 de marzo de 1977.

⁸⁵⁵ Correjero y Cal (2008) p. 107.

promocionaron estos cursos, pues vieron que se podían utilizar como un importante instrumento para dar a conocer la cultura española. En este sentido el Boletín nº 5 de esta Dirección, de junio de 1947, recogió un reportaje sobre la importancia de estos cursos; en el de noviembre de 1948 se anunciaba la celebración de un curso para extranjeros en Málaga que tendría lugar entre enero y febrero del siguiente año. A lo largo de 1950 diferentes boletines se hicieron eco de los seminarios destinados a extranjeros y en marzo de 1951 se publicó un listado completo de todos los cursos para extranjeros que tendrían lugar en España ese año⁸⁵⁶.

La Fesit fue aún más allá, y en la Asamblea de 1958 el representante del Fomento de Turismo de Burgos presentó una ponencia titulada *Pro Intercambio de Cultura* en la que proponía que a través de las organizaciones turísticas, se pudiesen recoger las solicitudes de intercambio turístico o los deseos de los traslados a otros países de jóvenes españoles, para que por medio de relaciones con otras instituciones similares, se les pudiese dar satisfacción a sus justas aspiraciones de aprender y ser más útiles a su patria. Para ello el ponente señaló que sería necesario:

- 1º) Conocer la posibilidad de llegar a un acuerdo con instituciones similares en el extranjero.
- 2º) Que, si en caso afirmativo, se aceptase este proyecto de intercambio, se considerase como un nuevo servicio turístico.
- 3º) Que una vez tomado el acuerdo, y sancionado por la superioridad, mereciese la ayuda de la DGT.

⁸⁵⁶ Correyero Ruiz (2002) pp. 338-339.

8.17. Telecomunicaciones.

Fue en la Asamblea de 1948 cuando la Fesit trató por primera vez un tema relacionado con las telecomunicaciones. El primer planteamiento realizado afectaba a la Compañía Telefónica, la cual gracias a su “desahogada situación” estaba planificando una importante ampliación. Por ello solicitaron a la DGT que se dirigiera a la citada compañía indicándole que antes de hacer la programación anual de las obras a efectuar, oyeran a la Fesit, por si hubiera posibilidad de hacer compatibles éstas con las más urgentes necesidades turísticas. La segunda petición fue que en aquellas localidades que sólo contasen con las comunicaciones telefónicas militares, se instalase un locutorio público para poder celebrar conferencias.

La realidad era, incluso con la década de los cincuenta avanzada, que el servicio telefónico existente en todas las provincias, con la excepción de Madrid y Barcelona, dejaba mucho que desear. Además de haber pocos aparatos disponibles, había que soportar grandes periodos de espera para establecer la comunicación y, en ocasiones, a través de una operadora pública⁸⁵⁷. Por ello en 1956 la Fesit solicitó a la Compañía Telefónica Nacional de España, que procurase en el plazo más rápido posible el mejor servicio para evitar las frecuentes demoras que se producían en las conferencias interurbanas.

⁸⁵⁷ Diana Vilches (1999) p. 573.

CAPÍTULO NOVENO: CONCLUSIONES

Tras la presentación del marco teórico y metodológico y del análisis en que se basa este trabajo, paso a presentar las conclusiones, las cuales están estrechamente relacionadas con la verificación de las hipótesis planteadas. No obstante, y dado que las hipótesis a verificar giran en torno a la Fesit, quiero comenzar dejando constancia de lo que fue esta Federación, objeto último de mi estudio.

Desde finales del siglo XIX algunas de las voces que se alzaron para defender al turismo como importante sector económico se agruparon constituyendo los que se llamó, por lo general, Sindicatos de Iniciativa y Turismo. Éstos eran asociaciones sin ánimo de lucro que pretendían dar a conocer su localidad o provincia y atraer visitantes, lo que aportaría riqueza a la misma. Para aprovechar la sinergia de su unión estos SIT decidieron federarse a nivel nacional, constituyendo en 1932 la Fesit. Esta Federación desarrolló un intenso trabajo en sus primeros años de existencia, durante la Segunda República, y tras su reunificación en 1942, cuando la labor de atraer turistas a España era una tarea muy complicada. El trabajo desarrollado por la Fesit se canalizaba a través de Asambleas generales, de reuniones de trabajo de la Junta Directiva y de encuentros con representantes de la Administración o de empresas relacionadas con el sector turístico. En las Asambleas anuales se rendían cuentas del trabajo realizado por la Junta Directiva a lo largo del ejercicio económico correspondiente y se presentaban ponencias sobre temas turísticos de actualidad, se debatía sobre ellos y se llegaba a unas conclusiones y acuerdos que eran trasladadas a los organismos competentes. La Federación mantuvo una buena relación con los poderes públicos, quienes la reconocían como una ayuda inestimable en su labor de potenciar el sector turístico.

Paso a continuación a verificar las hipótesis planteadas en mi investigación que eran las siguientes: 1ª) a partir de un análisis pormenorizado de los trabajos llevados a cabo por la Fesit se puede alcanzar un conocimiento detallado de la realidad turística española; 2ª) la Fesit desempeñó un papel importante dentro del sector turístico español durante la Segunda República y el Primer Franquismo; y 3ª) este organismo contribuyó en gran medida a sentar las bases de la política turística gubernamental,

guiando en muchos casos a los responsables de la toma de decisiones políticas, basándose en el conocimiento que sus miembros tenían sobre las fortalezas y debilidades del sector.

Empezando por la primera hipótesis planteada, puedo concluir que en el presente trabajo ha quedado plenamente demostrado que a partir de la información que la Fesit nos proporciona obtenemos una clara visión de la situación del turismo en España. Dado el marco temporal del trabajo, nos encontramos con dos realidades sustancialmente diferentes, aunque en ambas, y por diferentes motivos, el desarrollo del turismo se enfrentó a grandes dificultades. En la primera etapa, bajo la Segunda República, la crisis económica mundial provocó una caída en el aún incipiente movimiento turístico, a lo que también contribuyeron las alteraciones de orden público que se estaban teniendo lugar. No obstante, el Gobierno republicano concedió al turismo un papel destacado, considerándolo fundamental tanto por su aspecto socio-cultural como por el económico. La segunda etapa estuvo llena de dificultades. Durante el Primer Franquismo nos encontramos con un país recién salido de una guerra civil, inmerso en una postguerra donde la escasez y el racionamiento fueron determinantes, aislado internacionalmente y donde la falta de divisas lastraba un posible crecimiento económico. Así, la Fesit nos describe los diferentes elementos que configuraron el sector turístico español durante ambos periodos. En función de la atención prestada a cada uno de estos elementos, puedo determinar que los que influyeron en mayor medida en el sector fueron: los medios de transportes, la labor de promoción de nuestro país como destino turístico, los alojamientos, las dificultades existentes para la movilidad de turistas en España y la forma en la que el Estado intervenía en el sector. Aunque por la propia naturaleza de éste y por el relativamente amplio rango temporal que se ha analizado, fueron otros muchos los temas estudiados por la Fesit y sobre los que hemos conocido su efecto sobre el sector turístico, como las divisas, el racionamiento, el patrimonio natural, artístico e histórico español, la idiosincrasia del turismo insular, los impuestos y tasas a los que eran sometidos los turistas, el turismo religioso, el empleo adecuado de las estadísticas, las relaciones con los países vecinos, las escuelas de turismo, el conocimiento y empleo de idiomas extranjeros, las agencias de viajes, los deportes como actividad turística, la regulación de los juegos de azar, los intercambios de estudiantes y los primeros servicios de telecomunicaciones.

Los primeros defensores del turismo como fuente de riqueza ya fueron conscientes de que para el desarrollo del sector era vital contar con una adecuada red de transportes. Esto fue fervientemente defendido por los miembros de la Fesit, y por ello le dedicaron especial atención, análisis y estudio, lo que nos permite conocer la situación del transporte en España, sus debilidades y sus escasas fortalezas.

La realidad que de la mano de la Fesit se nos presenta sobre las carreteras españolas no es en ningún caso optimista. A pesar de la creación en 1926 del Circuito Nacional de Firmes Especiales, cuando se constituyó la Fesit la red viaria española presentaba muy mal estado, y sobre todo la red de carreteras secundarias, las cuales hacían prácticamente inaccesibles determinadas zonas, en muchos casos de alto interés turístico. La situación se agravó tras la Guerra Civil, y en los años de la postguerra, cuando al daño ocasionado por el conflicto bélico hubo que añadir la falta de medios necesarios para la reparación e incluso conservación de las mismas. El mal estado de las carreteras se convirtió en uno de los principales lastres para el desarrollo del turismo. Durante la década de los cuarenta hay que añadir a las dificultades del transporte por carretera, la escasez de carburante, que provocó medidas restrictivas como la prohibición de circular determinados días de la semana o la entrega de cupones de gasolina. La primera gran actuación que el Gobierno de Franco llevó a cabo en materia de infraestructuras de carreteras fue la aprobación y puesta en marcha en 1949 del Plan de Modernización de Carreteras. No obstante, el mal estado de las mismas siguió siendo generalizado. En una encuesta realizada en 1955 el noventa por ciento de los conductores extranjeros se quejaba del mal estado de las carreteras españolas y de la dificultad de transitar por ellas, por lo que en las Asambleas de la Fesit se plantearon reiteradamente reivindicaciones para su mejora.

El movimiento de viajeros en autobús también fue analizado por la Fesit dado su marcado carácter turístico. La Administración reguló el servicio de autobuses por primera vez en 1924, y siguió haciéndolo durante todos los años objeto de estudio. Tras la Guerra Civil, las condiciones en las que se desarrollaban estos viajes eran pésimas: con los circuitos turísticos controlados bajo un régimen de monopolio estatal y con un número de servicios muy reducido. En 1951 comenzó a funcionar ATESA, momento en el que se pusieron en marcha una serie de circuitos que se fueron ampliando año a año, con el fin de cubrir todas las zonas turísticas de España.

En lo referente al transporte ferroviario la Fesit nos muestra una situación también difícil. En los años treinta las dificultades económicas paralizaron el proceso de expansión y mejora que los ferrocarriles españoles, y posteriormente la Guerra Civil frenó el tráfico ferroviario, reduciéndose a un uso casi exclusivamente militar. Al finalizar la Guerra, la pésima situación de la economía española y la no menos dramática situación internacional, hizo que las hasta entonces compañías explotadoras no pudieran hacer frente a la reconstrucción del entramado ferroviario, lo que justificó la creación de Renfe y la total nacionalización del sistema ferroviario español. Con esto se inició una nueva etapa histórica del ferrocarril en España, que supuso, entre otras cosas, la inmediata unificación de las tarifas en todo el territorio nacional, las cuales se fijaron en un primer momento sensiblemente por debajo de los costes del servicio, lo que contribuyó a la recuperación del tráfico de viajeros. A pesar de la situación descrita del ferrocarril al término de la Guerra Civil, este medio de transporte no encontró grandes competidores, pues ni el transporte por carretera ni el aéreo pudieron competir con él de forma inquietante. La tremenda escasez de gasolina y de autocares dio a la Renfe una situación hegemónica que habría de durar hasta el final de la década de los cincuenta. No obstante, según la información que obtenemos de la Fesit los servicios prestados por Renfe dejaban mucho que desear, pues además de escasos, en muchas ocasiones ni los vagones ni las estaciones reunían las condiciones adecuadas para ofrecer una buena imagen, sobre todo cara al turista.

En cuanto al transporte marítimo, que tenía un peso destacado al ser los puertos la segunda vía de acceso a España, la situación descrita por la Fesit se centra básicamente en los barcos de bandera española que cubrían las líneas entre la Península y las islas. La información que obtenemos nos muestra unos barcos bastante obsoletos, que cubrían pocas rutas y con escasa frecuencia. Los puertos españoles tampoco parece que fueran un ejemplo de eficacia, en ellos predominaba el caos, se sometía a los viajeros al pago de tasas, en algunos casos injustificadas, y mozos cobraban por servicios no solicitados e incluso en ocasiones ni siquiera prestados.

El transporte aéreo, por su parte, fue marginal durante toda la etapa que nos ocupa. Desde la Segunda República España contó con una compañía aérea nacionalizada, primero fue LAPE y posteriormente, ya durante la dictadura franquista, Iberia. A pesar de la marginalidad del transporte aéreo la Fesit trató temas referidos al mismo, por ello podemos obtener una visión sobre su realidad, aunque bien es cierto

que lo hizo en menos ocasiones y con mucha menos profundidad que sobre cualquier otro medio de transporte. Yéndonos a la primera mitad de la década de los cuarenta, la carencia de combustible provocó la paralización de casi la totalidad de las líneas aéreas. A partir de 1944, con la ampliación de capital de Iberia y la adquisición de nuevos aparatos, comenzó su despegue y la normalización internacional. Durante la década de los años cincuenta el transporte aéreo experimentó una evolución muy importante que estuvo favorecida por la inversión recibida del Estado. A final de 1953 ya había veintiséis aeródromos civiles que atendieron a 1.100.000 pasajeros. La segunda mitad de esta década se caracterizó por la expansión de los vuelos chárter, lo que transformó la red internacional de turismo, y su generalización supuso que en 1958 su tráfico alcanzara el treinta por ciento de las llegadas por avión a España. AVIACO realizó su primer vuelo chárter en 1951. En lo referido a aeropuertos, en 1958, cuando la llegada de visitantes a España a través de esta vía representaba el 8,78% del total, se dictó una Ley por la que se creaba una Junta Nacional de Aeropuertos y se ordenaba el acondicionamiento de los de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Las Palmas, Málaga, Ceuta y Melilla, por un importe total de 1.490.000.000 de pesetas, presupuestable en un plan cuatrienal 1958-61. Esta medida era urgente pues como puso de manifiesto la Fesit, sólo el aeropuerto de Barajas presentaba las condiciones y el tamaño adecuado para el volumen de vuelos que recibía; el de Barcelona, en segundo lugar, tenía unas condiciones medianamente aceptables; pero el resto, incluyendo los situados en provincias turísticas, se encontraban en condiciones lamentables.

Otro de los aspectos que condicionó el desarrollo del sector turístico fue el empleo de una adecuada promoción turística. Vencida ya la idea inicial de una promoción destinada exclusivamente al público extranjero, durante la Segunda República también fueron objetivos de esta promoción los propios españoles. Durante la Guerra Civil, y prácticamente durante todo el primer franquismo, la promoción turística fue un instrumento de propaganda política. Desde mediados de la década de los cuarenta se siguieron diferentes estrategias de promoción que perseguían contribuir al fomento de esa nueva industria, centrándose en los gustos “modernos” de los turistas, por lo que destacaban los activos de sol y playa y las fiestas y tradiciones populares, comenzando un periodo excepcional en cuanto al despliegue de una política turística que tenía como fin vender el destino España. Para ello se llevó a cabo una

intensa labor de propaganda a la que contribuyó la rehabilitación a nivel internacional del Régimen de Franco a partir de 1948, pues permitió la realización de campañas en el extranjero tendentes a desmontar la mala imagen de nuestro país y a ensalzar su atractivo y particularidades, algo que sintetizó perfectamente el eslogan “Spain is beautiful and different”.

Para lograr transmitir una buena imagen de España, no sólo se emplearon campañas de promoción. Fueron otros muchos los elementos utilizados, como el establecimiento de una importante red de Oficinas de Información, la dotación de un cuerpo profesional de Guías e Intérpretes, unas buenas e intensas relaciones con los medios de comunicación, el fomento del turismo nacional, la organización de excursiones e itinerarios turísticos y el tratar de eliminar aquellos aspectos propios y típicos de la España subdesarrollada.

En cuanto a los alojamientos hoteleros, la información que obtenemos de la Fesit no difiere de los datos obtenidos a través de otras fuentes. En los primeros años tras la constitución de la Federación, el gran problema de la hotelería española era la calidad de los establecimientos, que distaba por lo general mucho de la exigida por los clientes, sobre todo extranjeros. El Estado ya había comenzado a desarrollar su papel de empresario hotelero y cada vez se abrían al público más establecimientos pertenecientes a la red estatal, los cuales sí gozaban del favor del público más exigente y pretendían, además de atender la demanda en aquellos lugares donde la iniciativa privada no estaba presente, marcar unas pautas de calidad y servicios. Durante la dictadura franquista el sector hotelero se caracterizó por estar fuertemente regulado, y en especial sus precios, que se convirtieron en un instrumento fundamental para el fomento del turismo, al lograrse un sector muy competitivo en relación al del resto de países europeos. Este control en los precios duró prácticamente los cuarenta años del Régimen, alcanzándose al final del mismo cierta libertad, en un primer momento en los hoteles de lujo, aunque siempre fue una libertad vigilada.

Con el transcurrir de los años, cuando el número de turistas fue en aumento, el principal problema pasó a ser la escasez de plazas hoteleras. La Administración quiso corregir esto mediante la concesión del crédito hotelero y la ampliación de la red de establecimientos hoteleros propiedad del Estado. Con el esfuerzo público y privado se logró aumentar la oferta hotelera en la década de los cincuenta casi un 65%.

Las fronteras, las aduanas y los requisitos para entrar y moverse por el país tuvieron en España una importancia casi vital para el desarrollo del turismo, sobre todo durante el Primer Franquismo. La Guerra Civil endureció los controles en los desplazamientos de personas, y no solo en los pasos de fronteras, sino también en los realizados por el interior del país, los cuales se volvieron tremendamente difíciles. Esta severidad se mantuvo una vez terminada la Guerra, cuando los controles en las zonas fronterizas se incrementaron, principalmente en la frontera hispano francesa, donde se estableció con carácter permanente el llamado “salvoconducto de fronteras”. Así, durante los primeros años de la dictadura el cruce de fronteras en ambos sentidos, así como los desplazamientos por el interior del país, quedaron sometidos a un férreo control, lo que supuso una importante barrera a la recepción de turistas: la idea de un tráfico turístico habitual presentaba un reto directo al aparato de seguridad del Régimen instaurado. Las autoridades turísticas, por su parte, sí fueron conscientes de que todo requisito de entrada suponía una traba al desarrollo del turismo, por lo que siempre mantuvieron una postura favorable a la supresión de los mismos.

En cuanto a la intervención del Estado en el sector turístico, comenzó en los primeros años del siglo XX, concretamente en 1905 con la creación de la Comisión Nacional. A este organismo le siguió la Comisaría Regia, creada en 1911, que fue sustituida en 1928 por el PNT. Este último organismo desapareció tras la Guerra Civil, y fue reemplazado por el SNT, aunque durante la contienda habían coexistido. En agosto de 1939 se cambió este Servicio por la DGT, que como máximo órgano estatal responsable de turismo se mantuvo hasta 1951, cuando no desaparece pero se inserta en el MIT, de nueva creación. Durante la Segunda República la Administración prestó mucha atención al sector turístico, algo que quedó bastante diluido en los primeros años del franquismo, cuando fueron pocos los dirigentes políticos conscientes de la potencialidad que el sector tenía para contribuir a la recuperación económica del país. Ni siquiera su elevación en rango administrativo, con la creación del MIT, consiguió que los principales dirigentes políticos concedieran al turismo suficiente importancia. Hubo que esperar a la década de los sesenta, y al cambio de titular en la cartera ministerial, para que se le otorgara al turismo la atención merecida.

La segunda hipótesis afirmaba que la Fesit jugó un papel importante dentro del sector turístico español durante la II República y el Primer Franquismo, hecho que a mi juicio ha quedado firmemente demostrado con infinidad de manifestaciones de diferentes dirigentes políticos y de otros personajes relevantes del sector. Ese papel de representantes del turismo nacional que los miembros de la Fesit se auto asignaron fue reconocido, explícita o implícitamente, por otros agentes del panorama nacional, como la prensa y determinados miembros de la administración del Estado. El reconocimiento fue fruto de un constante trabajo y de procurar una buena relación con los representantes de los organismos de la Administración Pública. El primer reconocimiento de la labor realizada por la Fesit tuvo lugar en 1935, y partió de Guillermo Moreno, en aquel momento Presidente del PNT, con motivo de la celebración de la Asamblea anual de la Federación. Pero el verdadero respaldo oficial vino con la declaración de la Fesit como Asociación de Utilidad Pública mediante una Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros de 12 de noviembre de ese mismo año. Después de la Guerra Civil, en 1941, el Gobierno constituyó las Juntas Provinciales y Locales y confirió a los SIT activos en ese momento la misma consideración que la de tales Juntas. Aunque este reconocimiento no le corresponde a la Fesit como tal, pues se encontraba inactiva, deja patente el apoyo del nuevo Gobierno a unos Sindicatos de Iniciativa que estaban decididos a reactivar la Federación.

A lo largo de este trabajo se han reproducido fragmentos de discursos o de declaraciones de diferentes personalidades en los que se ponía de manifiesto la importancia de la Fesit en el sector turístico. Como representación de todas ellas escojo y reproduzco las de Arturo Grau Fernández, en 1956, como delegado del Director General de Turismo, pues considero que verifican plenamente la segunda hipótesis planteada.

(Refiriéndose a los Asambleístas miembros de la Fesit): “[...] *son unos hombres extraordinarios. Lo son porque desde hace muchos años, muchos antes de que se creara una organización estatal, han venido y vienen laborando, lo han hecho y lo siguen haciendo, poniendo en servicio de esta noble elevada empresa toda su experiencia, que no es poca, todo su entusiasmo, que no tiene límites y sobre todo un desprendimiento inigualable porque sin retribución de ninguna especie, poniendo no*

sólo su esfuerzo y experiencia sino su dinero en muchísimas ocasiones, sacrificando su descanso, robando tiempo a su tiempo, a sus estudios, a sus trabajos, a sus ocupaciones, colaboran con los Organismos especiales de turismo ofreciendo ideas, buscando soluciones, buscando siempre lo mejor para sus ciudades, para sus provincias que es lo mismo que decir para esta España nuestra, tan ardientemente querida por todos.

Esto es así, yo tengo mucho gusto en decirlo, porque desgraciadamente hay poca gente que sabe de esta labor.”

La Fesit también desarrolló una importante labor en el mundo de la comunicación. Más de forma individual que a nivel federativo, los SIT realizaron una labor editorial importante que sirvió de altavoz de los atractivos turísticos de las distintas regiones de España. Así mismo logró gran prestigio y vinculó en gran medida a la Fesit con el mundo periodístico, el Concurso de Artículos Periodísticos sobre Turismo que fue convocado por la Federación por primera vez en 1948.

La tercera y última hipótesis planteaba que la Fesit condicionó en gran medida la política turística aplicada por los diferentes Gobiernos durante la Segunda República y el Primer Franquismo, afirmación que también ha quedado demostrada al contrastarse que la aplicación de determinadas políticas vino tras propuestas de la Federación. Como verificación de la tercera hipótesis paso a recoger algunas de las actuaciones llevadas a cabo por la Administración Pública donde se puede ver con claridad la relación causa efecto entre lo planteado por la Fesit y lo adoptado por el Gobierno. En algunos de los casos esta relación era más o menos inmediata y en otras ocasiones el lapsus de tiempo era mayor, pudiendo con ello considerar a los miembros de la Fesit como verdaderos adelantados a su época.

En lo que se refiere a la política de transportes, la Fesit fue presentando propuestas para la mejora de la red española e instando al Gobierno a que éstas se llevaran a cabo. Tras la lectura de las memorias, podemos afirmar que muchas de las medidas que, concretamente en materia de carreteras, fueron adoptando los diferentes Gobiernos se vieron determinadas, o al menos muy influenciadas, por aquello que la Federación elevaba a los organismos competentes y por las gestiones que realizaba a lo largo de los ejercicios económicos. Cuando la Fesit se constituyó ya estaba en

marcha el Circuito Nacional de Firms Especiales, por lo que durante sus primeros años no se hicieron grandes peticiones al respecto, aunque en la Asamblea de 1933 elevaron una solicitud muy general para la creación de una buena red nacional de carreteras de turismo, particularizando en la necesidad de una red de carreteras pirenaicas a semejanza de la francesa. En enero del siguiente año se aprobó un Decreto por el que se autorizaba la ampliación de la red de carreteras con seis nuevos itinerarios: 1) Albacete-Alicante; 2) Zaragoza-Pamplona-Bohovia; 3) Salamanca-Cáceres; 5) Córdoba-Málaga; y 6) Valencia-Teruel-Zaragoza.

Años más tarde, tras la reunificación, los integrantes de la Fesit, conscientes de la pésima situación económica por la que atravesaba el país y de la difícil situación internacional, no realizaron peticiones sobre mejoras en carreteras, pues sabían que no iban a ser atendidas. Es por ello que cuando introdujeron el tema, la propuesta que presentaron no implicaba inversión en infraestructuras, sino simplemente que en todas las carreteras existiera arbolado, para embellecerlas y protegerlas del calor, lo que permitiría el viaje en automóvil a cualquier hora del día durante todo el año. Esta petición fue atendida tan sólo unos meses después. Sin embargo, y como ejemplo de una petición atendida tras un largo periodo de tiempo podemos señalar la plantada en 1945 a la Dirección General de Caminos instándole para la rápida realización del túnel bajo el “Alto de los Leones de Castilla” (Puerto de Guadarrama) lo que ya suponía una importante inversión en infraestructura de carreteras. Aunque el Gobierno tardó en llevar a cabo esta obra, finalmente lo hizo, iniciándose las mismas en febrero de 1961 e inaugurándose el túnel en diciembre de 1963, marcando así un antes y un después en las comunicaciones y relaciones entre el norte y sur de España.

Por otra parte, y sin saber con exactitud qué parte del Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas de 1949 estuvo condicionado por las peticiones de la Fesit, sí es interesante señalar que un año antes desde la Federación solicitaron a la Presidencia del Gobierno que se estudiase la posibilidad de habilitar los créditos necesarios para el ingente mejoramiento de las carreteras, tanto en su trazado como en su firme y muy especialmente en las zonas fronterizas, ante el extraordinario desarrollo que estaba tomando el turismo en España y muy significativamente el tráfico por carretera.

De singular importancia es la influencia que la Fesit tuvo desde su constitución sobre las compañías ferroviarias. La Federación mantuvo siempre una intensa relación con sus responsables, trasmitiéndoles un sinnúmero de peticiones e incluso haciéndoles reclamaciones sobre el servicio que prestaban. En la inmensa mayoría de los casos estas reclamaciones y solicitudes fueron atendidas, por lo que en las Asambleas se dejaba constancia de los agradecimientos, en un primer momento a las compañías explotadoras y después a Renfe. Dadas las numerosas ocasiones en que nos encontramos con actuaciones de los responsables ferroviarios llevadas a cabo tras indicaciones o sugerencias de la Fesit, no cabe en estas conclusiones enumerarlas todas. Reproduzco como ejemplo dos testimonios que confirman lo dicho: 1) agradecimiento expreso que se hizo constar en la Asamblea de 1936, y por tanto dirigido a las compañías explotadoras; 2) carta dirigida por el entonces presidente de Renfe, el Conde de Guadalhorce a la secretaría de la Fesit.

1) *“Se acuerda felicitar a las Compañías de Ferrocarriles por la rápida implantación de tan diversas mejoras en sus tarifas entre ellas las solicitadas por la IV Asamblea de esta Federación, salvo el añadir vagones de segunda clase en los convoyes que no los llevan, en cuya petición insiste esta Asamblea”.*

2) *“Como continuación a mi última carta, en relación con el escrito de la Junta Directiva de la Federación de Centros de Iniciativa y Turismo, de fecha 21 de mayo último, que trata de la implantación de un servicio de automotores entre Valencia-Zaragoza y regreso, tengo el gusto de participar a Ud. que, disponiendo de dos vehículos de esta clase, se ha dispuesto lo conveniente para llevarlo a cabo a partir del día 10 del actual, saliendo de Valencia los lunes, miércoles y viernes a las 7,30 horas, para llegar a Zaragoza a las 15,30 horas, y regresando los martes, jueves y sábados, con salida de Zaragoza a las 15,45, para rendir viaje en Valencia a las 23,45 horas, con lo que esperamos quedarán satisfechos los deseos de ese Organismo.*

Le saluda atentamente.-

Firmado: Conde de Guadalhorce.”

Otros de los campos en los que la política turística se dejó influir en gran medida por las opiniones de la Fesit, fue la promoción turística estatal. De esta Federación partieron muchas de las ideas que más tarde la DGT u otros organismos públicos llevaron a la práctica. En sus Asambleas la Fesit abordó el estudio de diferentes iniciativas tendentes a involucrar a la Administración Pública en la tarea de promocionar España, y mostrar sus riquezas tanto naturales como artísticas, por ejemplo mediante la edición de folletos, carteles, guías, catálogos y programas. Una de estas iniciativas fue utilizar el cine como canal de difusión de la propaganda turística, idea que fue muy bien acogida por el Jefe del Sindicato de Espectáculos, y que se llevó a la práctica con la presentación de documentales sobre temas turísticos. Otra iniciativa consistió en plasmar en sellos de correos las bellezas de España, algo que también se llevó a la práctica en repetidas ocasiones.

La Fesit también influyó en las políticas aplicadas en hotelería. El primer ejemplo lo encontramos en 1943 cuando declararon necesaria una modificación de la reglamentación laboral en este subsector, y el 30 de mayo de 1944 se aprobó un nuevo Reglamento Nacional de Trabajo para la Industria Hotelera y de Cafés, Bares y Similares. Pero fue en las políticas de precios donde, a mi entender, más influyó la Fesit. La posición de la Federación ante esto consistió, a partir de 1943, en reclamar subidas en los precios oficiales máximos, ya que eran los mismos desde 1936, y por tanto estaban totalmente desfasados. Consideraron necesario establecer una nueva tarifa que permitiera atender los cuantiosos gastos generales que gravaban la industria del hospedaje, y propusieron un aumento de las mismas en las siguientes cuantías: un 50% en los hoteles de 3ª, un 30% en los de 2ª y 1ªB, un 10% en los de 1ªA y un 5% en los de lujo. Los precios fueron corregidos por primera vez al alza en 1948, y posteriormente en 1949 y 1950. La uniformidad en los precios en todo el territorio nacional también fue propuesta por la Fesit. Concretamente en 1949 rogaron a la DGT que estudiase la posibilidad de fijar precios globales en toda España para cada categoría de hotel, que incluyeran todos los impuestos, a fin de que supiera el viajero la cantidad más aproximada que en cada caso tendría que abonar. Esta medida se llevó a cabo tan solo un año después. Ya al final de la década de los cincuenta (1957) se aprobó una nueva reglamentación de la Hostelería que incluyó como hemos podido comprobar en este estudio muchas de las propuestas de la Fesit.

Relacionado también con los alojamientos turísticos y en concreto con los campings, encontramos una decisión política que podemos considerar claramente de causa-efecto a un planteamiento de la Fesit. En 1956 la Federación puso de manifiesto el auge que el campismo estaba alcanzando pero que España, aun siendo un país excelente para su práctica, carecía de regulación y tradición al respecto. Por lo que solicitaron una inmediata ordenación del camping, la cual se logró pocos meses después.

En lo referente a las políticas de fronteras es justo reconocer que la Fesit contó con un aliado dentro del Gobierno, la DGT. Ambos organismos, que tuvieron en frente a la Dirección General de Seguridad, lucharon conjuntamente para lograr una mayor liberalización en el movimiento de personas por España, así como mayor agilidad en el paso de fronteras. En este sentido casi todas las propuestas lanzadas por la Fesit encontraron apoyo en la DGT, y algunas de ellas fueron atendidas por los diferentes organismos competentes: a) apertura de nuevos puestos fronterizos dada la afluencia de viajeros que cruzaban las aduanas. Como ejemplo en 1949 solicitaron uno en Sallent de Gállego, el cual se abrió en 1951; b) para lograr mayor eficacia en los puestos fronterizos, la unificación en un solo trámite la seguridad y la inspección en las aduanas, definiendo el contrabando con mayor precisión, eliminando la necesidad de los permisos de salida y modernizando y agrandando las instalaciones en los puestos fronterizos; c) supresión de la revisión de equipajes que se efectuaba en los viajes entre las islas Baleares y las demás provincias españolas; d) moderación de la rigurosidad existente para los turistas que entraban en España con sus vehículos; y e) liberalización de entrada de cámaras fotográficas por persona.

En cuanto a la organización estatal del turismo, la Fesit se constituyó cuando el órgano rector del turismo nacional era el PNT. En 1934 la Fesit propuso una reforma del Patronato, y aunque tardó dos años en llevarse a cabo, en la nueva estructura podían apreciarse algunas de las ideas lanzadas por la Fesit. A partir de este momento hay un amplio espacio de tiempo en el que la Fesit no propuso cómo debía ser la administración turística, de hecho no influyó ni en la constitución del SNT ni en la de la DGT. Sin embargo a partir de 1945 la Federación volvió a plantear deficiencias en la Administración turística del Estado, y comenzó a reclamar mayor peso específico del turismo en la Administración Pública. Las reiteradas peticiones de esta índole parecieron verse atendidas con la creación, en 1951, del MIT.

En resumen, y para finalizar este trabajo, me gustaría señalar que el mismo además de aportar una amplia visión del desarrollo del sector turístico durante la primera mitad del siglo XX, me ha permitido demostrar cómo un grupo de hombres, a los que podíamos definir como auténticos visionarios, pues adelantaron los enormes beneficios que el turismo podía generar y se unieron para lograr mayor fuerza, ejercieron un papel fundamental en el desarrollo del sector turístico español. Es más, aquellos que de un modo u otro trabajaron desde la Fesit lanzando propuestas para la mejora del sector turístico, comenzaron a escavar los pilares en los que se fijaría una de las bases de lo que se ha dado a conocer como el milagro económico español.

ÍNDICE DE ABREVIATURAS Y ANAGRAMAS.

- AGA: Archivo General de la Administración.
- ATESA: Autotransporte Turístico Español Sociedad Anónima.
- AVIACO: Aviación y Comercio, S.A.
- BOE: Boletín Oficial del Estado.
- CAMPSA: Compañía Arrendataria Petrolífera Sociedad Anónima.
- CETA: Compañía Española de Transporte Aéreo.
- CLASSA: Compañía de Líneas aéreas Subvencionadas Sociedad Anónima.
- CSIC: centro Superior de Investigaciones Científicas.
- DGT: Dirección General de Turismo.
- ENASA: Empresa Nacional de Autocamiones Sociedad Anónima.
- FAO: Organización de la Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
- FECIT: Federación Española de Centros de Iniciativa y Turismo
- FESIT (Fesit): Federación Española de Sindicatos de Iniciativa y Turismo.
- FET y de las JONS: Falange Española Tradicionalista y de la Junta Ofensiva Nacional Sindicalista.
- FMI: Fondo Monetario Internacional.
- IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo.
- IEME: Instituto Español de Moneda Extranjera.
- INE: Instituto Nacional de Estadística.
- INI: Instituto Nacional de Industria.
- LAPE: Líneas Aeropostales Españolas.
- MIT: Ministerio de Información y Turismo.
- JPT: Junta Provincial de Turismo.
- OCDE. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos.
- OMS: Organización Mundial de la Salud.
- ONCE: Organización Nacional de Ciegos Españoles.
- ONU: Organización de las Naciones Unidas.
- PIB: Producto Interior Bruto.

PN: Parador Nacional.

PNT: Patronato Nacional de Turismo.

RACE: Real Automóvil Club de España.

RD: Real Decreto.

RENFE (Renfe): Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.

RN. Refugio Nacional.

RO: Real Orden.

SIPA: Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón.

SIT: Sindicatos de Iniciativa y Turismo.

SNT: Servicio Nacional de Turismo.

SOES: Secretaría General para la Ordenación Económica y Social.

SOV: Seguro Obligatorio de Viajeros.

UAE: Unión Aérea Española.

UIOOT: Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA.

ABC, <http://hemeroteca.abc.es/>

Adler, Judith. «Origins of Sightseeing.» *Annals of Tourism Research*, n° 16 (1), 1989: pp. 7-29.

Aguirre, Rafael. *El turismo en el País Vasco. Vida e historia*. San Sebastian: Txertoa, 1995.

Albareda, Antonio. *El turismo en España*. Barcelona: Establecimiento Gráfico Tomás, 1951.

Alcaide, Ángel. «El desarrollo turístico español.» *Información Comercial* n° 500, 1975: pp. 190-197.

Alcover González, Rafael. *El turismo como fuente de riqueza*. Palma de Mallorca: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca, 1958.

Alianza Internacional de Turismo. *Las consecuencias de la aviación sobre el movimiento turístico*. Madrid, 1972.

Almeida de la Torre Ugarte, David Alexis. *Evolución histórica del turismo*. Madrid, 1996.

Alonso Álvarez, Luís; Linodoso Tato, Elvira y Vilar Rodríguez, Margarita. *El agua bienhechora. El turismo termal en España 1700-1936*. Alhama de Granada: Observatorio del Termalismo, 2012.

—. *O lecer das augas. Historia dos balnearios de Galicia 1700-1936*. Vigo: Galaxia, 2011.

Álvarez de Estrada, J.A. «La política turística contemporánea.» *Piel de España*, n° 20, 1958: pp. 27-28.

Álvarez Junco, José. «España: el peso del estereotipo.» *Claves de la razón práctica*, 1994: pp. 2-11.

Álvarez Junco, José y Shubert, Adrian. *Spanish History since 1808*. Londres: Arnold, 2000.

Amengual, Bartomeu. *La industria de los forasteros*. Barcelona: Miquel Font Editor, 1993, ed. or. 1903.

Andalucía Automovilística. «De Málaga a Estepona.» n° 61, 1930: pp. 16-17

—. «El Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Málaga.» n° 3, 1925: p. 5.

Aragón. 1925-1959.

Aranguren Castro, Javier; Bayón Mariné, Fernando; Chacón Gutiérrez, Lorenzo y García Palomero, Ignacio. «Transporte Terrestre.» En *50 años de Turismo Español*, de Fernando Bayón Mariné, pp. 1031-1057. Madrid: Centro de Estudios Ramón Areces, 1999.

Arcas Cubero, Fernando y García Sánchez, Antonio. «Los orígenes del turismo malagueño: la sociedad propagandística del clima y embellecimiento de Málaga.» *Jábega*, n° 32 32 (1980): pp. 42-50.

Arcos y Cuadra, Carlos. *La industria del turismo en España*. Barcelona: Banca Más Sardá, 1974, ed. or. 1918.

—. *De las grandes ventajas económicas que produciría el desarrollo del turismo en España*. Barcelona: Banca Más Sardá, 1974, ed. or. 1909.

Areces, Carlos. *La industria del Turismo en España*. Barcelona, 1918.

Arespacochaga y Felipe, Juan de. «El Estado y el sector privado en el desarrollo turístico.» *Estudios Turísticos*, n°4, 1964: pp. 61-67.

Arévalo Sánchez, Félix. «El crédito hotelero.» *Piel de España*, n° 86, 1964: pp. 57-58.

Arniches, Francisco. *El turismo y la legislación económico-fiscal*. Madrid: Dirección General de Comercio y Política Arancelaria, 1945.

Arrillaga, José Ignacio de. «La creación del Instituto de Estudios Turísticos y los primeros trabajos de investigación y enseñanzas de turismo (1932-1974).» *Estudios Turísticos*, n° 144-145, 2000: pp. 3-16.

—. *Manual de Legislación Administrativa Turística*. Madrid: Instituto de Estudios Turísticos, 1969.

—. *El desarrollo del turismo*. Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1963.

—. *Ensayos sobre turismo*. Barcelona: Editur, 1962.

—. «La hotelería frente al turismo actual.» *Piel de España*, n°24-25, 1958a: pp. 21-24.

—. «La actualidad turística internacional.» *Piel de España*, n° 17, 1958b: pp. 9-11.

—. «Necesidad del perfeccionamiento de nuestra organización y patrimonio turístico.» *Piel de España*, n° 5, 1956: pp. 25-27.

—. *Sistema de política turística*. Madrid: Aguilar, 1955a.

—. *El turismo en la economía nacional*. Madrid: Editora Nacional, 1955b.

- Asociación Balear de Periodistas y Escritores de Tusirno. *Cien años de turismo en Baleares, 1905-2005*. Palma de Mallorca, 2006.
- Ayuntamiento de Santander. *Baños de Ola en el Sardinero*. Santander, 1994.
- Bahamonde Magro, Ángel. «Los límites de la modernización en España a principios del siglo XX.» *Estudios Turísticos*, n° 163-164, 2005: pp. 7- 16.
- Banco Bilbao. *Manual para turistas*. Madrid, 1958.
- Banco Central. *Síntesis monográfica sobre turismo y economía española*. Madrid, 1963.
- Barciela López, Carlos. «Guerra Civil y Primer Franquismo.» En *Historia Económica de España. Siglos X-XX*, de Francisco Comín, Mauro Hernández y Enrique Llopis (eds.), pp. 331-367. Barcelona: Crítica, 2002.
- . «Los años del hambre.» En *España en crisis. Las grandes depresiones económicas, 1348-2012*, de Enrique Llopis y Jordi Maluquer (eds.), pp. 165-191. Barcelona: pasado y Presente, 2013.
- Barciela López, Carlos; López Ortiz, María Inmaculada; Melgarejo Moreno, Joaquín y Miranda Encarnación, José Antonio. *La España de Franco*. Madrid: Síntesis, 2001.
- Barciela, Carlos; Manera, Carles; Molina, Ramón y Vittorio, Antonio di (eds.). *La evolución de la industria turística en España e Italia*. Palma de Mallorca: Institut Balear d'Economia, 2011.
- Barke, M.; Toener, J y Newton, M.T. (eds.). *Tourism in Spain: critical issues*. Wallingford: CAB Publications, 1996.
- Barquín Gil, Rafael. «El turismo y los primeros ferrocarriles españoles.» *TST*, n° 24, 2013: pp. 110- 136.
- Barrado Timón, Diego A. y Galiana Martín, Luis. «Ideas y modelos de planificación territorial en los orígenes del turismo de masas español. Ley de Centros y Zonas de interés Turístico nacional frente a la Ley del Suelo.» *Estudios Turísticos*, n° 167, 2006: pp. 7-36.
- Battilani, Patrizia. *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*. Bolonia: Il Mulino, 2001.
- Bayón Mariné, Fernando. «Política Turística.» En *50 años del turismo español. un análisis histórico y estructural*, de Fernando Bayón Mariné (dir.), pp. 331-380. Madrid: Centros de Estudio Ramón Areces, 1999.

- Bayón Mariné, Fernando y Jiménez, José Luis. «Turismo y medios de comunicación.» En *50 años de Turismo Español*, de Fernando Bayón Mariné (dir.), pp. 503-519. Madrid: Centro de Estudios Ramón Areces, 1999.
- Bello, Luis. «España para el turista: Industria de lo pintoresco.» *Nuevo Mundo*, 5 de octubre de 1905.
- Berbard, Estanislao. «Historia del tráfico aéreo español.» *Estudios Turísticos*, n° 40, 1973: pp. 11-28.
- Berrino, Annunziata. *Storia del turismo in Italia*. Bolonia: Il Mulino, 2011.
- Biescas, Jose Antonio y Tuñón de Lara, Manuel. *España bajo la dictadura franquista, 1939-1975*. Barcelona: Labor, 1980.
- Blasco i Peris, Albert. *El Nacimiento del Turismo en Cataluña. 1908. Centenario de la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona*. Barcelona: Astro Uno, 2008.
- . *Barcelona Atracción (1910-1936) Una revista de la Sociedad de Atracción de Forasteros*. Universidad Pompeu Fabra: Tesis Doctoral, 2005.
- Boletín Oficial de las Cortes Española. Proyecto de Ley: Plan de Albergues y Paradores de Turismo*. Madrid, 1953.
- Boletín Oficial del Estado*.
- Bolín y Bidwell, Luís Antonio. *España: Los años vitales*. Madrid: Espasa Calpe, 1967.
- . *Proyecto de creación de una empresa de industrias del turismo (Estudio preliminar)*. Madrid, 1949.
- Bonet Correa, José. «El ordenamiento turístico español.» *Estudios Turísticos*, n° 12, 1966: pp. 103-120.
- . *La legislación turística comparada y su evolución actual*. Madrid: Instituto de Estudios Turísticos, 1965.
- Boyer, Marc. «El turismo en Europa, de la Edad Moderna al siglo XX.» *Historia Contemporánea*, n° 25, 2002: pp. 13-31.
- Bray, Roger y Raitz, Valdimir. *Flight to the Sun. The Story of the Holiday Revolution*. London: Continuum, 2001.
- Broder, Albert. *Historia Económica de la España contemporánea*. Madrid: Alianza, 2000.
- Brodsky Porges, Edward. «The Grand Tour: Travel as an education device 1600-1800.» *Annals of Tourism Research*, n° 8 (2), 1981: pp. 171-186.

- Brú Serrano, Joaquín. *El crédito hotelero en España*. Madrid: Instituto de Estudios Turísticos, 1964.
- Buardes, J. *On brilla Balears abans el boom*. Ibiza: Res Pública, 2004.
- Burkart, John Arthur y Medlik, Slavoj. *Tourism: Past, Present and Future*. Londres: Heinemann, 1981.
- Cabanes Martín, Ana y González Sanz, Raul. «El ferrocarril como pieza clave en los inicios del turismo en España (1905-1960): Fuentes documentales para su estudio.» Palma de Mallorca, 2009.
- Cabrera, Juan B. *100 años de la Compañía Internacional de Coches Cama en España, 1880-1980*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, 1981.
- Cal Martínez, Rosa. «La propaganda del turismo en España. Primeras organizaciones.» *Historia de la comunicación Social*, n° 2, 1997: pp. 125-133.
- Calderó, Xavier. *El problema del turismo*. Barcelona, 1932.
- Callizo Soneiro, Javier. *Aproximación a la geografía del turismo*. Madrid: Síntesis, 1991.
- Cals, Joan. *Turismo y política turística en España: una aproximación*. Barcelona: Ariel, 1974.
- Camisón Zornoza, César. «La calidad como factor de competitividad en turismo: análisis del caso español.» *Información Comercial Española*, n° 749, 1996: pp. 99-122.
- Campos Luque, Concepción. *Mercado de Trabajo y Género en Málaga durante la crisis de la Restauración*. Granada: Universidad de Granada, 2001.
- Campos Setién, José María de. *La aventura del Marqués de la Vega Inclán*. Valladolid: Ámbito, 2007.
- Cano Delgado, José María y López de Letona, José Antonio. «Consideraciones sobre estacionalidad en el mercado del turismo español.» *Piel de España*, n° 50, 2007: pp. 23-34.
- Cantivela Pérez, Eduardo. «Historial sobre la FECIT.» *Aragón* n° 284, 1967: pp. 19-21.
- Carlos Peña, Alfonso de. *Comienzos de la aviación en España (1902-1931)*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid, 1997.
- Carone, Giuseppe. *Il turismo nell'economia interzionale*. Milano: Dott. A. Giuffrè Editore, 1959.

- Carreras, Albert; Prados de la Escosura, Leandro y Rosés, Joan R.. «Renta y riqueza.» En *Estadísticas históricas de España*, de Albert Carreras y Xavier Tafunell (coords.), pp. 1297-1376. Bilbao: Fundación BBVA, 2005.
- Carreras, Albert y Tafunell, Xavier. *Historia económica de la España contemporánea*. Barcelona: Crítica, 2004.
- Castañeda, Vicente. *Los primeros ferrocarriles españoles: intentos y realidades*. Madrid: Vda. de Estanislao Maestre, 1946.
- Castro Fariñas, J.A. «Motivaciones sociológicas del viaje turístico.» *Estudios Turísticos*, n° 53-54, 1977: pp. 49-57.
- Catalán, Jordi. *La economía española y la segunda guerra mundial*. Barcelona : Ariel, 1995a.
- . «Sector exterior y crecimiento industrial. España y Europa, 1939-1959.» *Revista de Historia Industrial*, n° 8, 1995b: pp. 99-145.
- Ceballos Jiménez, Ignacio. *Geografía turística de España*. Madrid: Centro de Estudios Ramón Areces, 1993.
- Chamorro, Santiago; Comendador, Ramón; Dolado, Juan José; Repullo, Rafael y Rodríguez, Julian. «Las balanzas de pagos de España en la Autarquía (1940-1958).» *Información Comercial Española*, n° 502, 1975: pp. 161-187.
- Chamorro, Santiago y Morales, Remedios. «Las balanzas de pagos de Francisco Jáinaga.» *Información Comercial Española*, n° 511, 1976: 151-159.
- Clavera, Joan; Esteban, Joan M.; Monés, M. Antonia; Montserrat, Antoni y Ros Hombravella, Jacint. *Capitalismo español: de la autarquía a la estabilización, 1939-1959*. Madrid: Cuadernos para el diálogo, 1978.
- Comín, Francisco. *Historia económica mundial. De los orígenes a la actualidad*. Madrid: Alianza Editorial, 2011.
- . «El periodo de entreguerras (1914-1936).» En *Historia Económica de España. Siglos X-XX*, de Francisco Comín, Mauro Hernández y Enrique Llopis, pp. 285-329. Barcelona: Crítica, 2002.
- Comín, Francisco y Hernández, Mauro (eds.). *Crisis económicas en España, 1300-2012. Lecciones de la historia*. Madrid: Alianza Editorial, 2013.
- Comín, Francisco; Hernández, Mauro y Llopis, Enrique. *Historia Económica de España. Siglos X-XX*. Barcelona: Crítica, 2002.

- Comín, Francisco; Martín Aceña, Pablo; Muñoz Rubio, Miguel y Vidal, Javier. *150 años del historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.
- Comín, Francisco y Martorell, Miguel. *La Hacienda Pública en el franquismo. La guerra y la autarquía*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 2013.
- Comisaría Regia del Turismo y Cultura Artística. *Solicitudes e informes de la Comisaría Regia de Turismo*. Madrid, 1925.
- . *Obra encomendada a la Comisaría Regia de Turismop y recursos para realizarla*. Madrid, 1917.
- Comisión Interministerial de Turismo. *Anteproyecto de ley de fomento y propaganda del turismo*. Madrid, 1955a.
- . *Anteproyecto de ley de zonas de interés turístico*. Madrid, 1955b.
- . *Anteproyecto de ley sobre el plan de albergues y paradores de turismo*. Madrid, 1955c.
- Comisión Oficial para la Conmemoración del Primer Centenario del ferrocarril en España. *Cien años de ferrocarril en España*. Madrid, 1948.
- Compañías de los Ferrocarriles del Norte de España y de Madrid a Zaragoza y a Alicante. *El problema ferroviario. Estudio realizado y medidas legislativas adptadas en España para su resolución. 1918-1932*. Madrid, 1932.
- Conrad, Pierre. *Guía Histórica del ferrocarril*. Madrid: Fundación Ferrocarriles Españoles, 1993.
- Consejo Económico Sindical Nacional. *Situación actual del turismo y la hostelería*. Madrid, 1962.
- Corbin, Alain. *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Barcelona: Mondadori, 1993, ed. or. 1988.
- Cormack, Bill. *A history of holidays, 1812-1990*. Routledge/Thoemmes, 1998.
- Correyero Ruiz, Beatriz. «La administración turística española entre 1939 y 1951. El turismo al servicio de la propaganda turística.» *Estudios Turísticos*, 163-164, 2004: pp. 55-79.
- . «La propaganda turística española en los años del aislamiento internacional.» *Historia y Comunicación Social* n° 8, 2003: pp. 47-61.
- . *La propaganda de Estado a través del turismo: España (1939-1951)*. Universidad Complutense de Madrid: Tesis doctoral, 2002.

- Correyero, Beatriz y Cal, Rosa. *Turismo: La mayor propaganda del Estado. España: desde sus inicios hasta 1951*. Madrid: Vision Net, 2008.
- Costa Pérez, Antonio y Jiménez Paz, José Luis. «Turismo y Urbanismo.» En *50 años de Turismo Español*, de Fernando Bayón Mariné (dir.), pp. 465-486. Madrid: Centro de Estudios Ramón Areces, 1999.
- Cruz Caballero, Antonio. *El siglo de turismo en Gran Canaria*. Las Palmas: Fundación Canaria MAPFRE Guanarteme, 2001.
- Diana Vilches, José Luis. «La Profesionalización.» En *50 años de Turismo Español*, de Fernando Bayón Mariné (dir.), pp. 571-591. Madrid: Centro de Estudios Ramón Areces, 1999.
- Dirección General de Turismo. *Datos Estadísticos de 1954*
- . «Agencias de viajes españolas.» *Boletín de la DGT*, 1949.
- . *Los Hoteles de España. Guía Oficial Abreviada 1948-1949*. Madrid
- . «Plan Decenal de Construcciones para el desarrollo del turismo en España.» Madrid, 1940.
- Escorihuela Mezquita, Evaristo. «La hotelería y el turismo en España en los años 1955 a 1961.» *Información Comercial Española*, n° 352, 1962: pp. 185-195.
- . «Censo Nacional de Empresas de Hostelería.» *Piel de España*, n° 38, 1961: pp. 35-40.
- . «España en el turismo europeo.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 60, 1960a: pp.51-62.
- . «La actual coyuntura económica de la industrial hostelera nacional.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 58, 1960b: pp. 27-48.
- . «Notas sobre la economía hotelera de España.» *Piel de España*, n° 38, 1960c: pp. 27-34.
- . «Capacidad hotelera y turismo en 1958.» *Piel de España*, n° 29, 1959: pp. 23-30.
- . «La capacidad hotelera y el turismo.» *España Hostelera*, n° 89, 1958a: pp. 9-13.
- . «Los precios en hostelería.» *Piel de España*, n° 19, 1958b: pp. 37-39.
- . «Los precios en hostelería.» *Piel de España*, n° 16, 1958c: pp. 23-27.
- . «Precios en los hoteles de España y del Extranjero (III).» *Revista Sindical de Estadística*, n° 49, 1958d: pp. 62-64.
- . «Capacidad Hotelera en España.» *Piel de España*, n° 13, 1957a: pp. 19-25.

- «Los precios en hostelería (II).» *Revista Sindical de Estadística*, n° 48, 1957b: pp. 61-67.
- «Los precios en hostelería.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 47, 1957c: pp. 46-50.
- «Los salarios de los 300.000 productores de Hostelería.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 45, 1957d: pp. 49-57.
- «No puede haber turismo sin hoteles no hoteles sin turismo.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 46, 1957e: pp. 59-69.
- «El Servicio de Crédito Hotelero.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 43, 1956a: pp. 64-67.
- «Porcentajes de ocupación hotelera en España.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 42, 1956b: pp. 56-59.
- «España, preparada para el turismo.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 40-41, 1955-1956c: pp. 103-106.
- «El hospedaje como factor del turismo.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 38, 1955a: pp. 62-66.
- «Las Pensiones, artesanía de la industria española.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 37, 1955b: pp. 58-63.
- «Los precios en la industria hotelera.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 36, 1954: pp. 49-54.
- «La capacidad hotelera de España supera actualmente las 60.000 habitaciones.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 32, 1953a: pp. 55-61.
- «Los hoteles de España son los más baratos del mundo.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 29, 1953b: pp. 61-63.
- «En lo que va de año se han inaugurado 42 nuevos hoteles.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 27, 1952a: pp. 45-49.
- «Las curas de agua tienen ahora pocos adeptos.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 26, 1952b: pp. 61-64.
- «En 10 millones de litros se cifra la capacidad de consumo de aceite de nuestra industria hostelera.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 22, 1951a: pp. 62-66.
- «Nuestros hoteles figuran en la vanguardia de la industria hotelera mundial.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 21, 1951b: pp. 52-56.

- . «Estudio de los salarios de la industria de Hostelería.» *Revista Sindical de Estadística*, n° 20, 1950: pp. 49-53.
- España Hostelera. «450 millones de pesetas para el crédito hotelero.» n° 80, 1958: p. 17.
- Esteve Secall, Rafael y Fuentes García, Rafael. *Economía, historia e instituciones del turismo en España*. Madrid: Ediciones Pirámide, 2000.
- Fábregas y Barri, Esteban. *Vint anys de turisme a la Costa Brava (1950-1970)*. Barcelona: Selecta, 1970.
- Faraldo, José M. y Rodríguez-López, Carolina. *Introducción a la historia del turismo*. Madrid: Alianza Editorial, 2013.
- Farreras, Antoni. *El turismo a Catalunya del 1931 al 1936*. Barcelona : Portic, 1973.
- Federación de los Sindicatos de Iniciativas franco-hispano-portugués. *Memoria General del V Congreso Internacional de Turismo*. Madrid, 1912.
- Federación Nacional de Sindicatos de Iniciativa y Turismo. «Memorias anuales.» 1942-1965.
- Fernández Álvarez, José. *Curso de Derecho Administrativo Turístico*. Madrid: Editora Nacional, 1974.
- Fernández Álvarez, Manuel. *Aportaciones a la Historia del Turismo. Relatos de viaje desde el Renacimiento hasta el Romanticismo*. Madrid: Secretaría General del Ministerio de Información y Turismo, 1956.
- Fernández Cuesta, José Antonio. «Las carreteras y autopistas en la promoción del turismo en España.» *Estudios Turísticos*, n° 19, 1968: pp. 133-148.
- Fernández Fúster, Luís. *Historia General del Turismo de Masa*. Madrid: Alianza Editorial, 1991a.
- . *Geografía general del turismo de masas*. Madrid: Alianza, 1991b.
- . *Introducción a la teoría y técnica del turismo*. Madrid: Alianza, 1985.
- . «El turismo en la economía nacional.» *Piel de España*, n°44, 1960: pp. 13-15.
- . *Albergues y Paradores*. Madrid: Publicaciones Españolas, 1959a.
- . «El turismo español y su propaganda.» *Piel de España*, n° 30, 1959b: pp. 7-9.
- . «Datos para un análisis del turismo exterior en España.» *Piel de España*, n° 32, 1959c: pp. 13-18.

- Fernández Marcos, Armando. *El turismo social en España*. Madrid: Tesis Doctoral, 1959.
- Ferreras, Antonio. *El Turismo en Cataluña del 1931 al 1936*. Barcelona: Pòrtic, 1973.
- Figuerola Palomo, Manuel. *Introducción al estudio económico del turismo*. Madrid: Cívitas, 2000.
- Figuerola Palomo, Manuel. «La transformación del turismo en un fenómeno de masas. La planificación indicativa (1950-1974).» En *Historia de la Economía del Turismo en España*, de Carmelo Pellejero Martínez (Dir), Venancio Bote Gómez, Manuel Figuerola Palomo, Manuel Marchena Gómez y Enrique Santos Pavón, 77-134. Madrid: Cívitas, 1999.
- Fomento de Turismo de Palma. *Memoria de la II Asamblea Turística de Mallorca*. Palma de Mallorca, 1953.
- Fontana, Josep (ed.). *España bajo el franquismo*. Barcelona: Crítica, 1986.
- Ford, Richard. *Cosas de España. Aventuras de un inglés por la Península Ibérica de mediados del siglo XIX*. Madrid: Ediciones B, 2004.
- . *Manual para viajeros por España y lectores en casa*. Madrid: Ediciones Turner, 1982.
- Forns, José Juan. «Facilidades al turismo.» *Piel de España*, n° 23, 1958: pp. 23-24.
- Freeston, Charles. «Las espléndidas carreteras de España.» *Andalucía Automovilística*, 1929: p. 13.
- Fuentes Quintana, Enrique y Plaza Prieto, Juan. «Perspectivas de la economía española (1940-1953).» *Revista de Economía Política*, 9, 1952: 1-117.
- Fuster Lareu, Juan. *Turismo de masas y calidad de servicios*. Palma de Mallorca: Universidad de las Islas Baleares, 1990.
- Gabinete de Estudios Económicos del Intituto de Estudios Turísticos. «El crecimiento de los precios hoteleros en España.» *Estudios Turísticos*, n° 28, 1972: pp. 5-29.
- . «Ensayo sobre valoraciones de las inversiones turísticas en los distintos sectores de económicos españoles.» *Estudios Turísticos*, n° 28, 1970: pp. 5-29.
- Gaceta de la República*.
- Gaceta de Madrid*.
- Garay Tamajón, Luis Alfonso. *El ciclo de Evolución del Destino Turístico. Una aproximación al desarrollo histórico del turismo en Cataluña*. Universitat Autònoma de Barcelona: Tesis Doctoral, 2007.

- Garay, Tamajón, Luís y Cànoves, Gemma. «Un análisis del desarrollo turístico en Cataluña a través del ciclo de evolución del destino turístico.» *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 52, 2010: pp. 43-58.
- García Delgado, José Luis (ed.). *El Primer Franquismo. España durante la segunda guerra mundial*. Madrid: Siglo XXI, 1989.
- García Delgado, José Luis y Jiménez, Juan Carlos. *Un siglo de España. La Economía*. Madrid: Marcial Pons, 1999.
- Gil de Arriba, Carmen. *Casas para baños de ola y balnearios marítimos en el litoral montañoso, 1868-1936*. Santander: Universidad de Cantabria-Fundación Marcelino Botín, 1992.
- Gobierno Provisional de la II República. *Memoria Correspondiente a la revisión, liquidación y transformación del Patronato Nacional de Turismo*. Madrid: Talleres Voluntad, 1931.
- Gomá Orduña, José. *Historia de la aeronáutica española*. Madrid: Ejército del Aire, 1951.
- Gómez Lucía, César. *Ayer y hoy del tráfico aéreo español: experiencias y anécdotas*. Madrid: Afrodisio Aguado, 1967.
- Gómez Mendoza, Antonio y San Roman, Elena. «Transportes y Comunicaciones.» En *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX*, de Albert Carreras y Xavier Tafunell (coords.), pp. 509-572. Bilbao: Fundación BBVA, 2005.
- Gómez Prieto, Julia. *Orígenes del Turismo en España*. Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaína, 1989.
- González de Liebman, Margarita y González de Souza, M Ángeles. «Formación en el turismo.» En *50 años de Turismo Español*, de Fernando Bayón Mariné (dir.), pp. 551-570. Madrid: Centro de Estudios Ramón Areces, 1999.
- González González, Manuel Jesús. *La economía política del franquismo (1940-1970)*. Madrid: Tecnos, 1979.
- González Lemus, Nicolás. *Viajeros por sol, playa... y descanso*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canarias, 2011.
- . *Clima y medicina. Los orígenes del turismo en Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea, 2007.
- . *El Puerto de la Cruz y el nacimiento del turismo en Canarias*. Puerto de la Cruz: Edén, 1999.

- González Lemus, Nicolás; González Morales, Alejandro; Hernández Luis, José Ángel y Navarro Marchante, Vicente. *El viaje y el turismo en Canarias. Evolución histórica y geográfica*. Madrid: Anroart, 2012.
- González Lemus, Nicolás y Hernández Pérez, Melecio. *El turismo en la historia del Puerto de la Cruz, a través de sus protagonistas*. Puerto de la Cruz: Escuela Universitaria de Turismo Iriarte, 2010.
- González Lemus, Nicolás; Hernández Pérez, Melecio y Sánchez García, Isidoro. *El turismo en la historia del Puerto de la Cruz. De ciudad portuaria a turística*. Puerto de la Cruz: Centro de Iniciativas y Turismo de Puerto de la Cruz, 2005.
- González Lemus, Nicolás, y Miranda Bejarano, Pedro G. *El turismo en la historia de Canarias. Viajeros y turistas desde la antigüedad hasta nuestros días*. Tenerife: Exmo. Cabildo Insular de Tenerife, 2002.
- González Morales, Juan Carlos. «La Comisión Nacional de Turismo y las primeras iniciativas para el fomento del turismo: la industria de los forasteros (1905-1911).» *Estudios Turísticos*, n° 163-164, 2005: pp. 17-30.
- . *Turismo en España (1905-1931)*. Universidad Carlos III de Madrid: Tesis doctoral, 2003.
- González, Agustín y JMatés, Juan Manuel. *Historia económica de España*. Barcelona: Ariel, 2013.
- Gran Vida. Revista Ilustrada*, n° 52, septiembre. Madrid, 1907.
- . *Revista Ilustrada*, n° 58, marzo . Madrid, 1908.
- Heredia Flores, Victor Manuel. «La arquitectura del turismo. Los orígenes de la oferta hotelera en Málaga (siglos XIX-XX).» *Jábega*, n° 86, 2000: pp. 3-20.
- Hernández Gutiérrez, A. Sebastián. *La Edad de oro. Orígenes del turismo en Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: IDEA, 1996.
- . *Cuando los hoteles eran palacios. Crónica del turismo histórico en Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Dirección General de Ordenación e Infraestructura Turística, 1990.
- Hernández Jiménez, Vicente. *Centro de Iniciativa y Turismo de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Real Sociedad Económica de Amigos del País de las Palmas, 1994.
- Herrera García, Antonio. «Por las rutas andaluzas del turismo hace medio siglo.» *Estudios Turísticos*, n° 21, 1969: pp. 73-80.

Herrero Anguita, José. *Estudio del turismo y proyecto para su desarrollo en España mediante la creación de un Consejo Nacional y constitución de la Compañía Hispano-Americana de Turismo*. Barcelona: Requesens, 1926.

Información Comercial Española. «El turismo en el comercio exterior de España.» n° 322, 1960: pp. 100-117.

—. «Balanza de pagos de España (1953-1958).» n° 311, 1959a: pp. 17-32.

—. «Interés económico del turismo. Una prometedora exportación española: el sol.» n° 310, 1959b: pp. 163-173.

Instituto Nacional de Estadística. «Anuario Estadístico.» 1930-1960.

—. «Censo de la Población.» 1900-1930.

INTEVIA. *Las carreteras españolas y sus pavimentos en el siglo XX*. Madrid, 1995.

La Vanguardia. <http://www.lavanguardia.com/hemeroteca/index.html>.

Lafuente Fontana, Vicente. «Promoción estatal de estaciones de montaña. » *Estudios Turísticos*, n° 22, 1969: pp. 7-22.

Larrinaga Rodríguez, Carlos. «Regeneración urbanística y nuevas opciones turísticas de las ciudades post-industriales: el caso de Bilbao.» *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 21, 2011: pp. 56-83.

—. «A century of tourism in northern Spain, 1815-1914.» En *Histories of Tourism. Representation, Identity and Conflict*, pp. 88-103. John K. Walton, 2005.

—. «A Century of Seaside Tourism and the Planning of Urban Space in Spain, 1830-1936.» *Storia del Turismo, Annale 2004*, 2004: pp. 9-32.

—. «El turismo en la España del siglo XIX.» *Historia Contemporánea*, n° 25, 2002: pp. 157-179.

Larrinaga Rodríguez, Carlos y Pastoriza, Elisa. «Dos balnearios atlánticos entre el fin de siglo y la crisis del treinta, San Sebastián y Mar del Plata. Un ejercicio comparativo.» *Historia Contemporánea*, n° 38, 2009: pp. 277-310.

Larrinaga Rodríguez, Carlos y Vallejo Pousada, Rafael. «El turismo en el desarrollo español contemporáneo.» *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 24, 2013: pp.12-29.

Lavour, Luis. «El Turismo en el Madrid de la Restauración y de la Regencia.» *Ayeres*, n° 3, 1991: pp. 38-49.

—. «Turismo de entreguerras (1919-1939) II.» *Estudios Turísticos*, n° 68, 1980a: pp. 13-129.

- . «Turismo de entreguerras (1919-1939) I.» *Estudios Turísticos*, n° 67, 1980b: pp. 11-112.
- . «Tres años de historia del turismo (1871-1873).» *Estudios Turísticos*, n° 59-60, 1978: pp. 89-128.
- . «Albores del turismo moderno (1850-1870) II.» *Estudios Turísticos*, n° 53-54, 1977: pp. 9-40.
- . «Albores del turismo moderno (1850-1870).» *Estudios Turísticos*, n° 51-52, 1976: pp. 9-52.
- . «El turismo tema histórico.» *Estudios Turísticos*, 45, 1975: pp. 47-102.
- . *El turismo en su historia*. Barcelona: Editur, 1974a.
- . «Hacia una historia del Turismo.» *Estudios Turísticos*, 44, 1974b: pp. 5-50.
- Ledesma González, Oswaldo. *El modelo turístico en el Puerto de la Cruz: presente y futuro*. la Laguna: Nivaria Ediciones, 2012.
- Madraza, Santos. *El sistema de transporte en España, 1750-1850. Vol. I La red viaria*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos: Ed. Turner, 1984.
- . *El sistema de transporte en España, 1750-1850. Vol. II El tráfico y los servicios*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos: Ed. Turner, 1894.
- Madrid, Juan Carlos de la. *Aquellos maravillosos baños. Historia del turismo en Asturias, 1840-1849*. Oviedo: Fundación Caja Rural de Asturias, 2011.
- Maluquer de Motes, Jordi. *La economía española en perspectiva histórica*. Barcelona: Pasado y Presente, 2014.
- . «El turismo, motor fundamental de la economía de Cataluña (1951-2010).» *Historia Contemporánea*, n° 42, 2011: pp. 347-402.
- Marianao, Marqués de. *Consideraciones acerca de la necesidad del fomento del turismo como fuente de riqueza nacional mediante la formación del Gran Circuito Español*. Barcelona: Juan Vidal, 1910.
- Mariñas Oteros, Luis. «Los comienzos del turismo en España, 1830-1868.» *Estudio Turísticos*, n° 18, 1968: pp. 37-68.
- Martínez Gallego, Francesc-Andreu. «Publicidad y Turismo: La industria del forastero en la exposición regional de Valencia de 1909.» *Ámbito*, n° 19, 2010: pp. 191-182.

- Martínez Ruiz, Elena. *El sector exterior durante la autarquía. Una reconstrucción de las balanzas de pagos de España (1940-1958)*. Madrid: Banco de España, 2003.
- Méndez Rodríguez, Luis; Plaza Orellana, Rocio y Zoido Naranjo, Antonio. *Viaje a un Oriente europeo. Patrimonio y turismo en Andalucía, 1800- 1929*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces, 2010.
- Menéndez Robles, Maria Luisa. *El Marqués de la Vega Inclán y los orígenes del turismo en España*. Madrid: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2006.
- Menéndez Robles, María Luisa. *Un mecenas de la España alfonsina: el II Marqués de la Vega-Inclán*. U.N.E.D.: Tesis Doctoral, 2004.
- Miguel Arroyo, Carolina. «Arte y Turismo» En *Visite España. La Memoria rescatada*. En Catalogo de Biblioteca Nacional de España y Museo Nacional del Romanticismo, pp. 17-65. Madrid: Fundación Amigos BNE, 2014.
- Ministerio de Información y Turismo. *Anteproyecto de Bases para eun posible Plan de fomento y promoción del Turismo*. Madrid, 1959a.
- . *Guía de Hoteles de España*. Madrid, 1959b.
- . *Regulación de la industria hotelera nacional*. Madrid, 1957a.
- . *Plan Nacional de Turismo*. Madrid, 1953.
- . «Proyecto del Plan Nacional de Turismo.» Madrid, 1952.
- Ministerio de Obras Públicas. *Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas*. Madrid, 1950.
- Molina Villar, Juan José. *Termalismo y Turismo en Catalunya: un estudio geohistórico contemporáneo*. Tesis Doctoral: Universitat de Barcelona, 2004.
- Montserrat Zapater, O. *El Balneario de Panticosa (1826-1936). Historia de un espacio de salud y ocio en el Pirineo aragonés*. Zaragoza: Diputación General de Aragón, 1998.
- Moreno Garrido, Ana. «El primer sueño del turismo español. Propaganda y desarrollo turístico en los años veinte.» *Journal of Spain Cultural Studies*, 2013: pp. 234-259.
- . «Fuentes para una historia del turismo español. Fondos documentales del Archivo General de la Administración.» *X Congreso Internacional de la AEHE*. Carmona (Sevilla), 2011.

- . «El Patronato Nacional de Turismo (1928-1932). Balance económico de una política turística.» *Investigaciones de Historia Económica*, n° 18, 2010a: pp. 103-132.
- . «La estrategia Atlántica. Élités económicas e intereses turísticos en la España de Primo de Rivera.» *Historia Contemporánea*, n° 41, 2010b: pp. 481-507.
- . *Historia del turismo en España en el siglo XX*. Madrid: Síntesis, 2007a.
- . «L'Office de Tourisme Espagnol de Paris (1929-1939). Política y turismo en los años treinta.» *Cuadernos de Historia Contemporánea*, n° 29, 2007b: pp. 199-218.
- . «Turismo de élite y administración turística de la época (1911-1936).» *Estudios turísticos*, n° 163-164, 2005: pp. 31-53.
- Moreno Garrido, Ana y Pellejero Martínez, Carmelo. «La red de establecimientos turísticos del Estado (1928-1977).» *Revista de Historia Industrial*, 2015: En prensa.
- Mulet, Antoni. *Importancia del turismo en Mallorca*. Palma de Mallorca: Imprenta Vda. de Francisco Soler Prats, 1945.
- Muñiz Aguilar, Daniel. «Evolución histórica de la política de turismo social española.» *Estudios turísticos*, n° 147, 2001: pp. 141-156.
- Muñoz Casayus, Antonio. *El turismo en sus aspectos social y económico*. Zaragoza: Publicaciones de La Cadeira, 1959.
- Muñoz Rubio, Miguel. *RENFE (1941-1991) Medio siglo de ferrocarril público*. Madrid: Ediciones Luna, 1995.
- Mut Oliver, Matías. *Breve historia del fomento del turismo de mallorca, 1905-1980*. Palma de Mallorca: Luis Ripoll Editor, 1980.
- Nicolau, Roser. «Población, salud y actividad.» En *Estadísticas históricas de España, siglos XIX y XX*, de Albert Carreras y Xavier Tafunell (coords.), pp. 77-154. Bilbao: Fundación BBVA, 2005.
- Núñez Mayo, Óscar. *Aeropuertos*. Madrid: Publicaciones Españolas, 1955.
- Oficina de Coordinación y Programación Económica. «Contestaciones al cuestionario económico del Gobierno.» Madrid, 1959.
- Organización Europea de Cooperación Económica. *Informe sobre la situación y problemas de la economía española*. Madrid: Oficina de Coordinación y Programación Económica, 1960a.

- . *Segundo informe sobre la economía española*. Madrid: Oficina de Coordinación y Programación Económica, 1960b.
- Organización Mundial del Turismo. *UNWTO World Tourism Barometer*. Volúmenes 11-13, 2013-2015 .
- Ortega Valcarcel, José. *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía moderna*. Santander: Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Santander, 1986.
- Ortueta Hilberath, Elena de. «Tarragona destino turístico. El espacio cultural y los nuevos espacios de ocio.» *Norba-Arte*, n° 27, 2007: pp. 263-284.
- Pack, Sasha D. «Revival of the pilgrimage to Santiago de Compostela: The Politics of Religious, National and European Patrimony, 870-1988.» *The Journal of Modern History*, n° 82, 2010: pp. 335-367.
- . *La invasión pacífica. Los turistas y la España de Franco*. Madrid: Turner Publicaciones, 2009.
- . *Tourism and Dictatorship. Europe's peaceful of Franco's Spain*. Nueva York: Palgrave Macmillan, 2006.
- Páginas de Turismo Nacional*. 1945-1946.
- Palou i Rubio, Saida. *Barcelona, destinació turística. Un segle d'imatges i promoció pública*. Barcelona: Edicions Vitel·la, 2012.
- Paradores de Turismo, S.A. *85 años de historia*. www.parador.es.
- Paris Eguilaz, Higinio. *Expansión, recesión y reactivación económica, 1951-1961*. Madrid: Diana, 1962.
- Patronato Nacional de Turismo. *Rutas de Turismo*. Madrid, 1936.
- . *Memoria de los trabajos realizados por el Patronato Nacional de Turismo desde julio de 1928 a 31 de diciembre de 1929*. Madrid, 1930.
- . *Guía Oficial de Hoteles, Pensiones, Casas de Viajeros, Restaurantes, Bares y Garajes*. Madrid, 1929a.
- . *Real Decreto de Creación. Reglamento general y Reglamento de régimen interior*. Madrid, 1929b.
- Pellejero Martínez, Carmelo. «La red de establecimientos turísticos del Estado en la España autárquica.» *Revista de Historia de la Economía y de la Empresa*, 2015: En prensa.

- . «Turismo y desarrollo económico en Andalucía durante la segunda mitad del siglo XX.» En *La evolución de la industria turística en España e Italia*, de Carlos Barciela, Carles Manera, Ramón Molina y Antonio Di Vittorio (eds.), pp. 43-92. Institut Balear d'Economia, Govern de les Illes Balears, 2011.
- . «El auge del turismo en Málaga durante el reinado de Alfonso XIII.» En *Il turismo e la città del XVIII al XXI secolo. Italia e Spagna a confronto*, de patrizia Battilani y Donatella Strangio, pp. 127-155. Milano: Franco Angeli, 2007a.
- . «El turismo en la provincia de Málaga.» En *La economía de la provincia de Málaga*, de Joaquín Auriolés Martín y Antonio Parejo Barranco (coords.), pp. 549-602. Almería: Fundación Cajamar, 2007b.
- . «Organización administrativa e intervención del Estado en el sector turístico: 1951-1978.» *Estudios Turísticos*, n° 163-164, 2005: pp. 81-97.
- . «Iniciativas y participación del sector público español en el desarrollo del turismo.» *Papeles de economía española* n° 102, 2004a: pp. 49-66.
- . «La política turística en España. Una perspectiva histórica.» En *Las nuevas formas del turismo*, de Joaquín Auriolés (coord.), pp- 268-284. Almería: Caja Rural Intermediterránea. Cajamar, 2004b.
- . «La actuación del Estado en materia turística durante la Dictadura de Primo de Rivera.» *Revista de Historia Económica*, n° 1, 2002a: pp. 149-158.
- . «La política turística en la España del siglo XX: una visión general.» *Historia Contemporánea*, n° 25, 2002b: pp. 233-265.
- . «El turismo, factor decisivo en el desarrollo económico de Málaga.» *Péndulo*, n° XIII, 2001: pp. 51-59.
- . *El Instituto Nacional de Industria en el Sector Turístico. Atesa (1949-1981) y Entursa (1963-1956)*. Málaga: Universidad de Málaga, 2000a.
- . *La intervención del Estado en el sector turístico: de la Comisión Nacional a la Empresa Nacional de Turismo*. Sevilla: Junta de Andalucía, 2000b.
- . «Antecedentes Históricos del Turismo en España: de la Comisión Nacional al Ministerio de Información y Turismo, 1900-1950.» En *Historia de la Economía del Turismo en España*, de Carmelo Pellejero Martínez (dir.), Venancio Bote Gómez, Manuel Figuerola Palomo, Manuel Marchena Gómez y Enrique Santos Pavón, pp. 21-76. Madrid: Civitas, 1999a.

- . *El Instituto Nacional de Industria en el sector turístico: Autotransporte Turístico Español, S.A. (1949-1981)*. Documento de trabajo 9903 de la Fundación Empresa Pública, 1999b.
- . «La empresa pública en el sector turístico español: ENTURSA, 1963-1986.» *papers de Turisme*, n° 22, 1997: pp. 6-45.
- . *El Instituto Nacional de Industria en el sector turístico: la Empresa Nacional de Turismo, 1963-1986*. Documento de trabajo 9602 de la Fundación Empresas Públicas, 1996.
- . «La promoción del turismo en España durante la primera mitad del siglo XX: El papel del Estado.» *Información Comercial Española*, n° 730, 1994a: pp. 127-146.
- . «Los orígenes de la hotelería pública en España y su evolución a lo largo de la primera mitad del siglo XX: la red hotelera estatal en Andalucía, 1929-1950.» *Boletín Económico de Andalucía*, n° 17., 1994b: pp. 11-20.
- Peña Ibáñez, Juan María. *Del San Sebastián que fue*. San Sebastián: Banco Guipuzcoano, 1999.
- Piel de España*. «¿Industria sin chimeneas o exportación sin desplazamientos?» n° 86, 1964a: pp. 65-72.
- . «Desarrollo de la industria hotelera.» n° 383, 1964b: pp. 34-37.
- . «El crédito hotelero. Una política de fomento en la industria turística.» n° 41, 1960: pp. 27-41.
- Pinillos y Suarez, Pedro José. *Beneficios económicos derivados de incrementar el turismo*. Madrid: Cámara Oficial de Comercio, 1959.
- Plaza Prieto, Juan. *La economía española desde 1950 hasta 1960*. Madrid: Confederación de Cajas de Ahorro, 1961.
- . *Turismo y balanza de pagos*. Madrid: Ministerio de Información y Turismo, 1954.
- Poutet, Herve. *Images touristiques de l'Espagne. De la propaganda politique a la promotion touristique*. Paris: Editions L'Harmattan, 1995.
- Prados de la Escosura, Leandro. *El proceso económico de España (1850-2000)*. Bilbao: Fundación BBVA, 2003.
- Puche Ruiz, Mayka y Obiol Menero, Emilio. «Proceso de "re-imageneering" turístico: el eclipse de la identidad local de Valencia.» *Cuadernos de Turismo*, n°28, 2011: 191-214.

- RENFE. *Los ferrocarriles de España*. Madrid, 1958.
- Rodríguez Sánchez, Juan Antonio. *Historia de los balnearios de la provincia de Málaga*. Málaga: Diputación Provincial de Málaga, 1994.
- Roza Candás, Maximino. *Los balnearios marítimos de Asturias*. Gijón: Fundación Alvargonzález, 1995.
- Rubio Gil, Ángeles. *Sociología del turismo*. Barcelona: Ariel, 2003.
- Rubió, Mariano y Ribé, Manuel. «Una instancia de la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona.» *La Vanguardia*, miércoles 7 de junio de 1921: p. 4.
- Salas Colom, Antonio. *El turismo en Mallorca: 50 años de historia*. Palma de Mallorca, 1992.
- Sánchez Ferré, Joseph. «Historia de los balnearios en España. Arquitectura. Patrimonio. Sociedad.» En *Panorama actual de las Aguas Minerales y minero-medicinales en España*, de Juan Antonio López Geta y Juan Ignacio Paniagua Espejel (eds), pp. 213-230. Madrid: Instituto tecnológico geominero de España, 2000.
- Sánchez Recio, Glicerio y Tascón Fernández, Julio (eds.). *Los empresarios de Franco. Política económica de en España, 1936-1957*. Barcelona: Crítica, 2003.
- Sánchez Sánchez, Esther M. *Turismo, desarrollo e integración internacional de la España franquista*. Barcelona: Comunicación en EBHA Annual Conference, 2004.
- Sardá, Juan. *Escritos (1948-1980)*. Madrid: Banco de España, 1987.
- Servicio de Estadística del Sindicato Vertica de Hostelería y similares. «Cada vez es menos la afluencia a los balnearios.» *Revista Sindical de Estadística*, nº 17, 1950: pp. 21-26.
- . *La Hostelería en España*. Madrid, 1947.
- Simpson, Thomas. «El golf en España.» *Boletín de la Dirección General de Turismo*, nº 8, 1947: pp. 21-26.
- Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Málaga. *Guía compendiada de la ciudad de Málaga*. Málaga, 1911.
- Sindicato Nacional de Hostelería y similares. *Guía Oficial de Balnearios y Aguas Minerales Naturales de España*. Madrid, 1961a.
- . *Turismo y hostelería*. Madrid, 1961b.
- . *Memoria del Congreso Nacional de Agencias de Viajes*. Madrid, 1959.

- . *La Hostelería en España*. Madrid: Servicio Sindical de Estadística, 1947.
- Sociedad Propagandística del Clima y Embellecimiento de Málaga. *Estatutos y Reglamento*. Málaga: Tipografía de Poch y Creixell, 1899.
- Soriano Frade, Francisco. *Pequeña historia del turismo en las Baleares*. Palma de Mallorca: Los Iconos de Ferón, 1996.
- . *Pequeña historia del desarrollo turístico de Baleares y sus hombres*. Palma de Mallorca: Escuela de Turismo de Baleares, 1975.
- Subsecretaría de Turismo. *Establecimientos turísticos del Estado. Años 1953-1963*. Madrid, 1964.
- Ten i Figueras, Jordi. *Calella. 50 anys pioners en turisme vacacional, 1953-2003*. Calella: Ayuntamiento de Calella, 2004.
- Tena, Antonio. «Sector exterior.» En *Estadísticas históricas de España*, de Albert Carreras y Xavier Tafunell (coords.), 573-644. Bilbao: Fundación BBVA, 2005.
- Tenerife Gráfico*. n° 8. 1946.
- Tissot, Laurent (dir.). *Development of a Tourism Industry in the XIX and XX Centuries. International Perspectives*. Neuchatel: Editions Alphil, 2003.
- Tomillo Noguero, Félix. *Benigno Vega-Inclán y Flaquer, arquitecto del "boom" turístico español e internacional*. Valladolid: Centro Vega-Inclán de Investigación y Desarrollo del Turismo, 1995.
- Torre de la Plaza, Luis Felipe de la. «Transporte aéreo.» En *50 años de Turismo Español*, de Fernando Bayón Mariné (dir.), pp. 975-1013. Madrid: Centro de Estudios Ramón Areces, 1999.
- Torres Bernier, Enrique. *La política económica del turismo en España*. Tesis Doctoral: Universidad de Málaga, 1976.
- Tortella, Gabriel y Núñez, Clara Eugenia. *El desarrollo de la España contemporánea*. Madrid : Alianza Editorial, 2011.
- Traver Tomás, Vicente. *El Marqués de la Vega Inclán*. Castellón: Dirección General de Bellas Artes, 1965.
- Unceta, María (coord.). *75 años de turismo en España. Marsans, 1910-1985*. Barcelona: Viajes Marsans, 1986.
- Unión Patriótica. Revista quincenal ilustrada*. Madrid, 1928.

- Utrilla Navarro, Luis. «Los aeropuertos españoles hasta la II República.» En *Los aeropuertos españoles*, 21-49. Madrid: Fundación Aena, 2001.
- Vacas, Catalina y Landeta, Marcos Hugo. «Aproximación al último medio siglo de turismo en España.» *Estudios Turísticos*, n° 180, 2009: pp. 21-64.
- Vadillo Lobo, Elena. «Paradores de Turismo en España y el Patrimonio cultural.» *Estudios Turísticos*, n° 150, 2001: pp. 83-111.
- Vallejo Pousada, Rafael. «De país turístico rezagado a potencia turística. El turismo en la España de Franco.» *www.aehe.net*. 2014. <http://econpapers.repec.org/paper/ahedtaeh/1408.htm>.
- . «Turismo y desarrollo económico en España durante el franquismo, 1939-1975.» *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, n° 7, 2013: pp. 423-452.
- . «Economía e historia del turismo español del siglo XX.» *Historia Contemporánea*, 25, 2002: pp. 203-232.
- Valls Pinos, José. *La industria turística en la economía nacional y sus expectativas*. Madrid: Universidad Complutense, 1958.
- Varela Parache, Félix. «La evolución del turismo en España.» *Información Comercial Española*, n° 363, 1963: pp. 65-71.
- Vecino, Dario. *Cuando CETA fue el principio. 50 años de la aviación comercial española*. Madrid, 1973.
- Vega Inclán, Marqués de la. *Hospederías y alojamientos populares*. Madrid, 1928.
- . *Turismo en España*. Madrid, 1927.
- Velarde Fuentes, Juan. «la economía española de 1914 a 1931.» En *Historia Económica de España siglos XIX y XX*, de Gonzalo Anes (ed.), pp. 469-524. Barcelona: Galaxia Gutenberg, 1999.
- . *Política económica de la Dictadura*. Madrid: Guadiana, 1968.
- Velarde, Juan; García Delgado, José Luis y Pedreño, Andrés (coords.). *El sector terciario de la economía española*. Madrid: Colegio de Economistas de Madrid, 1987.
- Velasco González, María. «¿Existe una política turística? La acción pública en materia de turismo en España (1951-2004).» *Política y Sociedad*, n° 42 (1), 2005: 169-195.

- . *La política turística. Gobierno y Administración Turística en España (1952-2004)*. Valencia: Tirant lo Blach, 2004.
- . *La Política turística: objeto, contenidos e instrumentos: evolución de la política turística en la organización central del Estado: 1951-2000*. Universidad Complutense de Madrid: Tesis Doctoral, 2001.
- Vila Fradera, Jorge. *Hoteles hoy*. Barcelona: Editur, 1961.
- . *La gran aventura del turismo en España*. Barcelona: Editur, 1997.
- Viniegra Velasco, Juan B. *Aquella Iberia que hemos vivido: Cronología de seis décadas, junio 1927- junio 1987*. Madrid, 1996.
- Viñas, Ángel. *Guerra, dinero, dictadura. Ayuda fascista y autarquía en la España de Franco*. Barcelona: Crítica, 1984.
- Vives Reus, Antoni. *La societat civil davant el turisme: Història del Sindicat d'Iniciativa i Turisme de Tarragona (1910-2010)*. Universitat Rovira i Virgili, Tarragona: Tesis doctoral, 2010.
- . *Historia del Fomento del Turismo de Mallorca (1905-2005)*. Palma de Mallorca: Foment del Turisme de Mallorca, 2005.
- Wais, Francisco. *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Editora Nacional, 1974.
- Walton, John K. «Balnearios marítimos, turismo de playa y espacios de ocio: España y México, siglos XIX y XX.» En *La modernización urbana en México y España, siglos XIX y XX.*, de C. Contreras Cruz y C.P. Pardo Hernández (eds.), pp. 493-511. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2009.
- . *Riding on Rainbows: Blackpool Pleasure Beach and its Place in British Popular Culture*. Skelter Publishing, 2007a.
- . «Tourism and consumption in urban Spain, 1876-1975.» En *Spain is (still) different: tourism an discourse in Spanish identity*, de E. Afinoguénova (ed.). Lanham, MD: Lexington Books/Rowman and Littlefield, 2007b.
- . *Histories of tourism. Representation, Identity and Conflict*. Clevedon: Channel View, 2005.
- . *The British seaside: holidays and resorts in the twentieth century*. Manchester University Press, 2000.
- Walton, John K. y Smith, J. «The first century of beach tourism in Spain: San Sebastian and the Playas del Norte from 1890s to the 1930s.» En *Tourism in*

Spain: critical issues, de Michael Barke, John Toener, Newton (eds.) y Michael Thomas, pp. 35-61. Wallingford: CAB Publications, 1996.