

CARRETERAS, AUTOMÓVILES Y TURISMO DURANTE LOS PRIMEROS TIEMPOS DE LA MASIFICACIÓN EN ESPAÑA, 1950-1962

Carmen Gil de Arriba*

Resumen: Entre 1950 y primeros años sesenta tiene lugar en España una mejora considerable de la red circulatoria automovilística, gracias al Plan de Modernización de carreteras de 1950 y a las propuestas específicas para itinerarios de interés turístico realizadas a través del Plan Nacional de Turismo de 1953. El transporte por carretera va adquiriendo cada vez un mayor peso y sienta las bases para el aumento paulatino de turistas internacionales y el desarrollo del turismo de masas. No obstante, los proyectos de mejora de la red de carreteras ejecutados a lo largo de los años cincuenta tuvieron toda una serie de limitaciones, tanto técnicas como económicas, en unos momentos marcados por la escasez de inversiones públicas y todavía de aislamiento internacional, a pesar de los primeros intentos políticos del Régimen para salir de la autarquía. En este sentido, tanto la Dirección General de Turismo como la Secretaría General para la Ordenación Económico-Social se esforzaron por poner de manifiesto la relevancia de las carreteras para fomentar la afluencia turística internacional y de este modo, obtener los subsiguientes beneficios económicos que revirtieran en otras actuaciones. Así pues, carreteras y turismo establecieron una relación cada vez más evidente, a medida que se avanzaba hacia el modelo de masas de los años sesenta.

Palabras clave: Turismo automovilístico, red española de carreteras, rutas e itinerarios turísticos, modernización, desarrollismo.

Abstract: Between 1950 and the early 1960s, the Spanish road network was improved considerably thanks to the Road Modernisation Plan in 1950 and the specific proposals of scenic roads made through the 1953 National Tourism Plan. Road transport became progressively more important and laid the foundations for the gradual increase in international tourists and the development of mass tourism. However, the projects for the improvement of road networks in the 1950s suffered from a series of technical and economic limitations at a time marked by the scarcity of public investment and persistent international isolation despite the first political attempts of the Regime to emerge from autarchy. In this context, both the General Direction of Tourism and the Secretary General for Socio-economic Planning endeavoured to demonstrate the importance of roads to encourage the arrival of international tourists and, in that way, obtain the consequent monetary profits that could be invested in further projects. It is in such a manner that roads and tourism established an increasingly patent relationship as the country advanced towards the model of mass tourism in the 1960s.

Key words: Motor tourism, Spanish road network, scenic routes and roads, modernisation, development.

I. INTRODUCCIÓN

Desde los años veinte del siglo pasado, la mejora paulatina de la red de carreteras españolas vino desempeñando un papel cada vez más sustancial y a escala de todo el país en la configuración y estructuración de áreas y espacios turísticos. En este contex-

to, a lo largo de la primera mitad del siglo XX, se establecieron las que pueden considerarse como primeras rutas e itinerarios turísticos modernos que utilizaban como medio de transporte vehículos particulares o autocares de viajeros (Vilar y Vallejo, 2018 y 2021). Esta forma de desplazamiento turístico iniciada en la década de los veinte se

* Profesora del Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Cantabria. Este artículo se inscribe en el proyecto “El turismo durante la Guerra Civil y el primer Franquismo, 1936-1959. Estado y empresas privadas en la recuperación turística de España. Una perspectiva comparada”. HAR2017-82679-C2-1-P, financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades y por Fondos FEDER. ORCID: 0000-0001-5415-6869. Researcher ID: Z-5664-2019.

mantuvo una vez terminada la Guerra Civil, no tardando mucho en incrementarse (1).

En este sentido, cuando en el primer número de la *Revista Nacional de Arquitectura* de enero de 1941 el Director General de Turismo, Luis Antonio Bolín, firma un breve artículo introductorio que pone de manifiesto la estrecha relación entre los distintos engranajes del Régimen, no deja de referirse a las carreteras como principal medio de acceso y de desplazamiento turístico, si bien elude hacer mención a la vetustez o a la carencia de vehículos, a la falta de recambios y de neumáticos o a las restricciones en el suministro de combustible, circunstancias que afectaron de manera inevitable a la movilidad de aquellos primeros años de postguerra (2). A finales de 1949, esta situación de precariedad empezó a tratar de solventarse mediante la creación de ATESA (Autotransporte Turístico Estatal, S.A.) empresa cuyo funcionamiento comenzó realmente en 1951 con el establecimiento de rutas en autocares y el alquiler de vehículos de gran turismo (Pellejero, 2000).

Asimismo, desde los primeros años cuarenta, la Dirección General de Turismo (DGT) prestó atención a los Albergues de Carretera junto con los Paradores Nacionales. Ambos modelos de alojamiento turístico estatal procedían de la época del Patronato Nacional de Turismo (PNT). De hecho, los diez Albergues de Carretera existentes en 1948 habían sido concebidos antes de la Guerra Civil (3), siguiendo el prototipo racionalista de los arquitectos Carlos Arniches y Martín Domínguez (Díez-Pastor, 2005) para alojar y atender a los automovilistas que realizaban los itinerarios del Circuito Nacional de Firms Especiales (CNFE)

creado, a su vez, a partir de finales de los años veinte (4) (Gil de Arriba, 2019). Sin embargo, las remodelaciones y construcciones posteriores efectuadas en estos edificios fueron desvirtuando el modelo arquitectónico inicial, con el incremento de volúmenes y añadidos (Rodríguez y Ceresuela, 2015).

Resulta evidente que los distintos condicionantes, tanto técnicos como económicos, políticos y sociales, definitorios de la evolución de la red circulatoria automovilística española a lo largo del siglo XX, determinaron en gran medida el propio avance de la actividad turística, que a finales de la década de 1950 entró en una fase de pleno desarrollo con el avance del turismo de masas (Gil de Arriba, 2018a). Efectivamente, la llegada a España de 1.263.197 visitantes extranjeros registrados en 1951, excediendo por primera vez la cifra simbólica del millón de viajeros, para enseguida duplicarse con los 2.522.402 contabilizados en 1955 (5), solo fue posible gracias a la generalización de uso del automóvil en los desplazamientos turísticos. Veamos cuáles fueron las medidas y las circunstancias que facilitaron este proceso.

II. LA PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS Y EL PLAN DE MODERNIZACIÓN DE CARRETERAS DE 1950, SU UTILIDAD PARA LA CIRCULACIÓN TURÍSTICA

En 1950, el principal productor mundial de automóviles seguía siendo Estados Unidos, con más de ocho millones de vehículos fabricados en dicho año. En Europa, la industria era liderada por Reino Unido

que, con una producción para ese año de 783.700 vehículos, ocupada además el segundo puesto mundial. Por su parte, Francia, el segundo país europeo, solo alcanzó los 357.700 vehículos, seguido por Alemania e Italia (Catalán, 2000: 115).

Aquel mismo año, la industria automovilística española, hasta entonces aletargada, experimentó un impulso por parte de la administración franquista: en mayo de 1950 se creó la Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT) a partir de una serie de acuerdos previos establecidos entre el Instituto Nacional de Industria (INI) y la FIAT (*Fabbrica Italiana di Automobili di Torino*). Al aporte de capital contribuyeron algunas entidades bancarias españolas interesadas en invertir en la producción de vehículos (Catalán, 2006). En diciembre de 1950 se inició la construcción de la factoría en la zona franca del puerto de Barcelona y a partir de finales de 1953 empezaron a aparecer los primeros modelos de automóviles fabricados en España (6), aunque buena parte de los componentes eran de procedencia italiana (San Román, 1995). Por otra parte, en 1954 se llegaron a matricular en España 12.199 turismos frente a los 7.437 del año anterior. A partir de entonces, la cifra creció sin descanso y en 1960 se superaron los cincuenta mil turismos matriculados anualmente (Mendoza y San Román, 2005: 555).

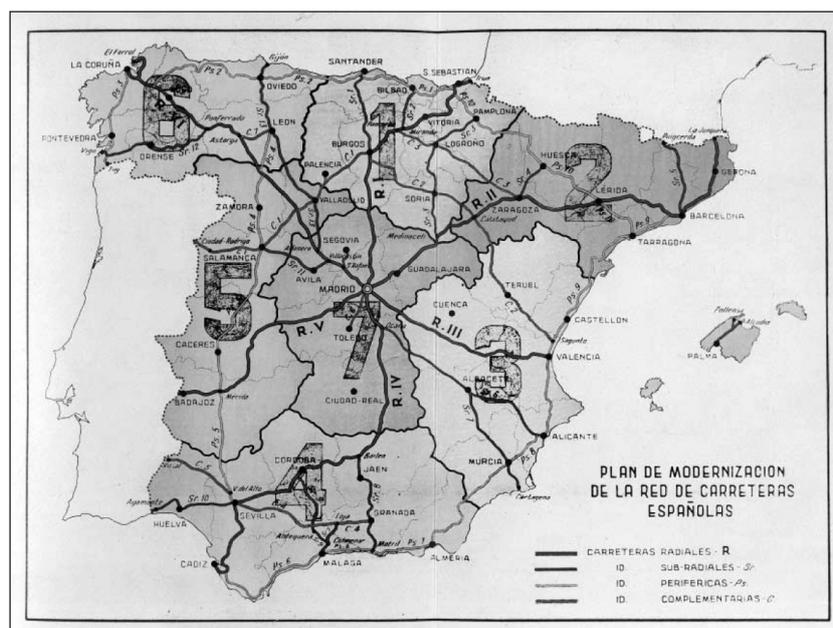
Paralelamente, también en diciembre de 1950, se promulgó el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas (PMRCE), publicado en el BOE de 19 de diciembre de 1950, con un presupuesto inicial de 2.353.275.350 pesetas para la realización en cinco años de obras que permitieran incrementar la capacidad de tráfico. El

Plan partía de objetivos ambiciosos y contó con una Dirección Facultativa, adscrita a la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, dependiente a su vez del Ministerio de Obras Públicas. Sin embargo, en la práctica, estuvo limitado por las circunstancias del período histórico, entre las que se encontraba la escasez de recursos financieros.

Al igual que el Circuito Nacional de Firmas Especiales, el Plan de Carreteras de 1950 centró sus intervenciones en aquellas de mayor intensidad circulatoria, que según se indica en su memoria económica, representaban el 80% de todo el tráfico en España. Estas carreteras con mayor circulación servían de enlace entre los centros de producción y abastecimiento con los de consumo en las principales ciudades, así como para realizar los recorridos más frecuentados por el turismo internacional (Macías, 2002: 169) (7).

Durante los cinco años siguientes a la promulgación, es decir hasta 1955, la previsión fue actuar sobre 10.909 kilómetros (el 15%) de un total de 71.000 que señalan las fuentes oficiales (8), intención que no llegó realmente a completarse (Solera, 2017). Teniendo en cuenta que la red viaria mantenía su carácter radial a partir de Madrid, las intervenciones propuestas abarcaron, en primer lugar, seis itinerarios radiales (esto es 3.373 kilómetros) y trece sub-radiales (2.582 kilómetros) para la conexión de los principales ámbitos urbanos litorales con la capital del Estado (Ver Figura 1). Además, se fijaron otros diez itinerarios periféricos (3.239 kilómetros), nueve complementarios (1.563 kilómetros) (9) y tres insulares (152 kilómetros) (10).

Figura 1
Zonificación y clasificación de carreteras del PMRCE



FUENTE: Memoria del PMRCE, Ministerio de Obras Públicas, 1950.

Al mismo tiempo, el territorio español se dividió en siete zonas (11) para una mejor prestación de servicios por parte de las distintas Jefaturas provinciales de Obras Públicas. Estas zonas correspondientes a las diferentes cuencas de tráfico fueron denominadas: Norte (la nº 1), Nordeste (nº 2) (12), Este (nº 3), Sur (nº 4), Oeste (nº 5), Nordeste (nº 6) y Centro (nº 7).

En cuanto a las características de los firmes de las carreteras españolas existentes en 1950, aproximadamente el 67% de ellas eran de macadán, en torno al 30% de riegos asfálticos y tan solo un 3% de los llamados firmes especiales (Uriol, 1992: 279). Los dos principales problemas eran la pervivencia de viejos firmes incapaces de soportar el

peso de los nuevos vehículos y los trazados que no se ajustaban a las mayores velocidades. En este último sentido, resultaba necesario elaborar nuevas variantes, reduciendo las curvas, ampliando los anchos y eliminando travesías, pasos a nivel, etc. (Ver Fotografía 1).

El texto del Plan de Modernización de carreteras no hacía mención directa al turismo, como por el contrario fuera el caso del CNFE en 1926 (13); sin embargo, la prensa de aquellos años cincuenta expresó reiteradamente esta vinculación entre carreteras y corrientes turísticas. Por ejemplo, un artículo titulado “Los transportes” del ingeniero José Luis Escario, publicado en el periódico *ABC* de 5 de mayo de 1950, señala: “si

Fotografía 1 Ampliación de la carretera Madrid-Irún



FUENTE: Fotógrafo J.M. Pando Barrero, Archivo Pando. 15/03/1953. Signatura PAN-058847. Fototeca del IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte.

nuestras carreteras estuviesen en buen estado, la afluencia de turistas, con su coche particular, sería extraordinaria [...] y abrir nuestras puertas de par en par al turismo tiene ventajas de orden político y económico inapreciables”. Tales consideraciones sintetizaban con claridad cuáles eran los objetivos gubernamentales a inicios de la década de los cincuenta, tanto en materia de transportes como de turismo.

Finalizada la primera fase del Plan de Modernización de carreteras, otro artículo del *ABC* publicado el 18 de diciembre de 1955 califica la carretera radial Madrid-Cádiz como la “ruta de todas las andalucías (sic)” y de las más frecuentadas por la “co-

rriente viajera”. Reforzando este argumento el articulista añade: “La carretera de Madrid a Cádiz, con seiscientos kilómetros largos, ofrece puntos de atracción que la transforman en una calle primordial, si queremos comparar nuestro espacio geográfico al de una ciudad”. Por ello, una de las preocupaciones de las administraciones responsables fue el embellecimiento de las calzadas más transitadas, con la plantación de árboles y el acondicionamiento de lugares para el descanso de los viajeros, cuyo número iba siendo cada vez más cuantioso.

En paralelo al Plan de Modernización de carreteras emprendido por el Ministerio de Obras Públicas, el recién creado de Infor-

mación y Turismo también inició su propia tarea planificadora. Los objetivos de ambas administraciones resultaron confluyentes en varios aspectos relativos al transporte, como comprobaremos a continuación.

III. LA PLANIFICACIÓN INDICATIVA: TURISMO Y TRANSPORTE POR CARRETERA

En efecto, en mayo de 1953 se dio a conocer el Plan Nacional de Turismo en una lujosa edición impresa a cargo del Ministerio del ramo y con el apoyo directo de la Presidencia del Gobierno. A su elaboración precedieron dos documentos: el proyecto del Plan presentado a inicios de ese mismo año y el anteproyecto de 1952. Se planteaban así las bases orientadoras de la política turística estatal de los años cincuenta, hasta la aparición del primer Plan de Desarrollo Económico y Social sancionado por la Ley 194/1963 de 28 de diciembre, que entró en vigor en 1964.

En cada uno de estos tres documentos sucesivos de planificación turística redactados a inicios de los cincuenta se dedicaba una especial consideración al transporte y en particular a los itinerarios turísticos por carretera: capítulo quinto del anteproyecto y capítulo tercero tanto del proyecto como del Plan de 1953; si bien en otros capítulos, apartados o anexos de dichos documentos también se abordaron aspectos relacionadas con estas cuestiones, como por ejemplo los trámites para el paso de automóviles por los puestos fronterizos o la importación temporal de vehículos extranjeros destinados

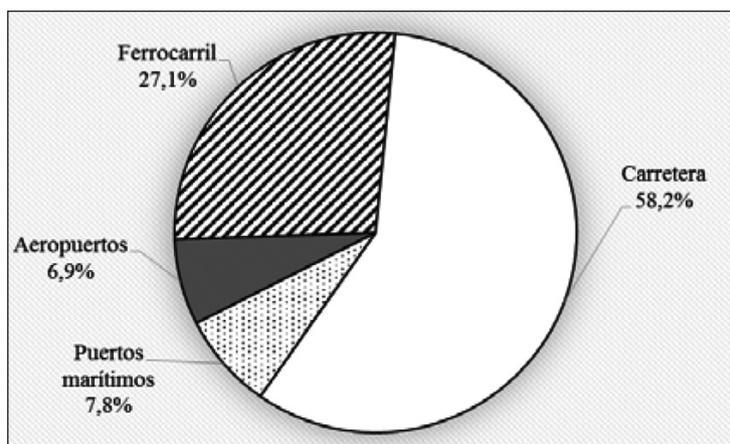
a efectuar los recorridos de manera privada por particulares llegados a España como turistas.

III.1. El anteproyecto de 1952 y la forma de desplazamiento preferida por los extranjeros

En 1952, la Dirección General de Turismo que hasta entonces había pertenecido al Ministerio de Gobernación pasó a depender del nuevo Ministerio de Información y Turismo (14). En julio de ese mismo año apareció el anteproyecto del primer Plan Nacional de Turismo (al que por cierto se asignaron las siglas PNT, coincidentes con las que a finales de los años veinte y hasta su desaparición su utilizaron para el Patronato Nacional de Turismo). La consideración de partida del anteproyecto del Plan turístico era maximizar los beneficios económicos generados por dicha actividad (15). En el escenario de la época, este primer documento inauguraba lo que sería un modelo de planificación estatal indicativa en materia de turismo. En su capítulo quinto reconocía que las carreteras eran el medio de transporte preferido por los turistas extranjeros (Véanse Figuras 2 y 3), en especial durante los meses de verano en los que se concentraba la mayor afluencia (Ver Figura 4) (16), siendo además la forma de acceso que implicaba mayores posibilidades de expansión futura.

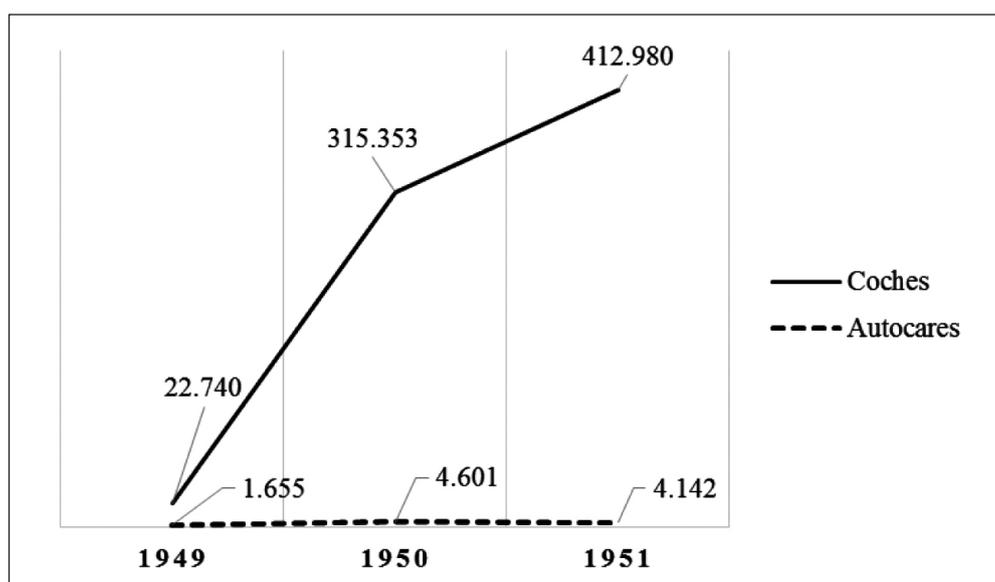
A resultas de lo anterior, este anteproyecto de 1952 consideraba necesaria la reparación y mejora de los sectores de carretera que, formando parte de itinerarios de reconocido interés turístico, no estuvieran con-

Figura 2
Porcentajes de extranjeros con pasaporte entrados en España en 1951, según el medio de transporte utilizado



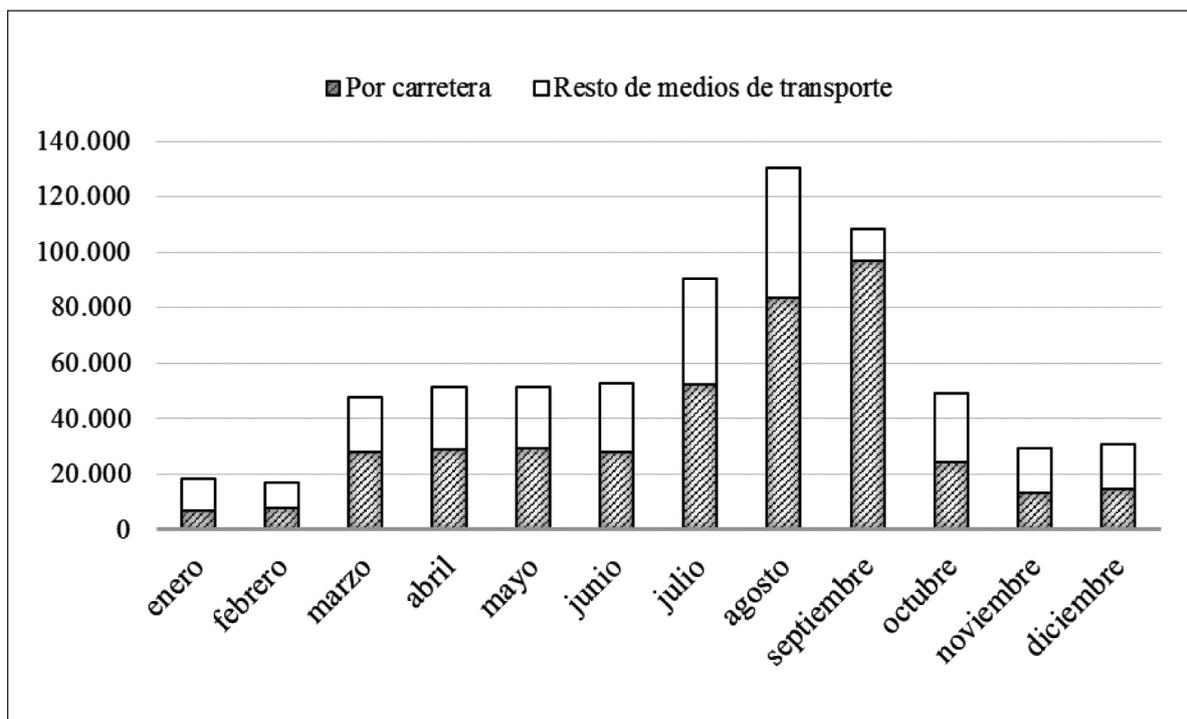
FUENTE: Anteproyecto del Plan Nacional de Turismo, 1952, anexo 1; gráfico de elaboración propia.

Figura 3
Automóviles extranjeros entrados en España entre 1949 y 1951



FUENTE: Anteproyecto del Plan Nacional de Turismo, 1952, capítulo 5; elaboración propia.

Figura 4
Distribución por meses de los extranjeros llegados a España en 1951



FUENTE: Anteproyecto del Plan Nacional de Turismo, 1952, anexo 1; elaboración propia.

templados en el Plan de Modernización de 1950. Estos sectores sumaban un total inicial de 5.500 kilómetros distribuidos tanto en territorio peninsular como insular (17). Más en concreto, el Ministerio de Información y Turismo trató de establecer un plan de carreteras de turismo, a partir de un estudio previo realizado para la costa catalana. A ese plan hace referencia el entonces Ministro de Obras Públicas, Fernando Suárez de Tangil, conde de Vallengano, en un informe presentado a las Cortes en sesión plenaria el 25 de febrero de 1953 (*ABC*, 26 de febrero de 1953).

III.2. La clasificación de las rutas turísticas en el anteproyecto de 1952

En el anteproyecto de 1952, estos itinerarios de interés turístico se clasificaban en cuatro grandes grupos dentro del territorio peninsular (Ver Figura 5 y Anexo 1). El primer grupo estaba formado por las llamadas rutas *fundamentales*, dentro de las que se diferenciaban las nacionales de las de carácter internacional. Estas últimas, siete en total con algunas intersecciones, conectaban con distintos puntos fronterizos (Irún, La Junquera, Canfranc, Algeciras, Tuy, Ciudad

Rodrigo, Badajoz y Rosal de la Frontera) y permitían la entrada y salida de España de los turistas extranjeros (Véase Fotografía 2), incluyendo aquellos en tránsito que se dirigían a Portugal o que se desplazaban entre Marruecos y Francia (18). Por su lado, las rutas nacionales eran otras siete y enlazaban distintas ciudades (principalmente capitales de provincia) y regiones, a lo largo de un total de 12.063 kilómetros (Ver Figura 6).

Un segundo grupo o conjunto de rutas eran las *radiales*, destinadas a la realización de excursiones desde los grandes núcleos de población (que se hallaban, a su vez, integrados en las rutas fundamentales (19)) hasta lugares y poblaciones próximas de interés turístico.

El tercer grupo de itinerarios turísticos tenía una clara caracterización temática en la que predominaban los aspectos religiosos e históricos. Así, tres rutas se establecían

con la finalidad de visitar una sucesión de conjuntos religiosos (catedrales, monasterios, santuarios, colegiadas, etc.). Las tres tenían su inicio y final en la frontera francesa, la primera fijaba su recorrido entre los pasos de La Junquera y Canfranc y las otras dos con entrada y salida en Irún (20). Otra ruta temática era la de los Castillos, con Madrid como punto de salida y retorno (21). Asimismo, en el grupo temático de rutas históricas o religiosas se incluían la *ruta de la Hispanidad* destinada a los turistas procedentes de Hispanoamérica (22) y el *Camino de Santiago* (23). Diferenciadas de las anteriores pero también con carácter temático, el anteproyecto de 1952 mencionaba la *ruta del Quijote* (24) y la *ruta del Pirineo*. Esta última especialmente orientada a la puesta en valor de la naturaleza y el paisaje (25), si bien en el documento oficial del anteproyecto se recoge que varios de los tramos de visita por carretera propuestos estaban aún en construcción o por construir.

Figura 5
Clasificación de síntesis de los itinerarios turísticos peninsulares en el anteproyecto de 1952 del Plan Nacional de Turismo

Rutas fundamentales	Rutas internacionales
	Rutas nacionales
Rutas radiales	Excursiones desde grandes núcleos de población
Rutas histórico-religiosas	Rutas de monasterios y santuarios
	Rutas de los castillos (Castilla)
	Rutas de la Hispanidad
	Camino de Santiago
Otras rutas de interés	Ruta del Quijote
	Ruta del Pirineo

FUENTE: Anteproyecto del PNT de 1952, elaboración propia.

Fotografía 2

Carretera de Irún en las proximidades a la frontera



FUENTE: Fotógrafo J.M. Pando Barrero, Archivo Pando. 3/4/1954. Signatura PAN-062424. Fototeca del IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte.

La oferta y la clasificación de rutas no eran totalmente novedosas, puesto que varios de estos itinerarios temáticos habían sido ya planteados en los años treinta, como el del Quijote o el que en su momento se llamó *de los castillos españoles* (26).

Con respecto a Baleares y Canarias, el anteproyecto de 1952 también establecía algunas rutas turísticas. En Canarias, las islas consideradas de partida como de mayor interés turístico eran Tenerife, Gran Canaria y La Palma (27). En estos primeros años cincuenta, el puerto de Santa Cruz de Tenerife recibía líneas marítimas desde Barcelona, La Coruña, Vigo, Cádiz, Sevilla, Santander y Valencia. Por ello, las tres rutas turísticas

registradas en la isla se planteaban todas ellas con salida desde Santa Cruz (28). Además, el aeródromo de Los Rodeos también establecía enlaces regulares con Madrid y Sevilla (29). En el caso de Gran Canaria, con otras tres rutas (30), la conexión con la Península se realizaba tanto a partir del puerto de Las Palmas como del aeródromo de Gando, mientras que el acceso a la isla de La Palma era exclusivamente por vía marítima, arribando al puerto de Santa Cruz desde donde salían dos rutas turísticas por carretera (31).

En las Baleares, la principal conexión con la Península por vía marítima era hacia los puertos de Barcelona, Valencia y

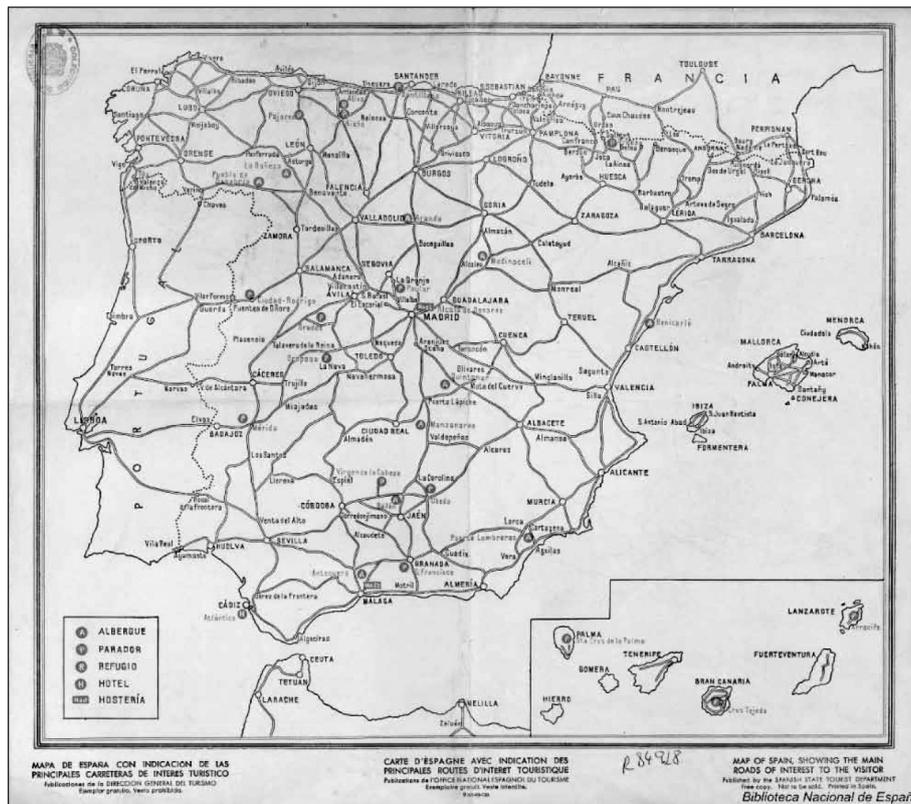
Alicante, mientras que con Madrid existía un enlace aéreo. Para Mallorca el anteproyecto de 1952 recoge cinco rutas turísticas automovilísticas, siempre a partir de Palma (32) y en Menorca otras tres, partiendo de Mahón (33).

Además, el anteproyecto contemplaba tres tipos de rutas turísticas en Marruecos: las frecuentadas por el turismo internacional, principalmente francés (34), la llamada

específicamente *ruta del Protectorado español* (35) y las *rutas radiales* que permitían la realización de pequeñas excursiones a partir de enclaves como Ceuta, Melilla, Tetuán, Larache y Villa Sanjurjo.

El capítulo quinto del anteproyecto apuntaba también una serie de observaciones finales centradas en la conveniencia de llevar a cabo diversas obras complementarias para favorecer el tráfico automovilístico de tu-

Figura 6
Mapa de España con las principales carreteras de interés turístico.
Dirección General de Turismo, ca. 1950



FUENTE: BNE, Sede de Recoletos, Sala Goya, Cartografía. AFRMPS/20/135. 32x37 cms.

ristas. Entre ellas se hallaba la mejora de la señalización con la colocación estratégica de letreros indicativos en varios idiomas o la instalación de puntos de agua potable en algunos tramos, acondicionados con árboles y bancos. Asimismo, dado el incremento de la motorización, se consideraba indispensable vigilar el cumplimiento de las normas de circulación para evitar los accidentes que, según señala el texto, habían empezado a ser “cada año más numerosos” (36).

Estas consideraciones finales hacían referencia igualmente a la necesidad de exigir a los concesionarios de las líneas regulares de viajeros el cumplimiento exacto de las condiciones comprometidas en cuanto a horarios, precios, calidad y confort de los vehículos utilizados para el transporte colectivo. A este tenor, se llegaba incluso a sugerir la supresión de la exclusividad en la concesión de determinadas líneas, para mejorar la calidad de los servicios a base de incrementar la competencia entre unas empresas y otras (37).

III.3. Proyecto y Plan Nacional de Turismo de 1953: la propuesta de mejora de tramos de carreteras

Tras el anteproyecto de 1952, el Ministerio de Información y Turismo encargó a una comisión integrada por miembros de la Secretaría General para la Ordenación Económico-Social (SOES) (38) y de la Dirección General de Turismo la elaboración del proyecto de 1953, previo al Plan. Ambas administraciones habían efectuado los estudios previos (39). Esta vez, el capítulo dedicado al transporte por carretera fue más sucinto

que el del anteproyecto de 1952, además de resultar muy similar al posteriormente recogido en el Plan. En este sentido, el proyecto y el Plan se centraron, de una parte, en los vehículos a utilizar por los turistas extranjeros y, de otra, en la identificación de un conjunto de tramos de interés turístico no contemplados en el Plan de Modernización de carreteras, para los que se proponía un mejor acondicionamiento de firmes y una adecuada conservación.

En cualquier caso, sobre la base de los dos estudios anteriores (anteproyecto y proyecto), el Plan Nacional de Turismo de 1953 acabaría subrayando que “el transporte por carretera es el medio más utilizado por el turista en sus desplazamientos”. En relación con ello se pronosticaba el incremento mundial de la producción de automóviles y la intensificación del tráfico, lo que en definitiva llevaba a considerar “de suma importancia, desde el punto de vista turístico, la modernización y mejora de nuestras carreteras” (40).

En lo relativo al uso de vehículos matriculados en el extranjero para el desplazamiento turístico por las carreteras españolas, considerados como un producto de importación temporal, tanto el proyecto como el Plan reconocían la necesidad urgente de adherirse a los acuerdos internacionales con vistas a simplificar los trámites aduaneros (41). Incluso, en ambos documentos se llega a proponer la instalación en Madrid de un depósito franco de automóviles con matrícula y placa especiales. La finalidad era su venta en divisas a turistas extranjeros durante su estancia, como medio para efectuar sus recorridos por el país. También se insistía en

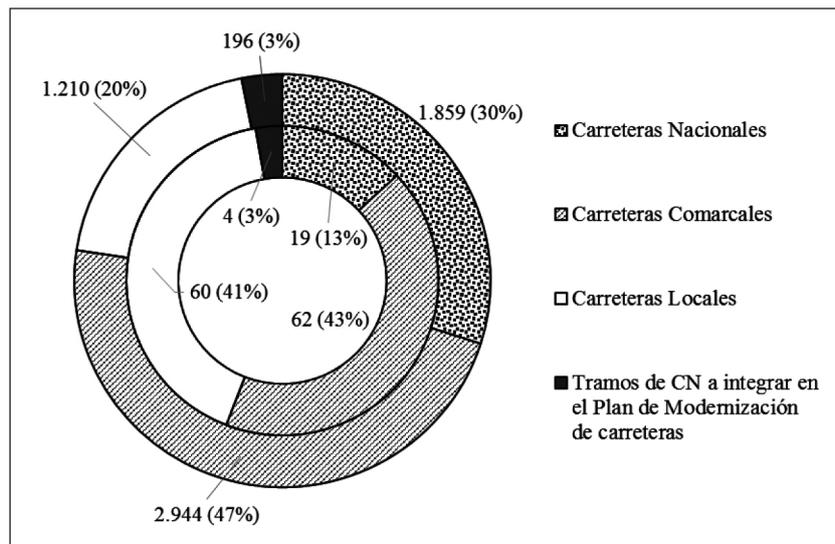
el control de las tarifas aplicadas en las modalidades de alquiler de *autotaxis* y automóviles de gran turismo, ante la constatación de abusos en los precios, como ya recogiera el anteproyecto de 1952. De igual manera, se señalaba la conveniencia de ampliar los servicios prestados por empresas de alquiler de vehículos (mayoritariamente ATESA), introduciendo algunos automóviles de menor categoría para abaratar los precios.

En lo que atañe a las mejoras de carreteras consideradas como de interés turístico, el proyecto se acompañaba de anexos dedicados a enumerar los tramos identificados

para su acondicionamiento con firme especial y conservación. Seguidamente, estos datos fueron recogidos y en algún caso ampliados en el texto definitivo del Plan Nacional de Turismo (Ver Figura 7).

Lo mismo en el proyecto que en el Plan, cada uno de estos anexos se dedicaba, respectivamente, a los tramos ubicados en carreteras nacionales (diecinueve tramos con un total de 1.859 kilómetros, todos ellos situados en la Península), los de carreteras comarcales (hasta sesenta y dos que sumaban otros 2.944 kilómetros de los que un 83,5% estaban en territorio peninsular, un 12,6%

Figura 7
Tramos y kilómetros de carreteras de interés turístico para los que el Plan Nacional de Turismo de 1953 propone su acondicionamiento y conservación (círculo interior: nº de tramos; círculo exterior: kilómetros) diferenciados por tipo de carreteras



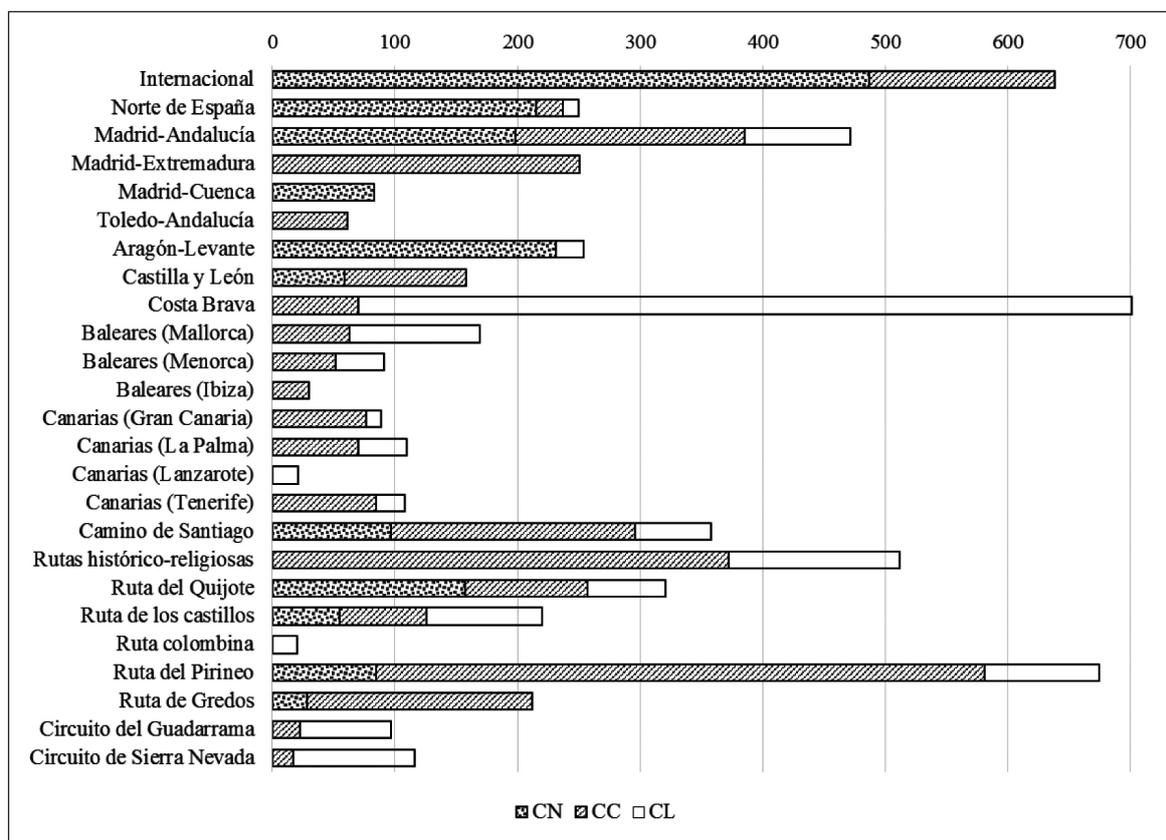
FUENTE: Plan Nacional de Turismo 1953; elaboración propia.

en Canarias y un 3,9% en Baleares) y los de carreteras locales o vecinales (sesenta distribuidos en 1.210 kilómetros para los que el 81,3% seguían estando en la Península, el 10,5% en Baleares y el 8,2% en Canarias) (Ver Figura 8).

Además, otros cuatro tramos de carreteras nacionales de interés turístico, se enten-

día que debían integrarse directamente en el Plan Nacional de Modernización de carreteras (43). Estos tramos a integrar eran el de Canfranc a Jaca en la CN 330 a lo largo de 72 kilómetros, el de Santander a Solares de 17 kilómetros en la CN 634, el de Santander a Torrelavega en la CN 611 con 26 kilómetros y el de Palma-Manacor-Artá-Cala Ratjada de 81 kilómetros.

Figura 8
Propuesta de mejoras del firme y acondicionamiento. Kilómetros totales contemplados en el Plan Nacional de Turismo 1953, según rutas turísticas y tipo de carreteras (nacionales, comarcales o locales)



FUENTE: Plan Nacional de Turismo 1953; elaboración propia.

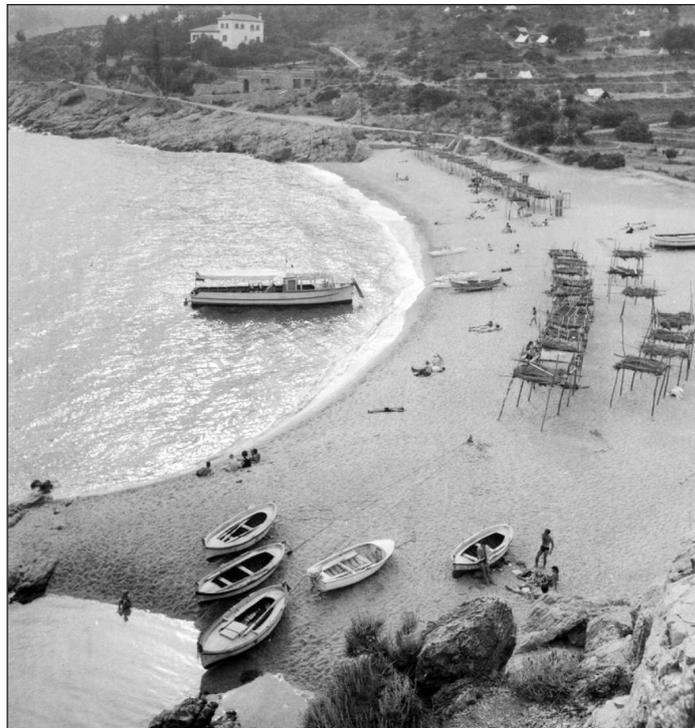
Para la realización de las obras se señalaba un plazo quinquenal, durante el cual el Ministerio de Información y Turismo presentaría anualmente al de Obras Públicas la lista de carreteras a mejorar, de acuerdo con los fondos presupuestados y con una prelación a establecer en función del desarrollo turístico de cada territorio o incluso de las nuevas zonas de interés turístico aprobadas (44). Esto último iba a conllevar un punto de inflexión. Así, en comparación con la distribución espacial de las primeras rutas e itinerarios turísticos planteados a finales de los años veinte por el Patronato Nacional

de Turismo y el Circuito de Firms Especiales o incluso con respecto a las intervenciones de la Dirección General de Turismo de los años cuarenta (Correyero, 2016; Gil de Arriba, 2018b y 2021), a partir de los años cincuenta, el interés y la accesibilidad turística se irían concentrando, de manera cada vez más evidente, en el litoral mediterráneo donde pronto habían de germinar las bases del modelo sol y playa.

Por lo pronto, en cuanto a extensión y distribución de los tramos según las categorías de rutas turísticas establecidas en el

Fotografía 3

Tossa de Mar: playa Mar Menuda y punta de Sa Llonga



FUENTE: Fotógrafo J.M. Pando Barrero, Archivo Pando. 11/03/1963. Signatura PAN-090459-1. Fototeca del IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte.

Plan, sobresalía la Costa Brava donde se contabilizaba para su mejora un total de 701 kilómetros de recorrido repartidos en catorce sectores, en su gran mayoría pertenecientes a lo que entonces eran carreteras locales con escasa capacidad de circulación (45) (Ver Fotografía 3).

De hecho, la Costa Brava y la Costa del Sol eran presentadas en los anexos del proyecto y del Plan de 1953 como zonas turísticas específicas, con análisis y propuestas más detallados (46). Ello suponía un salto cualitativo importante, avanzando lo que diez años más tarde, con la Ley 197/1963 de 28 de diciembre, serían los centros y zonas de interés turístico nacional. El objetivo inicial era “concentrar los esfuerzos y posibilidades en más reducido espacio” (proyecto de 1953, anexo. 7), en concreto, unos espacios de costa, mejor orientados a las nuevas demandas turísticas internacionales.

Con respecto a la Costa Brava, en 1935, la Generalitat de Cataluña a través de su Consejería de Obras Públicas había creado un Patronato para ordenar y promover turísticamente el área, emulando el modelo de la Costa Azul y delimitando la zona de actuación desde la frontera francesa al río Tordera, en Blanes (47). Entre las funciones de este Patronato estaban las de facilitar los accesos para la visita a las distintas localidades y contribuir a la mejora de los servicios de transporte. Más tarde, en 1941, hubo un intento por parte de la Dirección General de Turismo de retomar la ordenación de la zona, sin gran éxito dado el contexto español de postguerra y la situación bélica a escala europea. Por su parte, el proyecto y el Plan de 1953 fijaban una delimitación es-

pacial para las intervenciones más concisa que la de 1935: entre Blanes y Ampurias, descartando aparentemente la parte norte, aunque en las propuestas de mejora de carreteras se incluían Port Bou y los accesos a localidades como Llanús, Cadaqués, Rosas o Figueras. A su vez, el borde interior del área de actuación prioritaria se situaba

Figura 9
Mapa de carreteras de la Costa Brava zona de interés turístico



FUENTE: Plan Nacional de Turismo 1953. Gráfico 8.

coincidiendo con los límites de los municipios costeros y de las inmediaciones de la carretera litoral, considerada como “columna vertebral” de la zona y formada entonces por diversos tramos de carreteras comarcales y locales (Ver Figura 9).

Las intervenciones más urgentes propuestas en 1953 para la Costa Brava se situaban en las principales carreteras de penetración en la zona turística (48). Además, primaba el objetivo de resaltar el carácter eminentemente marítimo del recorrido, procurando que la carretera de la costa discurreriera lo más próximo posible a la orilla del mar (49). Por último, también se indicaba la conveniencia de acondicionar debidamente diversos ramales que desembocaban en los primordiales puntos turísticos del área (50).

En la Costa del Sol, la delimitación inicial del área de intervención se establecía también a partir de la carretera litoral (51) (Ver Figura 10) que ya había sido objeto previo de reformas para reducir la sinuosidad y mejorar su trazado. Además, cuando se redactan el proyecto y el Plan, algunos tramos de este recorrido se encontraban ya en proceso de reparación o de ensanche: por ejemplo, las entradas y salidas de la ciudad de Málaga. Ambos documentos de 1953 recogen también otras actuaciones concretas realizadas o en curso, como el asfaltado de cinco kilómetros desde San Pedro de Alcántara y de otros veinte a partir de Ronda (Ver Fotografía 4). Igualmente se señala el acondicionamiento con firme especial de catorce kilómetros en la carretera de Málaga a Antequera o la necesidad de arreglo de los accesos a la Hostería de Gibralfaro dentro de la

Figura 10
Mapa de carreteras de la Costa del Sol zona de interés turístico



FUENTE: Plan Nacional de Turismo 1953. Gráfico7.

Fotografía 4 Carretera de Ronda



FUENTE: Fotógrafo Otto Wunderlich, Archivo Wunderlich. 1957. Signatura WUN-21-04993. Fototeca del IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte.

propia ciudad, por encontrarse en bastante mal estado. Asimismo, se consideraba preciso terminar la carretera de Motril a Granada. Todo ello debía completarse además con labores de embellecimiento mediante estudios de detalle, algunos de ellos destinados a instalar miradores panorámicos en puntos de atalaya sobre el mar.

Además de en estas dos zonas turísticas preferentes situadas al norte y sur de la fachada mediterránea peninsular, los firmes a

mejorar en los llamados itinerarios internacionales, que ya en el anteproyecto de 1952 se consideraban como parte de las rutas fundamentales, sumaban en el proyecto y en el Plan de 1953 cerca de quinientos kilómetros de carreteras nacionales y más de ciento cincuenta de carreteras comarcales repartidos por distintos puntos del país, costeros en su mayor parte (52).

En cuanto a extensión, también destacaban las mejoras planteadas en varios de los tramos de la ruta de Madrid hacia Andalucía, con un total de 471 kilómetros a renovar, compuestos de carreteras nacionales (el 42%), comarcales (39,7%) y locales (18,3%) (53). De igual forma sobresalía la propuesta relativa a la denominada *ruta del Pirineo*, con un total de 674 kilómetros y hasta dieciocho tramos, predominantemente situados en carreteras comarcales (54). Asimismo dentro de lo que también pueden considerarse rutas turísticas por áreas de montaña, se proponían mejoras en la zona de Gredos (55) y en los circuitos del Guadarrama (56) y de Sierra Nevada (57).

Los tramos englobados en la categoría *histórico-religiosa* superaban conjuntamente los quinientos kilómetros y se localizaban en las provincias de Gerona, Barcelona, Tarragona, Huesca, Navarra, Guipúzcoa, La Rioja, Burgos, Palencia y Santander, contabilizando nueve tramos de carreteras comarcales y once de carreteras locales (58). A su vez, el *Camino de Santiago* contaba con 358 kilómetros a mejorar, de los que noventa y siete pertenecían a la CN 120 entre Carrión de los Condes y Sahagún y el resto a carreteras comarcales y locales (59).

Otra de las rutas temáticas, la *del Quijote*, disponía de tres tramos identificados para su arreglo en carreteras nacionales que sumaban la mayor parte de su recorrido, más otros dos de comarcales y tres de carreteras locales (60). A la par, la *ruta de los castillos* con un total de siete tramos identificados para su mejora englobaba los accesos al de Peñafiel desde Valladolid mediante la CN 122, la conexión de Cuellar con Cantalejo, la de Segovia con Santa María de Nieva o la de Arévalo con Coca.

Cabe también recalcar que la ruta de Aragón-Levante, abarcaba para su acondicionamiento uno de los tramos más extensos de carretera nacional registrados como de interés turístico: los 231 kilómetros de la CN 232 entre Zaragoza y Vinaroz transitando por Alcañiz.

Pasando a los entornos insulares, las Baleares sumaban en el Plan de 1953 un total de 290 kilómetros a mejorar, repartidos en las islas de Mallorca, Menorca e Ibiza (61). En Canarias, la distribución de mejoras se hacía entre Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote y La Palma. Esta última isla era de las cuatro la que mayor número de kilómetros concentraba para su acondicionamiento: esto es un total de ciento diez en carreteras comarcales o locales, entre Santa Cruz, el Mazo, Fuencaliente, Los Llanos y Tijarafe, y entre Santa Cruz, El Paso, Los Llanos y Tazacorte.

Además de todo el desglose detallado de las propuestas por rutas y tramos, tanto el texto del proyecto como el del Plan formulaban diversas mejoras generales en lo referido al transporte turístico por carretera.

Así, por ejemplo, en dos de los tramos que representaban la entrada en territorio español desde Francia (Puente internacional de Irún a San Sebastián y límite de La Junquera a Figueras) y en otros tres desde Portugal (Puente internacional de Tuy a Vigo y accesos hacia Badajoz y hacia Rosal de la Frontera) se proponía crear dos vías de circulación separadas por setos, con características análogas a las de las entradas al Gran Madrid. También se planteaba el establecimiento de espacios para aparcar y entornos arbolados con fuentes de agua en las rutas de mayor tráfico de vehículos, como ya se había apuntado en el anteproyecto de 1952. Ahora además, para estas rutas de gran tráfico se aconsejaba la instalación de teléfonos en las casillas de peones camineros y la organización por parte de los Ayuntamientos de botiquines para servicios de urgencia, lo que guarda relación con el mencionado incremento de los accidentes de tráfico a medida que aumentaba la circulación. Del mismo modo, se contemplaba la existencia de máquinas quitanieves para los meses de invierno, sobre todo en los accesos a Madrid y una distribución coordinada de surtidores de gasolina a partir de las capitales de provincia y ciudades de mayor interés turístico.

IV. PARA CONCLUIR: CARRETERAS Y MOTORIZACIÓN DE UN PAÍS TURÍSTICO, CERRANDO UNA ETAPA E INICIANDO OTRA

A partir de los años cincuenta, España pasó de ser un país rezagado en materia turística a dotarse de las condiciones para convertirse en potencia mundial (Vallejo, 2014). Uno de estos prerequisites fue sin

lugar a dudas la mejora de las carreteras que permitieron aumentar progresivamente la afluencia de vehículos hacia los que se fueron constituyendo como principales puntos y destinos para un turismo ya no elitista, como lo había sido aun predominantemente en las primeras décadas del siglo XX, sino de masas.

No obstante, en términos generales, sobre la modernización de las carreteras españolas siguió pesando el problema económico, de forma que las mejoras emprendidas desde 1950 se habían ido realizando de manera discontinua, por tramos sueltos, y en muchos casos, la escasez de consignaciones presupuestarias consecuentes había impedido la terminación de itinerarios completos.

En 1955, la ley de 22 de diciembre (BOE de 24 de diciembre) aprobó los presupuestos generales del Estado para el bienio 1956-1957. En la sección de Obras Públicas se incluían las dotaciones correspondientes al Plan de Modernización de carreteras, lo que en la práctica supuso prolongar su vigencia durante el segundo quinquenio de la década. Uno de los motivos justificativos de dicha prolongación fue la imparable importancia del turismo y del flujo diario de vehículos por las carreteras españolas (62). Otra razón menos explícita era que no se habían alcanzado todavía los objetivos de partida en cuanto a mejora de firmes y trazados.

Efectivamente, la primera etapa quinquenal de actuaciones en el tema de carreteras, entre 1950 y 1955, se centró sobre todo en la mejora de los trazados, mientras que la de los firmes se limitó a su reparación y

mantenimiento (63). Tan solo más tarde se iría generalizando el asfaltado de los itinerarios (64).

A finales de la década de los cincuenta, el ingeniero ya citado anteriormente José Luis Escario publicó otro artículo, esta vez en la *Revista de Obras Públicas* de enero de 1959, en relación con el proceso de modernización de las carreteras españolas. En él señalaba, p. 21: “Para el turismo, que crece, como puede verse, con enorme rapidez, la carretera es fundamental [...]; puede afirmarse que sólo el capítulo turismo podría justificar un amplio programa de mejoras de carreteras”. A este respecto apelaba a los ejemplos francés e italiano, haciendo referencia en este último caso a la llamada “autopista del sol” entre Milán-Roma-Nápoles, entonces en construcción, como eje articulador del turismo en dicho país y modelo a imitar por el nuestro (Ver Fotografía 5).

En cuanto a volumen de vehículos, el parque español había alcanzado el millón de automóviles y respecto a la producción, en 1960 la SEAT llegó a fabricar más de 36.000 unidades (Uriol, 1992: 284). El popular utilitario 600 había hecho su aparición tres años antes (Martín-Sánchez, 2019). Además, durante los años cincuenta se crearon también empresas automovilísticas como la FASA Renault en Valladolid y la Citroën de Vigo.

Dentro de esta dinámica, en marzo de 1961 tuvo lugar el Primer Seminario de Construcción de carreteras organizado por la Asociación Española de la Carretera (65), con la colaboración del Ministerio de Obras Públicas. Asimismo, en diciembre del año

Fotografía 5

Promoción del turismo hacia España en los años cincuenta: pareja con trajes regionales, en motocicleta sobre un mapa del Mediterráneo



FUENTE: Fotógrafo J.M. Pando Barrero, Archivo Pando. 20/10/1955. Signatura PAN-066871. Fototeca del IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte.

anterior, el Gobierno presentó a las Cortes dos proyectos de ley: el de Bases para el Plan General de Carreteras y el de Carreteras en Régimen de Concesión.

El primero comprendía 2.847 kilómetros de doble calzada, ensanches, variantes, supresión de tramos peligrosos, etc. y su realización se preveía para los años 1962-1977, desglosado en cuatro planes cuatrienales. Dentro de los documentos del Plan General de Carreteras se hallaba un Atlas Provincial que presentaba la red de carreteras de cada provincia, cuya armadura era la red de itinerarios básicos, también llamada red azul. En esta ocasión, como primera medida para solventar el problema presupuestario se re-

curriría a un préstamo concedido en 1963 por el Banco Mundial.

El segundo proyecto convertido en ley abría la posibilidad a la explotación de carreteras o tramos de las mismas por particulares, sociedades o empresas, incluyendo para ello incentivos económicos. Se trataba de acudir a la iniciativa privada a fin de solucionar el tema de la financiación, concediendo a los inversores privados los sectores de carretera más rentables para la futura implantación de peajes.

En la etapa del desarrollismo de los años sesenta, los coches, las carreteras y el turismo habían entrado de lleno en la vida es-

pañola, representando un papel económico y social cada vez más importante, ocupando mayor cantidad de espacios y caracterizando y estructurando territorios. Todo ello tendría consecuencias perdurables en el tiempo, a medida que se avanzaba hacia una inexorable masificación en materia de turismo y de tráfico.

BIBLIOGRAFÍA

- CATALÁN VIDAL, J. (2000). La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilística española, 1898-1996. *Revista de Historia Industrial*, 18, pp. 113-156.
- CATALÁN, J. (2006). La SEAT del desarrollo, 1948-1972. *Revista de Historia Industrial*, 30, pp. 143-192. Recuperado de <https://raco.cat/index.php/HistoriaIndustrial/article/view/63715/87144>
- CONCEJAL, E. (2014). Las Rutas de Guerra del Servicio Nacional de Turismo (1938-1939). En C. Miguel Arroyo y M^a.T. Ríos Reviejo (coords). *Visite España. La memoria rescatada* (pp. 259-273), Biblioteca Nacional de España y Museo Nacional del Romanticismo, Madrid.
- CORREYERO RUIZ, B. (2001). Las rutas de guerra y los periodistas portugueses. *Historia y comunicación social*, 6, pp. 123-134.
- CORREYERO RUIZ, B. (2016). La reorganización del turismo español, 1939-1953. Del inicio de la posguerra a la creación del Plan Nacional de Turismo. *Revista de la historia de la economía y de la empresa*, 10, 2, pp. 19-249.
- DÍEZ-PASTOR IRIBAS, C. (2005). *Carlos Arniches y Martín Domínguez, arquitectos de la generación del 25*. Marea, Madrid.
- GIL DE ARRIBA, C. (2018a). El papel de las carreteras en la configuración de los espacios turísticos españoles de mediados del siglo XX, desde el CNFE de 1926 al Plan de Modernización de 1950. *Livro de Atas do XVI Colóquio Ibérico de Geografia: Península Ibérica no Mundo: problemas e desafios para uma intervenção ativa da Geografia* (pp. 706-715), Associação Portuguesa de Geógrafo, Asociación Española de Geografía. Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa. Recuperado de <https://hdl.handle.net/10216/126770>
- GIL DE ARRIBA, C. (2018b). Los espacios litorales españoles en la estructuración de las geografías turísticas del primer tercio del siglo XX. En R. Vallejo, R. y C. Larrinaga (edts). *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico, 1900-1930* (pp. 171-210), Editorial Silex, Madrid.
- GIL DE ARRIBA, C. (2019). Geografías turísticas: moda y modos de viajar en la España de la primera mitad del siglo XX. *Ayer*, 113, pp. 147-174.
- GIL DE ARRIBA, C. (2021). Geografías turísticas del primer franquismo. En C. Larrinaga (ed). *Luis Bolín y el turismo en España entre 1928 y 1952* (pp. 195-224), Marcial Pons, Madrid.
- GÓMEZ MENDOZA, A. y SAN ROMÁN, E. (2005). Transportes y comunicaciones. En A. Carreras y X. Tafunell (coord). *Estadísticas históricas de España, siglos XIX y XX* (pp. 508-571) (2^a ed. revisada), Fundación BBVA, Bilbao.
- FERNÁNDEZ FUSTER, L. (1959). *Albergues y paradores*. Temas españoles n^o 309 (2^a edición), Publicaciones Españolas, Madrid.
- MACÍAS MUÑOZ, M.O. (2002). El largo despertar: los tiempos de la Autarquía (1939-1959). TST: *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 2, pp. 149-187.
- MARTÍN-SÁNCHEZ, I. (2019). El Seiscientos, un símbolo social de la España del desarrollismo. *Historia Contemporánea*, 61, pp. 935-969. Recuperado de <https://doi.org/10.1387/hc.19535>
- MORENO GARRIDO, A. (2007). *Historia del Turismo en España en el siglo XX*. Síntesis, Madrid.
- PELLEJERO MARTÍNEZ, C. (2000). *El Instituto Nacional de Industria en el sector turístico: ATESA (1949-1981) y ENTURSA (1963-1986)*. Servicio de Publicaciones e Intercambio Científico de la Universidad de Málaga, Málaga.

RODRÍGUEZ PÉREZ, M^a.J. y CERESUELA PUCHE, A. (2015). Albergues de carretera. La metamorfosis de un tipo hotelero. *Estudios Turísticos*, 205, pp. 35-70.

SAN ROMÁN, E. (1995). El nacimiento de SEAT: autarquía e intervención del INI. *Revista de Historia Industrial*, 7, pp. 141-165. Recuperado de <https://raco.cat/index.php/HistoriaIndustrial/article/view/62964/84847>

SOLERA, L. (2017). De la grava al asfalto. De 1800 a 1960: hacia la Red Nacional de Carreteras. *Revista del Ministerio de Fomento*, 674, pp. 54-65.

URIOL SALCEDO, J.I. (1992). *Historia de los caminos de España (vol. II, siglos XIX y XX)*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.

VALLEJO POUSADA, R. (2014). *De país turístico rezagado a potencia turística. El turismo en la España de Franco*. Serie Documentos de Trabajo de la Asociación Española de Historia Económica, DT-AEHE, n° 1.408.

VILAR-RODRÍGUEZ, M. y VALLEJO POUSADA, R. (2018). El automóvil y el turismo en España, 1900-1936. En C. Barciela López (dir.), G.L. Fontana (dir.), R. Vallejo Pousada (coord.) y M. Vilar-Rodríguez (coord.). *La industria del automóvil de España e Italia en perspectiva comparada* (pp.389-431), Universidad de Alicante, Servicio de Publicaciones.

VILAR-RODRÍGUEZ, M. y VALLEJO POUSADA, R. (2021). Automobiles and tourism as indicators of development in Spain, 1918-1939. *The Historical Journal*. Cambridge University Press. Recuperado de <https://doi.org/10.1017/S0018246X21000030>

NOTAS

(1) Sin olvidar que incluso durante la propia contienda existieron las llamadas Rutas de Guerra (Correyero, 2001; Moreno, 2007: 144-149; Concejal, 2014) planteadas por el Servicio Nacional de Turismo (SNT) para que “los turistas visitaran el te-

rritorio de España situado bajo el control del general Franco” como señala en su portada el periódico *Azul*, publicado por la Falange Española de las J.O.N.S. de Córdoba, el 4 de enero de 1939.

(2) Según las cifras proporcionadas por Gómez Mendoza y San Román (2005: 555) en 1941 se matriculó en España un total de 4.027 vehículos a motor. El año anterior, la cifra llegó a ser de 10.376. No obstante, hasta 1948 ni se superaron ni siquiera se volvieron a alcanzar los valores de 1940. Fue en aquel año de 1948 cuando se contabilizaron 12.303 vehículos matriculados, de los cuales 6.660 (el 54,1%) fueron camiones y furgonetas, 4.068 turismos (33,1%), 229 ómnibus (2,4%) y un volumen nada desdeñable de 1.276 motos (10,4%). Sólo a partir 1951 el número anual de turismos matriculados en España sobrepasó al de camiones y furgonetas.

(3) Mencionados por orden alfabético, se trata de los de Antequera, Aranda de Duero, Bailén, Benicarló, La Bañeza, Manzanares, Medinaceli, Quintanar de la Orden, Puebla de Sanabria y Puerto Lumbreras. La construcción de los dos últimos se concluyó en noviembre de 1945 y en octubre de 1946, respectivamente. El albergue de Almazán creado en 1935 no volvió a recuperar su antiguo uso después de la Guerra Civil. Por su parte, el de Triste, finalizado poco antes de empezar la Guerra no llegó nunca a utilizarse para su objetivo originario.

(4) Decreto-ley publicado en la *Gaceta de Madrid* de 10 de febrero de 1926.

(5) Estas cifras las proporciona Fernández Fuster (1959).

(6) Uriol (1992: 283) aporta la cifra de 959 unidades fabricadas en 1953 en la factoría barcelonesa de SEAT.

(7) Lo que también se señala en un artículo sobre el “Plan de Modernización de carreteras españolas” publicado en agosto de 1950 en la *Revista de Obras Públicas*, pp. 440-443.

(8) Dentro de estos 10.909 kilómetros seleccionados para las intervenciones del PMRCE se hallaban todas las carreteras del CNFE. Otras fuentes posteriores, como el anteproyecto del Plan Nacional

de Turismo de 1952, al que nos referiremos a continuación, indicaban una cuantía superior para las previsiones de actuación: 11.003.509 kilómetros. Por otra parte, el volumen de 71.000 kilómetros totales de carreteras que contabilizaban las fuentes administrativas del momento dista bastante de los datos proporcionados por Gómez Mendoza y San Román (2005: 552). Estos autores establecen para 1951 un total de 115.365 kilómetros de carreteras, de los cuales 71.022 kilómetros eran estatales y 44.343 provinciales. De ello podría deducirse que el PMRCE de 1950 y el anteproyecto del Plan Nacional de Turismo de 1952 al indicar la cifra de 71.000 kilómetros solo hacían referencia a las carreteras de titularidad estatal. Por otro lado, Uriol (1992:184) fija en 73.914 kilómetros la extensión de la red de carreteras del Estado de 1951.

(9) Así, como itinerario complementario se estableció el enlace entre Irún y la frontera portuguesa en dirección a Guarda, a través de Burgos, Valladolid, Salamanca y Ciudad Rodrigo. Este itinerario venía a ampliar el itinerario radial principal desde Madrid a Lisboa, vía Badajoz.

(10) Uno en Mallorca y dos en Canarias (Tenerife y Gran Canaria).

(11) Aunque, como se observa en el mapa, sin incluir en esta zonificación el conjunto insular canario.

(12) Las Baleares estuvieron incluidas en la zona Nordeste, a pesar de lo que podría desprenderse del mapa (*Figura 1*) que parece incluirlas en la zona 3 o Este.

(13) El CNFE segregaba de la red general de carreteras unos itinerarios de especial interés turístico que quedaban bajo la dirección de un patronato y una dirección técnica.

(14) Decreto de 15 de febrero de 1952. El Ministerio de Información y Turismo se creó en julio de 1951. Gabriel Arias Salgado estuvo a su frente hasta 1962. Por su parte, la sustitución de Luis Antonio Bolín como Director General de Turismo se produjo en agosto de 1952, cuando para dicho cargo fue nombrado Mariano Urzaiz y Silva, duque de Luna.

(15) Ese año de 1952, los ingresos aportados por los visitantes extranjeros contabilizaron 599,7 millo-

nes de pesetas oro, es decir más del doble que el año anterior en el que la cifra fue de 258,9 millones (Fernández Fuster, 1959: 4).

(16) Según los datos que se proporcionan en el citado anteproyecto, en 1951, el 58,2% de los visitantes llegados a España habían utilizado las carreteras fronterizas. Por meses, en agosto y septiembre de aquel año, los visitantes que habían accedido por carretera sobre el total de medios utilizados habían ascendido al 64,1% y 89,4%, respectivamente.

(17) De los que 2.039 kilómetros eran de carreteras nacionales, 2.534 comarcales y 927 locales. A su vez, el 86,5% se hallaban en la Península, el 5,5% en Baleares y el 8% en Canarias, según se desprende del citado anteproyecto del Plan Nacional de Turismo.

(18) En unos años en los que aún estaban vigentes los dos Protectorados, español y francés.

(19) En particular, los centros urbanos de Madrid, Barcelona, La Coruña, Vigo, San Sebastián, Santander, Gijón, Jaca y Granada.

(20) Estos enclaves de interés turístico-religioso eran Ripoll, Vich, Sant Cugat del Vallès, Montserrat, Barcelona, Santa Creus, Poblet, Lérida, Zaragoza, Huesca, Jaca, San Juan de la Peña y Santa Cruz de Serós, en el caso de la primera ruta. San Sebastián, Pamplona, Javier, Logroño, San Millán de la Cogolla, Santillana de Nájera, Burgos, Santo Domingo de Silos, Valladolid, Palencia, Carrión de los Condes, Santillana del Mar, Santander, Limpas, Bilbao y Loyola, en el caso de la segunda ruta. Y finalmente, San Sebastián, Loyola, Bilbao, Santander, Santillana, Covadonga, Oviedo, La Coruña, Santiago, Pontevedra, Vigo, Tuy, Orense, Astorga, León, Zamora, Salamanca, Valladolid, Burgos, Vitoria y nuevamente San Sebastián, en la tercera ruta turístico-religiosa.

(21) Pasando por Manzanares, Segovia, Turégano, Cuéllar, Peñafiel, Valladolid, Simancas, Medina del Campo, Coca y nuevamente Segovia de vuelta a Madrid. En el anteproyecto del Plan Nacional de Turismo de julio de 1952 se contempla también la posibilidad de ampliar el itinerario con los castillos de Pedraza, Castilnovo y Sepúlveda.

(22) Con dos sub-rutas: la colombina con salida y llegada en Sevilla, pasando por Sanlúcar, Niebla, San Juan del Puerto, Moguer, Palos de la Frontera, La Rábida y Huelva, y la dedicada a los lugares de origen de los conquistadores, que partiendo de Madrid pasaba por Ávila, Salamanca, Plasencia, Cáceres, Trujillo, Guadalupe y Oropesa, para volver de nuevo a Madrid.

(23) Siguiendo el tradicional camino francés: desde Roncesvalles a Pamplona, Puente de la Reina, Estella, Logroño, Nájera, Santo Domingo de la Calzada, Burgos, Castrojeriz, Iteiro del Castillo, Frómista, Carrión de los Condes, Sahagún, León, Hospital de Órbigo, Astorga, Ponferrada, Villafranca del Bierzo, Becerreá, Sarria, Portomarín, Palas del Rey y Santiago de Compostela.

(24) Una vez más con Madrid como punto de origen y de llegada, para visitar los principales lugares relacionados con la obra de Cervantes: Quintanar de la Orden, El Toboso, Alcázar de San Juan, Tomelloso, Argamasilla de Alba, Osa de Montiel, Manzanares, Ciudad Real, Puerto Lápice, Tembleque y Aranjuez.

(25) Con puntos de visita destacados como Roncesvalles, los Valles del Baztán, el Roncal, Ansó, Canfranc, Panticosa, Sallent, Ordesa, Vielsa, Benasque o Arán. En este caso se alude también a Candanchú y La Molina por las posibilidades de práctica del esquí.

(26) Como se recoge en un artículo publicado en el diario *El Sol*, de 20 de abril de 1935.

(27) Aunque también se menciona como atractivo un itinerario en Lanzarote, entre Arrecife y Yaiza.

(28) La primera con dirección a Buenavista, bordeando la parte septentrional de la isla y pasando por La Laguna, Tacoronte, La Orotava y Puerto de la Cruz; la segunda con salida y llegada a Santa Cruz permitía visitar el Teide por su parte norte, y la tercera ruta prevista descendía en dirección sur por el litoral desde Santa Cruz hasta la Candelaria, continuaba hacia Arafo y el valle de Guimar y recorría la parte sur de Teide para llegar a Boca de Tauce.

(29) En estos años, había asimismo vuelos desde Los Rodeos hacia Las Palmas y hacia Sidi-Ifni.

(30) De Las Palmas a Agaete pasando por Arucas y Gáldar en el litoral norte; de Las Palmas a la Cruz de Tejeda y finalmente, de Las Palmas a Maspalomas.

(31) De Santa Cruz de La Palma a Fuencaliente en el sur de la isla, y hacia el interior desde Santa Cruz a El Paso, Los Llanos, Tazacorte y Tijarafe.

(32) La primera hacia Valdemosa y Soller, la segunda y tercera pasando por Inca se dirigían, la una hacia Torrent de Pareis y la otra hacia Alcudia pasando por Pollensa y Formentor. La cuarta y quinta rutas discurrían conjuntamente hacia Manacor, tomando dirección a Porto Cristo la una y hacia Cala Ratjada la otra atravesando Artá y Capdepera.

(33) La primera hacia Fornells, volviendo por Mercadal y Alayor; la segunda pasando por el centro de la isla hacia Ferrerías y Ciudadela, y la tercera en el entorno de Mahón hacia San Clemente y San Lluís.

(34) Eran tres y partían desde Alcazarquivir para llegar a Ceuta, pasando la una por Larache, Arcila, Tánger y Tetuán, la otra por Xauén y Tetuán, y la tercera además de por Larache y Tetuán, por Dar Chaoui y el desfiladero de El Fondak.

(35) Entre Ceuta y Melilla, con paradas en Tetuán, Xauén o Villa Sanjurjo (Alhucemas).

(36) En el anteproyecto también se mencionaban las insuficientes prestaciones de la entonces policía de carreteras. La prensa de estos años cincuenta recoge frecuentes noticias relativas a los accidentes de tráfico y al incremento de las sanciones por incumplimientos.

(37) La administración responsable de otorgar dichas concesiones era la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales.

(38) La SOES creada por decreto el 21 de enero de 1946 (BOE de 24 de enero) fue concebida como “órgano permanente de coordinación de los diferentes Departamentos ministeriales, exclusivamente

dedicado a llevar a término, a las órdenes directas de la Presidencia del Gobierno, la dirección de la gran obra de elevación y justicia social que el Régimen propugna”. Su primer Secretario General fue el propio Gabriel Arias Salgado quien, como ya se ha dicho, a partir de julio de 1951 sería Ministro de Información y Turismo. También se crearon Juntas Provinciales de Ordenación Económico-Social, presididas en cada caso por el gobernador civil y jefe provincial del Movimiento. La SOES se encargaba de elaborar los Planes de Ordenación Nacionales y Provinciales que más tarde aprobaba la Presidencia del Gobierno.

(39) *Estudios para un plan nacional de turismo: memoria*. Ministerio de Información y Turismo. Presidencia del Gobierno, Secretaría General para la Ordenación Económico-social. Madrid, 1952. 157 pp. CDTE 00008444. FA-214.

(40) El 17 de julio de 1953 fue aprobado el Plan de Albergues y Paradores de Turismo (BOE de 19 de julio) como parte integrante del Plan de Turismo. En su preámbulo señalaba: “El incremento experimentado en estos últimos años por el tráfico turístico, nacional e internacional, en nuestra Patria, consecuencia tanto de un nuevo sentido de la vida como de la intensificación de los medios de transporte, impone hoy al Estado el deber ineludible de ejercer su intervención para suplir las deficiencias de la iniciativa privada en aquellos aspectos, en que su falta puede originar serios perjuicios para la economía turística, como ha de acontecer si nuestras vías fundamentales de comunicación, y principalmente las comprendidas en el Plan de Modernización de carreteras, careciesen de albergues o paradores, que hoy se consideran como servicios necesarios del turismo que se realiza en automóvil”.

(41) El 19 de septiembre de 1949 había sido aprobada en Ginebra la Convención sobre la circulación vial para favorecer el desarrollo del tráfico internacional por carretera. Además, en el anexo 1 del proyecto y en el 2 del Plan de 1953 se recoge el texto dispositivo de la Convención internacional aduanera sobre turismo, formulado por el Comité de Transportes de la Comisión para Europa del Consejo Económico y Social de Naciones Unidas.

(42) En el Plan Nacional, el total de kilómetros en carreteras comarcales se incrementa respecto al proyecto, al añadir tres tramos en otras tres carreteras de Ibiza. Lo mismo sucedía con las carreteras locales tras incluir tres tramos en Menorca y uno más en Mallorca.

(43) De acuerdo con el artículo 2 de la Ley de 18 de diciembre de 1950 (BOE del día 19) donde se señalaba que “Los grupos de carreteras que forman parte de los itinerarios expresados podrán ser objeto de ampliación o modificación, a los efectos de su modernización, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y mediante el oportuno Decreto acordado en Consejo de Ministros”.

(44) Hasta febrero de 1954 no se creó el departamento de obras del Plan Nacional de Turismo, con el fin de unificar sus actividades (12 de febrero, BOE de 8 de marzo).

(45) De Malgrat a Blanes, Lloret de Mar, Tossa, San Feliú de Guixols, o de Villa de Mar a Castelló d’Empúries, Rosas y Cadaqués, o de este último enclave a Puerto de La Selva y Llansá. Además de las comarcales 252, 253, 255 y 259 que discurrían entre Palamós, S’Agaró y San Feliú, o entre Port Bou y Llansá o de Palamós a La Bisbal y de este núcleo a Villa de Mar.

(46) En los anexos de tramos de carreteras a mejorar también se establecía un desglose para los situados en la Costa Brava, identificada como ruta turística, mientras que para la Costa del Sol ni el proyecto ni el Plan de 1953 establecen este mismo desglose.

(47) *Boletín de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de la Provincia de Gerona*. Año XV, nº 78, sept-oct. 1935.

(48) Con un tramo común de costa entre Blanes, Palamós y Palafrugell que se bifurcaba en esta última localidad: por un lado, en dirección Regencós, Torroella de Montgrí, La Escala, Viladamat y Vilafant cerca de Figueras, y por otro hacia La Bisbal, Viladamat, Castelló de Ampurias, Rosas, Cadaqués, Puerto de La Selva, Llansá, San Miguel de Colera y Port-Bou.

(49) Si bien en algunos tramos se reconocían especiales dificultades materiales y económicas para ello, como en el de L'Escala-Palamós, por lo que el proyecto de 1953, para este tramo en concreto, sugiere la posibilidad de posponer las obras a planes posteriores.

(50) Cabe recordar que en 1942 Josep Pla publicó en la editorial Destino el libro *Viaje en autobús* con la descripción de una serie de recorridos por pueblos como Palamós, Sant Feliu de Guixols, Tossa, Lloret, Blanes, Malgrat, etc.

(51) En su máxima extensión para Andalucía, esta iba de Cádiz hasta Almería y en el caso de la Costa del Sol, enlazaba Algeciras con Motril.

(52) En el primer caso, el de las nacionales, se incluía el recorrido entre Gandía-Benidorm y Alicante por la CN 332, el tramo de Puerto Lumbreras a Guadix por la CN 342, el de Ribadesella a Villaviciosa, Gijón, Avilés y Luarca por la CN 632 y el de Ribadeo a Barreiros siguiendo la CN 634. Respecto a las carreteras comarcales, se señalaban para su mejora los tramos de Barreiros y Vivero por la comarcal 642 y hacia El Ferrol por la 646.

(53) CN 432 entre Alcaudete, Baena, Castro del Río y Córdoba, CC 339 por Paradas, Morón de la Frontera, Ronda y San Pedro de Alcántara y CC 344 entre Ronda, Grazalema y Arcos de la Frontera.

(54) Aunque dos de los tramos se situaban en carreteras nacionales: el uno en la CN 121 en Navarra, entre Oronoz, Olagüe y Pamplona, y el otro en la CN 230 en Lérida, entre Vilaller y Viella. Los tramos comarcales eran catorce y afectaban a otras tantas carreteras en las provincias de Guipúzcoa, Navarra, Huesca, Lérida y Gerona, con localidades como Irún y Vera de Bidasoa, Pamplona-Burguete, Puente de la Reina-Biescas-Aínsa, Castrejón de Sos-Vilaller, Viella-Sort, Seo de Urgel-Puigcerdá y Figueras-Port Bou. Finalmente, había otros dos tramos más en carreteras locales.

(55) Con 28 kilómetros en la CN 403 de San Martín de Valdeiglesias a El Tiemblo y El Barraco, y otros 184 en tres tramos respectivos de las CC 500, 501 y 502, enlazando el Parador de Gredos con Venta

del Obispo, Navatagordo y El Barraco; Villaviciosa de Odón con San Martín de Valdeiglesias, y Venta del Obispo, Arenas de San Pedro y Talavera de la Reina.

(56) En este caso, los tramos a reparar eran uno de 23 kilómetros en la CC 604 de Rascafría al Puerto de Navacerrada, y otros dos de carreteras locales entre Manzanares el Real y Chozas de la Sierra, y entre Fuencarral, Colmenar, Chozas, Miraflores y Rascafría, sumando ambos otros 74 kilómetros.

(57) 17 kilómetros de la CC 333 entre Béznar, Lanjarón y Órgiva, y otros 99 más repartidos en cuatro tramos de carreteras locales: entre Lanjarón y Órgiva, de esta última a Capileira, la carretera de Capileira a Sierra Nevada que se hallaba en construcción a lo largo de 29 kilómetros según se señala en el texto del proyecto y la carretera de Sierra Nevada a Granada con 42 kilómetros.

(58) En kilómetros, los tramos de carreteras comarcales sumaban el 72,7% y los locales el 27,3%, conectando enclaves como Figueras y Ripoll; Martorell, Vilafranca del Penedés y Monserrat; Valls y el Monasterio de Santes Creus; L'Espluga de Francolí y el Monasterio de Poblet; Santa Cilia-Jaca; Benués a San Juan de la Peña; Elgóibar, Azpeitia y Tolosa; Eibar, Tafalla y Estella; Yesa, Javier y Sangüesa; Santo Domingo de la Calzada a San Millán de la Cogolla; Hortigüela, Covarrubias, Santo Domingo de Silos y Lerma; Palencia con Carrión de los Condes; Torrelavega y Santillana, y Colindres con Limpias.

(59) Tres tramos de comarcales: en la 135 de Roncesvalles a Pamplona, 525 entre Becerreá, Sarria, Portomarín y Ventas de Narón y 547 entre Gurtín, Palas del Rey y Santiago. Además de otros cuatro de carreteras locales como el de Frómista a Carrión de los Condes.

(60) CN 420 entre Pedro Muñoz, Campo de Criptana y Alcázar de San Juan, y de Ciudad Real a Daimiel y Puerto Lápice, CN 430 de Osa de Montiel a La Solana, Manzanares y Daimiel, CC 400 entre Alcázar de San Juan, Tomelloso y Cerro de la Encantada, y CC 415 de Moral de Calatrava a Almagro

y Ciudad Real. Los tramos de carreteras locales se hallaban entre Quintanar de la Orden, el Toboso y Pedro Muñoz; Cerro de la Encantada y Osa de Montial, y Manzanares y Moral de Calatrava.

(61) Las carreteras de Ibiza fueron agregadas en el Plan de 1953, pero no aparecían contempladas en el proyecto previo.

(62) Como recogió P. García Ormaechea, a la sazón Director General de Carreteras y Caminos Vecinales, en el artículo de junio de 1957 titulado “La red de carreteras españolas. Su modernización”, publicado en la *Revista de Obras Públicas*, pp. 294-295.

(63) Teniendo en cuenta que la circulación de carros de llanta metálica era todavía bastante frecuente

en la España de los años cincuenta, lo que suponía un importante desgaste de los firmes.

(64) En esta segunda mitad de los años cincuenta, se produjo una evolución trascendental en el modo de construcción de los firmes, con el uso creciente de maquinaria. Un hito notable fue la orden de 27 de junio de 1961 por la que se derogaba la Instrucción de carreteras de 11 de agosto de 1939 (BOE de 7 de agosto).

(65) La Asociación Española de la Carretera se funda en abril de 1949. Su primer presidente fue Marcelino Ahijón, Ingeniero Jefe de Conservación de Carreteras. Dos años más tarde, la Asociación inició la publicación de la revista *Carreteras*.

Anexo 1

Clasificación de los itinerarios turísticos peninsulares en el Plan Nacional de Turismo

Grupos y subgrupos		Itinerarios	Puntos del recorrido
Rutas fundamentales	Rutas internacionales	Irún-Algeciras	Irún, San Sebastián, Vitoria, Burgos, Madrid, Aranjuez, Córdoba, Sevilla, Jerez de la Frontera, Cádiz, Algeciras.
		La Junquera-Algeciras	La Junquera, Gerona, Barcelona, Sitges, Tarragona, Tortosa, Castellón, Sagunto, Valencia, Alcoy, Alicante, Elche, Orihuela, Murcia, Lorca, Almería, Motril, Málaga, Algeciras.
		Irún-Tuy	Irún, San Sebastián, Zarauz, Zumaya, Deva, Eibar, Bilbao, Castro Urdiales, Santander, Torrelavega, San Vicente de la Barquera, Llanes, Ribadesella, Oviedo, Luarca, Ribadeo, Mondoñero, Villalba, La Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra, Redondela, Vigo, Tuy.
		Irún-Ciudad Rodrigo	Irún, San Sebastián, Vitoria, Burgos, Valladolid, Tordesillas, Salamanca, Ciudad Rodrigo.
		Badajoz-La Junquera	Badajoz, Mérida, Trujillo, Oropesa, Talavera de la Reina, Madrid, Alcalá de Henares, Guadalajara, Medinaceli, Calatayud, Zaragoza, Lérida, Barcelona, Gerona, La Junquera.
		Canfranc-Madrid	Canfranc, Jaca, Huesca, Zaragoza, Medinaceli, Guadalajara, Alcalá de Henares, Madrid.
		Rosal de la Frontera-Sevilla	Rosal de la Frontera, Sevilla.
	Rutas nacionales	Madrid-Norte-Noroeste de España	San Sebastián, Bilbao, Santander, Covadonga, Oviedo, La Coruña, Santiago de Compostela, Vigo, Orense, León, Zamora, Salamanca, Ávila, Madrid, Aranda, Burgos, San Sebastián.
		Norte de España	Barcelona, Lérida, Zaragoza, Pamplona, San Sebastián, Bilbao, Santander, Ribadesella, Gijón, Oviedo, Lugo, La Coruña, Santiago, Vigo, Orense, León, Valladolid, Burgos, Logroño, Zaragoza, Lérida, Barcelona.
		Aragón-Levante	Madrid, Medinaceli, Alhama de Aragón, Zaragoza, Alcañiz, Vinarós, Castellón, Valencia, Alicante, Cartagena, Murcia, Albacete, Quintanar de la Orden, Madrid.
		Andalucía-Castilla-Galicia	Badajoz, Sevilla, Jerez de la Frontera, Cádiz, Algeciras, Málaga, Granada, Jaén, Bailen, La Carolina, Manzanares, Madrid, Ávila, Valladolid, León, Lugo, La Coruña, Santiago de Compostela, Vigo.
		Castilla la Vieja y León	Madrid, Segovia, Aranda de Duero, Burgos, Palencia, Valladolid, León, Zamora, Salamanca, Ávila, Madrid.
		Madrid-Andalucía	Algeciras, Málaga, Granada, Córdoba, Manzanares, Madrid, Oropesa, Guadalupe, Mérida, Sevilla, Ronda, Jerez de la Frontera, Cádiz, Algeciras.
		Madrid-Ávila-Salamanca-Extremadura	Madrid, Ávila, Salamanca, Cáceres, Mérida, Guadalupe, Toledo, Madrid.

Anexo 1 (Cont.)

Clasificación de los itinerarios turísticos peninsulares en el Plan Nacional de Turismo

Grupos y subgrupos		Puntos del recorrido
Rutas radiales	Excursiones desde grandes núcleos de población	Centros de salida: Madrid, Barcelona, La Coruña, Vigo, San Sebastián, Santander, Gijón, Jaca y Granada.
Rutas histórico-religiosas	Rutas de monasterios y santuarios	La Junquera, Ripoll, Vich, Montserrat, Barcelona, Santa Creus, Poblet, Lérida, Zaragoza, Huesca, Jaca, San Juan de la Peña, Canfranc.
		Irún, San Sebastián, Pamplona, Javier, Logroño, San Millán de la Cogolla, Santillana de Nájera, Burgos, Santo Domingo de Silos, Valladolid, Palencia, Carrión de los Conde, Santillana, Santander, Limpas, Bilbao, Loyola, San Sebastián, Irún.
		Iún, San Sebastián, Loyola, Bilbao, Santander, Santillana, Covadonga, Oviedo, La Coruña, Santiago, Pontevedra, Vigo, Tuy, Orense, Astorga, León, Zamora, Salamanca, Valladolid, Burgos, Vitoria, San Sebastián, Irún.
	Rutas de los castillos (Castilla)	Madrid, Manzanares, Segovia, Turégano, Cuéllar, Peñafiel, Valladolid, Simancas, Medina del Campo, Coca, Segovia, Madrid.
	Rutas de la Hispanidad	Sevilla, Sanlúcar, Niebla, San Juan del Puerto, Moguer, Palos de la Frontera, La Rábida, Huelva, Sevilla. Madrid, Ávila, Salamanca, Plasencia, Cáceres, Trujillo, Guadalupe, Oropesa, Madrid.
Camino de Santiago	Roncesvalles, Pamplona, Puente La Reina, Estella, Logroño, Nájera, Santo Domingo la Calzada, Burgos, Castrogeriz, Itero del Castillo, Frómista, Carrión de los Condes, Sahagún, León Hospital de Órbigo, Astorga, Ponferrada, Villafranca del Bierzo, Becerreá, Sarriá, Portomarín, Palas del Rey, Santiago de Compostela.	
Otras rutas de interés	Ruta del Quijote	Madrid, Quintanar de la Orden, El Toboso, Alcázar de San Juan, Tomelloso, Argamasilla de Alba, Osa de Montiel, Manzanares, Ciudad Real, Puerto Lápice, Tembleque, Aranjuez, Madrid.
	Ruta del Pirineo	Irún, Vera de Bidasoa, Narvarte, Olagüe, Zubiri, Burguete, Ezcároz, Ansó, Jaca, Biescas, Broto, Boltaña, La Aínsa, Campo, Castejón de Sos, Vilaller, Viella, Esterri de Aneu, Llavorsí, Sorts, Seo de Urgen, Puigcerdá, Ripoll, Olot, Figueras, Port-Bou.

FUENTE: Plan Nacional de Turismo 1953, anteproyecto 1952 y proyecto 1953; elaboración propia.