

# TRANSPORTE AEREO Y GASTO TURISTICO

Por

Juan de Arespacochaga y Felipe  
Doctor Ingeniero de Caminos, doctor  
en Ciencias Económicas

El cierre del turismo en el año 1969 se caracteriza por una cifra de incremento respecto al 1968 del 13 por 100 en el número de turistas que, de 19,18 millones, han pasado a 21,68 y un ingreso de divisas que se estima en 1.298 millones de dólares, lo que supone un aumento respecto al año 1968, del 19 por 100, y que equivale pues a una contracción del gasto *per capita* de los mismos, que de 61,5 dólares en el 68 pasa a 59,3 en el 69. Quiere decirse, por tanto, que sigue produciéndose este año un síntoma —que ya denunciábamos en 1968— de que el aumento de los turistas no supone necesariamente aumento de las divisas, y que pudiera llegar a darse el caso de que el aumento indiscriminado de los mismos, deteriorando el gasto por cabeza, pudiera llegar a suponer cifras totales de ingreso inferiores. De hecho este fenómeno que puede resultar paradójico, es perfectamente posible y no queremos insistir sobre ello de manera machacona, pero sí señalar que los síntomas parecen confirmar la hipótesis y que, por tanto, los que nos dedicamos al tema del turismo —bien sea desde el punto de vista de la explotación o desde el de transporte (sobre estos puntos volveremos luego)— estamos obligados a señalar la alarma mucho antes, por supuesto, de que los posibles remedios —si es que es necesario ponerlos— puedan definirse y decidirse con tiempo.

Los fenómenos extensivos se producen siempre con rendimientos decrecientes, esto es una ley económica. Si incorporamos de forma masiva más trabajadores a una empresa, es lógico esperar que los últimos resulten de menor calidad. Si intentamos ensanchar unas áreas de cultivo, es natural que las nuevas tierras sean de peor rendimiento que las del núcleo que estaba en explotación. No tiene nada de extraño, pues,

que el número de turistas —que cada año se incorpora a la masa de los que viajan— tenga una capacidad de renta inferior a la del colectivo anterior. Y lo que tampoco tiene duda, es que si nuestro crecimiento turístico sigue la marcha normal del mundial, y aún lo supera en número como es nuestro caso, se corre el peligro —si no se sigue una determinada política selectiva— de incorporar cada vez peores unidades nuevas de visitantes, y entonces, si la curva del gasto por turista medio tiende a estabilizarse —como ha ocurrido en los dos últimos años— y aún a decrecer —como de los síntomas parece deducirse— puede ocurrir que, aunque aumente el número de turistas totales —en curva que siempre será creciente— la multiplicación de una por otra, que es el gasto total, no sólo tenderá rápidamente a estabilizarse, sino que puede correr el riesgo de disminuir.

Hemos dedicado a este tema muchas horas de análisis y hemos gastado tinta y aún riesgo de juicios temerarios en el mantenimiento de esta hipótesis, para explicarla al pormenor aquí. Lo que nos interesa debatir ahora, en relación con este tema, es quizá el comportamiento de los distintos turistas según el medio de transporte que utilizan para venir a España dentro de este modelo general que une funcionalmente la clase de turistas y el ingreso de divisas. Para ello, hemos hecho unas hipótesis indudablemente simplificadoras, que se entenderán fácilmente y que resultan perfectamente útiles para una primera aproximación al tema.

Hemos supuesto que existe una relación directa entre el gasto dedicado a transporte por el turista y el gasto del mismo en el país en cuestión. La hipótesis parece lógica, puesto que lo que juega en la elección de vacaciones es primordialmente las posibilidades de gasto. Hemos hecho, con todo, la excepción de los viajeros provenientes de Norte y Sudamérica, pensando que los turistas que vienen a nuestros aeropuertos de más allá del Atlántico, no sólo visitan España, sino que viajan a Europa en general, para estancia en más de un país, con esta exclusión la hipótesis resulta más conservadora, puesto que quitamos una partida importante como la de los viajeros trasatlánticos, a favor de un mayor gasto del turismo americano.

La segunda hipótesis es que, dada por admitida la anterior, se efectúa la distribución proporcional directa del total de gastos turísticos entre el número de turistas que utilizan cada uno de los medios de lo-

comoción, con lo que obtenemos los gastos que, dentro del país, efectúan dichos turistas según el medio de transporte utilizado.

La tercera hipótesis se refiere al gasto de transporte en automóvil, admitiéndolo como resultante de ser utilizado cada vehículo por dos personas y con un kilometraje que corresponde a la media de varias localidades en Francia, Alemania, Inglaterra y Portugal. El gasto de transporte por ferrocarril se calcula considerando también la media de los billetes ferroviarios individuales desde cada una de esas localidades. Y el gasto de avión, por las tarifas en clase turística, desde las capitales (excepto Alemania, que se ha tomado Frankfurt), de los cuatro países.

Los datos básicos que se han tenido en cuenta para calcular los gastos de transporte en automóvil, son los siguientes:

País de origen de los turistas	Ciudades tomadas como referencia	Distancia en Km desde Madrid	Distancia media en Km
Francia	París ... ..	1.268	1.306
	Lyon ... ..	1.272	
	Marsella ... ..	1.143	
	Calais ... ..	1.542	
Portugal	Lisboa ... ..	638	638
Alemania	Hamburgo ... ..	2.409	2.064
	Frankfurt ... ..	1.906	
	Munich ... ..	1.877	
	Hannover ... ..	2.066	
Inglaterra	Londres ... ..	1.650	2.000
	Glasgow ... ..	2.300	

Se han tomado las distancias por carretera a Madrid, por encontrarse en el centro de la península y compararse, por ello, los recorridos de los turistas que acuden al sur y al norte de la península, especialmente, los dos núcleos de atracción fundamentales, Costa Brava y Costa del Sol.

Se considera un consumo medio de gasolina de 11 litros por cada 100 kilómetros, que a un precio de 11 pesetas/litro, supone un gasto de 121 pesetas; a éstas se añaden 20 pesetas en concepto de engrase y aceite, resultando en total 141 pesetas por cada 100 kilómetros de recorrido.

Para poder tener el coste total por coche, las distancias medias obtenidas anteriormente, se multiplican por dos, con el fin de hallar el recorrido total de los turistas, atendiendo a que han de hacer ida y vuelta. Según ésto, se alcanzan los siguientes resultados:

País de procedencia	Recorrido medio total	Coste por Km	Coste total
Francia ... ..	2.612	1,41 ptas.	3.683 ptas.
Portugal ... ..	1.276	1,41 »	1.800 »
Alemania ... ..	4.128	1,41 »	5.280 »
Inglaterra ... ..	4.600	1,41 »	5.640 »

Por último, teniendo en cuenta la hipótesis expresada antes, sobre la utilización del coche por dos personas, resulta que cada turista que viene a España en automóvil, se gasta en el transporte, por término medio:

Franceses ... ..	1.842 ptas.
Portugueses ... ..	900 »
Alemanes ... ..	2.910 »
Ingleses ... ..	2.820 »

La cifra dada para los ingleses hay que incrementarla con la tarifa por el paso del Canal en los transbordadores, que es de 6 dólares por viajero, más 14 dólares por coche, en total 26 dólares para un coche ocupado por dos personas, que es la hipótesis que se está suponiendo. Por consiguiente, cada turista inglés que se traslada a España en coche gastará en transporte 2.820 pesetas más 1.820 pesetas (el equivalente a 26 dólares por coche, pues hay que tener en cuenta que otro tanto hay que pagar a la vuelta), 4.640 pesetas en total.

Teniendo en cuenta las cifras anteriores, resulta un coste medio de transporte en automóvil del turista europeo hacia España, de 2.573 pesetas o de 36,75 dólares.

Para el ferrocarril se han utilizado como datos básicos los precios del billete en primera clase y cama en cabina doble, desde Madrid a las mismas ciudades que en el caso del automóvil

País de origen	Ciudad de origen	Precio del billete ida y vuelta	
		Clase 1. <sup>a</sup>	Cama doble
Francia	París ... ..	5.018	5.550
	Lyon ... ..	4.376	4.898
	Marsella ... ..	3.768	4.290
	Calais ... ..	6.314	6.846
Portugal	Lisboa ... ..	1.670	2.676
Alemania	Hamburgo ... ..	9.472	10.004
	Hannover ... ..	8.842	9.374
	Frankfurt ... ..	8.280	8.802
	Munich ... ..	8.066	8.588
Inglaterra	Londres ... ..	8.024	8.556
	Glasgow ... ..	10.606	11.138

El precio medio del billete en primera clase resulta ser de pesetas 6.767, equivalente a 96,6 dólares, y en cama es de 7.338 pesetas, o sea 104,8 dólares. Tomando la media de los dos precios anteriores, el promedio general de lo que gasta en transporte un turista que se traslada a España en ferrocarril, es de 100,7 dólares.

Para estimar el gasto medio en avión, se han tomado las tarifas desde París, Londres, Frankfurt y Lisboa a Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca y Málaga. Ha parecido más conveniente esta diversificación de lugares de llegada dentro del territorio nacional, a utilizar sólo Madrid, para obtener una media más representativa, ya que en cuanto a los puntos de partida había que ajustarse a las líneas regulares. Los precios en clase turística que se han tomado como base han sido los siguientes:

Precio del billete de avión, ida y vuelta en clase turística				
Aeropuerto de llegada	Aeropuerto de salida			
	París	Londres	Frankfurt	Lisboa
	(en pesetas)			
Madrid ... ..	8.810	11.730	10.670	4.150
Barcelona ... ..	6.560	9.040	8.540	6.420
Málaga ... ..	10.840	12.960	12.810	6.890
Palma de Mallorca ... ..	7.720	10.200	9.700	7.210
<i>Precios medios:</i>				
En pesetas ... ..	8.483	10.983	10.430	6.168
En dólares ... ..	121,2	156,9	149	88

Resulta un precio medio general de 128,8 dólares, que es, según las hipótesis adoptadas, el gasto en transporte que efectúan los turistas que se trasladan a España en avión, prescindiendo de los que vienen de otros continentes, América especialmente.

Estas hipótesis de cálculo se aplican a los 21,68 millones de turistas entrados en 1969, de los que 13,8 lo hicieron por carretera, 4,52 por avión y 1,8 por puertos. Estos últimos, dado su pequeño gasto, puesto que en su inmensa mayoría son pasajeros en tránsito, los asimilamos a las entradas por automóvil. Finalmente, 1,53 millones entraron por ferrocarril.

Al aplicar las medias correspondientes al gasto de transporte y hacer los cálculos sobre los supuestos iniciales, nos resultan las cifras de siguiente cuadro:

Medio de transport utilizado	Gasto turístico	
	Por turista en dólares	Total del grupo en mill. de dólares
Automóvil y barco ... ..	36,0	560,5
Ferrocarril ... ..	98,5	155,0
Avión ... ..	126,0	569,5
<i>Total</i> ... ..	59,3	1.285,0

Los que utilizan el automóvil han gastado, pues, por persona en España, 36 dólares, lo que supone que han dejado en el país 560,5 millones de dólares. Los viajeros por ferrocarril han gastado algo más, 98,5 dólares por persona y han dejado en total en el país 155 millones de dólares, y los viajeros que han utilizado el avión, han gastado por persona 126 dólares y han dejado en el país 569,5 millones de dólares.

Quiere decirse, por tanto, que la gradación del gasto por turista va desde una cantidad muy pequeña de 36 dólares, en los viajeros por automóvil, a 126 en los procedentes de avión, pasando por 98 de los que utilizan el ferrocarril. Pero al multiplicarla por las cifras de turistas entrados por cada medio, el gasto global pone en primer término a los pasajeros que han viajado por avión, en segundo a los que utilizan el automóvil y tercero a los que utilizan el ferrocarril. La idea tradicional, y en cierto modo estereotipada a través de las cifras a que hemos aludido anteriormente de 13,8 millones de turistas entrados por carre-

tera, frente a sólo 4,5 utilizando el avión. —lo que representa que por cada turista entrado por aire, entran tres por carretera—, cambia completamente de óptica cuando se descubre que el 44 por 100 de todo el aporte de turistas al país está dado por los viajeros procedentes del aire y que los que nos llegan por carretera aportan un 43 por 100. Así, el sector del aire, según estos cálculos, representa quizá este año, por primera vez en la historia del turismo español, el principal aporte en divisas, que es en resumen el parámetro más eficaz para medir nuestro turismo.

Pero la importancia que tiene esta afirmación, queremos darla con el regusto sí, de lo inédito, pero con un fuerte coeficiente de prudencia, porque los cálculos, por supuesto son exactos y las hipótesis las creamos ajustadas a la realidad, pero quizá se pudieran afinar mejor unos y otras. En todo caso, si se puede asegurar que un nuevo ajuste puede quizá variar numéricamente alguna cifra, pero tiene una validez cualitativa el resultado en cuanto a orden de magnitud, que parece útil poner de relieve, pues puede ser una base de partida para una política aérea y turística española.

Merece la pena ahondar un poco más en el significado de estas cifras. Hagamos para ello dos cálculos que señalan, en cierto modo, la elasticidad del fenómeno.

Veamos primero el efecto que, sobre el nivel de ingresos turísticos, hubiese tenido una variación en la distribución de los turistas entrados según los medios de transporte utilizados.

En el supuesto de un incremento del 10 por 100 en las entradas por carretera y un correspondiente descenso en los restantes medios, se obtendrían los siguientes resultados:

Medio de transporte utilizado	Ingresos	
	Calculados s/ cifras reales	Calculados s/ cifras supuestas
	(millones de dólares)	
Por carretera y puerto ... ..	560,5	599,4
Por ferrocarril ... ..	155,0	127,9
Por aeropuerto ... ..	569,5	470,0
<i>Total</i> ...	1.285,0	1.197,3



Quiere decirse que, frente a 1.285 millones de dólares recibidos, hubiesen ingresado sólo 1.197,3, casi cien millones menos de los que realmente se espera ingresen.

El supuesto contrario, es un incremento del 10 por 100 en las entradas por aeropuertos y correspondiente descenso en los restantes medios, el resultado hubiese sido:

Medio de transporte utilizado	Ingresos	
	Calculados s/ cifras reales	Calculados s/ cifras supuestas
	(millones de dólares)	
Por carretera y puertos ... ..	560,5	546,4
Por ferrocarril ... ..	155,0	150,8
Por aeropuerto ... ..	569,5	626,3
<i>Total</i> ...	1.285,0	1.323,5

Es decir, frente a 1.285 millones de dólares hubiesen ingresado 1.323,5, casi 40 millones más.

Este hecho es concluyente respecto a una variación estructural de nuestro turismo, dando preferencia a la promoción del aéreo.

En la misma línea de análisis del modelo de nuestro turismo sobre la variación de los medios de transporte, es importante ver el incremento del ingreso turístico que han supuesto los aumentos de 1969 con respecto a 1968, registrados en las entradas de turistas que han llegado por carretera y por aeropuerto.

	Incremento de turistas	Incremento de ingresos en mill. de dólares
Por carretera ... ..	1.126.097	40,5
Por aeropuerto ... ..	1.018.859	128,4

Siendo el incremento de turistas que han llegado por avión menor que el de los llegados por carretera, el aumento de los ingresos correspondientes a aquéllos, ha sido algo más de tres veces mayor que el aportado por los automovilistas.



Paralelamente a lo que queda dicho, la tendencia al aumento más rápido del transporte aéreo sobre los restantes medios y la posibilidad que todavía tiene este transporte de revisar tarifas, le dan para el porvenir unas grandes esperanzas de superar constantemente los aumentos de pasajeros movidos.

Si nos fijamos en el caso concreto español vemos que el aporte de turismo aéreo ha aumentado, en el año 69 sobre el 68, un 29,1 por 100, mientras que la carretera sólo lo ha hecho en 8,9 por 100. Los aumentos del 68 sobre el 67 fueron del 25,2 y el 4,9 por 100 para transporte aéreo y por carretera respectivamente. El aumento relativo de la carretera es además inferior al incremento total, el 13 por 100 este año mientras que el tráfico aéreo está por encima de dicha tasa.

Hay, por tanto, una razón de tipo económico (el mejor rendimiento del turista aéreo), y otra razón de tipo técnico (el aumento del tráfico aéreo) para intentar polarizar hacia España el mayor número de turistas que utilicen este medio de transporte.

Ello nos plantea dos temas importantes:

Uno, es el análisis de si las líneas españolas han participado en el aumento del tráfico de turistas hacia España en igual proporción que lo ha hecho el transporte aéreo global, es decir, si se han aprovechado más o menos que las Compañías aéreas competidoras, que tienen cuernos a nuestro país.

El otro tema, es lo que puede hacer la Compañía de bandera hacia un futuro, dentro de la técnica turística, para aumentar este tráfico.

Respecto al primer punto, los datos que se tienen son que el tráfico de Iberia en sus líneas al extranjero, sólo computando entradas del exterior, ha aumentado sobre el 68 sólo en un 17,6 por 100, cifra que es bastante más reducida que el incremento global aéreo hacia España; es decir, se debe hacer todavía un esfuerzo de ventas para que del aumento de viajeros a España, Iberia se aproveche por lo menos igual que las Compañías de la competencia.

Es indudable que aquí juegan mucho las posibilidades de los vuelos «charter» y la política que nuestra Compañía de bandera quiera o pueda seguir, recibiendo instrucciones superiores, en cuyo análisis no puedo entrar, por no ser de mi competencia. De lo que no hay duda es que en este tema existe un desafío y que a ese desafío hay que hacerle

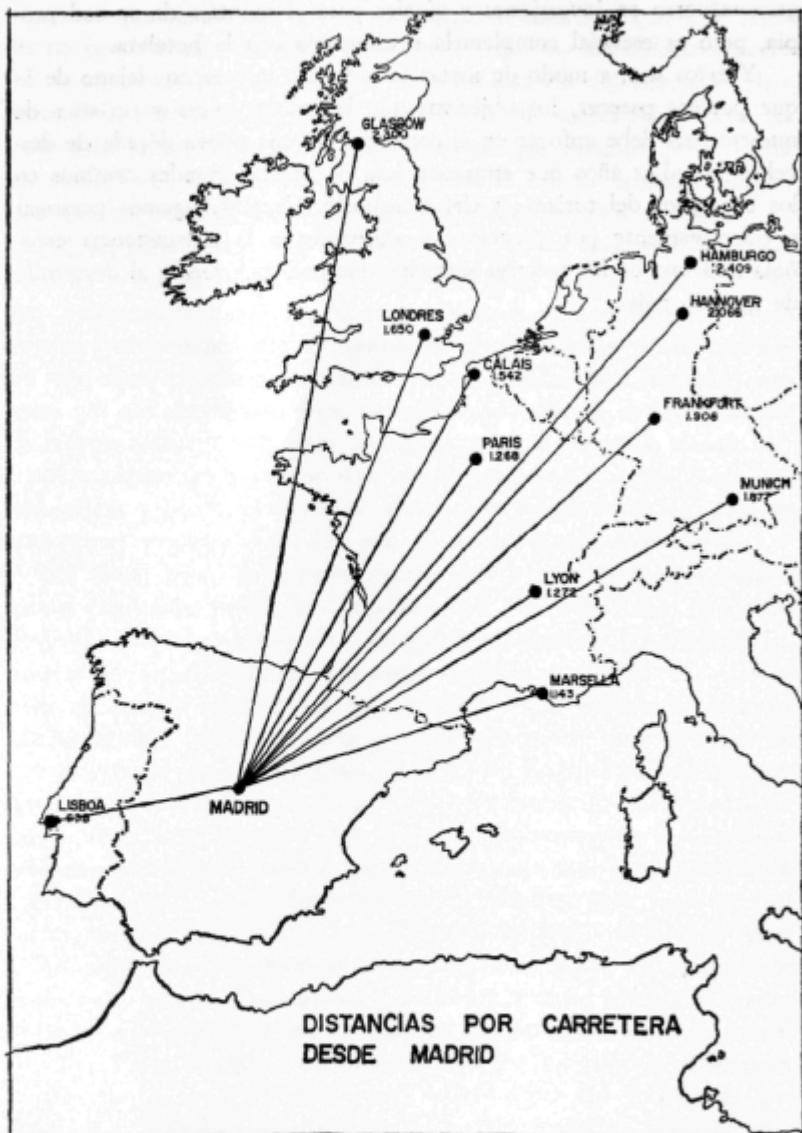
frente en una batalla que debe ser ganada. Por supuesto, que la tal batalla no puede resolverla por sí sola Iberia y que las autoridades españolas competentes pueden y deben ser protagonistas del necesario planteamiento, pero la Compañía puede ofrecer sus soluciones y debe cooperar en la parte ejecutiva, puntos ambos que estamos seguros está en condiciones de plantear y superar con la misma ejemplar eficacia con que ha superado circunstancias más graves en años recientes.

El segundo punto está íntimamente ligado a una política aéreo-turística a más largo plazo. El transporte aéreo masivo, que lo vemos tan íntimamente ligado al turismo, adquiere su panorama completo cuando consideramos que el transporte es sólo una parte del fenómeno que debe estar complementada con el alojamiento. No es la primera vez que tocamos el tema de la necesaria unidad en la expedición de billetes aéreos y de boletos de hoteles, pero sí hemos de insistir hoy y ahora en que, el fenómeno está siendo seguido por todas las compañías aéreas y que se presenta un futuro próximo de venta conjunta de transportes y alojamiento, del cual Iberia no puede estar alejada.

El tema, pues, de hoteles promovidos y aún explotados más o menos directamente por la compañía aérea, por sus filiales, o por las empresas afines que como ella pertenecen al Instituto Nacional de Industria, es indudablemente una meta nacional, y si cada vez que se pone en marcha un 747 hay que construir en el mundo dos nuevos hoteles de 300 habitaciones, la compañía no puede estar apartada de este fenómeno. Tanto en España, en donde la hotelería carece de grandes unidades en número suficiente para los nuevos horizontes del turismo aéreo, como en el mundo y —muy concretamente en hispanoamérica— la compañía tendrá que hacer frente a esta nueva dimensión del transporte turístico. Paralelamente a ello otro gran tema será el de las reservas electrónicas. A mediados de la década presente el gran tráfico de turistas de cierto nivel económico efectuará sus reservas de manera electrónica y se orientará hacia los grandes hoteles que sean capaces de instalar unidades terminales del ordenador central, unidades que son de un gran costo. Los hoteles que no estén integrados en la gran red de reservas electrónicas estarán fuera del turismo de importancia y los países que carezcan de grandes unidades hoteleras integradas en esta red, verán mermarse el turismo de calidad aunque las ventajas climáticas de dichos países sean suficientes como para conseguir atrayendo el turismo barato. La Compañía Iberia tiene hecho un

gran esfuerzo en inversiones y técnica para el montaje de su red propia, pero es esencial completarla e integrarla con la hotelera.

Y estos son, a modo de metas en un horizonte menos lejano de lo que pudiera parecer, los objetivos que la política aérea y turística de nuestro país debe enfocar en el comienzo de una nueva década de desvelos. Los diez años que empiezan han de señalar grandes cambios en los conceptos del turismo y del transporte. Cuando hagamos personal y colectivamente por preverlos y ahormalos a la circunstancia española será uno de los mejores servicios que podemos rendir al desarrollo de nuestro país.



## R E S U M E

JUAN DE ARESPACOHAGA Y FELIPE: *Le transport aérien et la dépense touristique.*

L'auteur évalue ce que supposent les rentrées en devises des touristes en Espagne, compte tenu des divers moyens employés pour leur transport au pays.

Il établit des hypothèses numériques, étant donné l'impossibilité de connaître par des méthodes statistiques directs de caractère censuel les chiffres recherchés, tout en considérant que, en général, sauf pour des cas extrêmes qu'il exclue —la dépense du touriste est proportionnelle aux investissements pour le transport—. Il établit aussi les rentrées pour devises qui correspondent aux touristes qui arrivent par voie aérienne, par route, par chemin de fer ou par bateau.

Il conclut que plus de la moitié de l'apport total en devises du tourisme en Espagne correspond, en 1969, aux passagers arrivés par avion, malgré que seulement 21 % de ceux-ci utilisent ce moyen de transport.

Partant de cette conclusion, sans doute importante pour l'établissement de la politique de promotion du tourisme vers l'Espagne, il fait une série de conclusions en rapport avec les directrices de cette politique.

## S U M M A R Y

JUAN DE ARESPACOHAGA Y FELIPE: *Air transport and tourist expenses.*

The author estimates the tourist revenue of foreign currency in Spain bearing in mind the different means of transportation used to reach the country.

Lays a mathematical hypothesis given the impossibility of knowing the investigated amounts by statistical censal methods leading to the evaluation —an exception could be made of extreme cases— of tourist expenses which will be, as a rule, proportional to the investments in transportation. Thus he establishes the revenue corresponding to tourists after the way they use to reach the country, by air, by road, by railway or by ship.

The conclusions achieved by the author indicate that half the total amount of foreign revenue produced by tourism coming into Spain in 1969 may be considered as originated by the expenses of passengers arrived in the country by plane, in spite of the fact that the proportion of them is only of 21 % of the said total amount.

From this premise the author derives a serie of conclusions establishing some motions tending to the encouragement of the Spanish policy on tourist attraction.

## Z U S A M M E N F A S S U N G

JUAN DE ARESPACOHAGA Y FELIPE: *Lufttransport und touristische Ausgabe.*

Der Verfasser macht eine Schätzung von dem was die Eingänge der Touristen-Devisen in Spanien mit sich bringt, in Betracht der verschiedenen Möglichkeiten, die für seinen Transport in das Land benutzt werden.

Er macht zahlenmäßige Annahmen in Anbetracht der Unmöglichkeit durch direkte statistische Methoden mit Zählungsmerkmalen die untersuchten Ziffern zu verstehen. Er geht von der Betrachtung aus, dass in allgemeinen, die Ausgabe

des Touristen —mit Ausnahme von extremen Fällen, die er ausschliesst— verhältnismässig von der Kapitalanlagen im Transport abhängig ist. So stellt er die Eingangsdevisen fest, die den reisenden Touristen per Lufttransport, Autobahn, Eisenbahn oder Schiff entsprechen.

Die Schlussfolgerungen sind wie folgt: mehr als die Hälfte der Gesamtsumme der Eingangsdevisen durch den Fremdenverkehr im Jahre 1969 wurden produziert von den Fahrgäste, die in das Land per Flugzeug gekommen sind, obwohl nur 21 % der Gesamtentouristen das sogenannten Transportmittel benutzt haben.

Von dieser Konklusion ausgehend, zweifellos sehr wichtig immer für eine Aufwertung der Fremdenverkehrspolitik Spanien gegenüber, stellt er eine Reihe von Schlussfolgerungen im Verhältnis mit den Richtlinien der sogenannte Politik fest.