

ENSAYO SOBRE VALORACIONES DE LAS INVERSIONES TURISTICAS EN LOS DISTINTOS SECTORES ECONOMICOS ESPAÑOLES

Por el
Gabinete de Estudios Económicos

I. INTRODUCCION

Con el fin de poseer una cifra sobre la riqueza turística nacional, el Gabinete de Estudios Económicos, del Instituto de Estudios Turísticos, ha emprendido la espinosa tarea de su cálculo.

La finalidad que ha motivado el estudio es bien fácil de comprender: en un país como el nuestro, de tanta relevancia turística, faltaba entre el inventario estadístico, poseer la riqueza turística nacional. Es decir, cuantificar lo que supone en el conjunto total de bienes nacionales, lo turístico.

Lo que aquí presentamos no es más que una primera aproximación. Mejor es poseer esto que nada, a pesar de las discrepancias que pueda tener el lector en el momento de aplicar la crítica analítica. En cualquier caso, la labor se ha visto favorecida por el maravilloso estudio sobre la Riqueza Nacional, publicado por Deusto. Sin esta obra gigantesca hubiese sido casi imposible llegar a los resultados a que se ha llegado.

Insistimos en que las cifras finales conseguidas pueden ser objeto de ciertas salvedades, pero no tantas, como para invalidar la estimación. Consultados los pareceres de algunos estadísticos, han señalado la dificultad que supone el cálculo ya que, en definitiva, se trató tan sólo de un problema de definición, franqueado el cual, el camino se hace de andar fácil, «que es imposible llegar a una cifra exponente de la riqueza turística, por cuanto son posibles dobles computaciones y

que, desde luego, supone una traslación de una parte de bienes que tienen su calificación normal según la función económica que cumplen, industria, puertos, aeropuertos; a un grupo abstracto: riqueza turística, que supone una desafectación anormal de su función», «que, en principio, cabe hablar de una riqueza turística, como cabe hablar de otros conceptos abstrayéndose de la realidad, pero no es bueno que así se haga debido a que parcelas económicas poco definidas reclamarían su propio campo, convirtiéndose la Economía toda en Campo de Agramante, es mucho mejor, pues, dejar cada campo natural, en el sentido económico, con su propio valor».

Las críticas anteriores pueden ser consideradas acertadas o desacertadas. Incluso se las puede estimar plena o levemente acertadas. Sin embargo, no es dable olvidar, que, a pesar de la abstracción que efectivamente supone un concepto, como es el de riqueza turística, es posible llegar a él. Desde el momento en que así lo estimamos y creemos, no es desfigurar en nada la realidad, acabamos de hacer una toma de posesión.

Tres tipos de bienes nos quedan configurados, según la afectación turística.

- a) Bienes plenamente turísticos.
- b) Bienes parcialmente turísticos.
- c) Bienes no turísticos.

La discusión se centra, como es obvio, en los bienes parcialmente turísticos.

¿Cuál es el porcentaje que un bien parcialmente turístico posee de turístico? ¿Cómo se puede llegar a este porcentaje sin caer en un grave error numérico? ¿Cómo se puede incluso llegar a un porcentaje? ¿Qué procedimiento utilizar para que este pueda ser tenido por científico?

La dificultad, como se ve, es grande. Decir que la España económica actual no sería lo que es de no existir el turismo es ya iniciar un procedimiento de acercamiento, pasando, máximo deseo del científico, del error a la verdad científica, aunque este pase sea a costa de una verdad elemental, para cualquier iniciado en el conocimiento del efecto multiplicador que provoca en la Economía toda la fuerte expansión

de un sector, en nuestro caso, el turístico. Es decir, que el impacto de las divisas extranjeras sirve de carburante en un sistema reversible de causa-efecto.

Forzosamente se ha de acudir a un procedimiento estimativo para calcular en los bienes del apartado b). A este respecto cabe hacer una primera consideración. Si se recogiese en una cifra resta la riqueza del conjunto de los bienes parcialmente turísticos, y a ese conjunto se aplicase un porcentaje, el error tendría que ser mayor que si se aplicase un porcentaje a cada sector: aeropuertos, automóviles, carreteras, de una manera individualizada.

Este segundo procedimiento es el que se ha utilizado. En cada caso se explica por qué se escoge el porcentaje en cuestión.

El problema de la estimación del porcentaje nos llevó la mayor parte de tiempo. A este respecto, las discusiones surgidas en el seno del Gabineté, fueron amplísimas.

El segundo problema surgió acerca del valor del sector, actualizado en pesetas de 1969. El Estudio de Deusto actualiza para el año 1967. Como quiera que Deusto mismo da los valores para 1965, que exigiría un esfuerzo superior a las escasísimas posibilidades del Gabinete hallar el valor de 1969 con una precisión encomiable, se ha optado en los casos de más dificultad de cálculo, por una sencilla extrapolación lineal, de los valores 1965 y 1967, convencidos como estamos que el error efectuado es inferior al 1 por 100 obrando de este modo, es decir, un error despreciable.

Un tercer problema surgió en el cálculo, acerca de si utilizar el valor de mercado o el de reposición. Se han conjugado los dos, en la búsqueda, en cada caso, de cual sea el procedimiento mejor.

De todo cuanto antecede se descubre que lo que se ha intentado es obtener un valor de la riqueza turística nacional lo más amplio posible. Pero, como se verá, sin desbordar unos cauces muy normales de cálculo.

Insistimos se tome este estudio como aproximativo de la realidad. Frente a la objeción de «estadísticas no plenamente científicas, mejor no tenerlas», entendemos que es preferible tener un mayor número de ellas, convencidos como estamos de que la ciencia es un continuo hacer, un acercamiento cada vez más a la verdad, dar un paso en este sentido, es siempre positivo.

Agradecemos, de nuevo, el magnífico Estudio sobre la Riqueza Nacional de Deusto, sin cuya colaboración hubiese sido imposible este trabajo.

II. HOSTELERIA

A. *Importancia del sector.*

El sector hostelería es el típicamente turístico. Su potencialidad económica es signo de la potencialidad turística del país. Dos características sobresalientes tiene nuestra hostelería: su modernismo y su trascendente valor económico.

Fijar la riqueza turística del sector hostelería ha de ser, forzosamente, el primer cometido en un estudio de la riqueza turística de un país. Es evidente que de la cantidad y calidad de la riqueza hostelera, dependerá la cantidad y calidad de la riqueza turística total.

Debido a la inmensa gama que constituyen los establecimientos de hostelería (149.419, en 31 de diciembre de 1969), es preciso establecer una primera división para que, canalizados por grupos separados, puedan obtenerse unos resultados parciales más completos y exactos, cuya suma nos dará el valor total.

La base fundamental de estudio de este sector, lo constituye, como siempre, la Riqueza de España, de «Deusto», y el Sindicato de Hostelería.

Los grupos económicos en que se divide el trabajo, son:

- I. Hoteles y Pensiones.
- II. Restaurantes.
- III. Cafés-bares.
- IV. Tabernas.
- V. Cafeterías.
- VI. Salas de fiestas.
- VII. Casinos.
- VIII. «Campings».
- IX. Balnearios.
- X. Aguas minerales.
- XI. Agencias de Viajes.

B. Sistemática.

- 1) Recopilación de datos en un período cronológico. Años: 1950, 1960, 1965, 1969.
- 2) Cálculo de los incrementos inter-períodos.
- 3) Obtención de unos módulos medios de valor referidos a cada año seleccionado y a cada categoría de establecimiento.
- 4) Correcciones por depreciación monetaria y por amortización.
- 5) Cálculo de los valores resultantes de cada grupo.
- 6) Resumen general de la valoración de la industria al 31-XII-69.

1. Correcciones por amortización.

Las correcciones que han sido aplicadas en cada uno de los grupos, son las siguientes:

HOTELES Y PENSIONES

Hasta 1950	30 %
Período 1951-60	21 %
Período 1961-65	10 %
Período 1966-69	5 %

RESTAURANTES, CAFES-BARES, TABERNAS Y CAFETERIAS

Hasta 1950	85 %
Período 1951-60	64 %
Período 1961-65	32 %
Período 1966-69	16 %

SALAS DE FIESTA

Hasta 1950	60 %
Período 1951-60	42 %
Período 1961-65	20 %
Período 1966-69	10 %

CASINOS

Hasta 1950	44 %
Período 1951-60	31 %
Período 1961-65	14 %
Período 1966-69	7 %

TERRENOS DE «CAMPING»

No se aplica depreciación por su modernidad y constantes mejoras de las instalaciones.

BALNEARIOS

Anteriores a 1950	31 %
Período 1966-69	5 %

AGUAS MINERALES

Hasta 1960	28 %
Período 1961-65	16 %
Período 1966-69	6 %

AGENCIAS DE VIAJES

Hasta 1950	60 %
Período 1951-60	35 %
Período 1961-65	20 %
Período 1966-69	10 %

2. Correcciones por depreciación monetaria.

Las correcciones aplicadas por depreciación monetaria han sido, como es natural, las mismas para todos los grupos analizados, cifradas en los índices siguientes:

Vale en	1 PESETA DEL AÑO			
	1950	1960	1965	1969
1950	1,00	—	—	—
1960	2,106	1,00	—	—
1965	2,693	1,278	1,00	—
1969	2,953	1,400	1,10	1,00

También se ha utilizado: 1 peseta de 1963 vale en 1969 1,24.

C. *Establecimientos hoteleros (Hoteles y Pensiones).*

A continuación se establecen los cuadros relativos a:

1. Censos de establecimientos hoteleros, en el que, divididos por clases y categorías según la clasificación vigente en 1969, se cifran, tanto los establecimientos, como las habitaciones que disponen, y ello con relación a las fechas básicas ya citadas de 1950, 1960, 1965 y 1969.

2. Incrementos en el número de habitaciones de los establecimientos hoteleros en los períodos determinados por las fechas anteriormente citadas.

3. Valor medio de las habitaciones en cada uno de los cuatro años tomados en consideración.

4. Valor de los alojamientos desde 1950, incrementados hasta 1969.

1. CENSO DE ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS

Resumen general con su capacidad de habitaciones en los años y en las categorías que se indican.

Categorías de establecimientos	Año 1950		Año 1960		Año 1965		Año 1969	
	Establ.	Habit.	Establ.	Habit.	Establ.	Habit.	Establ.	Habit.
Hoteles de lujo	27	3.829	66	8.956	92	13.521	99	15.397
» de 1. ^a A	76	5.854	199	13.087	341	24.584	441	36.296
» de 1. ^a B	151	8.002	350	15.654	674	32.482	871	47.178
» de 2. ^a	380	15.089	582	20.760	688	27.239	847	39.332
» de 3. ^a y pensiones de lujo	458	11.636	775	19.526	1.417	40.883	1.679	59.311
Pensiones de 1. ^a	226	3.816	579	9.240	875	17.160	1.009	21.377
» de 2. ^a y 3. ^a	4.814	71.911	5.014	74.229	5.822	77.478	6.382	88.185
Casas de huéspedes y posadas	5.815	47.621	5.750	51.243	8.455	56.559	9.562	65.845
Totales	11.947	167.758	13.315	212.695	15.461	289.906	17.285	372.921

2. INCREMENTOS EN LAS CATEGORÍAS DE ESTABLECIMIENTOS Y EN LOS PERIODOS QUE SE INDICAN A PARTIR DE 1950.

(Habitaciones)

Categorías de Establecimientos	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Hoteles de lujo	3.829	5.127	4.565	1.876
Hoteles de 1. ^a A	5.854	7.233	11.497	11.712
Hoteles de 1. ^a B	8.002	7.652	16.828	14.696
Hoteles de 2. ^a	15.089	5.671	6.479	12.093
Hoteles de 3. ^a y pensiones de lujo.	11.636	7.890	21.357	18.428
Pensiones de 1. ^a	3.816	5.424	7.920	4.217
Pensiones de 2. ^a y 3. ^a	71.911	2.318	3.249	10.707
Casas de huéspedes y posadas ...	47.621	3.622	5.316	9.286
Totales	167.758	44.937	77.211	83.015

3. VALOR MEDIO DE LA HABITACION

(en miles de pesetas)

Categorías de Establecimientos	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Hoteles de lujo	400	500	800	900
Hoteles de 1. ^a A	250	400	600	660
Hoteles de 1. ^o B	150	200	400	440
Hoteles de 2. ^a	100	150	200	220
Hoteles de 3. ^a y pensiones de lujo.	80	100	150	165
Pensiones de 1. ^a	55	75	100	110
Pensiones de 2. ^a y 3. ^a	45	65	80	88
Casas de huéspedes y posadas ...	40	60	70	77

Nota.—El valor medio se refiere al coste de reposición final de cada período e incluye los conceptos de edificación, obras, instalaciones, mobiliario, menaje, cubertería y servicios.

4. VALOR DE LOS ALOJAMIENTOS DESDE 1950 INCREMENTADOS HASTA 1969.

(en millones de pesetas)

Categorías de Establecimientos	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Hoteles de lujo	1.531,6	2.563,5	3.652,0	1.688,4
Hoteles de 1. ^a A	1.463,5	2.893,2	6.898,2	7.729,9
Hoteles de 1. ^a B	1.200,3	1.530,4	6.731,2	6.466,2
Hoteles de 2. ^a	1.508,9	850,6	1.295,8	2.660,5
Hoteles de 3. ^a y pensiones de lujo.	930,8	789,0	3.203,5	3.040,6
Pensiones de 1. ^a	209,8	406,8	782,0	463,9
Pensiones de 2. ^a y 3. ^a	3.235,9	150,6	259,9	942,2
Casas de huéspedes y posadas ...	1.904,8	217,3	372,1	715,0
Total	11.985,6	9.401,4	23.194,7	23.705,7
Corrección por depreciación de moneda en pesetas de 1969	35.393,5	13.162,0	25.514,2	23.706,7
Corrección por amortización	24.775,4	10.398,0	22.962,8	22.521,4
Valor actual en pesetas de 1969 ...	80.657,6			
Valor a coste de reposición	92.192,2			
Indice de obsolescencia = 0,87				

D. RESTAURANTES

1. RESUMEN GENERAL EN LOS AÑOS Y CATEGORIAS QUE SE INDICAN

Categorías y Establecimientos	1950	1960	1965	1969
Lujo y primera	72	336	602	607
Segunda y tercera	1.250	3.298	5.227	7.202
Económicos y casas de comidas ...	3.371	7.428	7.010	8.518
Total	4.693	11.062	12.839	16.327

2. RESTAURANTES EN 1950 E INCREMENTO EN LAS CATEGORIAS Y EN LOS PERIODOS QUE SE INDICAN

Categorías de Establecimientos	En 1950	Incrementos		
		de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Lujo y primera	72	264	266	5
Segunda y tercera	1.250	2.048	1.929	1.975
Económicos y casas de comidas ...	3.371	4.057	— 418	1.508
Total	4.693	6.369	1.777	3.488

3. VALOR MEDIO DE CADA ESTABLECIMIENTO
(en millones de pesetas)

Categorías de Establecimientos	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Lujo y primera	1,5	2,7	4,5	5
Segunda y tercera	0,7	1,5	2,7	3
Económicos y casas de comidas ...	0,3	0,6	1,5	1,65

Nota.—El valor medio se refiere al coste de reposición al final de cada período e incluye los conceptos de instalaciones, mobiliarios y enseres.

4. VALOR DE LOS ESTABLECIMIENTOS DESDE 1950 INCREMENTADOS HASTA 1969
(en millones de pesetas)

Categorías de Establecimientos	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Lujo y primera	108	713	1.197	25
Segunda y tercera	875	3.072	5.208	5.925
Económicos y casas de comidas ...	1.011	2.434	— 627	2.488
Total	1.944	6.219	5.778	8.438
Corrección por depreciación de moneda en pesetas de 1969	5.740,6	8.706,6	6.355,8	8.438,0
Corrección por amortización	861,1	3.134,4	4.321,9	7.087,9
Valor actual en pesetas 1969	15.405,3			
Valor a coste de reposición	38.695,7			
Índice de obsolescencia = 0,40				

E. GRUPO CAFES-BARES

1. RESUMEN GENERAL DE ESTABLECIMIENTOS DEL GRUPO DE CAFES-BARES

Categoría de Establecimiento	1950	1960	1965	1969
Especial y primera	455	713	930	1.605
Segunda y tercera	9.938	12.724	18.287	24.527
Cuarta	15.522	17.038	24.462	37.159
Total	25.915	30.475	43.679	63.291

2. ESTABLECIMIENTOS DE CAFES-BARES EN 1950 E INCREMENTOS EN LAS CATEGORIAS Y EN LOS PERIODOS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Especial y primera	455	258	217	675
Segunda y tercera	9.938	2.786	5.563	6.240
Cuarta	15.522	1.516	7.424	12.697

3. VALOR MEDIO DE CADA ESTABLECIMIENTO

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Especial y primera	0,7	1,1	2,0	2,2
Segunda y tercera	0,4	0,7	1,0	1,1
Cuarta	0,1	0,2	0,4	0,44

4. VALOR DE LOS ESTABLECIMIENTOS DESDE 1950 INCREMENTADOS HASTA 1969

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Especial y primera	319	284	434	1.485,0
Segunda y tercera	3.975	1.950	5.563	6.864,0
Cuarta	1.552	303	2.970	5.586,7
Total	5.846	2.537	8.967	13.935,7

Corrección por depreciación de moneda en pesetas 1969	17.263,2	3.551,8	9.863,7	13.935,7
Corrección por amortización	2.589,5	1.278,6	6.707,3	11.706,0
Valor actual en pesetas de 1969 ...		22.281,4		
Valor a coste de reposición		46.860,7		
Indice de obsolescencia= 0,47				

F. TABERNAS

1. RESUMEN GENERAL EN LOS AÑOS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	1950	1960	1965	1969
Unica	17.954	39.291	43.890	41.799

2. TABERNAS EN 1950 E INCREMENTOS EN LOS PERIODOS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Unica	17.954	21.337	4.599	— 2.091

3. VALOR MEDIO DE CADA ESTABLECIMIENTO

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Unica	0.15	0.35	0.55	0.60

Nota.—El valor medio se refiere al coste de reposición al final de cada período e incluye los conceptos de instalaciones, mobiliarios y enseres.

4. VALOR DE LOS ESTABLECIMIENTOS DESDE 1950 INCREMENTADOS HASTA 1969

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Unica	2.693	7.468	2.529	—1.254,6

Corrección por depreciación de moneda en pesetas de 1969	7.952,9	10.455,2	2.781,9	-1.254,6
Corrección por amortización	1.192,9	3.763,9	1.891,7	-1.254,6
Valor actual en pesetas de 1969		5.593,9		
Valor a coste de reposición		25.079,4		
Indice de obsolescencia = 0,23				

G. CAFETERIAS

1. RESUMEN GENERAL EN LOS AÑOS Y CATEGORIAS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	1960	1965	1969
Especial	94	121	185
Primera	310	388	569
Segunda	423	949	2.468
Total	827	1.458	3.222

2. CATEGORIAS EN 1960 E INCREMENTOS DURANTE EL PERIODO 1961-1969

Categoría de Establecimiento	En 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Especial	94	27	64
Primera	310	78	181
Segunda	423	526	1.519

3. VALOR MEDIO DE CADA ESTABLECIMIENTO (en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Especial	2.0	2.9	3.2
Primera	1.0	1.7	1.9
Segunda	0.6	0.8	0.9

Nota.—El valor medio se refiere al costo de reposición al final de cada período e incluye los conceptos de instalaciones, mobiliario y enseres.

4. VALOR DE LOS ESTABLECIMIENTOS DESDE 1960 HASTA 1969

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Especial	188	78	204,8
Primera	310	132	343,9
Segunda	253	421	1.367,1
Total	751	631	1.915,8
Corrección por depreciación de moneda en pesetas de 1969	1.051,4	694,1	1.915,8
Corrección por amortización	378,5	472,0	1.609,3
Valor actual en pesetas 1969		2.459,8	
Valor a coste de reposición		3.894,3	
Indice de obsolescencia = 0,63			

H. SALAS DE FIESTAS

1. RESUMEN GENERAL EN LOS AÑOS Y CATEGORIAS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	1950	1960	1965	1969
Lujo	18	36	39	78
Primera	58	116	172	160
Segunda y tercera	175	242	359	666
Total	251	394	570	904

2. SALAS DE FIESTA EN 1950 E INCREMENTOS EN LAS MISMAS EN LOS AÑOS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Lujo	18	18	3	39
Primera	58	58	56	— 12
Segunda y tercera	175	67	117	307

3. VALOR MEDIO DE CADA ESTABLECIMIENTO

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Lujo	2,0	3,0	4,0	4,4
Primera	1,0	2,5	3,0	3,3
Segunda y tercera	0,5	0,7	1,2	1,3

4. VALOR DE LOS ESTABLECIMIENTOS DESDE 1950 INCREMENTADOS HASTA 1969

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Lujo	36	54	12	171,6
Primera	58	145	168	— 39,6
Segunda y tercera	87	46	140	399,1
Total	181	245	320	531,1
Corrección por depreciación de moneda en pesetas 1969	534,5	343,0	352,0	531,1
Corrección por amortización	213,8	198,9	281,6	478,0
Valor actual en pesetas de 1969		1.172,3		
Valor a coste de reposición		1.737,0		
Indice de obsolescencia=0,67				

I. CASINOS

1. RESUMEN GENERAL DE ESTABLECIMIENTOS EN LOS AÑOS Y CATEGORIAS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	1950	1960	1965	1969
Unica	973	1.401	1.902	2.071

2. CASINOS EN 1950 E INCREMENTOS EN LOS AÑOS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Unica	973	428	501	169

3. VALOR MEDIO DE CADA ESTABLECIMIENTO

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Unica	1,0	1,5	2,0	2,2

Nota.—El valor medio se refiere al coste de reposición final de cada período e incluye los conceptos de instalaciones, mobiliario y enseres..

4. VALOR DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE CASINO DESDE 1950 INCREMENTADOS HASTA 1969

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Unica	973	642	1.002	371,8
Corrección por depreciación de moneda en pesetas 1969	1.873,3	898,8	1.102,3	371,8
Corrección por amortización	1.609,0	620,2	947,9	345,8
Valor actual en pesetas de 1969		3.522,9		
Valor a coste de reposición		4.556,2		
Indice de obsolescencia= 0,77				

J. TERRENOS DE «CAMPING»

1. RESUMEN GENERAL EN LOS AÑOS Y CATEGORIAS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	1963	1965	1969
Lujo	—	—	1
Primera	109	137	123
Segunda	140	172	204
Tercera	12	22	87
Sin clasificación	52	35	25
Total	313	366	440

2. ESTABLECIMIENTOS DE «CAMPINGS» EN 1963 E INCREMENTOS EN 1.ªS CATEGORÍAS Y PERIODOS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	En 1963	de 1964 a 1965	de 1966 a 1969
Lujo	—	—	1
Primera	109	28	— 14
Segunda	140	32	32
Tercera	12	10	65
Sin clasificar	52	17	— 10

3. VALOR MEDIO DE CADA ESTABLECIMIENTO

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1963	de 1964 a 1965	de 1966 a 1969
Lujo	—	—	2,00
Primera	1,0	1,5	1,65
Segunda	0,6	1,0	1,10
Tercera	0,3	0,5	0,55
Sin calificar	0,8	1,0	1,10

4. VALOR DE LOS ESTABLECIMIENTOS DESDE 1963 HASTA 1969

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1963	de 1964 a 1965	de 1966 a 1969
Lujo	—	—	2
Primera	109	42	— 23,1
Segunda	84	32	35,2
Tercera	4	5	35,7
Sin calificar	42	— 17	— 11
Total	239	62	35,7
Corrección por depreciación de moneda en pesetas de 1969	296,4	68,2	39,8
Valor actual en pesetas de 1969		404,4	
No se aplica depreciación por su modernidad y su constante renovación.			

K. BALNEARIOS

1. RESUMEN GENERAL EN LOS AÑOS Y CATEGORIAS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	1950	1960	1965	1969
Unica	112	106	103	106

2. BALNEARIOS EN 1950 E INCREMENTOS EN LOS PERIODOS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	En 1950	Incrementos		
		de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Unica	112	— 6	— 3	3

3. VALOR MEDIO DE CADA ESTABLECIMIENTO

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Unica	5	—	—	—

Nota.—El valor medio se refiere al coste de reposición e incluye los conceptos de instalaciones, mobiliario y enseres.

4. VALOR DE LOS ESTABLECIMIENTOS EXISTENTES EN 1969

	Millones
106 balnearios a 5 millones	530
Corrección por depreciación de moneda en pesetas 1969.	1.565,1
Corrección por amortización	1.079,9
Valor actual en pesetas 1969	1.079,9
Indice de obsolescencia= 0,69	

L. AGUAS MINERALES NATURALES

1. RESUMEN GENERAL EN LOS AÑOS Y CATEGORIAS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	1960	1965	1969
Unica	49	67	82

2. MANANTIALES DE AGUAS NATURALES EN 1960 E INCREMENTOS EN LOS PERIODOS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	En 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Unica	49	18	15

3. VALOR MEDIO DE CADA ESTABLECIMIENTO

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Unica	3	4	4,4

4. VALOR DE LOS ESTABLECIMIENTOS DESDE 1960 INCREMENTADOS HASTA 1969

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Unica	147	72	66
Corrección por depreciación de moneda en pesetas de 1965	205,8	79,2	66
Corrección por amortización	148,2	66,5	60,7
Valor actual pesetas 1969		275,4	
Valor a coste de reposición		300,8	
Indice de obsolescencia = 0,76			

M. AGENCIAS DE VIAJE

1. RESUMEN GENERAL EN LOS AÑOS Y CATEGORIAS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	1950	1960	1965	1969
Grupo A	13	88	129	195
Grupo B	7	28	71	66
Sucursales	59	218	395	517
Subagencias	—	—	—	49
Total	79	334	595	827

2. AGENCIAS DE VIAJE EN 1950 E INCREMENTO DE LAS MISMAS EN LOS AÑOS QUE SE INDICAN

Categoría de Establecimiento	En 1950	Incrementos		
		de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Grupo A	13	75	41	66
Grupo B	7	21	43	— 5
Sucursales	59	159	177	122
Subagencias	—	—	—	49
Total	79	255	261	232

3. VALOR MEDIO DE CADA ESTABLECIMIENTO

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Grupo A	1,5	4,0	6,0	6,6
Grupo B	0,5	2,0	3,0	3,3
Sucursales	0,2	0,5	1,0	1,1
Subagencias	—	—	—	1,1

4. VALOR DE LOS ESTABLECIMIENTOS DESDE 1950 INCREMENTADOS HASTA 1969

(en millones de pesetas)

Categoría de Establecimiento	En 1950	de 1951 a 1960	de 1961 a 1965	de 1966 a 1969
Grupo A	19,5	300,0	246,0	435,6
Grupo B	3,5	42,0	129,0	— 16,5
Sucursales	11,8	79,5	177,0	134,2
Subagencias	—	—	—	53,9
Total	34,8	421,5	552,0	607,2
Corrección por depreciación de moneda en pesetas 1969	102,8	590,1	607,2	607,2
Corrección por depreciación	41,12	383,56	485,76	546,48
Valor actual en pesetas 1969		1.456,92		
Valor a coste de reposición		2.127,40		
Indice de obsolescencia = 0,68				

N. RESUMEN DE LA VALORACION DE LA INDUSTRIA DE HOSTELERIA

(en millones de pesetas)

Grupos Económicos	Valores corregidos por depreciación monetaria y amortización	Valor a coste de reposición en 1969	Indice de obsolescencia
Hoteles y pensiones..	80.657,6	92.192,2	0,87
Restaurantes	15.405,3	38.695,7	0,40
Cafés-Bares	22.281,4	46.860,7	0,47
Tabernas	5.593,9	25.079,4	0,23
Cafeterías	2.459,8	3.864,3	0,63
Salas de Fiesta	1.172,3	1.737,0	0,67
Casinos	3.522,9	4.556,2	0,77
Campings	404,4	404,4	1,00
Balnearios	1.079,9	1.565,1	0,69
Aguas minerales	275,4	300,8	0,76
Agencias de viaje ...	1.456,9	2.127,4	0,68
Total	134.309,8	217.413,2	0,61

Fuentes utilizadas: Riqueza Nacional, Universidad de Deusto, Sindicato Nacional de Hostelería y Actividades Turísticas, Banco Bilbao.

III. RIQUEZA TURISTICA EN EL PATRIMONIO INMOBILIARIO

Si fuese dable dar una fecha de onda repercusión en nuestro fenómeno turístico, y más especialmente, en la parcela turística representada por los apartamentos, se debería escoger, sin dudarlo, la de julio de 1959, en la que nuestra valuta fue devaluada, pasando de un cambio de 42 pesetas por dólar, a otro de 60 pesetas. Por consiguiente, el año 1960 representó un incremento en el número de personas procedentes del extranjero de 45,7 por 100 con respecto al año anterior. Un incremento tan pronunciado provocó la mayor entrada de los apartamentos. Tanto es así, que la visión tradicional de oferta turística que se entendía formada tan sólo por hoteles, resulte incompleta.

Las estadísticas que proporciona el Ministerio de Información y Turismo con respecto a este apartado no son completas por cuanto se censan solamente los apartamentos declarados. Que el número de plazas extrahoteleras y extracamping es elevado, se descubre fácilmente por el hecho de que en los meses «punta» de julio y agosto, proveen alojamiento a una demanda tan elevada.

Para el cálculo de la riqueza turística del sector se han utilizado como fuentes, las del Segundo Plan de Desarrollo y la propia estimación. El número de viviendas se ha calculado teniendo en cuenta una media de cinco plazas por vivienda. La valoración por vivienda que da el estudio de Deusto es baja, por la que no se utiliza. El valor medio que se ha estimado por vivienda es de 400.000 pesetas.

No se considera haya habido una depreciación en el valor, sino todo lo contrario, pues es evidente que se han producido «plus valías».

El número de plazas y viviendas, en miles, es, según los años:

Años	Plazas existentes	Núm. de viviendas
1965	715	143
1969	1.450	290

El valor turístico que representan estas casi millón y medio de plazas es:

Valor turístico = 230.000 × 400.000 = 92.000 millones de pesetas.

Recuérdese que el valor de la hostelería es de 211.000 millones de pesetas. No resulta nada aventurado dar con máxima fiabilidad el valor de 92.000 millones de pesetas para este sector.

Considerando que el valor de la riqueza nacional es el patrimonio inmobiliario de viviendas, se estima en 2.300 millones de pesetas corrientes, la riqueza turística en este sector representa un 4 por 100 del total.

IV. VALOR TURISTICO EN EL PARQUE NACIONAL DE VEHICULOS

En los últimos años, el Parque Nacional de vehículos aumentó de forma apreciable, desbordando las previsiones que se hicieron.

Este crecimiento promueve, en cierto modo, un fuerte desarrollo en el sector industrial de la construcción de automóviles, por otra parte ha ido acumulándose un valor patrimonial que se deberá integrar en el total de la riqueza nacional.

Desde un enfoque turístico de la valoración de la riqueza existente, también se habrá de tener en cuenta el valor económico representativo de este medio de locomoción.

El problema inicial que nos planteamos es estimar un coeficiente que nos muestre el aprovechamiento turístico del vehículo, por el propietario o por cualquier otro usuario.

Es lógico que, al analizar este aspecto, encontremos gran disparidad, ya que existe quien sólo compró el coche para hacer turismo, pues guarda en el garage durante toda la semana el coche y marcha en él con su familia, el domingo a la sierra o a otro lugar de recreo o esparcimiento. Hay otras personas que, sin embargo, utilizan el coche totalmente como un instrumento de trabajo.

No podemos, por tanto, generalizar y fijar como valor turístico del automóvil, el total de su valor, pues cometeríamos un grave error.

El coche es muy importante como impulsor de los viajes de recreo, pero no debe olvidarse que el año se compone de doce meses, de los cuales sólo uno de ellos, por lo general, se disfruta como período de vacaciones.

Estas notas pretenden explicar que, aunque importante el matiz o repercusión turística del automóvil, no ha de cegarnos tal aspecto para que lo imputemos este uso exclusivamente, ya que esto sería desfigurar la realidad.

El coche en la ciudad se utiliza para muy diferentes servicios: desplazamientos diarios del trabajo al domicilio, desplazamiento al cinematógrafo, o como una pieza más en el negocio, como se dejaba indicado anteriormente.

El parque nacional de vehículos lo integran los camiones, autobuses, coches turismos, motocicletas y tractores. En el estudio, por simple lógica, no consideramos los camiones y tractores ya que no tienen significación turística. Respecto a las motocicletas, por su escasa importancia cuantitativa en su valoración, tampoco se las tendrá en cuenta.

Para estimar dentro de los coches turismos que proporción es turística, partiremos de las siguientes bases hipotéticas:

I. Los usuarios o propietarios de los turismos disfrutan al año por término medio, de un mes de vacaciones, siempre que se incorpore al permiso oficial algunos fines de semana, fiestas de Semana Santa, etcétera.

De aquí obtendríamos un coeficiente de $1/12$ como valor representativo de lo turístico.

II. En el mes de vacaciones, el uso del automóvil se intensifica, ya que sólo los desplazamientos a los puntos de descanso ocasionan un kilometraje semejante al que se haría durante un período de tiempo igual, permaneciendo en el lugar habitual de residencia. Por lo que el coeficiente anterior quedará duplicado. Podemos estimar como apropiado $1/6$ del valor del coche.

III. Este coeficiente debe aún incrementarse o ponderar en cierta medida a causa de que durante los fines de semana y otras fiestas aumenta el uso turístico del vehículo.

Tras estas puntualizaciones podemos establecer, aunque bajo un enfoque completamente teórico y con las máximas reservas, que el aprovechamiento del coche se aproxima a $1/5$ de su valor.

La Dirección General de Carreteras realizó una encuesta de Origen y Destino del tráfico, en los accesos a las capitales de provincia.

Esta encuesta se llevó a cabo durante los 12 meses del año. Los resultados que se obtuvieron fueron los siguientes:

Total de vehículos aforados: 790.950.

Su distribución por objeto del viaje en tanto por ciento fue:

Automóviles:	{	Recreo	16,49 %
		Trabajo	44,76 %
		Otros	7,12 %
Autocares y Camiones:		Transporte	31,63 %

Por tanto, el porcentaje de recreo solamente para los automóviles, representa un 24,11 por 100.

De otra parte, la encuesta no se hizo en los fines de semana, fechas en que los desplazamientos por recreo se intensifican.

En la encuesta de «Origen y Destino» para la provincia de Tarragona en 1969, los desplazamientos por recreo en el total del parque significó un 20,24 por 100.

Considerando solamente coches turismos el porcentaje de viajes por recreo se eleva a 33,39 por 100.

La diferencia que se encuentra con los resultados nacionales se deben sin duda a diferentes causas.

- a) La importancia turística de Tarragona es muy grande.
- b) Desde 1965 a 1969, se ha modificado la distribución del objeto de los viajes, superándose los desplazamientos por recreo.

Todo esto corrobora que el porcentaje adoptado en el estudio del 20 % de repercusión turística del automóvil no se encuentra muy lejos de la realidad. Es algo inferior al que se refleja en las encuestas, sin embargo, hemos pretendido no inflarle en demasía.

En cuanto a los autobuses, ya de línea regular o contratados para viajes turísticos o excursiones, el coeficiente que puede aplicarse es de un 50 por 100, puesto que su explotación en esta actividad de viajes es superior al que realiza un ferrocarril para el que estimamos un porcentaje del 30 por 100.

Es indudable la importancia que tiene el tráfico de viajeros con destino a los litorales del país, utilizando el autobús, pero no se puede

desconocer que existen muchas líneas que cubren itinerarios entre poblaciones de escaso o ningún relieve turístico y que en conjunto representan un gran volumen en el total de viajeros transportados por este medio de locomoción.

Respecto a las motocicletas, su aspecto turístico es muy inferior al que puedan tener los automóviles, por otra parte, en razón de su pequeña importancia cuantitativa en el valor total, no se considerará como ya se ha enunciado.

1. VALOR DE LOS VEHICULOS EN CIRCULACION

(Son valores de los vehículos que aún ruedan cada año)
(en millones de pesetas)

Años	Turismos	Autobuses	Camiones	Motocicletas
1959	1.688,2	499,84	1.915,3	44,53
1968	117.964,3	10.305,40	70.686,0	4.456,19
1969	149.494,3	13.528,40	92.723,0	—

Fuente: Boletín de Información del Ministerio de Obras Públicas.
Plan de Desarrollo.

2. PREVISION PARQUE NACIONAL DE TURISMOS Y AUTOBUSES

Años	Turismos	Autobuses
1968	1.640.000	27.700
1969	2.000.000	30.470
1970	2.390.000	33.520
1971	2.800.000	36.870

Fuente: Plan de Desarrollo.

Cálculo del Valor Turístico.

a) Valor imputable a los automóviles:

$$149.494,3 \times 0,20 = 29.898,86 \text{ millones de pesetas.}$$

b) Valor imputable a los autobuses:

$$13.528,4 \times 0,50 = 6.764,2 \text{ millones de pesetas.}$$

Valor turístico = (a) + (b) = 36.663,06 millones de pesetas.

Tanto por ciento dentro del total de autobuses y turismos:

$$\% = 36.663,06 / 163.022,70 \times 100 = 22,49$$

V. VALORACION DE LA RIQUEZA TURISTICA EN EL PATRIMONIO NACIONAL DE CARRETERAS

Más de una vez se ha podido escuchar que el mejoramiento de nuestra red de carreteras se ha debido al efecto turismo. Había que mejorarlas, ponerlas al día, transformar las estrechas y viejas carreteras, en amplias vías de comunicación y aún más en modernas y perfectas autopistas. Si queríamos desarrollar el sector turístico, deberíamos empezar por crear una red de carreteras que permitiera al turista llegar a los puntos de destino, con rapidez, comodidad y satisfacción.

Por estas razones, en una valoración turística de nuestra red, no nos cabe duda que la fuerte repercusión de este sector es clara.

Para conseguir una estimación, lo más aproximado con la realidad de la riqueza turística, hemos partido de las siguientes series estadísticas:

- I. Valoración del Patrimonio Nacional de Carreteras.
- II. Evolución de vehículos-kilómetros en carretera.
- III. Porcentajes de repercusión turística de los automóviles turismos y de los autobuses, adoptados en el punto correspondiente.

Igualmente hemos establecido ciertas hipótesis:

a) Serán turísticas las carreteras, siempre que el uso que se haga de ellas pretenda tal actividad. Por tanto, el tráfico de camiones, muy importante según las cifras estadísticas que se poseen, exigirá una fuerte inmovilización en carreteras que, sin embargo, no se considerará turística. Ello obliga a tener en cuenta el uso de las carreteras materializándolo cuantitativamente en la unidad vehículo-kilómetro.

b) Conocido el número total de vehículo-kilómetros que realizan los coches turismos y los autobuses, y fijando de antemano el porcentaje de repercusión turística por el simple cálculo, llegaremos a las cifras que buscamos.

1. PATRIMONIO NACIONAL DE CARRETERAS

(en millones de pesetas)

Años	Valoración
1961	82.279,9
1965	138.197,4
1967	154.256,7
1969	179.800,2

Fuente: Elaboración propia partiendo del estudio de la Universidad de Deusto y del II Plan de Desarrollo.

2. VEHICULOS-KILOMETROS EN CARRETERA

(en millones)

Años	Turismos	Autobuses	Total de vehículos
1968	17.958	548	30.498
1969	21.512	585	35.112

Fuente: Previsiones del II Plan de Desarrollo.

PORCENTAJES DE REPERCUSION TURISTICA

Coches turismos	20 %
Autobuses	50 %

3. CALCULO DEL VALOR

Distribución del patrimonio de carreteras en razón al uso realizado por los distintos tipos de vehículos.

Coches turismos:

$$\frac{\text{Vehículos-kilómetros turismos}}{\text{vehículos-kilómetros totales}} = \frac{17.958}{30.498} = 0,6126$$

Valoración

$$179.800,2 \times 0,6126 = 110.145,5 \text{ millones de pesetas.}$$

Autocares:

$$\text{Vehículos-kilómetros autocares} / \text{vehículos-kilómetros totales} \\ 548 / 30.498 = 0,018 \%$$

Valoración

$$179.800,2 \times 0,018 = 3.236,4 \text{ millones de pesetas.}$$

Resto de vehículos:

$$\text{Valor} = 66.418,3 \text{ millones de pesetas.}$$

4. VALOR TURISTICO

Por el uso de la red de los coches turismos:

$$110.145,5 \times 0,20 = 22.029,1 \text{ millones de pesetas.}$$

Por el uso de la red de los autocares:

$$3.236,4 \times 0,50 = 1.618,2 \text{ millones de pesetas.}$$

Total valor turístico = 23.647,3 millones de pesetas.

Porcentaje final sobre el valor total: % = 13,15

VI. RIQUEZA TURISTICA EN EL PATRIMONIO FERROVIARIO

No hace mucho tiempo, antes de que el utilitario inundara las carreteras, era obligado tomar el tren si queríamos desplazarnos de un punto a otro de la geografía peninsular. Si nuestro deseo era disfrutar de unas vacaciones en las costas del norte, si estábamos obligados a acudir a unos funerales de un familiar, o si representábamos tejidos de las industrias catalanas, debíamos recurrir al ferrocarril con objeto de alcanzar nuestro destino.

Hoy el ferrocarril se ha visto complementado, y casi podíamos atrevernos a decir, sustituido, paulitanamente por otros medios de transporte que han experimentado una sorprendente modernización.

Observando las estadísticas siguientes comprenderemos lo anteriormente expuesto.

1. EVOLUCIÓN DEL TRAFICO DE VIAJEROS

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Millones de viajeros-km ...	10.093	11.449	12.198	12.523	12.437	11.836
Incrementos respecto al año anterior	16 %	13 %	7 %	3 %	-1 %	-5 %

Fuente: Memoria RENFE 1968.

Por el contrario, el tráfico de viajeros por avión y carretera ha aumentado de forma apreciable.

Mas lo que pretendemos averiguar en este trabajo es que parte del capital ferroviario puede ser considerado turístico.

No desconocemos la gran dificultad que esto lleva consigo, pues realmente no se poseen cifras de uso del ferrocarril, según unas motivaciones que pueden ser múltiples.

En principio distinguiremos: tráfico de mercancías y el tráfico de viajeros.

Por supuesto, no consideraremos turístico el producto ocasionado por el tráfico de mercancías, aunque podemos entender que parte de aquéllas tienen un fin turístico.

Las motivaciones que mueven al individuo a viajar en tren, por otra parte, y como ya dijimos antes, son varias. Entre ellas destacaremos: asuntos de negocio, familia, salud, turismo, movimientos migratorios, etc.

Ahora especificaremos que apartados han de ser introducidos en la rúbrica turismo.

Por viajes turísticos entendemos en nuestro estudio aquellos como: viajes de vacaciones y descanso, desplazamientos en fines de semana, viajes con destino a fiestas regionales o provinciales, excursiones, etc.

No nos cabe duda de que a pesar del estancamiento que ha sufrido el ferrocarril en tráfico de viajeros, el capítulo de lo turístico todavía tiene una cierta importancia.

Aunque sea teorizar, ya que no se poseen datos reales obtenidos en encuestas muestrales o en estudios severos, hemos llegado a establecer que el tráfico turístico de viajeros alcanza el porcentaje del 30 por 100 del total de este grupo de transporte ferroviario. Tanto

por ciento conseguido a través de opiniones de técnicos de RENFE y comparaciones y análisis efectuados de las estadísticas de viajeros en general.

2. VALORACION DEL CAPITAL FERROVIARIO

(en millones de pesetas)

Años	Renfe	Feve	Total
1965	60.127,1	8.804,5	68.931,6
1967	80.677,5	9.264,7	89.942,2
1969	—	—	109.259,5

Fuente: Memoria RENFE 1968 y Plan de Desarrollo.

Analizaremos a continuación los ingresos obtenidos y los productos que los ocasionan.

INGRESOS

(en millones de pesetas)

Productos	1965		1966		1967		1968	
	Importe	%ST	Importe	%ST	Importe	%ST	Importe	%ST
Viajeros ...	5.838	38,7	6.636	42,7	6.982	41,7	7.096	41,4
Mercancías ...	7.592	50,3	7.173	46,1	7.750	46,3	7.790	45,5
Correos ...	621	4,1	745	4,8	757	4,5	770	4,5
Varios ...	1.046	6,9	1.003	6,4	1.254	7,5	1.475	8,6
Total ...	15.097	100,0	15.557	100,0	16.743	100,0	17.131	100,0

Fuente: Memoria RENFE 1968.

Utilizaremos los datos de 1968 al no contar con la memoria de 1969, ya que hasta la fecha no ha sido publicada.

Comparemos los ingresos ocasionados con el patrimonio real, por lo cual solamente el 41,4 por 100 del capital está destinado a la explotación del tráfico de viajeros.

Dentro de este producto, el capital que le corresponde será igual a:

$$109.259,5 \times 0,414 = 45.233,43 \text{ millones de pesetas.}$$

Pero como establecimos en párrafo anterior, sólo el 30 por 100 del tráfico de viajeros es turístico, con lo cual deberemos aplicar, al capital resultante de la operación precedente, aquel porcentaje.

3. *Cálculo del valor turístico.*

45.233,43 millones de pesetas \times 0,3 = 13.570,03 millones de pesetas.

El porcentaje sobre el valor total del capital ferroviario será igual:

$$13.570,03/109.259,5 \times 100 = 12,42.$$

Puntualizaremos diferentes características en el tráfico turístico de viajeros.

Se considerarán dos turismos: el nacional y el extranjero.

De éste último se poseen algunas estadísticas, las cuales nos dan porcentajes muy bajos del uso del ferrocarril por esta clase de turismo.

Podemos atrevernos a decir que el turista extranjero con una alta renta, es el que viaja más frecuentemente en tren, al contrario que el de renta más baja, que llega a nuestro país en su vehículo propio.

En el caso del turista nacional, lo que sucede es totalmente diferente.

El turista de medios económicos holgados es el que menos toma el ferrocarril. Por tanto, comprendemos que los españoles, por diferentes circunstancias, superan en mucho aquellos porcentajes.

Esas circunstancias pueden ser:

a) Los desplazamientos en el interior de la Península en los meses de invierno suelen hacerse en ferrocarril. Así, a muchos certámenes y fiestas que se celebran en estas épocas, llegan los turistas en tren.

b) La población originaria de centros rurales acude a pasar sus vacaciones a sus pueblos, y sin duda en una gran mayoría viajan en ferrocarril. Esta actividad de viaje la hemos considerado turística.

c) El tren en los días festivos es muy utilizado para alcanzar las sierras, playas, campo, etc., desde la proximidad de alguna gran capital.

Otras diferentes razones podrían ser expuestas con el deseo de confirmar el 30 por 100 antes citado, más una variación de este porcentaje en un 10 por 100 en más o en menos, dentro del capítulo, significará no una sensible modificación del valor turístico y aún menos en el total de la riqueza turística.

VII. RIQUEZA TURISTICA EN EL PATRIMONIO DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACION (postales, telegráficos y telefónicos).

A causa de la expansión turística que han experimentado numerosos municipios se ha hecho necesaria la adecuación de los medios de comunicación a esa nueva realidad económica y social a él debido.

Los desplazamientos de los lugares habituales de residencia, a efectos de disfrutar de unas vacaciones, intensifican de manera notoria el uso de los servicios de comunicación a distancia. Se multiplica la correspondencia. Se acude al teléfono en busca de noticias rápidas de los familiares que quedaron en el hogar, y es preciso la utilización del telegrama para anunciar o comunicar una llegada, en solicitud de la reserva de una plaza en la hotelería, etc.

Estas razones justifican que, dentro de un estudio encaminado a la valoración del patrimonio turístico, se incluya el sector comunicaciones por hallarse muy repercutido por el fenómeno turístico.

Mostraremos a continuación, las cifras que se estiman como patrimonio del sector para los años 1965, 1967 y 1969.

1. VALORACION DEL PATRIMONIO

(en miles de millones de pesetas)

Años	Valor total
1965	55,8
1967	82,4
1969	110,0

Fuente: Años 1965 y 1967, Riqueza Nacional de Deusto. Año 1969, estimación propia.

2. LOS INGRESOS TOTALES DEL SECTOR VIENEN EXPRESADOS EN EL SIGUIENTE CUADRO:

(en miles de millones de pesetas)

Años	Ingresos totales
1965	8,69
1967	12,99
1968	14,81
1969	17,00

Fuente: Años 1965, 1967 y 1968, Anuario I.N.E. Año 1969, estimación propia.

Analizaremos a continuación los ingresos y envíos que se han contabilizado en el servicio postal.

3. SERVICIO POSTAL

(en millones)

Años	Ingresos	N.º cartas anuales	Tarjetas	Total de objetos
1965	2.970,9	1.281,3	92,3	2.422,6
1967	4.096,1	1.786,9	130,2	3.097,4
1969	4.300,0	2.222,9	150,8	3.747,9

Fuente: Anuario I.N.E. Año 1969, estimación.

Del conjunto de los envíos de este servicio solamente se ha considerado el volumen de cartas y tarjetas enviadas o recibidas, pues son los objetos que pueden estar influenciados directamente por el turismo.

No se ha tenido en cuenta la correspondencia certificada, ni tampoco las muestras y medicamentos, periódicos, impresos, pliegos con franquicia, papeles de negocio, etc.

En el momento de la fijación de unos porcentajes de dependencia se ha estimado:

1.º Que una gran parte de los envíos de tarjetas postales están motivados por desplazamientos turísticos. Un porcentaje representativo podemos considerarlo en un 50 por 100 del total.

2.º En la correspondencia por medio de la carta se deberá tener presente diferentes motivaciones: el gran peso de la correspondencia oficial y mercante, los asuntos de familia, las felicitaciones y aniversarios, la intensa correspondencia navideña. Vistas estas razones no podemos fijar un alto porcentaje turístico a este apartado, más aún, si se observa que el período turístico tiene un margen no superior a los tres meses, en los que el volumen de correspondencia general descien- de, sin que por ello se haya detenido el aparato administrativo nacional.

Estimaremos como apropiado un porcentaje próximo al 5 por 100.

Operando, obtendremos los siguientes resultados para el año 1969:

Correspondencia por carta: $2.222,9 \times 0,05 = 111,15$ millones de cartas.

Correspondencia por tarjeta: $150,8 \times 0,50 = 75,5$ millones de tarjetas.

Total de cartas y tarjetas turísticas: 186,5 millones.

Porcentaje sobre el total de envíos: $186,5/3747,9 \times 100 = 4,98 \%$.

Aplicando este porcentaje a los ingresos se calcularán como turís- ticos:

$$4.300 \times 0,0498 = 214,14 \text{ millones de pesetas}$$

Respecto a los otros servicios del sector seguiremos un camino semejante para el cálculo del valor turístico.

Los ingresos de este sector, que no son producidos por el servicio postal, o sea motivados por los servicios telefónicos y telegráficos, se elevan en la estimación realizada anteriormente a 12.700 millones de pesetas.

Si hemos fijado como porcentaje representativo de la corresponden- cia turística un 5 por 100 del total consideraremos que el uso del te- léfono y el telégrafo para fines turísticos es muy inferior dado el por- centaje, al uso de la correspondencia, por lo que admitiremos como tanto por ciento de repercusión turística en estos servicios un 2 por 100 del total, lo que representará en el valor de los ingresos totales de 254 millones de pesetas.

INGRESOS TURISTICOS

(en millones de pesetas)

Servicio postal	214,14
Servicios telefónico y telegráfico	254,00
Total	468,14

RELACION CON LOS INGRESOS TOTALES

(en millones de pesetas)

Ingresos totales	Ingresos imputados al turismo	Porcentaje
17.000	468,14	2,75

Si establecemos una alta correlación entre los ingresos turísticos y el patrimonio total fijaremos como valor turístico:

$$110 \times 0,0275 = 3.025 \text{ millones de pesetas}$$

VIII. RIQUEZA TURISTICA EN EL PATRIMONIO NACIONAL DE PUERTOS MARITIMOS

Con el objeto de valorar la repercusión turística de los puertos marítimos españoles se ha estimado inicialmente unos porcentajes provinciales que establezcan la incidencia del turismo en el conjunto de los puertos existentes en una región o provincia.

En el cuadro adjunto se muestran los porcentajes estimados y el valor turístico que resulta al aplicar dichos porcentajes al valor de los puertos.

RESUMEN DE VALORACIONES

(en millones de pesetas de 1965)

Puertos (Por provincias)	% de su actividad dedicado al turismo	Valor de los puertos	Valor turístico
Guipúzcoa	5	1.061,17	53,05
Vizcaya	5	1.397,59	69,90
Santander	5	883,61	44,20
Asturias	3	2.683,13	80,49
Lugo	2	119,82	2,40
La Coruña	7	1.150,44	80,50
Pontevedra	7	1.406,10	98,42
Huelva	5	482,51	24,15
Sevilla	3	1.401,23	42,03
Cádiz	12	2.845,70	341,40
Málaga	12	1.036,98	124,44
Granada	10	177,88	17,80
Almería	7	458,27	32,06
Murcia	7	905,82	63,42
Alicante	15	986,32	147,90
Valencia	10	1.215,82	121,60
Castellón	5	629,95	31,50
Tarragona	7	533,91	37,38
Barcelona	15	1.792,05	268,80
Gerona	20	687,68	137,30
Baleares	30	1.930,11	579,00
Las Palmas	10	893,06	89,30
Santa Cruz	10	954,59	95,50
Totales	9,93	25.987,33	2.582,84

Fuente: Riqueza Nacional y estimación propia.

El porcentaje final de repercusión turística en puertos marítimos nacionales según la estimación expuesta equivale a 9,93 por 100.

Para llegar a la estimación de cada uno de los porcentajes que se muestran se ha considerado la importancia de las distintas actividades que se realizan en los puertos: pesca, industria, transporte de mercancías, transporte de viajeros y actividades específicamente turísticas. En este último apartado se ha dado un gran relieve a la existencia de los

clubs náuticos, como usuarios importantes de las instalaciones portuarias, y especialmente en el área del Mediterráneo Occidental. Igualmente se ha ponderado la llegada de turistas extranjeros a los puertos.

Tras conocer, hipotéticamente, un porcentaje turístico nacional, el estudio ha pretendido una valoración del conjunto de puertos en el país para el año 1969.

El siguiente cuadro suministra el dato deseado:

VALORACION DE LOS PUERTOS

(en millones)

Años	Valor total
1965	25.987,3
1967	34.919,9
1969	42.671,8

Fuente: Riqueza Nacional, II Plan de Desarrollo.

VALORACION TURISTICA

Valor total de los puertos:

$$\text{año 1969} = 42.671,8 \text{ millones de pesetas}$$

Valor turístico de los puertos:

$$42.671,8 \times 0,0993 = 4.241,01 \text{ millones de pesetas}$$

IX. RIQUEZA TURISTICA EN FLOTA MERCANTE

En principio se puede suponer que la riqueza turística en la flota mercante se corresponde al 9,93 por 100 dado a los puertos.

Por otra parte, este índice parece corroborarse del siguiente cuadro adjunto:

1. CLASIFICACION DE BUQUES POR TIPOS

CLASES DE BUQUES	Número	Toneladas R. B.	Porcentaje	Tonelaje medio por buque
Carga	628	852.865	46,99	1.358
Frigoríficos	14	21.796	1,20	1.556
Carga y pasaje	13	47.228	2,60	3.632
Pasaje	54	254.408	14,01	4.711
Petroleros	73	611.750	33,70	8.380
Transp. gases licuados ..	9	13.001	0,72	1.444
Buques especiales	5	14.130	0,78	2.826
Total buques transporte	796	1.815,178	100,00	2.280

Fuente: Riqueza Nacional de España.

Efectivamente, el porcentaje de buques de pasaje es de 14,01 por 100. Si en este porcentaje se establece el 50 por 100 es turístico, de forma semejante a como sucede en los aviones, nos da un valor del 7 por 100.

Considerando además que una parte de los buques en cuanto carga y buques petroleros añaden porcentaje adicional se alcanzará el obtenido en la riqueza turística portuaria.

VALORACION

(en miles de millones)

Año	Valor total
1965	25,4
1966	37,2
1969	45,0

Fuente: Riqueza Nacional de España, previsiones del II Plan de Desarrollo y estimación propia.

2. ESTIMACION DEL VALOR PARA 1969

Valor 1967 = 37.207 × 1,05 = 39.067 millones de pesetas.
 Tonelaje incrementado en el bienio por
 valor de = 3.426,4 » »

Se ha disminuido el tonelaje desguazado.

Valor actual =	42.493,4	»	»
Menos amortización =	1.800	»	»
Total	40.693,4	»	»

El valor de 40.693,4 millones de pesetas nos parece excesivamente bajo con respecto al valor de Deusto de 1967. Optamos por el valor de 45.000 millones, más cercano, creemos, a la realidad, tomando en cuenta los valores de 1965 y 1967.

Considerando que el coeficiente turístico es el mismo que aplicá- bamos a los puertos, 9,93 por 100, el valor de la riqueza turística en este sector será igual a $45.000 \times 0,0993 = 4.468,5$ millones de pesetas.

X. RIQUEZA TURISTICA EN FLOTA AEREA

VALORACION DE LA FLOTA AEREA

(en millones de pesetas)

Año	Flota Aerea
1965	5.700
1967	12.088
1969	27.500

Para los años 1965 y 1967 la fuente de información ha sido la riqueza nacional que no considera las compañías de vuelos «charter». Para 1969 la fuente de información se ha obtenido de la Dirección Comercial de TECA. El Servicio Comercial de TECA considera que el 50 por 100 del valor de la flota aérea de Iberia y Aviaco puede estimarse turístico.

Para las compañías «charter», el 80 por 100.

La flota aérea de vuelos «charter» se valora en 2.500 millones.

Aplicando porcentajes:

Compañías «Charter ...	$2.500 \times 0,80 =$	2.000	millones de pesetas.
Iberia y Aviaco	$25.000 \times 0,50 =$	12.500	»
Total		14.500	»

Porcentaje final $\frac{14.500}{27.500} \times 100$

El porcentaje de participación turística es del 52 por 100 del total.

Es de resaltar la gran importancia turística que tienen las compañías de vuelos «charter». Se aprecia que el volumen de su negocio se dedica casi por entero a desplazamientos de personas con fines turísticos. Las compañías Iberia y Aviaco, aunque su porcentaje es menor, no desmerecen en este aspecto en relación a las «charter». Pero debe tenerse en cuenta el gran movimiento de viajeros con otros fines no turísticos, que durante todo el año usan el avión.

XI. RIQUEZA TURÍSTICA EN AEROPUERTOS

Nuestro país cuenta en la actualidad con una extensa red de aeropuertos. En ellos se han alterado, ciertamente, las leyes de localización por cuanto su abundancia podría ser considerada excesiva a efectos de tráfico normal. La luminosidad de la atmósfera unida al turismo han sido las causas motoras de la abundancia de aeropuertos. En la actualidad son 29 los aeropuertos abiertos al tráfico; que de todos ellos sea el de Palma de Mallorca (Son San Juan) el que tenga mayor número de pasajeros, muestra bien claramente el peso del turismo en la red de aeropuertos. A buen seguro que de no ser el turismo no serían tan numerosos los aeropuertos, ni tendrían la amplitud actual.

Para la valoración de la riqueza en aeropuertos se ha utilizado nuestra habitual fuente de la riqueza de Deusto, la información que suministra el II Plan de Desarrollo y estimación propia con los índices de precios al por mayor.

Año	Valoración
	(en millones de pesetas)
	Valor
1965	8.200
1967	14.406
1969	19.558

	Estimación del valor para 1969
Valor de 1967 = $14.406 \times 1,05 =$	15.126
Inversión 1968 = $2.067 \times 1,022 =$	2.112
Inversión 1969 = $2.320 \times 1,00 =$	2.320
	19.558

Cuando se ha tratado del porcentaje que pertenece a riqueza turística en flota aérea se ha dado el 52 por 100. Este porcentaje sería aplicable a los aeropuertos para hallar la riqueza turística. Creemos bajo, sin embargo, un 52 por 100, por cuanto existen aeropuertos que se deben quizás y exclusivamente al turismo y, por otra parte, son turísticas las ampliaciones efectuadas en tan corto espacio de tiempo en Madrid, Málaga, Palma, Las Palmas. Resulta de este modo: Valor turístico = $19.558 \times 0,60 = 11.735$.

XII. PEQUEÑOS PUERTOS TURISTICOS Y EMBARCACIONES DE RECREO

En el momento de planificar cómo sería el trabajo de la riqueza turística, pensamos inmediatamente en un conjunto de bienes exclusivamente turísticos, entre ellos, es evidente, incluimos los pequeños puertos turísticos y las embarcaciones de recreo. Sin embargo, cuando acudimos al estudio de Deusto hemos notado a faltar estos apartados. No es que la falta sea de una gran trascendencia y mucho menos en un estudio tan pormenorizado.

No poseemos ninguna cifra en el apartado que nos ocupa. El poseerla se haría a través de los clubs náuticos. Se tardaría un tiempo precioso, que no poseemos. En posibles perfeccionamientos del trabajo tendremos en cuenta este apartado para hallar cifras directas.

Estimamos para este apartado una cifra de 5.000 millones de pesetas.

La única base científica es nuestro conocimiento personal de nuestras costas y creemos que la cifra dada es prudente.

Valor turístico = 5.000 millones de pesetas.

XIII. VALORACION DE LA RIQUEZA EN OTROS SECTORES

(en miles de millones)

C O N C E P T O	Valor total año 1969	Porcentaje de repercusión turística	Valor turístico
Transportes Urbanos Colectivos	17,1	1	0,17
Alimentación y frío industrial	226,6	5	11,33
Industrias textiles, cuero y calzado	128,6	1	1,29
Industrias corcho, madera y muebles de madera	39,4	1	0,39
Industrias papel y artes gráficas	58,7	1	0,59
Industrias productos derivados del petroleo	42,3	2,75	1,16
Construcción, Material de Transportes Fe- rroviarios y Aéreo	131,0	11,23	14,71
Industrias fabriles diversas	33,2	1	0,33
Industrias de la construcción y sus mate- riales	132,2	3	3,97
Energéticas y envases	392,5	1	3,92
Servicios, administración pública, educación, cultura, profesionales, sanidad, asistencia social y culto	503,1	1	5,03
Servicios esparcimiento	69,8	5	3,49
Servicios bancas y seguros	28,1	1	0,28
Riqueza urbanística	273,8	2,25	6,16
Riqueza en poder de particulares	1.057,1	1,50	15,86
Servicios comerciales y profesionales ...	589,4	1	5,89
TOTAL	3.722,9	2,00	74,57

Fuente: Elaboración propia.

XIV. RESUMEN DE VALORACIONES

AÑO 1969

(en miles de millones de pesetas)

SECTORES	Valoración	Porcentajes sobre el total del Sector
Hostelería	217,40	100,00
Patrimonio Inmobiliario de Viviendas ...	92,00	4,00
Parque Nacional de Vehículos	36,66	22,49
Patrimonio Nacional de Carreteras	23,65	13,15
Capital Ferroviario	13,57	12,42
Comunicaciones	3,03	2,75
Puertos Marítimos	4,24	9,93
Flota Mercante	4,47	9,93
Flota Aérea	14,50	52,00
Aeropuertos	11,74	60,00
Puertos turísticos y embarcaciones de recreo	5,00	100,00
Otros	74,57	2,00
TOTAL	500,83	5,49

Nota.—La Riqueza Nacional de España establecía las siguientes valoraciones finales.

Años	Valor total de la Riqueza Nacional de España (en millones de pesetas)
1965	6.670.300,4
1967	7.834.650,0

Una extrapolación para 1969, puede cifrarse en 9.000.000 millones de pesetas.

XV. CONCLUSION

Este intento de valoración del patrimonio turístico no es lo exhaustivo y perfecto que nosotros pretendemos. Las dificultades son muchas y las estadísticas y encuestas realizadas muy escasas. La motivación principal de este estudio es iniciar de alguna forma una sistemá-

tica o metodología que nos permita en un futuro la obtención de un valor turístico final que realmente sea representativo. No quiere esto decir que no creamos en nuestro trabajo, ni mucho menos; sin embargo, sí sabemos que han quedado diversos sectores y servicios no tratados o escasamente analizados. Apartados que paulatinamente deben ser mejorados e introducidos.

Debo citar, aunque sólo sea de pasada, el patrimonio artístico, que aunque no se cuantifique, por su imposibilidad, debe intentarse al menos la exposición teórica de su valor.

Las estaciones de montaña que, a pesar de que se hayan incorporado al sector hostelería, los hoteles y otras instalaciones, han quedado al margen los medios mecánicos de remonte.

Las inversiones y servicios de los centros turísticos. La industria de artesanía y de «souvenirs». Las escuelas de hostelería y turismo. Y, por último, las estaciones o servicios en carretera.

Consideramos que con este trabajo se ha establecido una base para iniciar un nuevo estudio que, apoyado en un mayor número de estadísticas y una más exacta información, consiga calcular el verdadero valor de un sector tan importante como es en nuestro país el sector turístico.

R E S U M E

CABINET D'ETUDES ECONOMIQUES: *Essai sur les évaluations des investissements touristiques et les différents secteurs économiques espagnols.*

L'étude qui se présente comme un modeste essai d'évaluation des investissements touristiques ou la richesse touristique nationale, commence par une brève introduction, où sont expliquées les causes qui ont conduit à la réalisation du travail et l'on juge sa possible utilité et application.

Ensuite, on se préoccupe de la méthodologie et systématique adoptées. Les secteurs productifs, qui sont considérés dans l'étude, et dont les patrimoines sont intégrés en partie, par des investissements touristiques sont: hôtellerie, patrimoine immobilier d'habitations, parc national de véhicules, patrimoine national de routes, capital ferroviaire, communications, ports maritimes, flotte marchande, flotte aérienne, aéroports et ports touristiques et bateaux de plaisance. En outre, on groupe d'autres secteurs économiques, dans un épigraphe qui résume ce qui peut affecter le tourisme.

Chacun des secteurs économiques est analysé séparément, et on étudie les valeurs actuelles et la partie qui peut s'entendre comme touristique.

Finalement, dans un cadre statistique se présente la totalité des investissements touristiques et les pourcentages de répercussion par secteurs et on indique le tant pour cent sur la valeur globale de la richesse nationale.

S U M M A R Y

BUREAU OF ECONOMIC RESEARCH: *Essay on the valuation of tourist investments and in the diverse sectors of the spanish economy.*

The study which stands forth as a modest intent for the appraisal of tourist investments or national tourist wealth starts with a brief foreward explaining the causes acting upon the accomplishment of the work as well as estimating its possible value and adequacy.

Right after studies the methodology and adopted systematic. The productive sectors taken into account in this work which patrimonies appear partly integrated by touristic investments are: Hostelry, real state patrimony of lodgements, national asset of vehicles, national patrimony of highways, railways asset, communications, maritime harbours, merchant marine, air fleet, tourist harbours and pleasure watercraft. Besides other economic factors are grouped under a heading summarizing all that can be related with tourism.

Each one of the economic sectors is analyzed separately, studying the current values and the section that can be considered as touristic.

Finally an statistic table presents the total amount of tourist investments and the repercussion percentajes indicating the per cent on the total value of the national wealth.

ZUSAMMENFASSUNG

GABINETE DE ESTUDIOS TURISTICOS: *Essay über die Wertungen der touristischen Kapitalanlagen in den verschiedenen wirtschaftlichen spanischen Sektoren.*

Die Arbeit, die sich als ein bescheidende Versuch vorstellt, die touristischen Kapitalanlagen oder das touristischen Reichtum zu werten, beginnt mit einer

kurzen Einführung. Darin werden die Gründe der Verwirklichung der Arbeit erklärt. Danach wird ihre mögliche Dienlichkeit und Anwendung geurteilt.

Weiterhin richtet sich die Aufmerksamkeit auf die Methodik und ergreifende Systematik. Die Produktivsektoren, die in der Arbeit behandelt werden und dessen Güter teilweise von touristischen Kapitalanlagen ausgemacht werden, sind die folgenden: Gasthäuser, Immobilienvermögen von Wohnungen, Nationalpark von Fuhrwerken, Hafen, Handelsflotte, Flugsflotte, Flughafen, touristischen Hafen, und Vernügungsschiffe. Ausserdem werden sich in anderen wirtschaftlichen Sektoren gruppiert, zusammenfassend alles was in Beziehung mit dem Fremdenverkehr steht.

Die einzelnen wirtschaftlichen Sektoren werden besonders analysiert. Auch werden die gegenwärtige Werte und der Teil, der als touristischer verstanden wird, studiert.

Zuletzt, in einer statistischen Übersichtstabelle wird die Gesamtheit der touristischen Kapitalanlagen und die Sektorenprozentsätze des Ergebnisses aufgestellt. Es wird auch ein Hinweis des Prozentsatzes über den gesamten Wert des nationalen Reichtums gemacht.