

LAS ESTADÍSTICAS DE VENTA DE GASOLINA Y SU APROVECHAMIENTO A FINES DE ANALISIS DE TURISMO

Por el
Gabinete de Estudios Económicos

El objetivo primario del presente estudio se limita a un análisis de las estadísticas de venta de gasolina que elabora la Campsa (1) con vistas a su aprovechamiento para un mejor conocimiento del complejo fenómeno turístico.

Estamos firmemente convencidos de la necesidad de profundizar en el estudio del turismo a través de sus importantes interrelaciones con otros muchos aspectos de la economía nacional. Es preciso analizar la influencia que el turismo tiene no ya en el sector clave de la hostelería, sino en el comercio, en las comunicaciones y transportes, en los servicios bancarios, en la industria del cuero, en la fabricación de artículos de artesanía y en tantas otras actividades que podrían mencionarse.

Ya en el informe del experto belga Labeau, comisionado por la O. C. D. E. en el marco de su Programa de Asistencia Técnica 1963 (2), se expone una seria preocupación por explotar "otros datos estadísticos existentes susceptibles de proveer informaciones útiles al conocimiento del turismo en España", tales como los de empleo, correos o consumo de gasolina.

Un análisis de estas estadísticas complementarias presenta un doble interés: obtener información indirecta sobre el turismo y marcar aquellos puntos en que estos datos han de mejorarse o ampliarse para hacer posible su aprovechamiento más completo en lo que al turismo respecta.

Centrándonos ya en el tema de las estadísticas de consumo de ga-

(1) Sirva esta nota para agradecer el diligente envío que de las estadísticas solicitadas hizo a este Instituto el excelentísimo señor Delegado del Gobierno en la Campsa.

(2) G. LABEAU: *Estadísticas del turismo en España*, "Revista de Estudios Turísticos número 3", julio-septiembre, 1964; págs. 47-101.

solina, existen una serie de razones que las hacen especialmente interesantes, como demuestra su inclusión en las estadísticas de turismo por parte de determinados países (3).

Un análisis de la información existente sobre consumo de gasolina en nuestro país puede permitir obtener algunas consideraciones interesantes sobre los siguientes puntos:

a) *Ponderación a otorgar a la gasolina en un índice del coste de vida del turista. En la crítica que Labeau hace del índice elaborado por el profesor Livi, de la Universidad de Florencia (4), advierte que "el precio de la gasolina (representativo del turismo automóvil) no figura en él; en el caso del turismo español, donde el turismo en coche es tan preponderante, esto sería una laguna imperdonable". Este tema será objeto de un trabajo posterior —de carácter general— sobre la elaboración de un barómetro de precios.*

b) *Esfuerzo económico que supondría para el sector público el implantar un sistema similar al de los "buoni di benzina per stranieri" del país vecino, ya ensayado por varios países competidores nuestros en el mercado turístico y cuya puesta en marcha en España parece una medida muy digna de tener en consideración.*

c) *Situación de las estaciones de servicio con respecto a las corrientes turísticas más densas, permitiendo así marcar ciertas directrices a una de las más importantes consideraciones del "Reglamento para suministro y venta de carburantes y petróleos" de 30 de julio de 1958: "La Campsa, de acuerdo con la Dirección General de Turismo, formará un plan nacional de estaciones de servicio de primera y segunda categoría, citando lugares de emplazamiento a fin de sacar a concurso público las que no hayan sido instaladas por iniciativa privada." Claro es que un análisis completo de este tema desborda ampliamente los límites de este trabajo.*

(1) Sirvan de ejemplo las estadísticas francesas e italianas de turismo:
— *Bulletin Statistique*. Publicación mensual del "Commissariat Générale au tourisme".

— *Statistica del Turismo*. Boletín técnico trimestral del "Ente Nazionale Italiano per il Turismo".

(4) Véase al respecto: A. PULIDO: *Nota crítica de los índices de Livi sobre el coste de la vida del turista*. "Revista de Estudios Turísticos número 7", julio-septiembre, 1965.

1. IMPORTANCIA DE LA CARRETERA COMO MEDIO DE TRANSPORTE TURÍSTICO.

La importancia del tráfico turístico por carretera —y, por consiguiente, su efecto en el consumo de gasolina— queda puesta de manifiesto por el hecho de que, en el año 1964, de los 14 millones de turistas que nos visitaron, el 70,4 por 100, es decir, cerca de 10 millones, utilizaron este medio de transporte. Sin embargo, pudiera ser ésta una circunstancia excepcional, con lo cual quedaría en duda su predominio sobre el resto de los medios de transporte que el turista utiliza. Con objeto de mostrar no sólo que la carretera ha sido tradicionalmente el medio más utilizado por el turista, sino que incluso va ganando importancia a lo largo del tiempo, vamos a pasar revista a la evolución de los distintos medios de transporte utilizados por los turistas para llegar a España. Esta evolución aparece en el cuadro I; en él se incluyen las cifras correspondientes al año 1951 —primer año que aparece en las series que publica la Secretaría General Técnica del Ministerio de Información y Turismo— y una serie de los últimos años, con objeto de recoger datos a partir del año 1960, en el que se inició el fuerte despegue de nuestro turismo receptivo:

Cuadro 1. Número de turistas según el medio de transporte utilizado a su entrada en España

1) Cifras absolutas:

Años	Carretera	Ferrocarril	Aeropuerto	Puertos marítimos
1951	559.979	242.029	58.713	402.476
1959	2.527.631	393.397	370.202	903.456
1960	4.135.276	500.840	465.771	1.011.368
1961	4.961.946	859.744	619.436	1.014.136
1962	5.888.356	984.006	826.172	970.188
1963	7.539.890	1.237.804	1.061.724	1.092.208
1964	9.923.935	1.363.895	1.423.589	1.391.469

2) Índices:

Años	Carretera	% de incr.	Ferrocarril	% de incr.	Aeropuertos	% de incr.	Puertos marít.	% de incr.
1951	100		100		100		100	
1959	451,4	21,4 (1)	162,5	6,6 (1)	630,5	26,3 (1)	224,5	11,4 (1)
1960	738,5	63,6	206,9	27,3	793,3	25,8	251,3	11,9
1961	886,1	20,0	355,2	71,7	1.055,0	32,8	252,0	0,3
1962	1.051,5	18,7	406,6	14,5	1.407,1	33,4	241,1	-0,4
1963	1.346,5	28,0	511,4	28,5	1.808,3	28,5	271,4	12,6
1964	1.772,2	31,6	563,5	10,2	2.424,7	34,1	345,7	27,4

3) Porcentajes sobre cada año:

Años	Carretera	Ferrocarril	Aeropuertos	Puertos marítimos	Total
1951	44,3	19,2	4,6	31,9	100
1959	60,3	9,4	8,8	21,5	100
1960	67,7	8,2	7,6	16,5	100
1961	66,6	11,5	8,3	13,6	100
1962	67,9	11,4	9,5	11,2	100
1963	69,0	11,3	9,7	10,0	100
1964	70,4	9,7	10,1	9,8	100

En este cuadro observamos que todos los medios —con exclusión de puertos marítimos en 1962— han ido experimentando un incremento continuo en estos años; pero son el aeropuerto y la carretera los que experimentan un crecimiento más rápido, que queda patente en el hecho de que de un índice 100 en 1951 han pasado a 2.425 y 1.772, respectivamente, en 1964. Por otra parte, al observar la importancia relativa de los distintos medios, vemos cómo prácticamente la carretera y el aeropuerto ganan posiciones año a año, mientras se da una caída clara y continua en puertos marítimos, y a partir de 1961 en el ferrocarril, débilmente, primero, y de una manera más notable en el último año. Por último, no obstante este aumento paralelo de importancia de la carretera y el aeropuerto, la diferencia que existe hoy día entre ambos medios es notoria —siete veces mayor el primero respecto del segundo.

Si a todo esto añadimos que una parte cada vez mayor del turismo que llega en avión utiliza dentro del país la carretera para sus

(1) Incremento medio del período 1951-59.

desplazamientos, podemos asegurar que el automóvil es el medio de transporte por excelencia del turismo receptivo y que no hay razones para suponer que en lo sucesivo cambie esta situación, por lo menos en un plazo medio.

El estudio de los medios de transporte utilizados por el turista quedaría incompleto si no tenemos en cuenta el distinto carácter que tiene cada uno de los componentes del turismo receptivo. Es decir, dentro del concepto turista extranjero se recogen cuatro modalidades de turista: extranjeros provistos de pasaporte, extranjeros autorizados por veinticuatro horas, extranjeros en tránsito por puertos marítimos, y españoles residentes en el extranjero; pues bien, cada uno de estos turistas tiene distinta preferencia respecto al medio de transporte utilizado, como se puede comprobar por el hecho de que en 1964 la utilización de la carretera por el turista fue desde cero por los extranjeros en tránsito por puertos marítimos a 96,6 por 100 por los autorizados por veinticuatro horas.

Por consiguiente, es necesario, sobre todo para predecir la futura importancia de la utilización de la carretera y, por tanto, del consumo de gasolina que harán los turistas, ampliar el análisis anteriormente realizado a cada una de las tres modalidades de turistas que utilizan la carretera. Esto, junto con la perspectiva de cuál será la evolución de cada una de estas modalidades y de su recorrido medio dentro de nuestras fronteras, nos dará una idea, suficientemente aproximada, del uso que de nuestra red vial hará el turista extranjero y de su impacto en la demanda de gasolina.

En los cuadros I, II y III del anexo se recoge la evolución de los medios de transporte por cada grupo de turistas considerado.

El análisis de estos cuadros, respecto al medio carretera, nos pone de manifiesto:

a) Que es el medio de transporte preferido por cada modalidad de turista estudiado, y su utilización —tomando el promedio de los cinco últimos años— fue del 74,6 por 100 para los extranjeros provistos de pasaporte, el 95,1 por 100 para autorizados por veinticuatro horas, y del 70,1 por 100 para los españoles residentes en el extranjero.

b) La preferencia en la utilización de este medio de transporte tiene una tendencia fuertemente decreciente en los españoles residentes

en el extranjero, un decrecimiento con visible recuperación en el último año para los extranjeros provistos de pasaporte y un movimiento irregular con alzas y bajas alternativas para los extranjeros autorizados por veinticuatro horas, según puede verse en el gráfico 1 (A).

c) Su evolución en cifras absolutas ha sido fuertemente creciente, hecho que muestran los números índices cuya marcha reflejamos en el gráfico 1 (B).

EVOLUCION DE LA UTILIZACION DE LA CARRETERA POR LOS TURISTAS EXTRANJEROS

EXTRANJEROS PROVISTOS DE PASAPORTE.
 EXTRANJEROS AUTORIZADOS POR 24 HORAS.
 ESPAÑOLES RESIDENTES EN EL EXTRANJERO.

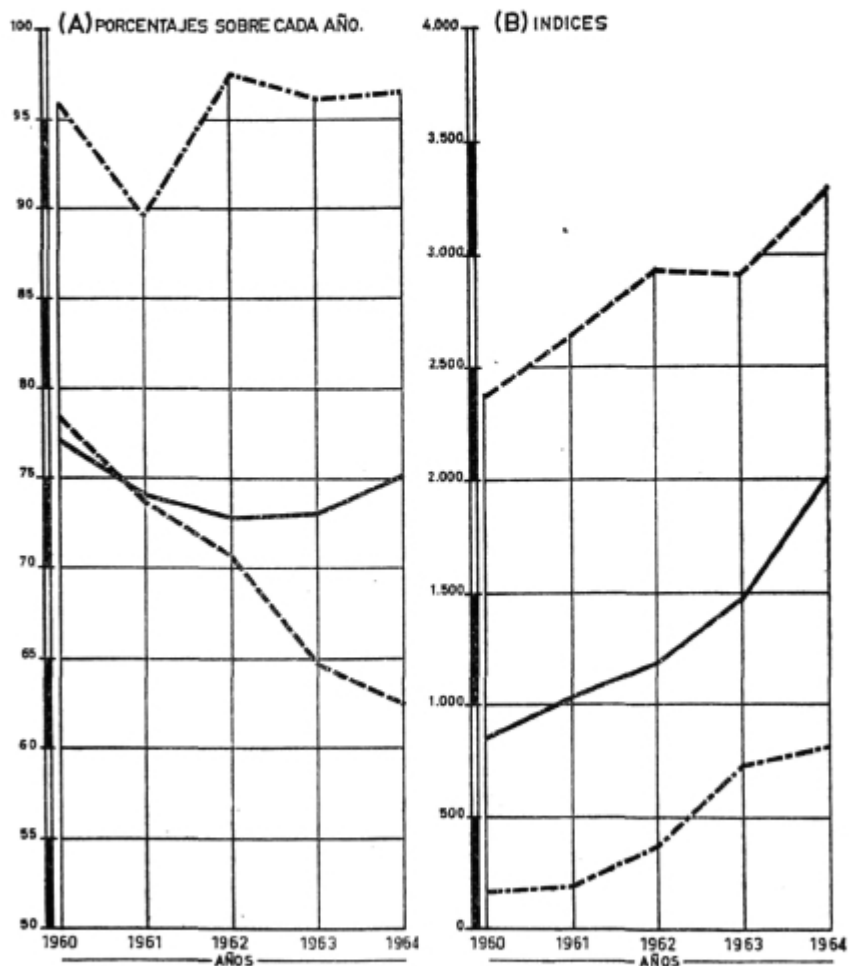


GRAFICO I

Por otra parte, si tenemos presente la importancia relativa en los cinco años últimos de cada uno de los grupos considerados con relación al total del turismo receptivo —cuadro 2—, llegamos a la conclusión de que la tendencia decreciente que presentan en cuanto a su preferencia por la carretera los españoles residentes en el extranjero no influirá mucho en la utilización de la misma, dado el signo negativo de la evolución de su peso en el total de turistas llegados a nuestro país.

Cuadro 2. Porcentajes sobre el total de las diferentes modalidades de turistas

Años	Extranjeros prov. pasap.	Extranjeros autor. 24 h.	Españoles resid. extr.	Extr. trans. puer. marít.	Total
1960	70,9	4,2	11,2	13,7	100
1961	73,7	4,3	10,9	11,1	100
1962	73,7	6,6	10,9	8,8	100
1963	72,6	10,2	9,4	7,8	100
1964	74,5	9,3	8,4	7,8	100

En el cuadro 2 queda reflejada la importancia que en nuestro turismo receptivo tienen los extranjeros provistos de pasaporte. Esto lleva, dada su preferencia actual por la carretera —cuadros 1 y 3—, a que sean los más fuertes usuarios de la misma, como puede verse en el cuadro 3, en el que hemos recogido, para estos últimos años, el porcentaje de utilización de este medio de transporte por los distintos tipos de turistas.

Cuadro 3. Porcentajes de utilización de la carretera por el turismo receptivo a su llegada a España

Años	Extranjeros prov. pasap.	Extranjeros aut. 24 horas	Españoles resid. extr.	Total
1960	81	6	13	100
1961	82	6	12	100
1962	79	10	11	100
1963	77	14	9	100
1964	80	13	7	100
Valor medio	80	10	10	100

2. EL CONSUMO DE GASOLINA, POSIBLE INDICADOR DEL TRÁFICO TURÍSTICO.

Demostrada la creciente importancia de la carretera como medio de transporte turístico, parece oportuno abordar el análisis del consumo de gasolina que, con carácter complementario, puede ser un posible indicador del tráfico turístico en España.

Trataremos, en primer término, del consumo de gasolina en general, concretando seguidamente el estudio en el consumo de gasolina de 96 octanos, pues el preferente uso que de esta clase de carburante hacen los propietarios de coches de turismo nos inclina a estimarlo, como muy significativos, a efectos de este trabajo.

Utilizando como fuente básica la información facilitada por la CAMPSA referente a la capacidad de los depósitos de suministro situados en las estaciones de servicio, garajes y agencias de la Península y las Baleares, y al consumo de gasolina, según clases, zonas y meses, en el año 1964, hemos elaborado una serie de tablas estadísticas y de cifras relativas de indudable valor indicativo.

2.1. La capacidad de los depósitos.

La capacidad de los tanques de suministro de gasolina —véase cuadro IV del anexo— es de 49,54 millones de litros, y se discrimina, según clases, en:

	Miles de litros	Porcentajes
De 96 octanos	21.022,9	42,5
De 85 "	26.619,9	53,7
De 62 "	1.897,4	3,8

Se advierte una mayor capacidad de los depósitos de gasolina de 85 octanos que, como se verá más adelante, no corresponde a un paralelo consumo, que tiende hacia una mayor utilización de la de 96 octanos.

Según la naturaleza del suministro, la distribución de la capacidad es:

	Miles de litros	Porcentajes
De 96 octanos:		
Estaciones de servicio	17.670,9	84,0
Interior de garajes	1.397,5	6,7
Agentes fijos	1.964,5	9,3
De 85 octanos:		
Estaciones de servicio	18.383,2	69,1
Interior de garajes	1.473,0	5,5
Agentes fijos	6.763,7	25,4

La gasolina de 62 octanos se despacha exclusivamente por agentes fijos.

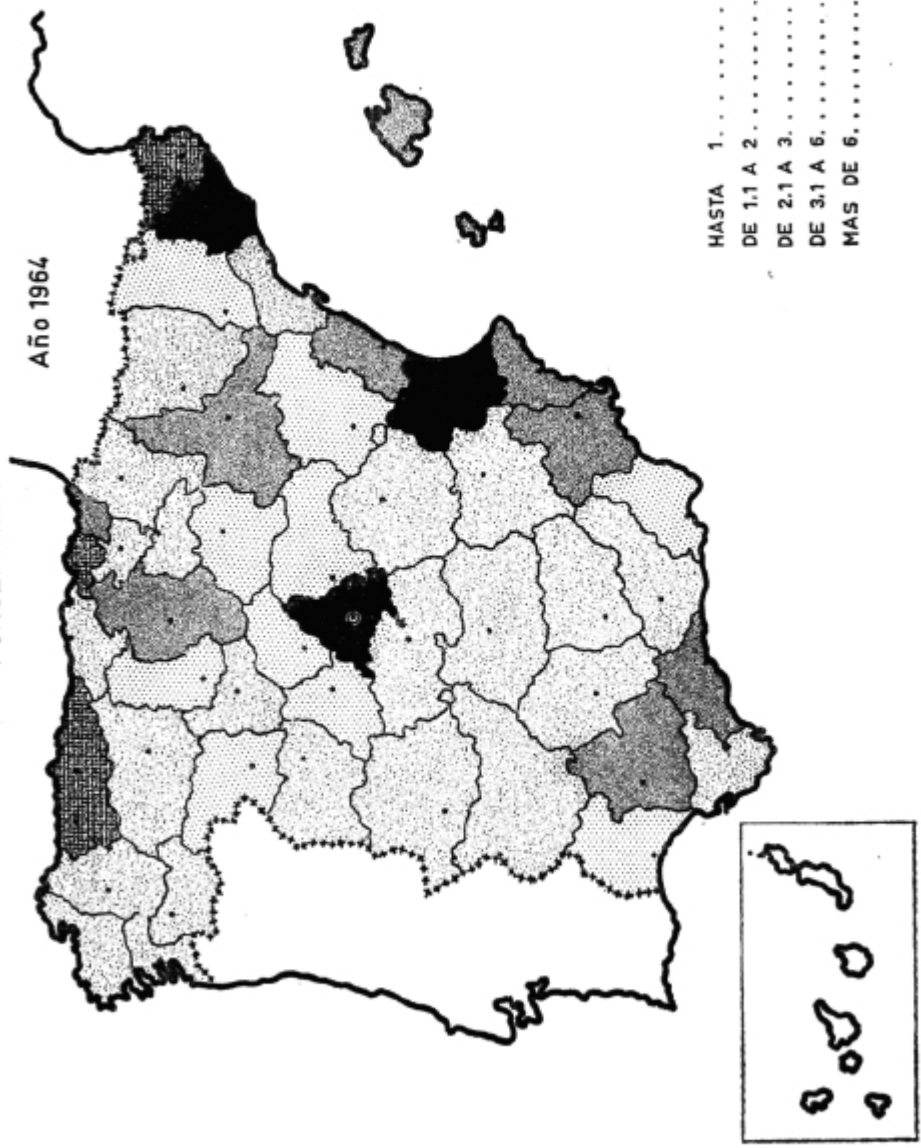
Es evidente que las estaciones de servicio, mejor dotadas, por otra parte, de servicios auxiliares, de disponibilidades de piezas de recambio y, en algunos casos, de talleres de reparación, llevan el peso del suministro de gasolina. Las principales ciudades —Barcelona, Madrid y Valencia— poseen depósitos en el interior de muchos garajes, con una capacidad ciertamente interesante, lo que facilita el suministro. Los agentes dispersos a lo largo de la geografía peninsular cubren un suministro relativamente bajo, y constreñido a una sola clase de carburante o a dos, a lo sumo, y no pueden satisfacer plenamente las necesidades de los usuarios de la carretera.

2.2. *La situación geográfica de los puntos de suministro de gasolina de 96 octanos.*

Excluidas las dos provincias canarias, cuyo consumo no procede de la CAMPSA, podemos formarnos una idea cabal de la distribución provincial y regional de la capacidad de los depósitos, si examinamos las cifras insertas en los cuadros IV y V del anexo, y el mapa I.

CAPACIDAD DE LOS DEPOSITOS DE SUMINISTROS DE GASOLINA DE 96 OCTANOS
PORCENTAJES

Año 1964



Los porcentajes provinciales de capacidad presentan una distribución muy significativa:

Porcentajes	Número de provincias
Hasta el 1	10
De 1,1 a 2	23
De 2,1 a 3	9
De 3,1 a 6	3
Más de 6	3

Se observa que solamente 15 provincias —cada una de las cuales dispone de más del 2 por 100 de la capacidad de estos depósitos— absorben el 60,5 por 100 de la capacidad total, mientras que las 33 provincias restantes apenas disponen del 30 por 100. Ello nos anticipa la idea de una fuerte concentración de disponibilidades, que afecta a las siguientes zonas:

1.^a *Litoral mediterráneo*, desde Gerona a Murcia, salvo Tarragona, a más de las islas Baleares, que recoge una de las corrientes turísticas más fuertes que penetran en nuestro país a través de los Pirineos orientales, además de comprender zonas urbanas de alta densidad, fuertes concentraciones industriales y ricas comarcas agrícolas.

2.^a *Vascongadas*, con las provincias industriales de Guipúzcoa y Vizcaya, zona que puede considerarse prolongada a Burgos, en la ruta de entrada de los Pirineos occidentales, camino del centro de España, de fuertes contingentes de turistas extranjeros.

3.^a Entre ambas se halla *Zaragoza*, paso obligado en las rutas que se inician en los Pirineos centrales, cuya intensidad de tráfico crece en los últimos años, derivando hacia el litoral o hacia Madrid.

4.^a *Madrid*, capital de la Nación, con una muy importante zona de expansión turística y punto de paso obligado en las rutas que cruzan la Meseta hacia el Sur.

5.^a *Málaga y Sevilla*, puntos de llegada de las rutas procedentes de la Meseta y Portugal y de recepción de contingentes de turistas que penetran por el Sur.

6.^a Finalmente *Oviedo*, capital de una importante zona minera e industrial.

La distribución por regiones históricas confirma, en líneas generales, las apreciaciones anteriores. Cataluña, Valencia, Castilla la Nue-

va —debido al peso de la capital—, Andalucía y Vascongadas ofrecen las mayores disponibilidades; las restantes las tienen en grado inferior, y Extremadura ofrece la tasa más baja.

Si por un momento tenemos en cuenta las regiones naturales, deduciremos que más de la mitad de las disponibilidades de gasolina —el 55 por 100— se halla en la periferia, que se extiende a 20 provincias, dos tercios en el litoral mediterráneo, desde Gerona a Málaga y las Baleares, y el tercio restante en las provincias que rodean al golfo de Cádiz y el litoral gallego-cantábrico. La Meseta dispone del 29 por 100 de la capacidad, y la sexta parte restante se sitúa en los valles del Ebro y del Guadalquivir.

En resumen, una marcada concentración que, si en parte puede obedecer al desarrollo económico de determinadas zonas o a su alta demografía, también puede responder, a lo menos parcialmente, a la conveniencia de satisfacer las necesidades de carburantes de los vehículos extranjeros que se mueven dentro de zonas determinadas o recorren rutas de largo alcance sobre el territorio peninsular.

La capacidad de los depósitos de gasolina de 96 octanos situados en los términos municipales de las capitales, en relación con el conjunto de cada provincia —cuadro VI—, nos da una idea del desigual peso de las capitales a los efectos del suministro de esta clase de carburante.

Sólo la tercera parte de la expresada capacidad se halla situada en las capitales. Por encima del promedio nacional se sitúan 19 poblaciones. Los valores máximos corresponden a Madrid —72,7 por 100—, Vitoria y Logroño, posiblemente en función de causas distintas. Entre el 40 y el 50 por 100 figuran otras siete capitales, entre las que destacan, de una parte, Barcelona, Granada, Sevilla, Bilbao y Zaragoza, grandes ciudades, puntos de atracción o zonas de paso obligado en las rutas turísticas, junto a poblaciones de menor demografía, alejadas de las rutas principales.

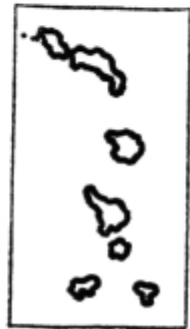
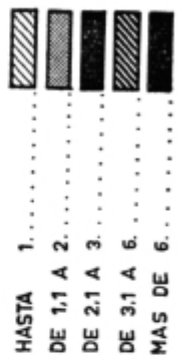
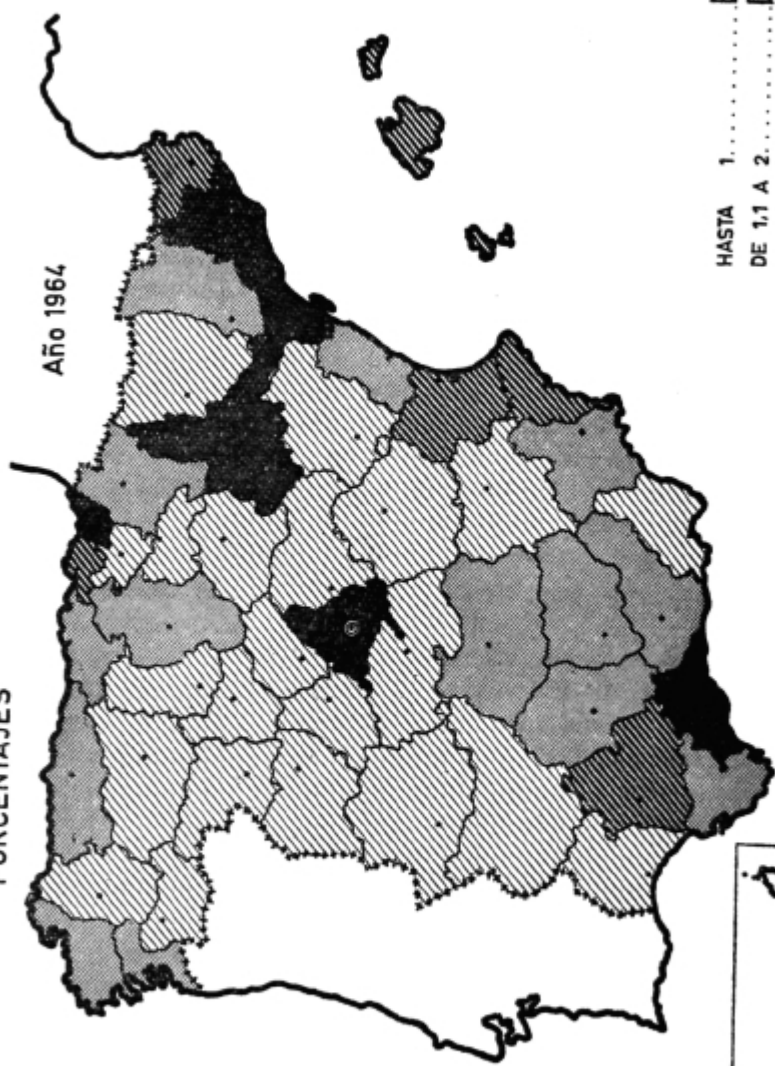
En las restantes 29 provincias, en que la tasa de capitales es inferior a la tercera parte, son de señalar, por sus valores mínimos, Coruña, Pontevedra, Cuenca, Guadalajara, Toledo, Gerona y Jaén.

2.3. *El consumo y su distribución geográfica.*

Las cifras representativas del consumo por provincias presentan contrastes más acusados que los advertidos en orden a la distribución de la capacidad de los depósitos —véanse cuadro VII y mapa II—.

EL CONSUMO DE GASOLINA DE 96 OCTANOS
PORCENTAJES

MAPA II



La distribución de los porcentajes provinciales de consumo:

Porcentajes	Número de provincias
Hasta el 1	22
De 1,1 a 2	14
De 2,1 a 3	4
De 3,1 a 6	6
Más de 6	2

muestra un mayor número de provincias con tasas bajas y, a su vez, más provincias con tasas elevadas, si bien Valencia no mantiene su posición, como tampoco Oviedo; por el contrario, Baleares, Alicante y Sevilla la refuerzan.

Destacan Barcelona, que consume más de la quinta parte de esta gasolina —23,1 por 100—, y a continuación Madrid, con el 16; entre ambas provincias absorben casi el 40 por 100 del consumo. En el segundo grupo, las siete provincias, con un consumo que oscila entre el 3 y el 6 por 100, son Alicante, Baleares, Gerona, Sevilla, Guipúzcoa, Valencia y Vizcaya, todas ellas plenamente turísticas, a las que cabe añadir Málaga, Tarragona y Zaragoza, con un consumo menor, entre 2 y el 3 por 100. Las 36 provincias restantes ofrecen un consumo reducido.

Se confirma de esta forma la fuerte concentración del consumo, más efectiva que la mera distribución de surtidores en las áreas provinciales.

Por regiones, figura a la cabeza Cataluña, con casi la tercera parte del consumo total, siguiéndole en importancia Castilla la Nueva —debido al peso de Madrid—y Andalucía, seguidas de Valencia y las Vascongadas; en las restantes regiones el consumo tiene menor importancia.

Las provincias del litoral mediterráneo absorben —11— el 48 por 100, casi la mitad del consumo nacional; si tenemos en cuenta el consumo en las provincias del golfo de Cádiz y del litoral cantábrico gallego, resulta que más del 61 por 100 del consumo es periférico, y corresponde a la zona interior la tercera parte.

2.4. *El consumo de gasolina por habitante.*

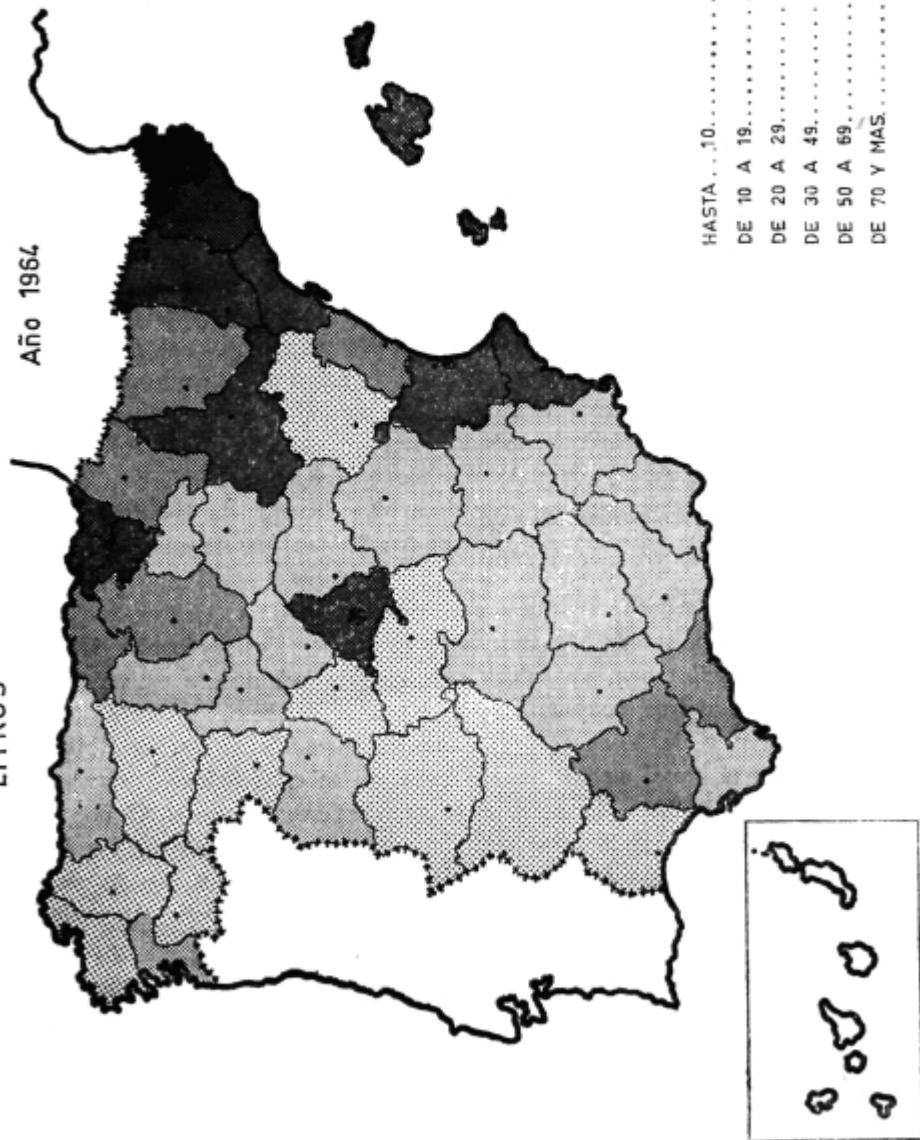
El consumo medio nacional de gasolina de 96 octanos es de 27,4 litros por habitante y año.

Los valores provinciales —véase Cuadro VIII y Mapa III— registran marcados contrastes. El mayor consumo corresponde a la provincia de Gerona —cuatro veces superior al promedio nacional—, seguida de Barcelona, Baleares, Guipúzcoa y Madrid, con consumo dos veces mayor al citado promedio; a continuación figuran Tarragona y Alava, Alicante y Lérida, Vizcaya, Zaragoza y Valencia, con un consumo algo más elevado que el nacional.

CONSUMO DE GASOLINA DE 96 OCTANOS POR HABITANTE

LITROS

Año 1964



Esas doce provincias —las únicas cuyo consumo por habitante supera los 27,4 litros— configuran, por su situación geográfica, tres zonas bien definidas:

1.ª *Catalano-aragonesa-valenciana*, que se inicia en los Pirineos orientales y comprende las cuatro provincias catalanas, Baleares, Zaragoza, Valencia y Alicante.

2.ª *Vasca*, que abarca las tres provincias vascongadas, en los Pirineos occidentales, y

3.ª *Madrid*, influida por la capitalidad de la nación.

Ello ratifica, en primer término, la idea ya apuntada de una fuerte concentración del consumo en determinadas zonas.

En segundo lugar, esta concentración lateral del consumo que se da en provincias de predominante economía industrial o de agricultura intensiva en regadío al propio tiempo que en otras cuya economía no está tan desarrollada, permite afirmar que no es sólo el grado de desarrollo económico interior el condicionante de estas altas tasas de consumo de gasolina, y que debe existir otro factor, que indudablemente es el turismo. La fijación de las dos principales zonas a ambos extremos de los Pirineos parece corroborar esta hipótesis.

La provincias de Burgos, Santander, Navarra, Huesca y Castellón —con valores de consumo algo inferiores al nacional— forman una amplia zona, sin solución de continuidad, que se extiende, con las de mayor consumo, reseñadas anteriormente, desde el litoral del golfo de Vizcaya, por la vertiente meridional de los Pirineos, hasta el litoral mediterráneo —cerca del cabo de Palos—, reforzando la opinión antes expuesta, si tenemos en cuenta que el 67 por 100 del movimiento turístico receptivo se produce a través de los Pirineos. Se señala la existencia de una pequeña zona, alejada de la anterior, que forman las provincias de Málaga y Sevilla, de análogo valor.

No olvidemos que el tráfico turístico por carretera se estima por el Ministerio de Obras Públicas en 1.103,5 millones de vehículos-kilómetro para el año 1963, equivalente al 7,5 por 100 del tráfico total.

Al oeste de la línea Santander-Murcia se sitúan la mayor parte de las restantes provincias, con tasas de consumo más reducidas, y

cuyos valores mínimos corresponden a Lugo y Cáceres. Las provincias con tasas entre 10 y 19 litros por habitante y año se extienden de Norte a Sur, en la parte central del país, y comprenden parte de la costa cantábrica, ambas mesetas, el sistema ibérico y Andalucía. Más al oeste, a lo largo de la frontera portuguesa hasta el mar de Galicia, se sitúan las provincias con las tasas más bajas.

Desde nuestro punto de vista, parece percibirse una debilitación del consumo a medida que nos alejamos de las principales vías de entrada de la corriente turística extranjera, procedente de Europa, y tanto más cuanto más penetramos en el territorio peninsular.

La superposición de dos mapas, uno de zonas de concentración turística y de principales rutas seguidas por los turistas, sobre un segundo mapa que reflejara la situación de las principales zonas de actividad económica, con expresión de sus respectivos valores, nos proporcionaría una idea cabal de la parte atribuida al consumo turístico en las principales regiones.

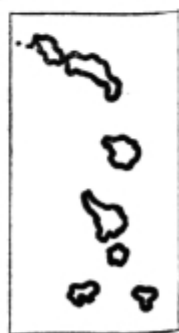
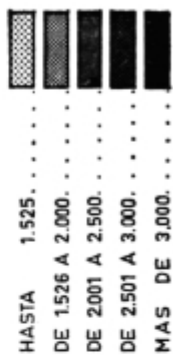
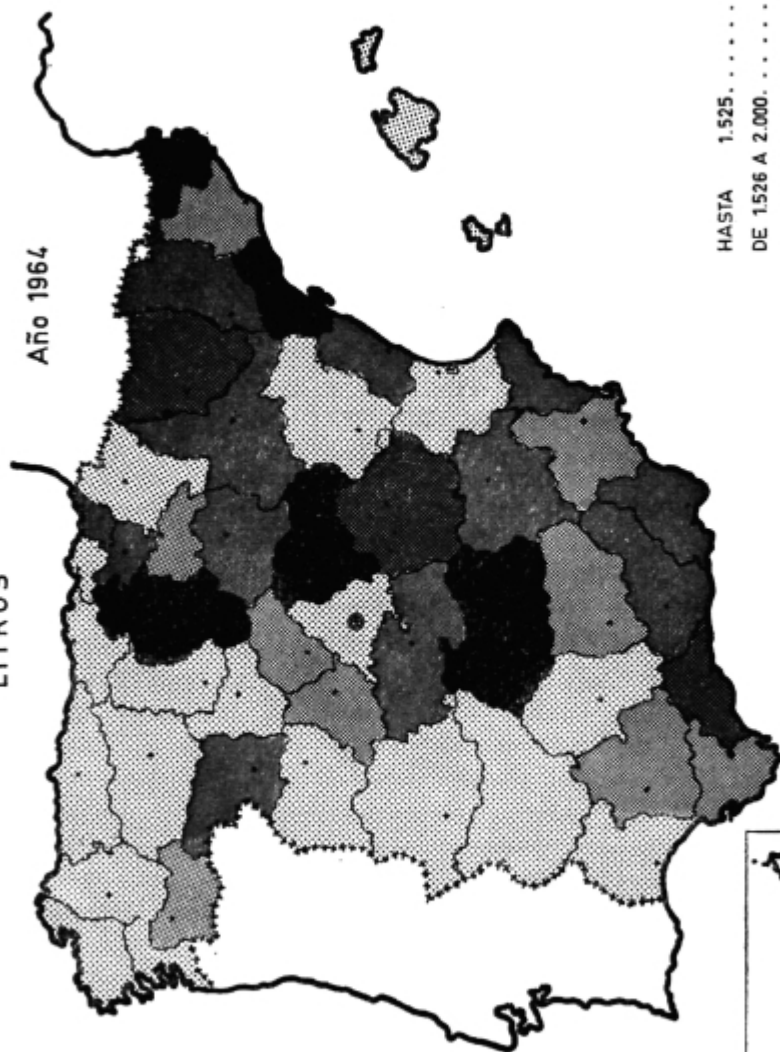
2.5. *El consumo de gasolina por vehículo.*

Teniendo en cuenta el parque de vehículos de turismo en 31 de diciembre de 1963 y el consumo provincial, se han determinado los valores del consumo por vehículo para cada una de las 48 provincias —véanse Mapa IV y Cuadro IX—.

CONSUMO DE GASOLINA DE 96 OCTANOS POR VEHICULO TURISMO
LITROS

MAPA IV

Año 1964



El consumo medio nacional por vehículo es de 1.525 litros. La distribución por provincias es muy significativa. No son precisamente las provincias que tienen mayor significación turística las que registran un mayor consumo. Cuando una provincia con escaso parque da alto consumo, hay que atribuirlo, en parte, al turismo y, en parte, a los vehículos matriculados en otras provincias que, en sus recorridos —incluso de carácter no turístico— se suministran de gasolina en estaciones situadas en aquéllas.

Así, por encima de 3.000 litros de consumo por vehículo se hallan cinco provincias: Gerona, Tarragona, Guadalajara, Ciudad Real y Burgos; las dos primeras de carácter predominantemente turístico, y las tres restantes, situadas en las rutas principales de penetración. A ellas hay que añadir otras tres, con consumo sobre 2.500 litros: Málaga, Huesca y Cuenca; la primera, netamente turística; las dos últimas, no. Otras doce provincias tienen consumo oscilante entre 2.000 y 2.500 litros, y a ellas hay que añadir otras nueve, con consumo superior al promedio nacional.

Tan sólo 19 provincias ofrecen una tasa de consumo inferior al expresado promedio; es decir, que mientras en las páginas anteriores se ha fijado una concentración de capacidades y consumos en determinadas zonas, cuando se aborda el consumo por vehículo aparece más bien una dispersión de valores, y se reduce el número de provincias con consumos reducidos.

2.6. *La relación consumo/capacidad.*

El consumo de gasolina de 96 octanos fue en 1964 de 807,9 millones de litros, el 55,95 por 100 del total de gasolina consumida de todas clases.

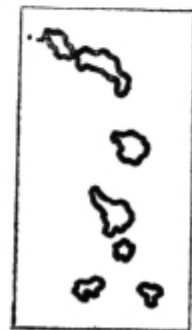
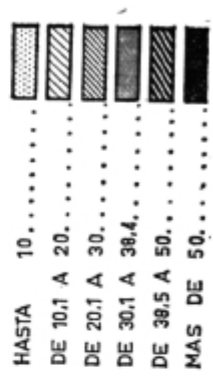
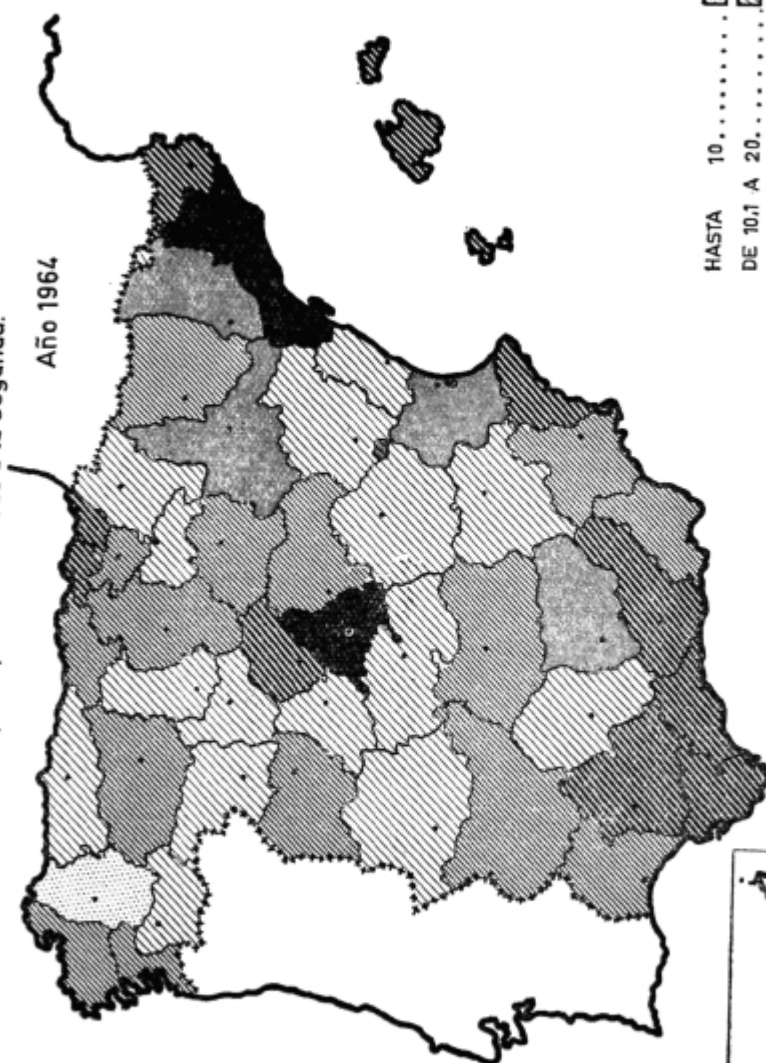
Consideramos altamente representativa la relación consumo/capacidad, que, para el conjunto nacional, se cifra en 38,43, lo que significa, en términos generales, que el consumo supone 38 veces y media la capacidad de los depósitos; es, por tanto, una expresión de la velocidad de consumo.

Esta relación no es idéntica para todas las provincias ni regiones —véase Cuadro X y Mapa V—, y precisamente esta circunstancia reviste inusitada trascendencia para nuestro estudio.

RELACION CONSUMO - CAPACIDAD DE GASOLINA DE 96 OCTANOS
Número de veces que el primero excede a la segunda.

MAPA V

Año 1964



Las provincias que registran una tasa consumo/capacidad superior a la media nacional son solamente 13. En lugar destacado se sitúan Barcelona, Madrid y Tarragona, por este orden, y les siguen en importancia: Baleares, Cádiz, Gerona, Alicante, Málaga, Sevilla, Granada, Guipúzcoa, Vizcaya y Segovia. Junto a ellas figuran otras cuatro: Jaén, Zaragoza, Lérida y Valencia, con valores próximos al promedio nacional, y en todo caso, superiores a 30.

Estas 17 provincias configuran cuatro zonas claramente definidas:

- 1.ª *Catalaño-aragonesa-valenciana*, formada por Cataluña, Baleares y las provincias de Zaragoza, Valencia y Alicante.
- 2.ª *Vasca*, con Vizcaya y Guipúzcoa.
- 3.ª *Central*, con Madrid y Segovia.
- 4.ª *Andalucía*, con Jaén, Granada, Málaga, Cádiz y Sevilla.

Observamos cierta similitud de estas zonas con las deducidas de la consideración del consumo de gasolina por habitante, si bien ha surgido la nueva zona meridional.

La situación geográfica de estas provincias de más altos consumos viene a ratificar los comentarios hechos en los apartados anteriores, subrayando, una vez más, su dependencia del turismo, especialmente el receptivo. La relación existente entre consumo de gasolina y turismo, y los altos valores apuntados en el consumo de gasolina sirven para fijar las zonas turísticas más importantes, por cuanto representan concentraciones de vehículos de turismo o lugares de paso obligado o habitual en las rutas que siguen los turistas.

Es de señalar el alto valor de consumo registrado por Segovia, que bien puede obedecer al consumo interior, a su condición de zona de paso obligado y a su escasa capacidad.

Andalucía se constituye también en zona importante de consumo, pues a ella se dirigen las principales rutas que siguen los vehículos que penetran por los Pirineos, bien siguiendo el litoral mediterráneo o atravesando la meseta, además de los procedentes de Portugal, y de los llegados por vía marítima a Algeciras, Málaga y Gibraltar.

Las restantes provincias, con tasas inferiores a 30, se hallan en su mayor parte al oeste de la línea Santander-Murcia; los valores mínimos se extienden, en el centro del país, en el sentido de

los paralelos, desde la frontera portuguesa al Mediterráneo; se mantiene una zona noroeste, si bien desplazada hacia el interior, y surge otra, de reducida extensión, en los Pirineos.

Si comparamos el porcentaje de consumo con el de capacidad, la relación sería similar a la comentada. Aisladamente consideradas, apreciamos los valores más altos, superiores al cinco por ciento en orden al consumo, en Barcelona —casi la cuarta parte— y Madrid —casi la sexta parte—, además de Valencia; en razón de la capacidad, el orden es el mismo, aunque los porcentajes más bajos.

Si nos atenemos a las regiones históricas, el consumo se reparte de manera singular: Cataluña y Baleares absorben la tercera parte; en segundo término, figura Castilla la Nueva, con el 18,7, que, unida a Extremadura, León y Castilla la Vieja, dan un 29,4 casi otro tercio; en tercer lugar, Andalucía, con el 11,1, que sumado a Murcia y Valencia, llega al 23,3, casi la cuarta parte, y quedan en el Norte las Vascongadas y Navarra —7,9—, que se eleva a 12,6, si contamos con Asturias y Galicia.

Las tasas más altas de consumo en relación con la capacidad se dan en Cataluña —66,86—, Castilla la Nueva —50,63—, Baleares —47,79— y Andalucía —38,49—; Vascongadas, Navarra y Valencia se acercan al promedio nacional. En líneas generales, esta agrupación regional confirma las conclusiones ya formuladas. Castilla la Vieja, Aragón y Murcia se sostienen por encima de 20, y por debajo de este nivel quedan el noroeste —Galicia, Asturias y León—, además de Extremadura.

Si agrupamos los valores transcritos según las grandes regiones naturales, se perfila un mayor consumo en la periferia —20 provincias— que alcanza al 61,6 por 100 del total, y un consumo inferior —28 provincias— que representa tan sólo un 38,4 por 100.

La mitad del consumo se realiza en 13 provincias del litoral, desde el cabo de Creus a Ayamonte; existe, pues, una concentración litoral periférica de dicho consumo; a la meseta hay que atribuirle la cuarta parte, a pesar de la importancia de Madrid como núcleo consumidor; los dos grandes valles ofrecen en conjunto un consumo prácticamente similar al litoral contábrico-gallego.

La relación consumo/capacidad nos indica que por encima del promedio nacional se sitúan el litoral mediterráneo, el golfo de Cá-

diz, la submeseta sur, que, junto con el valle del Guadalquivir, que se le aproxima, nos define las zonas de mayor importancia turística. El litoral cantábrico-gallego y el valle del Ebro ofrecen tasas menores, y el consumo más bajo corresponde a la submeseta norte. Pudiéramos distinguir dos grandes regiones: la Norte, de bajo consumo, y al Este-Centro-Sur, con la más altas tasas.

2.7. *La variación estacional del consumo.*

En los Cuadros XII y XIII del Anexo se recogen las cifras de consumo de gasolina de 96 octanos, por provincias y meses, y la distribución en porcentajes, que nos puede facilitar una idea sobre la variación estacional del consumo.

Para el conjunto del país, la distribución es:

Enero	6,3	
Febrero	6,0	19,6
Marzo	7,3	
Abril	7,3	
Mayo	7,8	23,4
Junio	8,3	
Julio	10,9	
Agosto	12,5	33,0
Septiembre	9,6	
Octubre	8,7	
Noviembre	7,3	24,0
Diciembre	8,0	

Como se advierte, es muy acusada, crece hasta un máximo que corresponde al mes de agosto —en el que el consumo se duplica con relación a enero—, y decrece hasta diciembre —con un consumo inferior en un tercio al de agosto—; la tercera parte del consumo se da en los tres meses de verano; en primavera y otoño se consume la cuarta parte en cada estación, y al invierno hay que atribuir la quinta parte restante.

Si comparamos el consumo del mes de agosto con el de enero, las provincias presentan valores muy distintos, que pueden expresarse en este cuadro:

El consumo de agosto 7 veces superior al de enero	1
El consumo de agosto 4 veces superior al de enero	7
El consumo de agosto 3 veces superior al de enero	12
El consumo de agosto 2 veces superior al de enero	24
El consumo de agosto ligeramente superior al de enero	4

A la cabeza de las provincias con altos incrementos de consumo en el mes de agosto, el de máxima afluencia turística extranjera, figura Gerona, cuyo consumo en dicho mes es siete veces superior al de enero. En segundo lugar, con un consumo en agosto a lo menos cuatro veces superior al de enero, figuran: Tarragona, a la vez de concentración de turistas y de paso hacia otras zonas meridionales; Guipúzcoa y Huesca, la primera de entrada de turistas extranjeros y foco de atracción muy destacado de turismo nacional, y la segunda con análogas características en los Pirineos centrales; Santander, que sirve igualmente al turismo interior; Burgos, en una de las principales rutas de penetración, a las que se ha aludido en los apartados anteriores y, finalmente, Soria y Teruel, cuya circunstancia no se explica plenamente por razones turísticas.

Con un consumo a lo menos tres veces superior en agosto con respecto a enero, figuran otras 12 provincias: Castellón, Alicante y Almería, en la zona turística del litoral mediterráneo; Lérida y Navarra, en los puntos de entrada de los Pirineos y al servicio de un turismo nacional que se incrementa paulatinamente; Alava, Avila, Segovia y Guadalajara, en la ruta de penetración hacia el interior del país, y en la zona de expansión turística de Madrid, que afecta tanto al turismo receptivo como al interior; Granada, zona turística típica, por la atracción de la capital y de su litoral, que forma parte de la Costa del Sol, y Lugo y Zamora, en la ruta del turismo interior de verano hacia Galicia.

Las restantes provincias registran un incremento similar al nacional, salvo cuatro de ellas: Barcelona, Madrid, Córdoba y Sevilla, que no logran duplicar su consumo; ciudades importantes, de alta demografía, en especial las dos primeras, registran un importante desplazamiento de residentes, por razones de veraneo, hacia otras regiones del país, a las que se trasladan con sus vehículos, lo que determina un descenso en el consumo nacional que no se ve compensado por el correspondiente al parque extranjero que las visita.

Si comparamos a Gerona con Madrid, la variación estacional es bien distinta, por cuanto es efecto de factores divergentes cuantitativa y cualitativamente:

M e s e s	Gerona	Madrid
Enero	3,7	7,6
Febrero	3,5	6,9
Marzo	5,3	8,0
Abril	5,3	8,1
Mayo	7,3	8,4
Junio	9,7	8,5
Julio	16,6	9,1
Agosto	22,3	8,0
Septiembre	11,1	8,4
Octubre	6,2	9,5
Noviembre	4,1	8,5
Diciembre	4,9	9,0

En Gerona se advierte la influencia de la temporada turística, que se inicia ya en el mes de mayo y perdura hasta octubre. En Madrid, siempre con un consumo elevado, donde existe una conjunción del turismo interior y del extranjero, que se prolonga a lo largo del año, los consumos mensuales máximos se registran en octubre, el más adecuado para la visita a la capital en razón del clima, y en diciembre, en función de las vacaciones navideñas. Córdoba registra su consumo máximo en los meses de septiembre y octubre, una vez pasados los calores veraniegos, y lo propio ocurre en Sevilla, aunque ofrece un consumo moderadamente más elevado en agosto.

3. EL CONSUMO DE GASOLINA POR LOS TURISTAS EXTRANJEROS.

3.1. *Determinación de los itinerarios turísticos.*

Vamos a considerar en primer lugar, y a los efectos del estudio del consumo de gasolina, qué carreteras son las que soportan la mayor parte del tráfico turístico, pues éste no se reparte homogéneamente por nuestra red, sino que muestra una indudable preferencia por algunos itinerarios y dentro de éstos por ciertos tramos, mientras que apenas hace uso de una gran parte del total de los 135.000 kilómetros de carretera que posee España.

En primer lugar analizaremos la intensidad de tráfico por nuestras carreteras tomando como referencia la I. M. D. —intensidad media diaria—.

La Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales del Ministerio de Obras Públicas considera de gran tráfico los tramos que

superan una I. M. D. de 2.000 vehículos y que supusiera un total de 3.879 kilómetros en 1963, comprobándose que correspondían a:

1. Alrededores de capitales y ciudades importantes.
2. Carreteras rurales en zonas agrícolas ricas.
3. Itinerarios básicos nacionales.
4. Carreteras muy turísticas.

Según estos datos, y eliminando los aspectos 1 al 3, podemos ya, en principio, y conforme a este criterio, delimitar como carreteras de gran tráfico turístico las de los itinerarios siguientes:

- A-2: Cádiz-Almería-Murcia-Barcelona.
- A-3: Madrid-La Junquera.
- A-5: Madrid-Cádiz.
- A-13: Zaragoza-San Sebastián.
- A-15: Barcelona-Puigcerdá.
- A-25: Palma de Mallorca-Pollensa.
- A-28: Madrid-Toledo.
- A-34: La Coruña-Vigo y Tuy.
- A-37: San Sebastián-Oviedo.
- A-38: Santa Cruz de Tenerife-Icod.

La I. M. D. nos da valores medios de tráfico; sin embargo, la evolución del mismo a lo largo del año es muy diferente en los distintos tramos, presentando una variación estacional con una gran punta en verano, que nos va a permitir calificar de turistas a las carreteras que la presentan, por ser el turismo el fenómeno principal que motiva este hecho. Tomaremos, pues, las intensidades en el día medio del mes con aforos más altos del año, lo que nos lleva, considerando solamente los tramos con I. M. D. superior a 2.000 vehículos, a admitir como turísticas todas las carreteras señaladas anteriormente, más las de los itinerarios:

- A-1: Madrid-Irún.
- A-22: Madrid-Alicante.
- A-29: Madrid-Gijón.
- A-48: Ibiza-San Antonio.

En consecuencia, hemos representado en el mapa VI los itinerarios mayormente seguidos por el turista que utiliza la carretera y que vienen señalados por las líneas continuas, figurando con líneas de trazos las carreteras de la Red Azul que, perteneciendo a los grandes itinerarios de tráfico internacional —Red Esmeralda—, no han dado una intensidad de tráfico elevada.

Hasta ahora nos hemos referido al tráfico tanto de vehículos nacionales como extranjeros; vamos a continuación a considerar el tráfico de los vehículos extranjeros, que nos servirá como guía para estimar el movimiento del turista exterior por nuestras carreteras.

De las cifras usadas para el estudio del tráfico por carretera puede que las más significativas sean las de vehículos-kilómetro recorridos. Durante el año 1963 se recorrieron en las carreteras de la red estatal, que recoge la casi totalidad del tráfico de vehículos extranjeros, 14.768 millones de vehículos-kilómetro, de los cuales, 6.504 millones; es decir, el 44 por 100, correspondieron a los coches. Ahora bien, es muy importante tener presente que este total de 6.504 millones de vehículos-kilómetro se reparten muy desigualmente por el conjunto de las carreteras estatales, concentrándose de un modo notable en unos pocos kilómetros de las mismas. Esto es importante para nuestro estudio, pues nos va a permitir reducirlo a los itinerarios en que se da esa concentración. Por consiguiente, vamos a considerar dentro de la red estatal tres redes: la de las carreteras nacionales, la red de itinerarios básicos nacionales —Red Azul— y las carreteras españolas de la red de grandes itinerarios de tráfico internacional —Red Esmeralda—. La longitud en kilómetros de cada una de ellas es, respectivamente, 19.861, 10.687 y 5.928, y los millones de vehículos-kilómetro recorridos en las mismas por los vehículos ligeros —coches, camionetas y tractores agrícolas— fueron a su vez 4.686, 3.989 y 2.630, respectivamente.

Cifándonos sólo a los coches y suponiendo que los vehículos-kilómetro recorridos por ellos en los tipos de red considerados —Estatad, Nacional, Azul, Esmeralda— guardan la misma proporción que los recorridos por los vehículos ligeros en las mismas, podemos establecer el siguiente cuadro:

Tipo de red	(1)		(2)		(3)
	Longitud		Vehíc-Km. recorridos por coches (millones)		Intensidad de (2)
	Kms.	%		%	utilización (1)
Nacional	19.861	25	4.030	62	0,20
Azul	10.687	13	3.424	53	0,32
Esmeralda... ..	5.928	7	2.257	35	0,38
Estatad	80.342	100	6.504	100	0,08

En este cuadro se ve cómo la intensidad de utilización, medida en la columna (3), va aumentando sucesivamente de la red Nacional a

la Azul y de ésta a la Esmeralda, siendo en las tres muy superior a la media de la red Estatal. Asimismo, en el cuadro queda constancia de la concentración del tráfico, pues más de la tercera parte —el 35 por 100— de los vehículos-kilómetro se recorren en una longitud de carreteras que representa solamente el 7 por 100 del total; más de la mitad —53 por 100— en un 13 por 100 de la longitud y casi las dos terceras partes (el 62 por 100) en la cuarta parte de toda la red estudiada —red Estatal—. Todo esto nos lleva a considerar en principios únicamente la red Azul, pues a la vez que se simplifican notablemente los trabajos, no se pierde la representatividad, dado el grado de concentración que en ella se observa.

Si tomamos el porcentaje recorrido por los vehículos extranjeros respecto al total de vehículos-kilómetro recorridos en cada uno de los itinerarios que componen la red Azul, éste será un indicador de la preferencia de dichos vehículos por los distintos itinerarios básicos de la red Estatal y nos permite realizar una segunda selección de las carreteras de mayor tráfico turístico, en este caso preponderantemente extranjero.

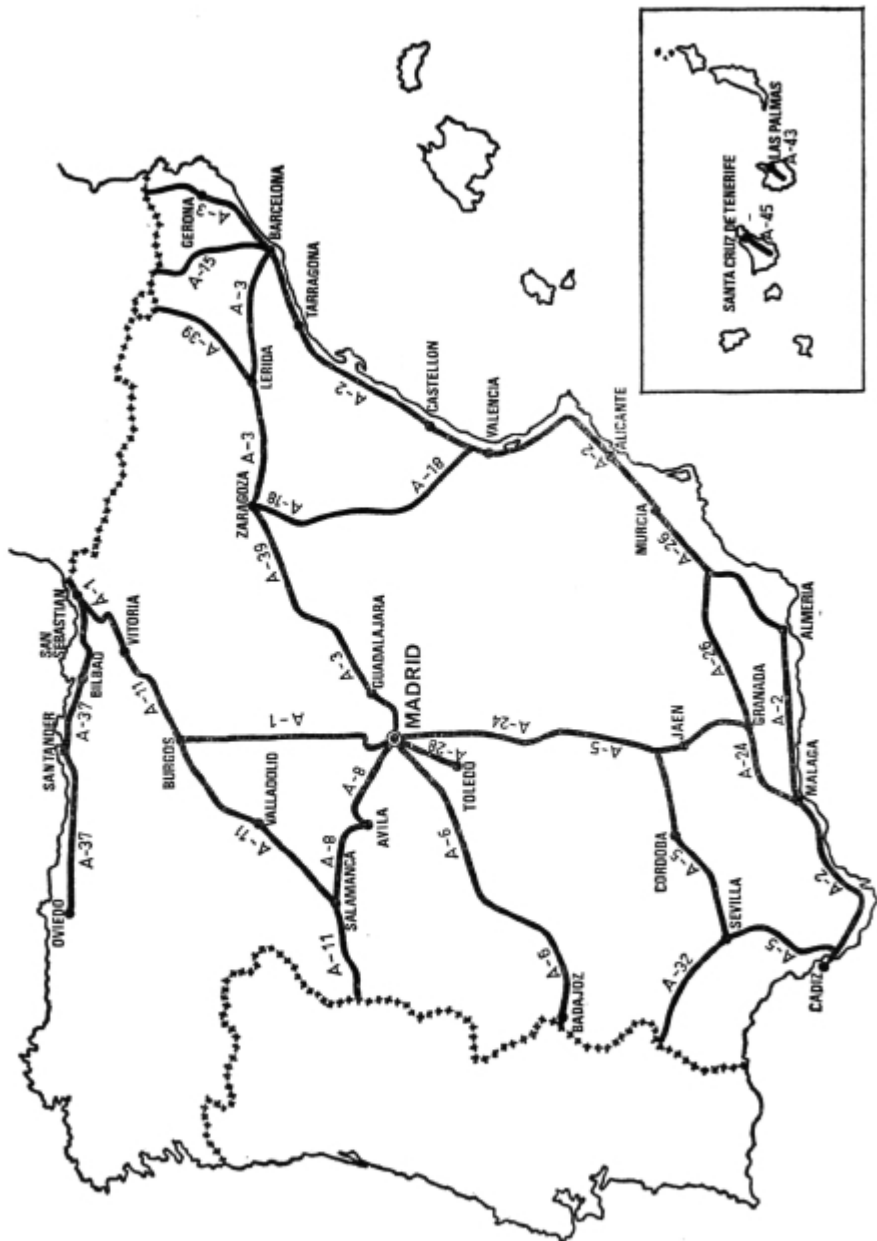
Siguiendo este criterio podríamos considerar turísticos los siguientes itinerarios:

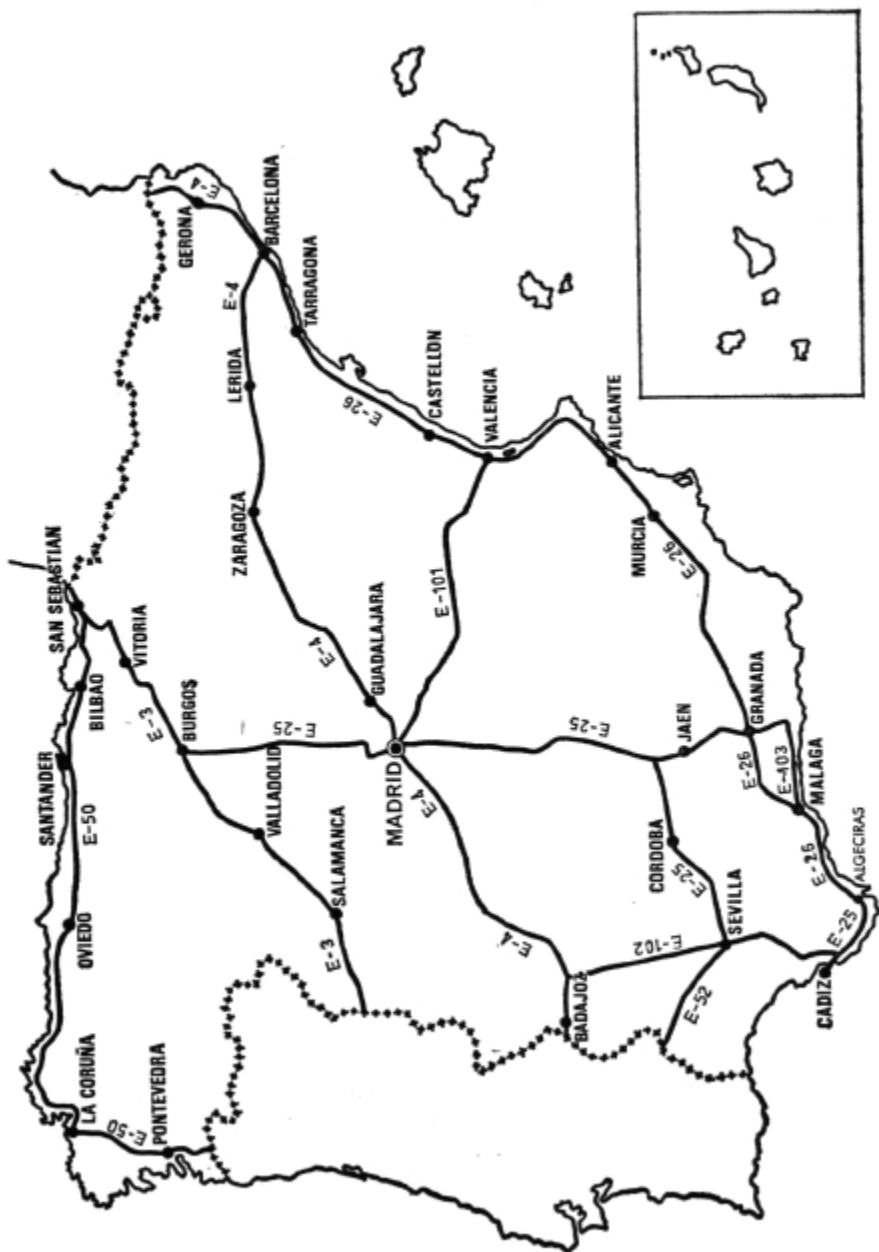
Red Azul	% recorrido por vehic-ext.
A- 1 Madrid-Irún	13,6
A- 2 Cádiz-Almería-Murcia-Barcelona	17,8
A- 3 Madrid-La Junquera	12,3
A-11 Estocolmo-Irún-Burgos-Lisboa	13,1
A-15 Barcelona-Puigcerdá	14,9
A-24 Madrid-Málaga	12,6
A-26 Granada-Murcia	16,3
A-32 Sevilla-Lisboa	21,1
A-39 Madrid-Andorra	19,5

Todos estos porcentajes son superiores al medio, que vino a ser en este año de 1963 de 9,7; con porcentaje inferior a éste, pero cercano a él, se encuentran:

Red Azul		% recorrido por vehíc-ext.
A- 5	Madrid-Cádiz	8,5
A- 8	Madrid-Salamanca	9,4
A-18	Valencia-Zaragoza	8,0
A-28	Madrid-Toledo	8,1
A-37	San Sebastián-Oviedo	8,4
A-43	Las Palmas-Vega de San Mateo	8,4
A- 6	Madrid-Badajoz-Lisboa	7,0
A-45	Santa Cruz de Tenerife-La Laguna-Icod.	7,0

Con estos itinerarios preferidos por los vehículos extranjeros hemos trazado el mapa VII. En el mapa VIII figuran los itinerarios de la Red Esmeralda, red que se diseñó de acuerdo con los grandes itinerarios de tráfico internacional definidos en la Conferencia Europea de Ministros de transporte y que se considera la red básica del tráfico internacional por carretera en Europa.





De la comparación de estos dos mapas resulta como unión de ambos (prescindiendo de las islas) el mapa IX, en el que se ha señalado con línea de guiones los tramos de la Red Esmeralda que no son muy utilizados por los vehículos extranjeros, y con línea de puntos y rayas los tramos de la Red Azul que, siendo muy utilizados por dichos vehículos, no están comprendidos en la citada Red Esmeralda. Vemos, pues, que los itinerarios de mayor circulación de vehículos extranjeros coinciden en gran parte con la Red Esmeralda, como cabría de esperar *a priori*. No obstante, hay ciertas anomalías que vamos a resaltar y que sería interesante tener presente a los efectos de un nuevo diseño o de modificaciones que lógicamente se harán en la Red Esmeralda. Nos referimos a lo siguiente:

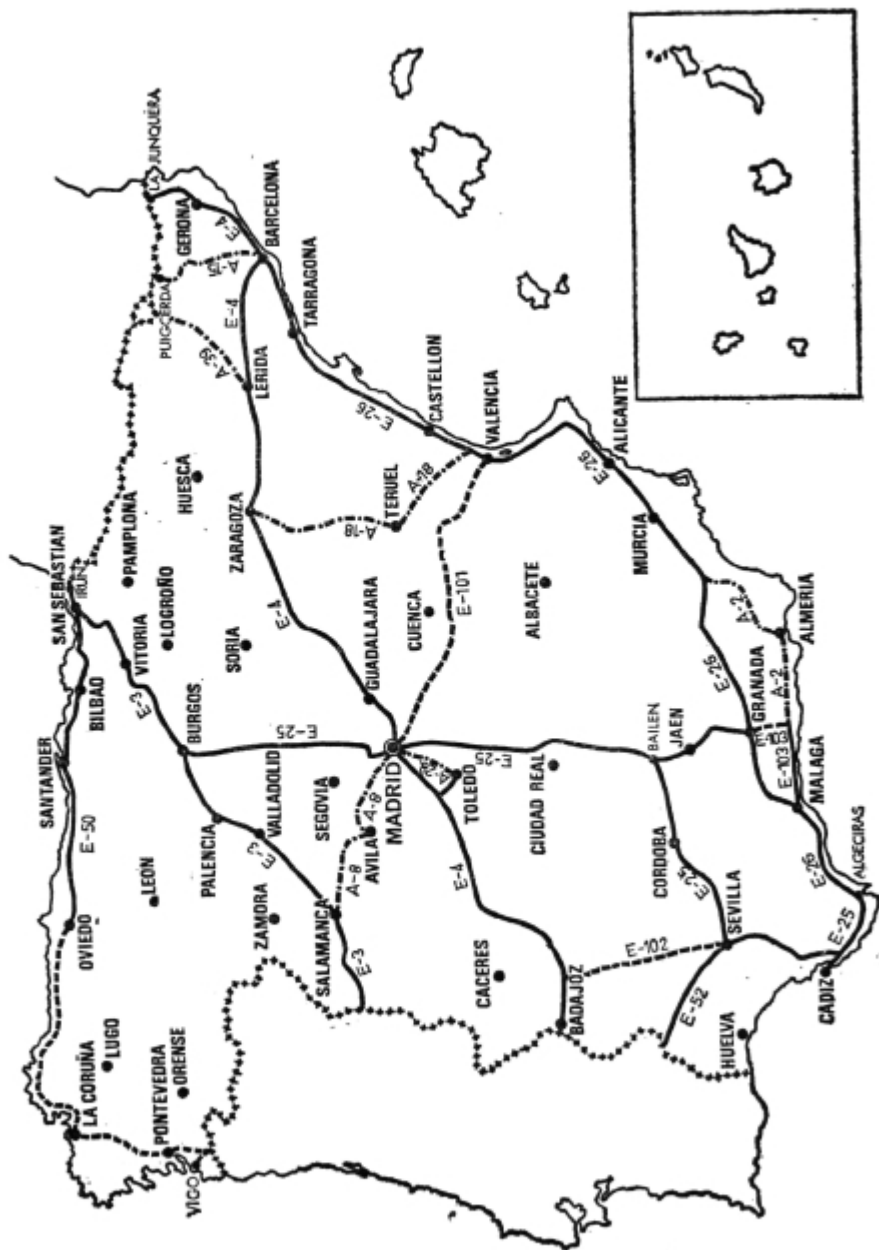
1.º Las dos entradas por los Pirineos no consideradas dentro de la red básica del tráfico internacional —A-39 y A-15, que corresponden, respectivamente, al tramo Seo de Urgel-Lérida y al itinerario Barcelona-Puigcerdá— presentan, sin embargo, unos de los porcentajes mayores de utilización por vehículos extranjeros e intensidades medias diarias de circulación de estos vehículos superiores a las de gran parte de la Red Esmeralda.

2.º El tráfico de vehículos extranjeros por el tramo de la A-2, comprendido entre Murcia y Málaga por Almería, tiene análoga importancia que el que sigue la E-26 entre las mismas ciudades pasando por Granada. Pero como el itinerario Barcelona-Algeciras, que es el que recorre la E-26, se cubre en la red de itinerarios básicos nacionales por la A-2, el citado tramo de este itinerario debería figurar en la Red Esmeralda, y desde luego no parece existir ninguna razón de peso para excluirlo de la misma.

3.º Existen itinerarios cuya justificación dentro de la Red Esmeralda parece dudosa dado su escaso tráfico, tal es el caso del E-102 —Badajoz-Sevilla— y del E-101 —Madrid-Valencia—. Por el contrario, otros no incluidos en dicha red podrían, dada su intensidad de tráfico de vehículos extranjeros, pasar a formar parte de ella; se trata de los A-39 y A-15 antes citados, y del A-28 —Madrid-Toledo—, que parece apuntarse como una derivación, preferida por los vehículos extranjeros, del itinerario E-4 en el tramo Madrid-Badajoz, pues desviándose en Madrid por la A-28 visitan Toledo y vuelven a la E-4 por la carretera nacional 403, que enlaza Toledo con Valladolid, según se muestra en el mapa 4 con trazo de línea fina.

Comparación de los itinerarios de mayor utilización por vehículos extranjeros y los de la red esmeralda.

MAPA IX



De acuerdo, pues, con todo lo expuesto, consideramos en el presente estudio del consumo degasolina las carreteras que comprenden la actual Red Esmeralda y los tramos señalados en el mapa IX con las indicaciones A-39, A-15 y A,2.

3.2. La Red Esmeralda y las estaciones de servicio.

La Red Azul, de itinerarios básicos nacionales, tiene una longitud de 10.687 kilómetros y comprende las mejores carreteras nacionales, las rutas que registran mayores intensidades de tráfico, tanto interior como internacional.

Se ha estimado por el Ministerio de Obras Públicas (5) que el 66 por 100 —728 millones de vehículos/kilómetro— del recorrido de vehículos extranjeros cifrado para el conjunto del país en 1.103,5 millones, se realiza por los itinerarios de esta red. La Red Esmeralda, de más reducida longitud —5.928,2 kilómetros—, y toda ella inserta en la Red Azul, comprende aquellos recorridos preferentemente utilizados por los vehículos extranjeros.

Además de dichos itinerarios, se han destacado en el punto anterior otras rutas que, en los años más recientes, han reflejado un creciente uso por parte de los turistas extranjeros.

Las doce rutas de referencia se detallan seguidamente:

	Kilómetros
Badajoz-Madrid-La Junquera	1.194,6
Barcelona-Tarragona-Valencia-Málaga-Algeciras	1.160,9
Fuentes de Oñoro-Burgos-Irún	591,5
Burgos-Bailén-Algeciras	1.010,8
Tuy-La Coruña-Santander-San Sebastián	986,3
Madrid-Valencia	350,4
Bailén-Granada-Motril-Málaga	317,2
Mérida-Venta del Alto	158,6
Villafranca de Xira-Sevilla	157,9
Total Red Esmeralda	5.928,2

(5) El tráfico por carretera en 1963. Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales. División de Planes y Tráfico. Diciembre de 1964, pág. 50.

	Kilómetros
Piugcerdá-Barcelona	170
Seo de Urgel-Lérida	148
Puerto Lumbreras-Motril	253
Total general	6.499,2

Estas carreteras abarcan las dos rutas principales de penetración en España por ambos extremos de los Pirineos en dirección sur, bien a lo largo del litoral mediterráneo, bien atravesando la Meseta Central; otras dos que, desde las fronteras portuguesas, alcanzan Irún y La Junquera, a través de la Península; la ruta costera del Cantábrico, desde la frontera francesa a la portuguesa, y otras más reducidas en longitud que alcanzan algunos de los itinerarios descritos.

Se ha analizado la situación geográfica, a lo largo de cada ruta, de las estaciones de servicio de suministro de gasolina de 96 octanos, sin distinción de categorías, tomando como base la información que, con todo detalle, ha facilitado la Campsa. Se ha obtenido la distancia entre cada una de ellas, al objeto de conocer las disponibilidades de suministro con que cuentan los vehículos que recorren los mencionados itinerarios, y el resultado se recoge en la distribución de frecuencias adjunta.

DISTRIBUCION DE LAS DISTANCIAS

Red Esmeralda y

Kilómetros	En conjunto	Badajoz-La Junquera	Barcelona-Algeciras	Fuentes Oño.-Irún	Burgos-Algeciras	Tuy-San Sebastián
1-5	43	4	15	9	4	3
6-10	75	10	20	4	4	24
11-15... ..	52	12	16	3	8	5
16-20... ..	39	8	6	2	8	9
21-25... ..	29	3	4	3	5	4
26-30... ..	28	7	2	2	7	5
31-35... ..	17	3	3	2	4	2
36-40... ..	7	1	—	—	1	3
41-45... ..	8	5	1	—	—	—
46-50... ..	5	—	2	—	—	2
51-55... ..	5	—	1	—	3	1
56-60... ..	3	—	1	1	—	1
61-65... ..	3	—	1	—	1	—
66-70... ..	—	—	—	—	—	—
71-75... ..	3	1	1	1	—	—
76-80... ..	1	—	—	—	—	—
81-85... ..	2	—	—	—	—	—
86-90... ..	1	1	—	—	—	—
91-95... ..	—	—	—	—	—	—
96-100	—	—	—	—	—	—
101-105	—	—	—	—	—	—
106-110	1	—	—	—	—	—
111-115	—	—	—	—	—	—
116-120	1	—	—	1	—	—
121-125	—	—	—	—	—	—
126-130	—	—	—	—	—	—
131-135	—	—	—	—	—	—
136-140	—	—	—	—	—	—
141-145	—	—	—	—	—	—
146-150	1	—	—	—	—	—
Totales	323	55	73	28	45	59

Para el conjunto de la red y para cada ruta, singularmente considerada, se ha determinado —mediante promedios aritméticos ponderados— la distancia media entre estaciones de servicio.

DISTANCIA MEDIA ENTRE ESTACIONES DE SERVICIO

	Kms.
Promedio de la Red Esmeralda, ampliada con las tres últimas rutas reseñadas	19,9
Badajoz-Madrid-La Junquera	21,3
Barcelona-Tarragona-Valencia-Málaga-Algeciras	15,8
Fuentes de Oñoro-Burgos-Irún	20,5
Burgos-Bailén-Algeciras	22,1
Tuy-La Coruña-Santander-San Sebastián	16,2
Madrid-Valencia	16,3
Bailén-Granada-Motril-Málaga	23,3
Mérida-Venta del Alto	39,7
Villafranca de Xira-Sevilla	53,0
Puigcerdá-Barcelona	16,5
Seo de Urgel-Lérida	22,1
Puerto Lumbreras-Motril	35,7

La distancia media nacional entre las estaciones de servicio más próximas a la Red Esmeralda y rutas agregadas es de 20 kilómetros, suficientemente representativa de un estado de cosas que, en principio, parece aceptable.

Se advierte la existencia de cuatro rutas, cuya distancia media entre estaciones de servicio es inferior al promedio nacional, y que a primera vista aparecen mejor dotadas: son el itinerario Barcelona-Valencia-Algeciras, con sus rutas complementarias: Puigcerdá-Barcelona y Valencia-Madrid, y la ruta San Sebastián-Tuy, por la orla cantábrica. Sin embargo, en la primera de las citadas rutas existen algunos tramos tal vez deficientemente servidos: Vilaseca-Perelló y Perelló-Vinaroz, con 60 y 62 kilómetros de recorrido, respectivamente; Guadix-Granada, de 54 kilómetros, y Marbella-San Roque, de 58, sin estaciones intermedias, así como el de Puigcerdá-Ribas, de 64 kilómetros. Si bien es cierto que, en su mayoría, corresponden a recorridos inhóspitos, sin núcleos de población, pudiera ser ello una razón para reafirmar la conveniencia de un adecuado servicio de suministro de carburante, de reparaciones y piezas de recambio, así como de refugio y descanso.

Con tasas moderadamente más elevadas que la nacional aparecen

cinco rutas: las dos que, desde la frontera portuguesa —arrancando de Fuentes de Oñoro y de Badajoz—, se dirigen a Irún y la Junquera, respectivamente, la complementaria de la última citada, Seo de Urgel-Lérida, y la que atraviesa el país, de Norte a Sur, desde Burgos a Algeciras, con su ramal de Bailén a Málaga, por Granada y Motril. En la primera de las reseñadas, con una buena densidad de estaciones de servicio en el tramo Burgos-Irún, se advierten, sin embargo, otros tramos, como La Fuente de San Esteban-Salamanca, de 56 kilómetros; Cañizal-Arroyo, de 74, y Valladolid-Burgos, de 118, sin estaciones de servicio intermedias, si bien existen surtidores de suministro. La propia ocurre en la segunda ruta procedente de Portugal: tramos, como los de Mérida-Trujillo, de 90 kilómetros, y Trujillo-Navalmoral de la Mata, de 72, carentes de estaciones de servicio y amplias posibilidades en la última parte del recorrido desde Barcelona a La Junquera. Parecidas circunstancias se dan en algunos tramos del itinerario Burgos-Algeciras, los de Villagonzalo-Gumiel, de 61 kilómetros; Pardilla-Somosierra, de 54, atravesando la provincia de Segovia, que no dispone de ninguna estación de servicio en este itinerario, y Véjer-Tarifa, de 54 kilómetros.

En la ruta Bailén-Motril-Málaga no existen tramos tan largos carentes de estaciones de servicio, aunque se registran algunos, con distancias entre 35 y 48 kilómetros, entre las estaciones más próximas.

Finalmente, hay tres rutas peor dotadas en su conjunto, como se deduce de la distancia media entre sus estaciones. El itinerario Villafraanca da Xira-Sevilla, la entrada a España desde Lisboa, camino de Sevilla, dispone tan sólo de dos estaciones, situadas ambas en las proximidades de Sevilla, sin existir otras en un recorrido cercano a los 150 kilómetros. Algo semejante ocurre en la ruta Mérida-Venta del Alto, también con dos estaciones de servicio a 27 y a 41 kilómetros de Mérida, sin existir ninguna otra en el resto del recorrido, de 117 kilómetros. Y el itinerario Puerto Lumbreras-Motril con dos tramos, Vera-Banahadux y Dalías-Motril, con más de 80 kilómetros cada uno, sin estaciones de servicio.

Como complemento de lo expuesto, se ha considerado la relación existente entre la longitud de cada itinerario y la capacidad, en miles de litros, de los depósitos de gasolina de 96 octanos de que disponen las estaciones de servicio, cuyo resultado se recoge en el siguiente cuadro:

Rutas	Recorrido Kms.	Capacidad Miles litros	Litros/Ki- lómetros
Badajoz-Madrid-La Junquera	1.194,6	1.200	1.004
Barcelona - Tarragona - Valencia - Má- laga - Algeciras	1.160,9	1.690	1.456
Fuentes de Oñoro-Burgos-Irún	591,5	768	1.298
Burgos-Bailén-Algeciras	1.010,8	890	880
Tuy-La Coruña-Santander-San Sebastián.	986,3	654	654
Madrid-Valencia	350,4	352,5	1.006
Bailén-Granada-Motril-Málaga	317,2	235	741
Mérida-Venta del Alto	158,6	20	127
Villafranca de Xira-Sevilla	157,9	20	126
Puigcerdá-Barcelona	170	205	1.206
Seo de Urgel-Lérida	148	60	405
Puerto Lumbreras-Motril	253	110	435
Totales	6.499,2	6.177	950

Las discrepancias son manifiestas. Si tomamos como módulo el promedio nacional, prácticamente mil litros de capacidad de los depósitos por kilómetro de recorrido, observaremos que sólo cinco rutas lo superan: las dos de enlace, Portugal-Europa, y la litoral mediterránea con sus complementos desde Puigcerdá, y hacia Madrid desde Valencia. Las siete rutas restantes ofrecen valores inferiores, más reducidos para dos de ellas, no incluidas en la Red Esmeralda, y mínimos para las de corto recorrido de Extremadura y el sur de la frontera portuguesa.

Sería conveniente que se llevara a cabo el estudio, previsto en el Decreto de 30 de julio de 1958, de un plan nacional de estaciones de servicio de primera y segunda categoría, contando con la colaboración del Ministerio de Información y Turismo y la propia Campsa. En dicho estudio deberían tenerse muy en cuenta las necesidades de los turistas extranjeros en las rutas que habitualmente utilizan a través del territorio español, de manera que quedaran debidamente atendidas no sólo en orden a las disponibilidades de suministro, sino también a otros aspectos complementarios.

Hay que procurar que los usuarios de vehículos extranjeros dispongan de las piezas de recambio de sus coches estableciendo depósitos en las propias estaciones de servicio, que deben estar dotadas además de talleres de reparación y servicios de bar, restaurante, etc. Sólo de esta forma se ofrecerá al turista un grado aceptable de confort y comodidad para el descanso en su ruta.

Por otra parte, es conveniente no olvidar la necesidad de aparcamiento para los coches extranjeros —más de tres millones en 1964— cuidando de preparar terrenos adecuados en los complejos turísticos que se construyan y junto a toda instalación de carácter turístico.

La Campsa debiera establecer —atendiendo al espíritu del Reglamento por el que se rige— estaciones de servicio propias en aquellos tramos —varios de los cuales se han apuntado, a título de ejemplo, en las páginas anteriores— carentes o deficitarios de ellas, principalmente por no resultar rentables a la iniciativa privada.

3.3. *Establecimiento de un sistema de bonos de gasolina.*

En el punto primero del presente trabajo se apuntaba la posible implantación en España de un sistema de bonos de gasolina para el consumo del turismo receptivo que llega en automóvil. Se indicaba, por ello, la conveniencia de un análisis del esfuerzo económico que supondría para el sector público el implantar un sistema similar al de los “buoni di benzina per stranieri” del país vecino, ya ensayado por varios de nuestros países competidores en el mercado turístico y cuya puesta en marcha en España parece una medida muy digna de tener en consideración.

Por consiguiente, vamos a describir, aunque sólo sea superficialmente, en qué consiste el sistema italiano de los “buoni di benzina per stranieri” y valorar la carga económica que supondría la adopción de un sistema análogo en nuestro país.

Los “buoni di benzina” representan una forma de propaganda turística traducida en una reducción de alrededor del 25 por 100 sobre el precio corriente de la gasolina y de la que se beneficia el turismo receptivo que llega a Italia en automóvil, motocicleta o motoscooter. Están excluidos, pues, de este beneficio los autocares de turismo, los vehículos para uso industrial y los coches de alquiler —excepto en el caso de que estos últimos sean alquilados en el exterior y a completa disposición del turista.

A los beneficiarios se les entrega un Vale Carburante, teniendo derecho a dos de estos vales —cada uno de 45 días de duración— por año y que pueden emitirse: consecutivamente, si el viaje se prolonga más de cuarenta y cinco días, o después de un intervalo si se hacen dos viajes. Los vales pueden adquirirse tanto en el exterior de Italia como en el país. En el extranjero se facilitan, pagando en

moneda de cada nación, en los principales Bancos locales de diversos países. En Italia se pueden adquirir, bien en la frontera, en las oficinas de Asistencia Automovilística A. C. I.-E. N. I. T. (Ente Nazionale Italiano per il Turismo), bien en el interior, en los Automóvil Clubs provinciales y sus delegaciones.

La cantidad de gasolina que se otorga a precio reducido es de 15 litros al día para los automóviles, 10 litros al día para las motocicletas, y cinco litros diarios para las motoscooter y motocicletos con cilindraje inferior a 125 c. c., estando limitada, como hemos visto antes, a un máximo de noventa días de permanencia en Italia para cada año solar.

En el momento de la primera adquisición —que no puede exceder de la cantidad correspondiente a quince días— se otorga una Carta Carburante, la cual contiene las instrucciones precisas para su uso y el de los vales.

Por último, los vales no utilizados se reembolsan a la salida de Italia en las oficinas de A. C. I. -E. N. I. T., previa presentación del Vale Carburante, deduciéndose un derecho en concepto de reembolso de gastos.

La implantación de un sistema análogo en España tendría un amplio impacto sobre el turismo receptivo, que —como hemos visto en el punto segundo de este trabajo— llega preponderantemente por carretera. Ello proporcionaría, por consiguiente, un beneficio a la mayoría de los turistas extranjeros, que, unido al efecto psicológico favorable que suelen presentar esta clase de medidas, podría muy bien contribuir al incremento del número de turistas que nos visitan.

Es importante tener presente a este respecto que, en 1964, el número de automóviles extranjeros que entraron en España fue de 3.031.350, y si se admite que por término medio viajan 2,75 personas por automóvil (6), el beneficio de los bonos hubiera alcanzado en 1964 a unos 8.300.000 turistas, lo que representa el 84 por 100 de los entrados por carretera, y el 60 por 100 del total de turistas llegados en dicho año.

Sin embargo, esto tiene una contrapartida, que es la posible pérdida que supondría para el Sector Público, el cual debería subvencionar el sistema de bonos de gasolina.

(6) En la encuesta ensayo sobre el control de turistas extranjeros en frontera que realizó el Instituto Nacional de Estadística, y para el período noviembre de 1962-noviembre de 1963, se obtuvo que la cifra de acompañantes de los turistas titulares de pasaporte que viajaban por carretera era de 1,75.

La estimación de esta pérdida ha de efectuarse partiendo del consumo de gasolina que realizan en nuestro país los automóviles extranjeros. Este consumo, a su vez, lo vamos a determinar a través del producto: vehículos-kilómetros recorridos por consumo por kilómetro de un vehículo medio ideal.

Para obtener el consumo por kilómetro del vehículo medio ideal nos basaremos en el estudio que sobre el coste del transporte se inserta en el anejo 2 del Plan General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas. En dicho anejo se expone que el consumo medio de gasolina de los dos tipos de coche considerados (pequeño y grande) es el siguiente:

Coche pequeño —hasta 7 C.V. de potencia—	7 l./100 km.
Coche grande —más de 9 C.V. de potencia—	12 l./100 km.

La proporción que existe en el parque nacional de estos dos tipos de vehículos es de 3 a 1, es decir, se considera que el 75 por 100 de nuestro parque está compuesto por coches pequeños.

Nosotros ponderaremos estos dos tipos de coches a la inversa (un coche pequeño por cada tres grandes), por dos razones fundamentalmente: *a)* estimamos es mayor el número de coches grandes que el de pequeños en los vehículos de matrícula extranjera que circulan por España, y *b)* creemos que el consumo por cien kilómetros que se considera en el Plan General de Carreteras para cada tipo de coche está por bajo del consumo real.

Con este criterio, el consumo por kilómetro del vehículo medio ideal será:

$$(12 \cdot 3 + 7) \cdot 0,0025 = 0,1075 \text{ litros}$$

En el cuadro XI figuran las cifras de vehículos-kilómetro recorridos por vehículos extranjeros y las estimaciones del consumo de gasolina que estos vehículos realizaron en 1963, tanto las del total nacional como su distribución por provincias.

Teniendo en cuenta, pues, el consumo total de gasolina imputable a los vehículos extranjeros —que, según el cuadro XI, asciende a 118.630.000 litros—, y suponiendo una deducción del 20 por 100 sobre el precio corriente de la gasolina de 96 octanos, es decir dos pesetas por litro, la carga total a soportar por el Sector Público hubiera sido de unos cuatro millones de dólares en 1963. Esta cifra, com-

parada con los 679,3 millones de dólares ingresados en ese año en concepto de divisas proporcionadas por el turismo, supone solamente un 0,6 por 100, y por consiguiente su importancia relativa es muy pequeña.

Pero, además —y por ello decimos posible pérdida—, esta medida de implantación del sistema de bonos puede llevar indirectamente, a través de una serie de efectos, a un aumento de los ingresos por turismo que compense o incluso rebase el sacrificio del Sector Público.

Por una parte, es admisible que el turista no ahorre esas dos pesetas por litro, sino que las invierta en otros bienes, con lo cual una parte —o la totalidad incluso— de los cuatro millones de dólares volvería al Sector Público.

Otro efecto importante es el publicitario con respecto al exterior, que llegaría a los posible turistas bien a través de publicaciones, bien por medio del propio turista que obtuvo la reducción. Por tanto, podría repercutir esta medida en el incremento del número de turistas que llegan a España por carretera.

De este ligero análisis parece deducirse el interés de considerar esta posible medida de política turística, sobre todo si se considera la utilización que de la misma se hace por parte de alguno de nuestros más importantes competidores.

A N E X O

Cuadro I. Evolución de los distintos medios de transporte utilizados por los extranjeros provistos de pasaporte a su llegada a España

1) Cifras absolutas:

Años	Carretera	Ferrocarril	Aeropuertos	Puertos marítimos
1951	392.244	182.821	48.622	52.568
1959	2.034.696	336.841	354.192	137.938
1960	3.350.997	401.775	448.797	130.794
1961	4.074.915	670.468	608.677	141.810
1962	4.664.117	755.057	807.828	163.367
1963	5.806.153	911.971	1.024.335	198.747
1964	7.912.235	978.232	1.367.668	248.540

2) Índices:

Años	Carret.	% de incr.	Ferroc.	% de incr.	Aerop.	% de incr.	Puertos marít.	% de incr.
1951	100	23,6 (1)	100	100	24 (1)	(1) 9'82	100	14,1 (1)
1959	518,7		184,2		728,5		262,4	
1960	854,3	64,7	219,8	19,3	923,0	26,7	248,8	— 5,2
1961	1.038,9	20,2	366,7	66,8	1.251,9	35,6	269,8	8,4
1962	1.189,1	14,5	413,0	12,6	1.661,4	32,7	310,8	18,9
1963	1.480,2	24,4	498,8	20,8	2.106,7	26,8	378,1	21,7
1964	2.017,1	36,3	535,1	7,3	2.812,8	33,5	472,8	25,0

3) Porcentajes de cada año:

Años	Carretera	Ferrocarril	Aeropuertos	Puertos marítimos	Total
1951	58,0	27,0	7,2	7,8	100
1959	71,0	11,8	12,4	4,8	100
1960	77,3	9,3	10,4	3,0	100
1961	74,1	12,2	11,1	2,6	100
1962	73,0	11,8	12,6	2,6	100
1963	73,1	11,5	12,9	2,5	100
1964	75,3	9,3	13,0	2,4	100

(1) Incremento medio del período 1951-59.

Cuadro II. Evolución de los distintos medios de transporte utilizados por los extranjeros autorizados por 24 horas

1) Cifras absolutas:

Años	Carretera	Ferrocarril	Aeropuertos
1951	145.070	43.862	135
1959	274.920	6.470	2.355
1960	245.440	9.266	1.853
1961	286.818	31.694	875
1962	558.299	11.625	3.533
1963	1.071.351	38.649	3.430
1964	1.264.529	40.575	3.798

2) Índices:

Años	Carretera	% de incr.	Ferrocarril	% de incr.	Aerop.	% de incr.
1951	100		100		100	
		14,3 (1)		- 18,7 (1)		72,8 (1)
1959	189,5		14,7		1.744,4	
1960	169,2	- 10,7	21,1	43,5	1.372,6	- 21,3
1961	197,7	16,8	72,3	242,7	648,1	- 52,7
1962	384,8	94,6	26,5	- 63,3	2.617,0	303,8
1963	738,5	91,9	88,1	232,5	2.540,7	- 2,9
1964	871,7	18,0	92,5	5,0	2.813,3	10,7

3) Porcentaje sobre cada año:

Años	Carretera	Ferrocarril	Aeropuerto	Total
1951	76,7	23,2	0,1	100
1959	96,9	2,3	0,8	100
1960	95,7	3,6	0,7	100
1961	89,8	9,9	0,3	100
1962	97,4	2,0	0,6	100
1963	96,2	3,5	0,3	100
1964	96,6	3,1	0,3	100

(1) Incremento medio del período 1951-59.

Cuadro III. Evolución de los distintos medios de transporte utilizados por los españoles residentes en el extranjero a su llegada a España

1) Cifras absolutas:

Años	Carretera	Ferrocarril	Aeropuertos	Puertos marítimos
1951	22.665	15.346	9.956	24.666
1959	218.015	50.086	13.655	50.267
1960	538.839	89.799	15.121	42.638
1961	600.213	157.582	9.884	45.751
1962	665.940	217.324	14.811	44.340
1963	662.386	287.184	33.959	38.333
1964	747.171	345.088	52.123	48.480

2) Índices:

Años	Carret.	% de incr.	Ferrocarril	% de incr.	Aerop.	% de incr.	Puert. marít.	% de incr.
1951	100		100		100		100	
1959	961,9	36,0 (1)	326,4	17,1 (1)	137,1	3,7 (1)	203,8	
1960	2.377,4	147,2	585,2	79,3	151,9	10,8	172,9	- 13,2
1961	2.648,2	11,4	1.026,9	75,5	99,3	- 34,6	185,5	7,3
1962	2.938,2	11,0	1.416,2	37,9	148,8	49,8	179,8	- 3,1
1963	2.922,5	- 0,5	1.871,4	32,1	341,1	129,2	155,4	- 13,6
1964	3.296,6	12,8	2.248,7	20,2	523,5	53,5	196,5	26,4

3) Porcentajes sobre cada año:

Años	Carretera	Ferrocarril	Aeropuertos	Puertos marítimos	Total
1951	31,2	21,1	13,7	34,0	100
1959	65,7	15,1	4,1	15,1	100
1960	78,5	13,1	2,2	6,2	100
1961	73,8	19,4	1,2	5,6	100
1962	70,7	23,1	1,5	4,7	100
1963	64,8	28,1	3,4	3,7	100
1964	62,6	28,9	4,4	4,1	100

(1) Incremento medio del período 1951-59.

CAPACIDAD DE LOS DE

(Miles)

96

PROVINCIAS	Total general	Estaciones de servicio	
		Total	
Alava	510	260	237,5
Albacete	775,5	350	320
Alicante	1.239	576,5	500
Almería	390	147,5	130
Ávila	438	170	165
Badajoz	782	250	215
Baleares	1.323	538	455
Barcelona	4.235,4	2.282	1.566
Burgos	1.060	462,5	380
Cáceres	734	262,5	215
Cádiz	627,5	230	177,5
Castellón	983,5	490	455
Ciudad Real	846,5	311	295
Córdoba	921	343,5	308,5
Coruña (La)	1.023	380	315
Cuenca	601	230	230
Gerona	1.415,5	752,5	605
Granada	717,5	257,5	205
Guadalajara	380	150	140
Guipúzcoa	1.275	620	575
Huelva	363	120,5	80
Huesca	690	237,5	167,5
Jaén	672,5	260	200
León	708,5	232,5	217,5
Lérida	985,8	185	324,2
Logroño	475	381,2	150
Lugo	854,5	302,5	270
Madrid	4.275,7	1.970,9	1.634,9
Málaga	926,5	435,5	355
Murcia	1.379,2	515,7	505,7
Navarra	1.038	422,5	360
Orense	557,5	222,5	205
Oviedo	2.142,5	760,5	660
Palencia	485	180	170
Las Palmas	—	—	—
Pontevedra	970,5	365,5	310
Salamanca	710	270	237,5
Santa Cruz de Tenerife	—	—	—
Santander	793	342,5	200
Segovia	245,5	63	55,5
Sevilla	1.586	598,5	513,5
Soria	283	112,5	100
Tarragona	803,5	337,5	260
Teruel	390	135	120
Toledo	860,5	317,5	310
Valencia	3.146,5	1.444,5	1.299
Valladolid	834	327,5	312,5
Vizcaya	1.328,1	650,1	523,6
Zamora	430	180	170
Zaragoza	1.328,5	588,5	470
Totales	49.540,2	21.022,9	17.670,9

POSITOS DE GASOLINA
de litros)

octanos		85 octanos			62 octanos	
Interior garajes	A. S. fijo	Total	Estaciones de servicio	Interior garajes	A. S. fijo	A. S. fijo
15	7,5	240	182,5	10	47,5	10
10	20	390,5	270	15	105,5	35
33,5	43	622,5	434,5	39	149	40
12,5	5	224,5	139	12,5	73	18
5	—	268	190	20	58	—
—	35	507	250	5	252	25
15	68	667	445	69	153	118
626,5	89,5	1.841,5	1.206	342	293,5	111,9
25	57,5	582,5	382,5	50	150	15
—	47,5	451,5	290	10	151,5	20
10	42,5	347,5	210	15	122,5	50
5	30	471	367,5	15,5	88	22,5
6	10	523	420	—	103	12,5
—	35	570	362,5	5	202,5	7,5
10	55	515,5	342,5	45	128	127,5
—	—	346	235	—	111	25
40	107,5	570,5	357,5	72	141	92,5
—	52,5	385	297,5	5	82,5	75
—	10	220	137,5	5	77,5	10
10	35	615	412,5	20	182,5	40
—	40,5	217,5	110	—	107,5	25
20	50	430	250	5	175	22,5
20	40	412,5	217,5	22,5	172,5	—
5	10	448,5	292,5	8	148	27,5
32	25	594,6	401,4	35	158,2	10
5	30	270	160	20	90	20
5	27,5	495,5	280	35	180,5	56,5
146	190	2.232,3	1.833,8	113,5	285	72,5
13	67,5	446	365	10	71	45
5	5	837,5	635	34	168,5	26
10	52,5	590,5	372,5	5	213	25
10	7,5	305	220	15	70	30
43	57,5	1.273,5	825	74	374,5	108,5
—	10	270	225	—	45	35
—	—	—	—	—	—	—
18	37,5	520,5	310	23	187,5	84,5
5	27,5	412,5	340	5	67,5	27,5
—	—	—	—	—	—	—
5	137,5	388	200	10	178	62,5
—	7,5	172,5	97	—	75,5	10
5	80	917,5	587,5	18	312	70
2,5	10	148,5	110	—	38,5	22
30	47,5	425	217,5	44	163,5	41
5	10	237,5	100	5	132,5	17,5
—	7,5	513	335	30	148	30
108	37,5	1.652	1.290,5	99,5	262	50
5	10	489	373	26	90	17,5
24	102,5	623	510,5	10	102,5	55
—	10	235	217,5	—	17,5	15
42,5	76	704	575	70,5	58,5	36
1.387,5	1.964,5	26.619,9	18.383,2	1.473,0	6.763,7	1.897,4

Cuadro V. Capacidad provincial de los depósitos de gasolina de 96 octanos

Provincia	Porcentajes	Provincia	Año 1964
Alava	1,2	Lérida	0,9
Albacete	1,7	Logroño	1,8
Alicante	2,7	Lugo	1,4
Almería	0,7	Madrid	9,4
Avila	0,8	Málaga	2,1
Badajoz	1,2	Murcia	2,5
Baleares	2,6	Navarra	2,0
Barcelona	10,9	Orense	1,1
Burgos	2,2	Oviedo	3,6
Cáceres	1,2	Palencia	0,9
Cádiz	1,1	Pontevedra	1,7
Castellón	2,3	Salamanca	1,3
Ciudad Real	1,5	Santander	1,6
Córdoba	1,6	Segovia	0,3
Coruña, La	1,8	Sevilla	2,8
Cuenca	1,1	Soria	0,5
Gerona	3,6	Tarragona	1,6
Granada	1,2	Teruel	0,6
Guadalajara	0,7	Toledo	1,5
Guipúzcoa	3,0	Valencia	6,9
Huelva	0,6	Valladolid	1,6
Huesca	1,1	Vizcaya	3,1
Jaén	1,2	Zamora	0,9
León	1,1	Zaragoza	2,8

Regiones históricas	Cifras absolutas miles litros	Porcentajes
Galicia	1.270,5	6,0
Asturias	760,5	3,6
León	1.190	5,8
Castilla la Vieja	1.531,7	7,2
Vascongadas y Navarra	1.952,6	9,3
Aragón	961	4,5
Cataluña	3.557	17,0
Valencia	2.511	11,9
Murcia	865,7	4,2
Baleares	538	2,6
Castilla la Nueva	2.979,4	14,2
Extremadura	512,5	2,4
Andalucía	2.393	11,3
Regiones naturales		
Litoral mediterráneo	7.777,2	37,1
Golfo de Gádiz	350,5	1,7
Litoral cantábrico-gallego	3.421,1	16,2
Submeseta Norte	2.220,5	10,7
Submeseta Sur	3.841,9	18,3
Valle del Ebro	2.209,7	10,4
Valle del Guadalquivir	1.202,0	5,6

Cuadro VI. Capacidad de los depósitos de gasolina de 96 octanos

PROVINCIA	a)	b)	b
	Provincias	Capitales	$\frac{b}{a} \cdot 100$
1 Alava	260	170	65,4
2 Albacete	350	170	48,6
3 Alicante	576,5	140,5	24,4
4 Almería	147,5	57,5	39,0
5 Avila	170	60	35,3
6 Badajoz	250	95	38
7 Baleares	538	203	38,7
8 Barcelona	2.282	1.026,5	45,0
9 Burgos	462,5	102,5	22,2
10 Cáceres	262,5	30	11,4
11 Cádiz	230	40	17,4
12 Castellón	490	77,5	15,8
13 Ciudad Real	311	50	16,1
14 Córdoba	343,5	112,5	32,8
15 Coruña, La	380	35	9,2
16 Cuenca	230	20	8,7
17 Gerona	752,5	22,5	3,0
18 Granada	257,5	110	42,5
19 Guadalajara	150	5	3,3
20 Guipúzcoa	620	82,5	13,3
21 Huelva	120,5	25	20,7
22 Huesca	237,5	55	23,6
23 Jaén	260	17,5	6,8
24 León	232,5	27,5	11,8
25 Lérida	381,2	149,5	39,2
26 Logroño	185	95	51,4
27 Lugo	302,5	150	49,6
28 Madrid	1.970,9	1.433,4	72,7
29 Málaga	435,5	145	33,3
30 Murcia	515,7	130,7	25,3
31 Navarra	422,5	52,5	12,4
32 Orense	222,5	100	44,9
33 Oviedo	760,5	197,5	26,0
34 Palencia	180	30	16,7
35 Palmas, Las	—	—	—
36 Pontevedra	365,5	22,5	6,1
37 Salamanca	270	80	29,6
38 Santa Cruz de Tenerife	—	—	—
39 Santander	342,5	102,5	29,9
40 Segovia	63	17,5	27,8
41 Sevilla	598,5	246	41,1
42 Soria	112,5	40	35,6
43 Tarragona	337,5	90	26,7
44 Teruel	135	35	25,9
45 Toledo	317,5	30	9,4
46 Valencia	1.444,5	420	29,1
47 Valladolid	327,5	117,5	35,9
48 Vizcaya	650,1	263,6	40,5
49 Zamora	180	70	38,9
50 Zaragoza	588,5	247,5	41,1
Totales	21.022,9	7.005,7	33,4

Cuadro VII. Consumo de gasolina de 96 octanos

PROVINCIAS	Miles de litros	Porcentajes
Alava	5.273,32	0,7
Albacete	6.783	0,8
Alicante	25.238,74	3,1
Almería	3.757	0,5
Avila	1.890	0,2
Badajoz	5.970,378	0,7
Baleares	25.709,39	3,2
Barcelona	186.423,35	23,1
Burgos	9.745	1,2
Cáceres	3.115,64	0,4
Cádiz	10.971,75	1,4
Castellón	9.037	1,1
Ciudad Real	8.537	1,1
Córdoba	8.726,1	1,1
Coruña, La	8.556,8	1,1
Cuenca	3.213	0,4
Gerona	35.253	4,4
Granada	10.490	1,3
Guadalajara	3.172	0,4
Guipúzcoa	24.567,9	3,0
Huelva	2.929	0,4
Huesca	5.249	0,7
Jaén	9.714	1,2
León	5.726,18	0,7
Lérida	11.538	1,4
Logroño	3.621	0,4
Lugo	2.697	0,3
Madrid	131.137,25	16,2
Málaga	18.324	2,3
Murcia	13.286,131	1,6
Navarra	8.337	1,0
Orense	4.112	0,5
Oviedo	12.618	1,6
Palencia	2.709,6	0,3
Palmas, Las	—	—
Pontevedra	9.876	1,2
Salamanca	6.036	0,7
Santa Cruz de Tenerife	—	—
Santander	9.966,93	1,2
Segovia	2.444	0,3
Sevilla	24.867,5	3,1
Soria	2.282	0,3
Tarragona	17.699	2,2
Teruel	1.756	0,2
Toledo	4.792	0,6
Valencia	44.419,4	5,5
Valladolid	6.050	0,8
Vizcaya	25.821,768	3,2
Zamora	2.922	0,4
Zaragoza	20.543	2,5
Totales	807.924,127	100,0

Regiones históricas	Miles de litros	%
Galicia	25.241,8	3,1
Asturias	12.618	1,6
León	23.443,78	2,9
Castilla la Vieja	29.948,93	3,7
Vascongadas y Navarra	63.999,988	7,9
Aragón	27.548	3,4
Cataluña	250.913,35	31,1
Valencia	78.695,14	9,7
Murcia	20.069,131	2,5
Baleares	25.709,39	3,2
Castilla la Nueva	150.851,25	18,7
Extremadura	9.086,018	1,1
Andalucía	89.779,35	11,1
		100,0
Regiones naturales		
Litoral mediterráneo	389.637,011	48,2
Golfo de Cádiz	13.900,750	1,7
Litoral cantábrico-gallego	94.104,398	11,7
Submeseta Norte	43.916,780	5,4
Submeseta Sur	166.720,268	20,6
Valle del Ebro	56.317,320	7,0
Valle del Guadalquivir	43.307,600	5,4
		100,0

Cuadro VIII. Consumo de gasolina de 96 octanos por habitante y año

PROVINCIA	Consumo
Alava	38,1
Albacete	18,2
Alicante	35,5
Almería	10,4
Ávila	7,8
Badajoz	7,1
Baleares	58,5
Barcelona	64,8
Burgos	25,5
Cáceres	5,7
Cádiz	13,6
Castellón	26,6
Ciudad Real	14,7
Córdoba	11,0
Coruña, La	8,6
Cuenca	10,2
Gerona	100,5
Granada	13,7
Guadalajara	17,2
Guipúzcoa	51,6
Huelva	7,3
Huesca	22,5
Jaén	13,2
León	9,8
Lérida	34,7
Logroño	15,7
Lugo	5,6
Madrid	50,4
Málaga	23,7
Murcia	16,6
Navarra	20,8
Orense	9,1
Oviedo	12,8
Palencia	11,7
Palmas, Las	—
Pontevedra	14,5
Salamanca	14,8
Santa Cruz de Tenerife	—
Santander	23,1
Segovia	12,5
Sevilla	20,1
Soria	15,5
Tarragona	48,9
Teruel	8,1
Toledo	9,2
Valencia	31,1
Valladolid	16,7
Vizcaya	34,3
Zamora	9,7
Zaragoza	31,3
	27,4

Cuadro IX. Consumo de gasolina de 96 octanos por coche de turismo

PROVINCIA	Parque de turismo 31-XII-63	Litros/turismo año
Alava	2.249	2.345
Albacete	2.902	2.337
Alicante	10.297	2.451
Almería	1.856	2.024
Avila	1.116	1.693
Badajoz	4.806	1.242
Baleares	18.375	1.399
Barcelona	117.041	1.593
Burgos	3.047	3.198
Cáceres	2.887	1.079
Cádiz	6.562	1.672
Castellón	4.505	2.006
Ciudad Real	2.600	3.283
Córdoba	6.007	1.453
Coruña, La	6.772	1.264
Cuenca	1.203	2.670
Gerona	7.272	4.848
Granada	4.849	2.163
Guadalajara	915	3.467
Guipúzcoa	10.008	2.455
Huelva	2.312	1.267
Huesca	1.917	2.738
Jaén	5.602	1.734
León	3.835	1.493
Lérida	5.225	2.208
Logroño	2.205	1.642
Lugo	1.893	1.424
Madrid	117.531	1.116
Málaga	6.851	2.675
Murcia	7.481	1.776
Navarra	6.601	1.263
Orense	2.151	1.912
Oviedo	10.427	1.210
Palencia	1.914	1.415
Palmas, Las	12.175	—
Pontevedra	6.630	1.489
Salamanca	4.157	1.452
Santa Cruz de Tenerife	12.259	—
Santander	6.783	1.469
Segovia	1.431	1.707
Sevilla	14.828	1.677
Soria	1.003	2.278
Tarragona	5.038	3.513
Teruel	1.319	1.354
Toledo	2.171	2.207
Valencia	29.826	1.489
Valladolid	4.831	1.252
Vizcaya	19.992	1.291
Zamora	1.412	2.069
Zaragoza	10.086	2.037
	500.685	1.525

Cuadro X. Relación entre el consumo de gasolina de 96 octanos y la capacidad de los depósitos

Provincia	Consu./Capacidad	Provincia	Consu./Capacidad
Alava	21,28	Logroño	19,57
Albacete	19,38	Lugo	8,92
Alicante	43,78	Madrid	66,54
Almería	25,47	Málaga... ..	42,08
Avila	11,12	Murcia	25,76
Badajoz	23,88	Navarra	19,73
Baleares	47,79	Orense	18,48
Barcelona	81,69	Oviedo... ..	16,59
Burgos	21,07	Palencia	15,05
Cáceres	11,87	Las Palmas	—
Cádiz	47,70	Pontevedra... ..	27,21
Castellón	18,44	Salamanca	32,37
Ciudad Real	27,45	S. Cruz de Tenerife ...	—
Córdoba	25,40	Santander	29,10
Coruña, La	22,52	Segovia	38,79
Cuenca	13,97	Sevilla	41,55
Gerona	46,85	Soria	20,28
Granada	40,74	Tarragona... ..	52,44
Guadalajara	21,15	Teruel	13,01
Guipúzcoa	39,63	Toledo	15,09
Huelva	24,31	Valencia	30,75
Huesca	22,10	Valladolid	18,47
Jaén	37,40	Vizcaya... ..	39,73
León	24,63	Zamora	16,23
Lérida	30,27	Zaragoza	34,91
			38,43

Regiones históricas	Consu./Capacidad	Regiones naturales	Consu./Capacidad
Galicia	19,87	Litoral mediterráneo ...	50,01
Asturias	16,59	Golfo de Cádiz	39,66
León	19,70	Litoral cantábrico-ga-	
Castilla la Vieja	24,24	llego	27,51
Vascongadas y Nava-		Submeseta Norte	19,78
varra	32,78	Submeseta Sur	43,40
Aragón	28,66	Valle del Ebro	25,49
Cataluña	66,85	Valle del Guadalqui-	
Valencia	31,34	vir	36,02
Murcia	23,18		
Baleares	47,79		
Castilla la Nueva... ..	50,63		
Extremadura	17,71		
Andalucía	38,49		

Cuadro XI. Vehículos-kilómetros y consumo de gasolina de los vehículos extranjeros en 1963

PROVINCIAS	Miles de Vehículos-Kilómetros recorridos por vehículos extranjeros	Consumo de gasolina de vehículos extranjeros en miles de litros
Alava	15.515	1.668
Albacete	5.473	588
Alicante	51.228	5.507
Almería	12.726	1.368
Avila	4.523	486
Badajoz	7.088	762
Baleares	22.756	2.446
Barcelona	93.794	10.083
Burgos	37.646	4.047
Cáceres	9.345	1.005
Cádiz	38.687	4.159
Castellón	35.892	3.858
Ciudad Real	11.718	1.260
Córdoba	6.908	743
Coruña, La	6.979	750
Cuenca	7.415	797
Gerona	129.538	13.925
Granada	26.020	2.797
Guadalajara	13.750	1.478
Guipúzcoa	32.067	3.447
Huelva	6.233	670
Huesca	23.849	2.564
Jaén	18.992	2.042
León	7.970	857
Lérida	22.466	2.415
Logroño	2.708	291
Lugo	8.881	955
Madrid	37.487	4.030
Málaga	51.090	5.492
Murcia	24.442	2.628
Navarra	11.498	1.236
Orense	6.490	698
Oviedo	26.421	2.840
Palencia	9.460	1.017
Las Palmas	1.065	114
Pontevedra	12.046	1.295
Salamanca	12.456	1.339
Santa Cruz de Tenerife	3.998	430
Santander	22.553	2.424
Segovia	13.137	1.412
Sevilla	18.681	2.008
Soria	6.188	665
Tarragona	71.054	7.638
Teruel	4.126	444
Toledo	26.814	2.883
Valencia	28.041	3.014
Valladolid	7.959	856
Vizcaya	13.223	1.421
Zamora	3.342	359
Zaragoza	31.803	3.419
España	1.103.541	118.630

Cuadro XII. Consumo, de
Miles de li

PROVINCIA	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo
Alava	272	284	363	348	406
Albacete	389	374	577	448	492
Alicante	1.389	1.402	1.829	1.806	1.892
Almería	200	212	242	272	306
Ávila	107	87	138	119	127
Badajoz	386	369	435	479	446
Baleares	1.530	1.496	1.814	1.918	2.103
Barcelona	13.034	12.153	13.772	14.216	15.146
Burgos	385	406	640	632	636
Cáceres	204	190	244	221	261
Cádiz	669	664	741	815	865
Castellón	486	498	686	578	672
Ciudad Real	530	476	661	624	637
Córdoba	619	558	723	687	674
Coruña, La	543	506	566	580	575
Cuenca	168	174	264	258	242
Gerona	1.307	1.238	1.885	1.849	2.591
Granada	598	533	730	769	796
Guadalajara	136	125	205	239	254
Guipúzcoa	1.219	1.175	1.597	1.527	1.693
Huelva	167	164	199	199	245
Huesca	226	248	348	326	387
Jaén	655	587	790	756	737
León	332	330	399	399	416
Lérida	608	596	841	779	898
Logroño	198	201	278	255	274
Lugo	148	137	183	156	202
Madrid	9.969	9.068	10.450	10.621	11.076
Málaga	1.104	1.070	1.425	1.324	1.318
Murcia	889	776	989	974	991
Navarra	419	433	550	594	617
Orense	259	244	268	287	282
Oviedo	770	748	831	850	949
Palencia	144	164	180	174	198
Las Palmas	—	—	—	—	—
Pontevedra	592	556	645	651	693
Salamanca	353	330	431	421	459
Santa Cruz de Tenerife	—	—	—	—	—
Santander	499	480	582	580	656
Segovia	122	123	174	156	205
Sevilla	1.802	1.711	1.867	2.086	1.950
Soria	82	84	139	133	155
Tarragona	817	833	1.182	1.099	1.335
Teruel	83	73	108	107	125
Toledo	324	264	343	350	390
Valencia	2.854	2.829	3.461	3.311	3.492
Valladolid	338	329	416	398	448
Vizcaya	1.710	1.672	1.833	1.898	2.036
Zamora	154	152	208	193	210
Zaragoza	1.399	1.302	1.746	1.629	1.650
Totales	51.188	48.424	58.978	59.091	63.208

gasolina de 96 octanos

tros.-Año 1964

Junio	Julio	Agosto	Sept.	Octubre	Noviem.	Diciem.	Total
412	667	789	562	453	326	391	5,273
563	707	795	716	656	508	558	6,783
1,954	2,932	3,908	2,507	2,102	1,728	1,787	25,238
292	423	562	372	310	256	310	3,757
143	231	269	215	188	126	140	1,890
526	521	658	583	562	466	539	5,970
2,257	2,888	3,231	2,532	2,255	1,758	1,928	25,709
16,035	18,914	19,440	16,981	16,441	14,645	15,647	186,424
812	1,295	1,754	1,146	859	573	607	9,745
265	300	364	305	289	219	254	3,115
876	1,195	1,397	1,070	956	810	914	10,972
700	1,154	1,436	895	695	586	651	9,037
679	849	972	868	817	676	748	8,537
708	782	864	829	819	686	778	8,727
660	1,018	1,231	839	686	611	742	8,557
242	350	399	319	318	224	255	3,213
3,430	5,851	7,859	3,896	2,194	1,440	1,713	35,253
884	1,210	1,571	1,080	900	676	743	10,490
282	351	440	356	319	217	248	3,172
1,867	3,345	4,831	2,756	1,671	1,363	1,524	24,568
248	329	384	293	241	226	234	2,929
426	692	965	559	394	319	359	5,249
763	948	1,124	979	864	716	795	9,714
452	671	685	576	543	449	474	5,726
969	1,343	1,717	1,202	1,019	748	818	11,538
299	406	436	381	359	290	244	3,621
203	373	422	300	221	161	191	2,697
11,118	11,871	10,501	11,004	12,505	11,098	11,856	131,137
1,417	2,004	2,611	1,807	1,566	1,287	1,391	18,324
1,046	1,392	1,674	1,310	1,122	1,005	1,116	13,284
641	1,051	1,177	861	769	618	607	8,337
339	437	516	446	368	314	352	4,112
983	1,582	1,765	1,260	1,046	859	975	12,618
217	313	371	300	242	201	205	2,709
—	—	—	—	—	—	—	—
811	1,162	1,455	958	809	735	809	9,876
473	650	893	680	522	396	428	6,036
—	—	—	—	—	—	—	—
733	1,431	2,020	1,036	698	594	658	9,967
201	290	341	272	226	159	175	2,444
1,957	2,249	2,483	2,212	2,404	1,979	2,168	24,868
197	290	372	277	227	162	164	2,282
1,534	2,410	3,196	1,770	1,352	1,028	1,141	17,699
128	213	360	192	155	113	99	1,756
400	448	534	491	454	366	428	4,792
3,563	4,639	5,295	4,062	3,834	3,353	3,728	44,421
517	684	754	649	596	419	502	6,050
2,262	2,633	2,949	2,498	2,208	1,964	2,157	25,820
230	340	415	310	305	190	215	2,922
1,707	2,062	2,382	1,898	1,928	1,385	1,455	20,543
—	—	—	—	—	—	—	—
67,421	87,896	100,567	77,410	70,467	59,028	64,221	807,900

Cuadro XIII. Consumo de gaso
Por cen

PROVINCIA	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo
Alava	5,1	5,4	6,9	6,6	7,7
Albacete	5,7	5,5	8,5	6,6	7,3
Alicante	5,5	5,6	7,2	7,2	7,5
Almería	5,3	5,6	6,4	7,2	8,1
Avila	5,7	4,6	7,3	6,3	6,7
Badajoz	6,5	6,2	7,3	8,0	7,5
Baleares	6,0	5,8	7,1	7,5	8,2
Barcelona	7,0	6,5	7,4	7,7	8,1
Burgos	4,0	4,2	6,6	6,5	6,5
Cáceres	6,5	6,1	7,8	7,1	8,4
Cádiz	6,1	6,1	6,8	7,4	7,9
Castellón	5,4	5,5	7,6	6,4	7,4
Ciudad Real	6,2	5,6	7,7	7,3	7,5
Córdoba	7,1	6,4	8,3	7,9	7,7
Coruña, La	6,3	5,9	6,6	6,8	6,7
Cuenca	5,2	5,4	8,2	8,0	7,6
Gerona	3,7	3,5	5,3	5,3	7,3
Granada	5,7	5,1	7,0	7,3	7,6
Guadalajara	4,3	3,9	6,5	7,5	8,0
Guipúzcoa	5,0	4,8	6,5	6,2	6,9
Huelva	5,7	5,6	6,8	6,8	8,4
Huesca	4,3	4,7	6,6	6,2	7,4
Jaén	6,7	6,0	8,1	7,8	7,6
León	5,8	5,7	7,0	7,0	7,3
Lérida	5,3	5,2	7,3	6,7	7,8
Logroño	5,5	5,6	7,7	7,0	7,6
Lugo	5,5	5,1	6,8	5,8	7,5
Madrid	7,6	6,9	8,0	8,1	8,4
Málaga	6,0	5,8	7,8	7,2	7,2
Murcia	6,7	5,8	7,4	7,3	7,5
Navarra	5,0	5,2	6,6	7,1	7,4
Orense	6,3	5,9	6,5	7,0	6,9
Oviedo	6,1	5,9	6,6	6,8	7,5
Palencia	5,3	6,1	6,7	6,4	7,3
Palmas, Las	—	—	—	—	—
Pontevedra	6,0	5,6	6,5	6,6	7,0
Salamanca	5,8	5,4	7,2	7,0	7,6
Santa Cruz de Tenerife	—	—	—	—	—
Santander	5,0	4,8	5,8	5,8	6,6
Segovia	5,0	5,0	7,1	6,4	8,4
Sevilla	7,2	6,9	7,5	8,4	7,8
Soria	3,6	3,7	6,1	5,8	6,8
Tarragona	4,6	4,7	6,7	6,2	7,5
Teruel	4,7	4,2	6,2	6,1	7,1
Toledo	6,8	5,5	7,2	7,3	8,1
Valencia	6,4	6,4	7,8	7,5	7,9
Valladolid	5,6	5,4	6,9	6,6	7,4
Vizcaya	6,6	6,5	7,1	7,4	7,9
Zamora	5,3	5,2	7,1	6,6	7,2
Zaragoza	6,8	6,3	8,5	7,9	8,1
Total	6,3	6,0	7,3	7,3	7,8

lina de 96 octanos.—Año 1964

t a j e s

Junio	Julio	Agosto	Sept.	Octubre	Noviem.	Diciem.	Total
7,8	12,0	15,0	10,7	8,6	6,2	7,4	100
8,3	10,4	11,7	10,6	9,7	7,5	8,2	100
7,7	11,0	15,5	9,9	8,3	6,9	7,1	100
7,8	11,3	15,0	9,9	8,3	6,8	8,3	100
7,6	12,2	14,2	11,4	9,9	6,7	7,4	100
8,8	8,7	11,0	9,8	9,4	7,8	9,0	100
8,8	11,2	12,5	9,8	8,8	6,8	7,5	100
8,6	10,1	10,4	9,1	8,8	7,9	8,4	100
8,3	13,3	18,0	11,7	8,8	5,9	6,2	100
8,5	9,6	11,7	9,8	9,3	7,0	8,2	100
8,0	10,9	12,7	9,7	8,7	7,4	8,3	100
7,7	12,8	15,9	9,9	7,7	6,5	7,2	100
7,9	9,9	11,4	10,2	9,6	7,9	8,8	100
8,1	9,3	9,9	9,5	9,4	7,8	8,9	100
7,7	11,9	14,4	9,8	8,0	7,2	8,7	100
7,6	10,9	12,4	9,9	9,9	7,0	7,9	100
9,7	16,6	22,3	11,1	6,2	4,1	4,9	100
8,4	11,5	15,0	10,3	8,6	6,4	7,1	100
8,9	11,0	13,9	11,2	10,1	6,8	7,8	100
7,6	13,6	19,7	11,2	6,8	5,5	6,2	100
8,5	11,2	13,1	10,0	8,2	7,7	8,0	100
8,1	13,2	18,4	10,7	7,5	6,1	6,8	100
7,8	9,8	11,6	10,1	8,9	7,4	8,2	100
7,9	11,7	12,0	10,0	9,5	7,8	8,3	100
8,4	11,6	14,9	10,4	8,8	6,5	7,1	100
8,3	11,2	12,0	10,5	9,9	8,0	6,7	100
7,5	13,8	15,6	11,1	8,2	6,0	7,1	100
8,5	9,1	8,0	8,4	9,5	8,5	9,0	100
7,7	10,9	14,3	9,9	8,6	7,0	7,6	100
7,9	10,5	12,6	9,9	8,4	7,6	8,4	100
7,7	12,6	14,1	10,4	9,2	7,4	7,3	100
8,3	10,6	12,6	10,8	8,9	7,6	8,6	100
7,8	12,5	14,0	10,0	8,3	6,8	7,7	100
8,0	11,5	13,7	11,1	8,9	7,4	7,6	100
—	—	—	—	—	—	—	—
8,2	11,8	14,7	9,7	8,2	7,5	8,2	100
7,8	10,8	14,8	11,3	8,6	6,6	7,1	100
—	—	—	—	—	—	—	—
7,4	14,4	20,3	10,4	7,0	5,9	6,6	100
8,2	11,9	14,0	11,1	9,2	6,5	7,2	100
7,9	9,0	10,0	8,9	9,7	8,0	8,7	100
8,6	12,7	16,3	12,2	9,9	7,1	7,2	100
8,7	13,6	18,1	10,0	7,6	5,8	6,5	100
7,3	12,1	20,5	10,9	8,8	6,4	5,7	100
8,3	9,4	11,2	10,2	9,5	7,6	8,9	100
8,0	10,5	11,9	9,1	8,6	7,5	8,4	100
8,5	11,3	12,5	10,7	9,9	6,9	8,3	100
8,8	10,2	11,4	9,7	8,5	7,6	8,3	100
7,9	11,6	14,2	10,6	10,4	6,5	7,4	100
8,3	10,0	11,6	9,2	9,4	6,8	7,1	100
—	—	—	—	—	—	—	—
8,3	10,9	12,5	9,6	8,7	7,3	8,0	100

R E S U M E

CABINET D'ETUDES ECONOMIQUES: Les statistiques de vente d'essence et son utilisation aux fins d'analyse du tourisme.

La principal objectif de la présente étude se limite à une analyse des statistiques de vente d'essence établies par la CAMPSA (Compañía Arrendataria Monopolio Petróleo, S. A.) en vue de son utilisation pour une meilleure connaissance du complexe phénomène touristique.

Une analyse de l'information existente sur la consommation d'essence dans notre pays, permet d'obtenir quelques considérations intéressantes sur la situation des stations de service par rapport aux courants touristiques plus denses; on a pu ainsi marquer certaines directrices à une des plus importantes considérations du "Règlement pour la fourniture et vente de carburants et pétroles" du 30 juillet 1958: "La CAMPSA, d'accord avec la Direction Générale du Tourisme, constituera un plan national de stations de service de première et deuxième catégorie, et elle citera les lieux d'emplacement afin de faire un concours public pour celles qui n'auront pas été installées par l'initiative privée".

De même, on évalue l'effort économique qui serait nécessaire pour le Secteur Public pour l'implantation d'un système similaire à celui des "buoni di benzina per stranieri" du pays voisin, qui a été déjà essayé par plusieurs de nos pays concurrents dans le marché touristique et dont la mise en marche en Espagne semble une mesure digne d'être prise en considération.

S U M M A R Y

BUREAU OF ECONOMIC RESEARCH: Statistics of petrol sales and their exploration aiming a tourist analysis.

The present survey is primarily limited to a careful examination of the statistics given by CAMPSA (Petrol Monopoly Lessee Company Inc.) for petrol sales in view of its use to obtain a better knowledge of the complex tourist phenomena.

An analysis of the existing information regarding the petrol consumption in our country, gives us a possibility of reaching some interesting conclusions based upon the location of service gas stations in connection with the most considerable tourist in coming flows, thus allowing the setting of certain rules about the most important matters on the "Regulation for the supply and sale of oils and petrols" dating back to July, the 13th, 1958: "CAMPSA together with the General Board for Tourism will lay out a plan of first and second class gas stations setting points of convenience in order to call for bids in public letting those which had not been installed through private enterprise".

Likewise the economical effort involved for the national sector is stressed which would mean the setting of a system similar to that of "buoni di benzina per stranieri" of the neighbouring country already tried by several of our competitors in the tourist market, the application of which in Spain seems a worth while measure.

ZUSAMMENFASSUNG

WIRTSCHAFTSSTUDIEN-KABINETT: Die Verkaufsstatistiken für Benzin und deren Anwendung mit Hinsicht auf die Analyse des Fremdenverkehrs.

Der Hauptzweck der vorliegenden Arbeit beschränkt sich auf eine Statistiken-Analyse des Benzinverkaufs, von der CAMPS (Compañía Arrendataria del

Monopolio de Petr6leos, S. A.) —dem spanischen Petroleummonopol— ausgearbeitet, mit Hinsicht auf deren Anwendung zwecks einer besseren Beurteilung des Phänomen-Komplexes des Fremdenverkehrs.

Eine Analyse der vorliegenden Information über den Benzinverbrauch in unserem Lande gestattet es, einige interessante Betrachtungen über die Lage der Tankstellen zu erhalten in Bezug auf die dichtesten Touristenströme, wodurch gewisse Richtlinien festgelegt werden können hinsichtlich einer der bedeutendsten Erwägungen des "Reglements zur Lieferung und Verkauf von Brennstoffen und Petroleum" vom 30. Juli 1958; betitelt: "Die CAMPSA, in Übereinstimmung mit der Generaldirektion für Fremdenverkehr, stellt einen Nationalplan zur Errichtung von Tankstellen erster und zweiter Kategorie auf, wobei die Aufstellungsorte bezeichnet werden, damit eine Öffentliche Ausschreibung für diejenigen Tankstellen erlassen wird, welche noch nicht durch Privatinitiative errichtet worden sind".

Ebenso wird die Wirtschaftlichkeit beziffert, welche die Einführung auf dem öffentlichen Sektor eines Systems, ähnlich der "buoni di benzina per stranieri" unseres Nachbarlandes, bedeuten würde, welches bereits in verschiedenen der mit uns in Konkurrenz liegenden Länder auf dem Gebiet des Fremdenverkehrs angewandt wird, und dessen Verwirklichung in Spanien eine Massnahme darstellen dürfte, welche wert ist, in Erwägung gezogen zu werden.