

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE EN RELACION CON EL TURISMO(*)

Por
Gonzalo Cortiñas Bravo

1. INTRODUCCIÓN.

En la actualidad está generalmente admitido que el transporte constituye un elemento esencial de la vida humana. Nos lo encontramos en todas las fases y facetas de nuestra existencia y podemos afirmar que es indispensable para la misma.

Ahora bien, esta necesidad de transporte se hace más patente dentro del campo turístico por el hecho de que el concepto mismo de turismo lleva en sí la idea de un desplazamiento geográfico de las personas, y esto sólo puede lograrse, racionalmente, con la utilización de algún medio de transporte. Llegamos, pues, a la conclusión de que no puede haber turismo sin que intervenga directamente el transporte.

Por ello, dentro del mercado turístico, el transporte juega, sino el principal papel, al menos uno de los más importantes, influyendo fuertemente en el número de turistas que visitan un país o zona determinada de dos formas distintas: una, actuando como factor limitativo (caso de no reunir sus medios las condiciones requeridas); otra, como elemento positivo que contribuye a un mayor auge turístico a través del efecto generador de tráfico que toda mejora del transporte encierra.

Entre turismo y transporte se dan, por tanto, los supuestos teóricos necesarios para la existencia de un ciclo del tipo siguiente:

El incremento del número de turistas lleva a mayores necesidades de transporte. Ello conduce a un aumento o mejora de los medios de transporte, y esto, a su vez, origina un nuevo incremento del número de turistas, con lo cual estaríamos nuevamente en el supuesto de partida. Estos incrementos tendrían lógicamente un punto de saturación, y alcanzado éste jugaría su baza el efecto limitativo del transporte sobre el turismo.

(*) Este trabajo se presentó como una comunicación del Instituto de Estudios Turísticos a la I Asamblea Hispano-Luso-Americano-Filipina de Turismo.

Aunque nuestro propósito en este trabajo no es investigar dicho ciclo, analizaremos de qué forma un estudio de la preferencia del turista por los distintos medios de transporte y un análisis detallado del tráfico pueden contribuir al incremento del turismo en un país y por consiguiente a mantener esa fase de prosperidad o auge del turismo.

Asimismo, apuntamos cómo algunas de las estadísticas de bienes o servicios más directamente relacionados con el transporte pueden usarse para el conocimiento del fenómeno turístico. Tal es el caso de las de venta de gasolina.

Por último, hacemos una breve consideración al establecimiento de un sistema de bonos de gasolina que puede utilizarse como incentivo para el turismo receptivo, de modo análogo a como se ha hecho ya en otros países.

2. ANÁLISIS DEL TURISMO EN RELACIÓN CON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE.

El enfoque de este apartado puede hacerse desde dos puntos de vista: *a)* Considerando el turismo como generador de tráfico y por consiguiente influyendo en los medios de transporte; y *b)* Suponiendo que son los medios de transporte los que actúan sobre el turismo, determinando en gran parte el discurrir de la corriente turística. Aunque en la realidad se dan estas dos facetas conjuntamente, creemos que la segunda tiene mayor importancia, ya que, efectivamente, los medios de transporte son, junto con los alojamientos, dos de los elementos básicos de la oferta turística de un país.

Por tanto, el análisis del turismo desde el punto de vista de los transportes ha de partir del estudio de la preferencia del turista por los distintos medios utilizables para su desplazamiento con fines turísticos. Ello nos proporcionaría un criterio objetivo para la promoción de los medios de transporte con su consiguiente repercusión en el número de turistas, pues si bien es cierta la idea general de que mejorando los transportes se consigue mayor afluencia de turismo, no deja de ser menos admisible el hecho de que si esta mejora se materializa principalmente en los medios menos preferidos por el turista, no hemos adelantado gran cosa. Un ejemplo de ello podemos razonarlo para el caso de España:

Según cifras de 1964, un 45 por 100 de los turistas llegados son franceses. De éstos, un 90,2 por 100 lo hace por carretera, un 5,6 por 100 por ferrocarril, el 1,6 por aeropuertos y el 2,6 por puertos marítimos.

Pues bien, una política de promoción turística que descuidara las carreteras —y como consecuencia se derivara un empeoramiento de las mismas— llevaría a una disminución de nuestro turismo receptivo aun cuando desarrollara fuertemente otro de los medios —pongamos, por ejemplo, la aviación—, ya que, en este caso, si bien está claro que captaríamos más turistas franceses en aeropuertos y aumentaría, asimismo, el número de los llegados de aquellos países cuyos nacionales tienen una mayor preferencia por el avión, lo cierto sería que gran número de franceses se abstendrían de venir a España, y como actualmente son la base de nuestro turismo, su peso en el total haría inclinar la balanza en sentido desfavorable.

Con esto hemos tratado de resaltar un primer aspecto en la relación turismo-transporte, que es: la necesidad de fomentar los medios de transporte actuando con un criterio selectivo que tenga en cuenta, junto a las condiciones de la zona receptiva, las preferencias del turista que se prevé ha de visitarla.

El conocimiento de la preferencia del turista por el medio de transporte deberá partir del concepto de "coste del viaje" entendido en su forma más amplia. Este concepto comprende no sólo el gasto monetario inherente al medio elegido, sino también aspectos tales como el riesgo del medio, su rapidez, independencia de movimientos y otros, que si en principio no se miden en dinero, pueden ser susceptibles de una valoración monetaria que serviría para calcular el coste total del viaje, y de este modo poder elegir aquel medio cuyo coste total fuese el más pequeño. En todo caso, es evidente que estos aspectos están en la mente del turista a la hora de decidirse, bien por el medio o los medios de transporte que ha de utilizar a lo largo de su viaje, bien por el itinerario a seguir, influyendo decisivamente en su elección. Esto explica, por ejemplo, que el turista itinerante prefiera el automóvil que le proporciona mayor movilidad y libertad, conceptos que para él tendrán gran valor. Asimismo, el turista que valore en alto grado el riesgo del viaje puede cambiar su medio de transporte preferido, o incluso el lugar escogido para pasar sus vacaciones, si este medio de transporte presenta un deficiente estado que haga peligrosa la ruta que habría de seguir.

Un camino asequible para llegar a conocer esta preferencia del turista por los distintos medios de transporte podría ser el de incluir preguntas adecuadas en las encuestas de turismo. Sin embargo, debido a la falta de información al respecto podemos admitir como indicador de esa preferencia la evolución del número de turistas que han utilizado los distintos medios.

Efectivamente, si analizamos esta evolución para el caso de España, y que hemos recogido en el cuadro I del anexo —tomando las cifras de estos últimos años y las del año 1951 como base— y en el gráfico 1 (en el que hemos representado los índices de evolución de los conceptos señalados en el cuadro I), podemos observar que la utilización de los distintos medios de transporte por los turistas exteriores no sigue una evolución paralela a la entrada de éstos en el país. Es decir, la utilización de la carretera y los aeropuertos ha aumentado más rápidamente que el número de turistas, y, en cambio, el uso del ferrocarril y de los puertos marítimos ha experimentado un crecimiento más atenuado que el de dicho número de turistas.

También puede verse que el medio de más rápido desarrollo ha sido la aviación, que alcanzó en 1965 un índice de 3.095, índice que fue superior en un 78 por 100 al de la carretera, en un 460,5 por 100 al del ferrocarril y en un 810 por 100 al de puertos marítimos.

El análisis de la evolución de los distintos medios de transporte usados por el turista ha de completarse con la consideración de la importancia que cada uno de los medios usados tiene en el total. Para ello tomamos la evolución del porcentaje de turistas que han hecho uso de cada medio de transporte en cada año, y que, para el caso de España, exponemos en el cuadro I.

INDICES DE EVOLUCION DE LOS TURISTAS SEGUN VIA DE ENTRADA.

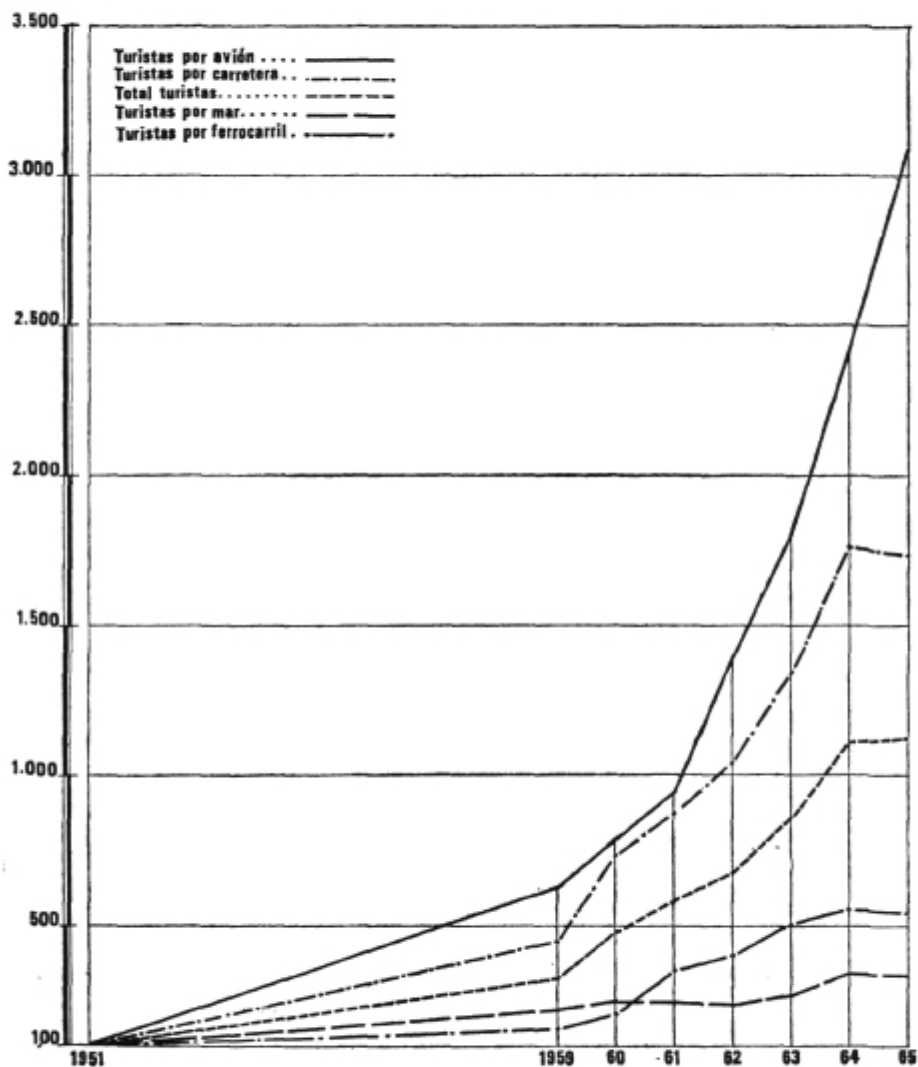


Gráfico 1

Cuadro I. TURISTAS ENTRADOS POR LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE

(Porcentajes sobre cada año)

Años	Carretera	Ferrocarril	Aeropuertos	Puertos marítimos	Total
1951	44,3	19,2	4,6	31,9	100
1959	60,3	9,4	8,8	21,5	100
1960	67,7	8,2	7,6	16,5	100
1961	66,6	11,5	8,3	13,6	100
1962	67,9	11,4	9,5	11,2	100
1963	69,0	11,3	9,7	10,0	100
1964	70,4	9,7	10,1	9,8	100
1965	68,3	9,4	12,7	9,6	100

Con todo esto podemos ya formarnos una primera idea de la preferencia del turista receptivo por los distintos medios de transporte. En España se da un claro predominio en el uso de la carretera, que ya en el año 1951 era el medio más utilizado por el turista, aunque con escasa diferencia sobre los puertos marítimos. Pero a partir del momento en que se manifiesta en nuestro país el "boom" turístico, la carretera ha ganado en importancia como medio de transporte turístico, despegándose de forma notable del resto de los medios y llegando a representar el número de turistas que nos visitan por carretera desde 1960 más de las dos terceras partes del total, alcanzando su mayor valor en 1964 con el 70,4 por 100.

En la preferencia por el resto de los medios se observa un claro desplazamiento a lo largo del tiempo. Cronológicamente es el barco el que aparece como segundo medio de transporte preferido por el turista; así vemos que su utilización en 1951 es el 31,9 por 100, y aunque va perdiendo importancia paulatinamente, mantiene ese segundo puesto hasta 1962. A partir de este año el ferrocarril le desplaza al tercer lugar, y por último, en 1964 es el avión el que pasa a ocupar el segundo puesto, después de la carretera, a costa de la pérdida de importancia del ferrocarril, que queda relegado al último lugar, confirmándose estas posiciones en el año 1965.

Otra muestra de la preferencia actual del turista por el avión para desplazarse a nuestra patria nos la proporciona el hecho de que, mientras el resto de los medios han experimentado una ligera recesión en 1965, el número de turistas que llegaron este año en avión sufrió un incremento del 28 por 100 sobre el año anterior.

Un segundo paso para profundizar en el conocimiento de la preferencia del turismo receptivo de un país por los medios de transporte es ampliar el análisis efectuado a las distintas modalidades de este turismo.

Por diversas razones, una de las cuales es el distinto uso que los turistas pueden hacer dentro del país de los bienes y servicios que forman la oferta turística de éste, se suele agrupar al turismo receptivo en varios apartados. En España las estadísticas distinguen, a este respecto, cuatro modalidades:

- 1.º Extranjeros provistos de pasaporte.
- 2.º Extranjeros en tránsito por puertos marítimos.
- 3.º Extranjeros autorizados por veinticuatro horas.
- 4.º Españoles residentes en el extranjero.

Pues bien, dado que el transporte constituye uno de los capítulos más importantes de la oferta turística de cualquier nación, es lógico suponer que los turistas englobados en cada uno de los apartados señalados tengan distinta preferencia por los diversos medios de transporte y, por consiguiente, la evolución de la demanda de estos medios estará, en gran parte, condicionada por la estructura del turismo en el país que se considere. Es decir, que si estimamos, por ejemplo, que nuestro turismo futuro estará formado en su mayor parte por extranjeros en tránsito por puertos, dado que éstos solamente utilizan como medio de transporte el barco, es de esperar que sea este medio el que sufrirá una mayor demanda. En este caso, las inversiones en transportes para atraer turistas habría que hacerlas mayormente en el acondicionamiento de puertos, construcción de buques, etc.

De aquí surge la necesidad de ampliar el análisis de preferencia por los medios de transporte a cada una de las modalidades señaladas, pues el conocimiento de esta preferencia, junto con el de la importancia y evolución de cada modalidad, parece el indicador más consistente para predecir cuál será la demanda de los distintos medios de transporte, y por consiguiente, la de los bienes y servicios con ellos directamente relacionados.

Continuando el estudio para España, los resultados aparecen en los cuadros II, III y IV del anexo, que recogen, respectivamente, la evolución de la utilización de los cuatro medios de transporte (carretera, ferrocarril, aeropuertos y puertos marítimos) por los extran-

jeros provistos de pasaporte, los autorizados por veinticuatro horas y por los españoles residentes en el extranjero, puesto que los extranjeros en tránsito por puertos solamente utilizan los puertos marítimos.

Asimismo, la evolución de la importancia que cada medio tiene para cada modalidad de turismo figura a continuación en los cuadros II, III y IV.

De la observación de todos ellos sacamos las siguientes conclusiones:

1.^a Mayor preferencia de las tres modalidades de turismo consideradas por la carretera, aunque con distinta intensidad para cada una. Pues osciló en 1965 desde el 62 por 100 para los españoles residentes en el extranjero al 72,7 para los extranjeros provistos de pasaporte y al 97 por 100 para los autorizados por veinticuatro horas.

2.^a En cuanto a la evolución de los medios de transporte de cada modalidad, cabe señalar como notas más sobresalientes:

Cuadro II. UTILIZACION DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE POR LOS EXTRANJEROS PROVISTOS DE PASAPORTE

(Porcentajes sobre cada año)

Años	Carretera	Ferrocarril	Aeropuertos	Puertos marítimos	Total
1951	58,0	27,0	7,2	7,8	100
1959	71,0	11,8	12,4	4,8	100
1960	77,3	9,3	10,4	3,0	100
1961	74,1	12,2	11,1	2,6	100
1962	73,0	11,8	12,6	2,6	100
1963	73,1	11,5	12,9	2,5	100
1964	75,3	9,3	13,0	2,4	100
1965	72,7	8,5	16,0	2,8	100

Cuadro III. UTILIZACION DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE POR LOS EXTRANJEROS AUTORIZADOS POR VEINTICUATRO HORAS

(Porcentaje sobre cada año)

Años	Carretera	Ferrocarril	Aeropuerto	Total
1951	76,7	23,2	0,1	100
1959	96,9	2,3	0,8	100
1960	95,7	3,6	0,7	100
1961	98,8	0,9	0,3	100
1962	97,4	2,0	0,6	100
1963	96,2	3,5	0,3	100
1964	96,6	3,1	0,3	100
1965	97,0	2,9	0,1	100

Cuadro IV. UTILIZACION DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE POR LOS ESPAÑOLES RESIDENTES EN EL EXTRANJERO

(Porcentajes sobre cada año)

Años	Carretera	Ferrocarril	Aeropuertos	Puertos marítimos	Total
1951	31,2	21,1	13,7	34,7	100
1959	65,7	15,1	4,1	15,1	100
1960	78,5	13,1	2,2	6,2	100
1961	73,8	19,4	1,2	5,6	100
1962	70,7	23,1	1,5	4,7	100
1963	64,8	27,1	3,4	3,7	100
1964	62,6	28,9	4,4	4,1	100
1965	62,0	31,1	3,2	3,7	100

a) En el grupo de extranjeros provistos de pasaporte:

- Fuerte incremento de la aviación, que, partiendo del último lugar en su utilización por el turista en 1951, ha pasado a ser el segundo medio de transporte preferido por el mismo.
- Constante descenso de la importancia del barco hasta 1965, año en el que se apunta una ligera rehabilitación.
- Pérdida continua de importancia del ferrocarril, que se ha hecho más notable en estos dos últimos años.

b) En el grupo extranjeros autorizados por veinticuatro horas no hay una tendencia clara de evolución. Se registran en todos los medios altibajos muy acusados, aunque con la tónica general de fuerte predominio de la carretera, cuya importancia desde 1959 no ha caído ningún año por debajo del 95,7 por 100.

c) Respecto a los españoles residentes en el extranjero, hay que destacar el fuerte incremento de la carretera en 1960 —que supuso el 147,2 por 100 sobre el año anterior— y su constante pérdida de importancia a partir de ese año para dar paso a una cada vez mayor participación del ferrocarril.

Hay que tener en cuenta el hecho notable que esto representa, pues de los tres grupos considerados es el único en el que el ferrocarril ha ganado importancia de una manera continua en los últimos años, llegando a ser el número de españoles residentes en el extranjero que lo utilizaron en 1965 el 31 por 100.

Es interesante observar que si comparamos la participación del ferrocarril en el tráfico turístico de 1951 y en el de 1963 dentro de cada una de las modalidades, vemos —cuadro V— que frente a una

fuerte pérdida de importancia para los extranjeros ha cobrado auge su utilización por los españoles residentes en el extranjero.

Cuadro V. UTILIZACION DEL FERROCARRIL POR EL TURISMO RECEPTIVO EN 1951 Y 1963

Modalidad	EXTRANJEROS		ESPAÑOLES
Años	Provistos pasaporte %	Autorizados por 24 horas %	residentes en el extranjero %
1951	27,0	23,2	21,1
1965	8,5	2,9	31,1

Considerando ahora el peso que cada una de las modalidades de turismo receptivo tiene y su evolución, vemos —de acuerdo con el cuadro VI— que son los turistas provistos de pasaporte los que tradicionalmente han dado los mayores porcentajes de turistas, llegando en 1965 a representar el 77,7 por 100 del total. La importancia de éstos en relación con las demás modalidades ha ido en aumento desde 1954 y ha pasado por un pequeño bache en 1963, debido al gran incremento en este año de los turistas autorizados por veinticuatro horas.

Cuadro VI. EVOLUCION DE NUESTRO TURISMO RECEPTIVO

Años	Extranj. prov. pasaporte	Extranj. aut. 24 horas	Españoles resid. ext.	Extranj. en tráns. por PM.	Total
1951	53,5	15,0	5,8	25,7	100
1959	68,3	6,8	7,9	17,0	100
1960	70,9	4,2	11,2	13,7	100
1961	73,7	4,3	10,9	11,1	100
1962	73,7	6,6	10,9	8,8	100
1963	72,6	10,2	9,4	7,8	100
1964	74,5	9,3	8,4	7,8	100
1965	77,7	6,9	8,3	7,1	100

Es de destacar en cuanto a la evolución de estas modalidades de nuestro turismo respectivo:

a) La pérdida constante de importancia de los extranjeros en tránsito por puertos marítimos, que de una participación del 25,7 por 100 en 1951 han pasado en 1965 al 7,1 por 100.

b) Pérdida de importancia relativa de los españoles residentes en el extranjero desde 1960, año en el cual lograron su mayor participación con un 11,2 por 100 del total.

c) Cambio radical de tendencia de los extranjeros autorizados por veinticuatro horas a partir de 1963, que en dos años ha disminuido su participación fuertemente, hasta el punto de pasar del segundo lugar que ocuparon en ese año al último en 1965.

Con esto podemos observar la manifiesta interdependencia que hay entre la evolución de las distintas modalidades de turismo y la de los medios de transporte utilizados. Así, aunque el ferrocarril es un medio cada vez más usado por los españoles residentes en el extranjero, la disminución constante del peso de este grupo en nuestro turismo desde 1961 concuerda con la menor participación de este medio de transporte en el tráfico turístico. Del mismo modo el rápido aumento de los aeropuertos se relaciona con el incremento de los turistas provistos de pasaporte, que manifiestan una preferencia cada vez mayor por este medio, y la disminución de la utilización de los puertos marítimos va emparejada con la correspondiente pérdida de importancia de los extranjeros en tránsito por puertos.

Por último, otro aspecto de indudable interés es considerar los medios de transporte preferidos según la nacionalidad del turista. El análisis de la preferencia por nacionalidades, unido a la importancia del turismo de éstas en el país considerado sería también un elemento indicador de qué medios de transporte habría que impulsar e incluso en qué zonas convendría hacerlo.

En el caso de España, en que el turismo receptivo viene totalmente condicionado por los franceses —véase el trabajo señalado en ¹, en el que se dice que la “evolución seguida por el turismo francés es totalmente similar a la del conjunto de viajeros entrados en España, incluso en sus más leves irregularidades”—, el análisis de las preferencias de estos turistas por los distintos medios de transporte sería un motivo obligado en toda política de promoción de nuestro turismo.

Un indicador de esta preferencia puede obtenerse de la “Encuesta sobre el turismo receptivo en España”, agosto 1964 ². En ella se

¹ “Consideraciones económicas sobre el turismo en España: Comercio exterior y empleo”. Gabinete de Estudios Económicos del I. E. T. Rev. ESTUDIOS TURÍSTICOS núm. 5. Enero-marzo 1965, pág. 33, gráficos 1 y 3.

² Encuesta sobre el turismo receptivo en España. Agosto 1964. Instituto Nacional de Estadística. Madrid 1965.

manifiesta que el 84,3 por 100 de los franceses que llegaron a España en agosto de 1964 lo hicieron por carretera. Hay que tener presente que la citada encuesta no abarca todo el colectivo "turismo receptivo", sino únicamente la parte de aquel que utilizó alojamientos hoteleros, hasta pensiones de segunda y "campings".

3. LAS CARRETERAS Y EL TURISMO.

De los cuatro grandes medios de transporte que actualmente están al alcance del turista, sin duda la carretera es el más importante. Ello es debido a la generalización del uso del automóvil.

Después de la segunda guerra mundial la fabricación de automóviles crece fuertemente en todos los países industriales. El parque mundial de coches pasa de 43 millones en 1948 a 128 millones en 1964, alcanzando la producción de coches en el mundo, en el año de 1965, la cifra de 19 millones. Si tenemos en cuenta, además, las motocicletas y autobuses, nos encontramos en 1964 con un parque de vehículos automóviles utilizables para el turismo de unos 150 millones.

Junto con este rápido desarrollo del automóvil, que no sólo se consigue cantidad, sino en calidad, se manifiesta otra característica más importante a efectos turísticos, que es la facilidad de adquisición para todas las clases sociales de este medio de transporte que les proporciona no sólo libertad y facilidad de movimientos, sino incluso un afán de viaje, es decir, transforma en turista a todo el que lo posee y puede que por ello se le denomine vehículo o automóvil de turismo.

A su vez el rápido incremento del número disponible de vehículos llevó a un fuerte desarrollo de la carretera tanto en el número de kilómetros disponibles como en las condiciones de vialidad de las mismas. En Europa, donde el ritmo de incremento de automóviles fue el más fuerte, la red de carreteras es en la actualidad muy densa, pudiendo decirse que abarca todos los puntos del continente y enlazando por medio de "ferry-boats" con las zonas insulares próximas. En el aspecto de calidad podemos señalar que las principales rutas están bien cimentadas y señalizadas y el incremento de la red de autopistas es notable, disponiéndose ya, a finales de 1964, de 8.700 kilómetros de autopistas. Asimismo, aumentan fuertemente los servicios de "ferry-boats" tanto en la parte atlántica como en la

zona mediterránea. Solamente a través del Canal de la Mancha circularon cerca de 730.000 vehículos en 1964, teniéndose previsto aumentar en un 50 por 100 la capacidad de transporte de vehículos en 1965.

Todo esto ha motivado unos índices de motorización notables. Teniendo en cuenta solamente coches privados, había en 1963 un vehículo por cada tres habitantes en Estados Unidos, y en Europa en 1964 el índice era de cinco habitantes por vehículo en Suecia, seis en Gran Bretaña, Francia y Luxemburgo, siete en Alemania Occidental y Holanda, ocho en Bélgica, Suiza e Irlanda y 50 en España, siendo para el conjunto europeo de 11 personas por coche, y si incluimos los vehículos a motor en total, de seis personas por vehículo. Resumiendo, podemos decir que la carretera es la base actual del turismo.

En cuanto a las perspectivas de los demás medios de transporte, señalaremos lo siguiente: el ferrocarril tenía un papel importante en los primeros años del turismo internacional, pero a partir de 1957 se inicia su declive debido en gran parte al fuerte desarrollo de la carretera y la aviación. Sin embargo, esto no quiere decir que haya perdido irremisiblemente su papel, y en la actualidad lucha por conseguir un puesto relevante por medio de la mejora de los servicios en confort y rapidez, o bien creando nuevos servicios como el transporte de vehículos a la vez que sus propietarios. Su baza decisiva podría plantearla en el terreno de los precios y es probable que con las tarifas reducidas y las especiales para turistas, que ya se han puesto en práctica en algunos países, alcance nuevo desarrollo. Lo cierto es que hasta hoy día el tráfico turístico por ferrocarril disminuye en la mayor parte de los países europeos, únicamente Suiza e Italia mantienen una posición relativa aceptable.

Un medio de gran porvenir en el tráfico turístico es indudablemente el avión. El tráfico aéreo ha crecido más rápidamente en estos últimos años que el resto de los medios de transportes colectivos. Sin embargo, en la actualidad está sometido a diversas limitaciones, y por ello el volumen de turistas que utilizan la vía aérea representa aún muy poco en el total del turismo.

Por último, el tráfico turístico por barco es reducidísimo, no alcanzando el 2 por 100 en la mayor parte de los países europeos. Es de resaltar que la Conferencia Atlántica ha aprobado una reduc-

ción del 15 por 100 en las tarifas especiales de transporte con objeto de fomentar los viajes fuera de estación.

Visto a grandes rasgos el panorama de los distintos medios en el turismo internacional, y dada la preeminencia de la carretera, centraremos nuestro análisis en este medio.

4. LAS CARRETERAS Y EL TURISMO EN ESPAÑA.

La importancia de la carretera en el turismo español es un hecho incuestionable.

En el último trienio por término medio el 69,2 por 100 de nuestro turismo receptivo llegó por carretera. Ello supuso que en los años 1964 y 1965 la utilizaron cerca de 10 millones de turistas por año. Si a esto añadimos el turismo interior que utiliza este medio de transporte y una parte del turismo exterior que, aunque llega por otros medios a España, usa posteriormente el automóvil para moverse dentro de nuestro país, podemos comprobar el por qué de nuestra afirmación.

Del análisis de preferencia por los distintos medios de transporte que verificamos en el punto 2 de este estudio, y ciñéndonos únicamente aquí a la carretera, obtenemos las siguientes conclusiones, que ya expusimos en un trabajo reciente³:

a) La carretera es el medio de transporte de mayor preferencia por las distintas modalidades de turismo estudiadas —excepto, claro está, los de tránsito por puertos.

b) Por término medio en el período 1960-1965 utilizaron la carretera a su entrada en España el 95 por 100 de los extranjeros autorizados por veinticuatro horas, el 74 por 100 de los provistos de pasaporte y el 70 por 100 de los españoles residentes en el extranjero.

c) A pesar de la mayor preferencia por la carretera de los extranjeros autorizados por veinticuatro horas, dado el mayor peso que en nuestro turismo tienen los provistos de pasaporte, son éstos los más frecuentes usuarios. Esto se comprueba observando que, en el

³ Véase "Las Estadísticas de venta de gasolina y su aprovechamiento a fines de análisis del turismo". Gabinete de Estudios Económicos del I. T. E. Revista ESTUDIOS TURÍSTICOS número 8. Octubre-diciembre 1965.

período antes considerado, de cada 100 turistas que entraron por carretera, 80 eran extranjeros provistos de pasaporte, 10 extranjeros autorizados por veinticuatro horas y 10 españoles residentes en el extranjero.

Por otra parte, la evolución de nuestro turismo por carretera condiciona fuertemente la curva del total del turismo, es decir, del mismo modo que por nacionalidades, el turismo francés presenta una curva exactamente igual en su evolución e irregularidades a la del total de turistas, atendiendo a los medios de transporte es la carretera la que juega un papel análogo al de los franceses en nacionalidades.

De los diversos aspectos que podrían considerarse bajo el epígrafe carreteras y turismo, trataremos brevemente sólo dos: la intensidad de tráfico como indicador del movimiento turístico y las estadísticas de gasolina y su consideración a fines turísticos.

4.1. *La intensidad de tráfico como indicador del movimiento turístico en España.*

Una vez comprobado el importante papel que juegan las carreteras en el turismo español, es evidente que los estudios de tráfico pueden arrojar luz sobre los itinerarios recorridos por el turista y sobre el volumen mayor o menor del turismo en las distintas zonas.

El estudio del tráfico permite, además, analizar una parcela de nuestro turismo que aún está sumida en las tinieblas, me refiero al turismo interior.

Por otra parte, los estudios de tráfico sirven para señalar qué itinerarios y en qué épocas se ven éstos afectados por los problemas de congestión y, por tanto, son de indudable interés a efectos de proyección.

Hoy día este estudio del tráfico como indicador del movimiento turístico está plenamente aceptado. Tal es así, que se ha llegado a materializar el tráfico turístico en un índice que actualmente parece ser "La hora 30", que se define como la intensidad horaria de tráfico que se supera solamente durante treinta horas al año.

En la ponencia "El turismo, generador de tráfico", presentada a la Segunda Semana de la Carretera ⁴, se escribe a este efecto:

"Hacemos referencia a la "hora 30" porque es un índice que define como ninguno el carácter turístico de una carretera, incluso con un porcentaje no muy alto de tráfico de este tipo. El turismo define la "Hora 30" y al revés el valor de la "hora 30" delata la presencia del turismo."

En España la "hora 30", expresada en porcentaje de la "Intensidad media diaria" (I. M. D.) que se calcula para las estaciones permanentes de aforo, nos descubre, efectivamente, las zonas de gran tráfico turístico tanto interior como exterior. Así tenemos, por ejemplo, que las dos estaciones que han dado los mayores índices para 1964 son: la E-42 y la E-23. La primera, situada en Sacedón (Guadalajara) en la carretera nacional N-320, que conduce a los pantanos de Entrepeñas y Buendía, y que es utilizada en gran parte por el turismo interior, sobre todo el procedente de Madrid en los fines de semana y festivos. Hecho éste que también puede comprobarse por los datos de tráfico de la citada estación —baste citar a título de ejemplo que su intensidad diaria máxima la tuvo el 18 de julio con 1.854 vehículos, que representaron un 551,8 por 100 de su I. M. D.—. La segunda es la de San Antonio de Calonge (Gerona), en la carretera comarcal C-253, utilizada fuertemente por el turismo receptivo que visita la Costa Brava, cuya intensidad diaria máxima se dio precisamente el 15 de agosto, es decir, coincidiendo con la punta de nuestro turismo, con 14.025 vehículos, que supusieron el 381,7 por 100 de su I. M. D.

Sin embargo, dada la limitación que supone el que estos estudios se refieran solamente a las estaciones permanentes de aforo, podemos considerar la intensidad de tráfico a través de la I. M. D. a lo largo de nuestras carreteras. Tomando, pues, como medida de la intensidad del tráfico la I. M. D., se pueden considerar como carreteras de gran tráfico aquellas en que la mayor parte de sus tramos soportan una I. M. D. igual o mayor a 2.000 vehículos. De los estudios que se han hecho para años anteriores resultó que estos tramos con intensidad de tráfico superior a 2.000 vehículos por término medio al

⁴ Asociación Española de la Carretera. II Semana de la Carretera. "El turismo, generador de tráfico". Ponente, don Jaime Azcoiti y Amichis. Málaga, 6 al 12 de diciembre, pág. 11.

día correspondían precisamente a carreteras o itinerarios preferentemente usados por el turismo. Por consiguiente, siguiendo este criterio, podemos señalar como carreteras turísticas para el año 1964 las siguientes:

- A — 1 Madrid-Irún.
- A — 2 Cádiz-Almería-Murcia-Barcelona.
- A — 3 Madrid-La Junquera.
- A — 5 Madrid-Cádiz.
- A — 13 Zaragoza-San Sebastián.
- A — 15 Barcelona-Puigcerdá.
- A — 21 Madrid-Albacete-Alicante.
- A — 22 Madrid-Albacete-Cartagena.
- A — 28 Madrid-Toledo.
- A — 7 En el tramo Madrid-Adanero (bifurcación de la A—29).
- A — 34 En el tramo Táy-Santiago de Compostela.
- A — 37 En el tramo Irún-Santander.
- A — 25 Palma de Mallorca-Pollensa.
- A — 41 Palma de Mallorca-Porto Cristo.
- A — 38 Santa Cruz de Tenerife-Icod.
- A — 45 Santa Cruz de Tenerife-La Laguna.
- A — 43 Las Palmas-Vega San Mateo.
- A — 44 Las Palmas-Maspalomas.
- A — 48 Ibiza-San Antonio.

A estas carreteras, que corresponden a los itinerarios básicos nacionales (Red Azul), hay que añadir las comarcales y locales de la provincia de Gerona siguientes:

- C — 260 En el tramo Figueras-Rosas.
- C — 250 San Felú de Guixols-Gerona.
- C — 253 Santa Coloma-Palamós.
- GE — 682 Blanés-San Felú de Guixols.

Por último, en la provincia de Valencia, la nacional N-340 en el tramo que deja de pertenecer al itinerario A-2, es decir, desde Silla a la provincia de Alicante.

Con esto podemos tener una idea de los itinerarios que sigue el turismo que utiliza la carretera, o sea, la mayor parte de nuestro turismo. Estos itinerarios están representados en el mapa 1, consig-

nando con línea doble aquellos tramos que en 1964 tuvieron un tráfico con I. M. D. superior a 5.000 vehículos.

Los tramos de I. M. D. superiores a 5.000 vehículos nos ponen de manifiesto, a su vez, las zonas donde es urgente la promoción de nuevas carreteras o ampliación de las ya existentes, pues se presentan en ellos entorpecimientos de tráfico para el turismo. Esto puede comprobarse por el hecho de que la intensidad de la "hora 30" en las estaciones permanentes situadas en estos tramos ha sido superior o casi igual a la capacidad práctica horaria máxima, tal como sucedió, por ejemplo, en Moncada (Barcelona), Puerta de Hierro (Madrid), Irún (Guipúzcoa), Malgrat (Barcelona) y, en especial, en la de San Antonio de Calonge (Gerona), donde dicha capacidad práctica horaria máxima fue superada incluso por la "hora 100".

Si consideramos ahora el tráfico de vehículos extranjeros como indicador del turismo receptivo, obtendremos una visión de qué zonas o itinerarios han preferido estos turistas.

Prácticamente, el turismo receptivo se ha movido por toda la geografía española, como se deduce de que todas las provincias hayan registrado cifras de tráfico de dichos vehículos, que traducidas a vehículo-kilómetros oscilaron en 1964 desde 2.753.000 para Logroño a 164.692.000 para Gerona.

En dicho año 1964 los vehículos-kilómetros recorridos por los vehículos extranjeros en España fueron en total de 1.323.472.000, que representaron un 7,7 por 100 del total nacional de tráfico por carretera.

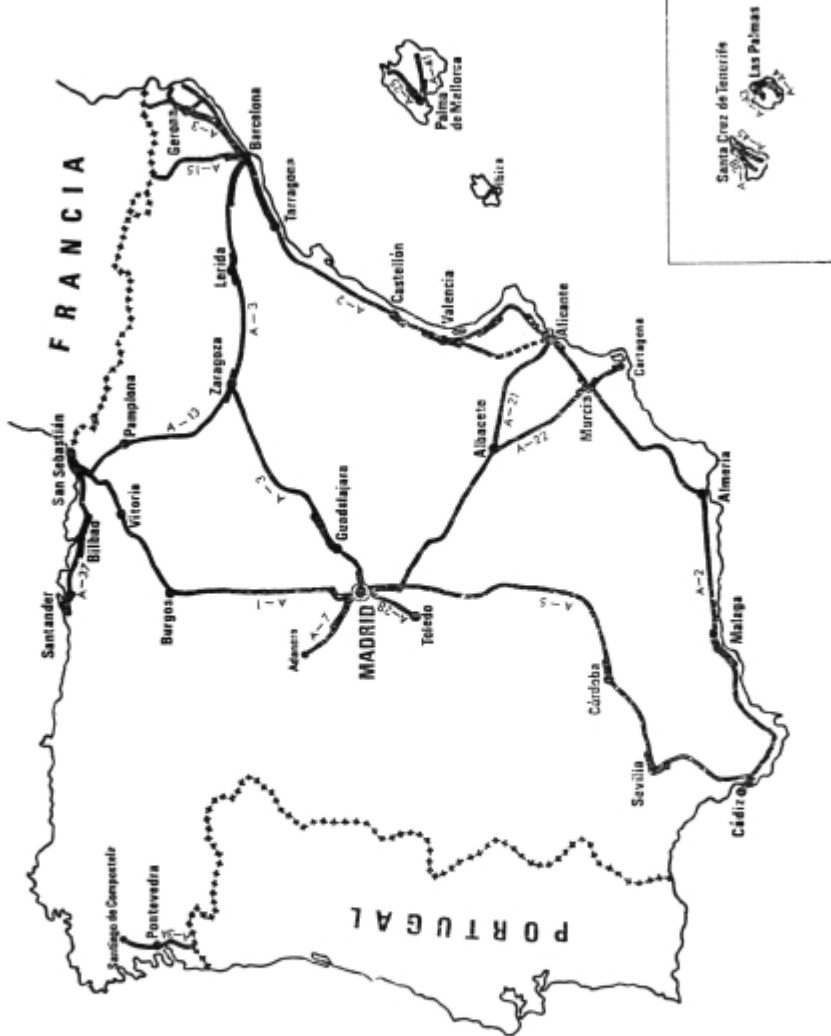
Esta cifra supuso un incremento del tráfico de vehículos extranjeros respecto a 1963 del 19,9 por 100.

Las provincias que acusaron mayor tráfico fueron:

Gerona, Barcelona, Tarragona, Alicante, Málaga, Madrid, Valencia, Castellón, Burgos, Cádiz, Guipúzcoa, Zaragoza y Granada, todas con más de 30 millones de vehículos-kilómetros. Vemos que entre ellas figuran todas las del litoral mediterráneo, excepto Baleares —la cual, pese a su carácter insular, alcanzó los 27 millones— Murcia y Almería; Guipúzcoa, como zona de entrada, y Burgos y Zaragoza, como provincias de paso.

Sin embargo, dada la distinta longitud que en cada provincia tienen las carreteras, estas cifras de vehículos-kilómetros recorridos no dan una idea clara de la intensidad de circulación de dichos vehículos extranjeros. Para tener en cuenta esta densidad de circu-

Itinerarios más usados por nuestro turismo.



lación hemos dividido las cifras de vehículos-kilómetros recorridos en la provincia por la longitud en kilómetros de las carreteras de las redes nacional y comarcal, por ser éstas las mayormente usadas por los turistas. Su resultado es el siguiente:

PROVINCIA	Vehículos-kilómetro
	Kms. (Redes N + C)
Gerona	243
Tarragona	141
Guipúzcoa	116
Barcelona	106
Alicante	80
Castellón	77
Málaga	72
Madrid	54
Baleares	49
Cádiz	47
Valencia	42

Se ve, nuevamente, cómo destacan las dos provincias de entrada (Gerona y Guipúzcoa), las del litoral mediterráneo y en el interior la de Madrid, que incluye la capital de la nación.

Las provincias que experimentaron un tanto por ciento de incremento superior al medio con respecto al año 1963 en la circulación de vehículos extranjeros fueron: Valencia con 65 por 100, Las Palmas con el 40, Madrid el 30, Gerona el 27, Tarragona, Castellón, Alicante, Guipúzcoa, Huesca, Almería y Jaén con el 20.

Para determinar los itinerarios mayormente seguidos por los vehículos extranjeros consideraremos únicamente los itinerarios de la Red Azul, ya que la circulación por ellos puede considerarse plenamente representativa del total. Pues aun suponiendo éstos solamente el 13 por 100 de la Red Estatal, los vehículos-kilómetro recorridos por coches en la Red Azul en 1963, representaron el 53 por 100 del total de vehículos-kilómetro recorridos en la Red Estatal.

Si tomamos los porcentajes de vehículos-kilómetro recorridos por los vehículos extranjeros respecto al total de vehículos-kilómetro que se recorrieron en cada uno de los itinerarios de la Red Azul, obtenemos como promedio 9,1, y por encima de este promedio se sitúan los siguientes itinerarios:

- A — 1 Madrid-Irún.
- A — 2 Cádiz-Almería-Murcia-Barcelona.

- A — 3 Madrid-La Junquera.
- A — 5 Madrid-Cádiz.
- A — 11 Estocolmo-Irún-Burgos-Lisboa.
- A — 15 Barcelona-Puigcerdá.
- A — 24 Madrid-Málaga.
- A — 26 Granada-Murcia.
- A — 32 Sevilla-Lisboa.
- A — 35 Madrid-Santander.
- A — 39 Madrid-Andorra.
- A — 43 Las Palmas-Vega San Mateo.

Presentando un valor próximo a ese promedio el A-28, Madrid-Toledo.

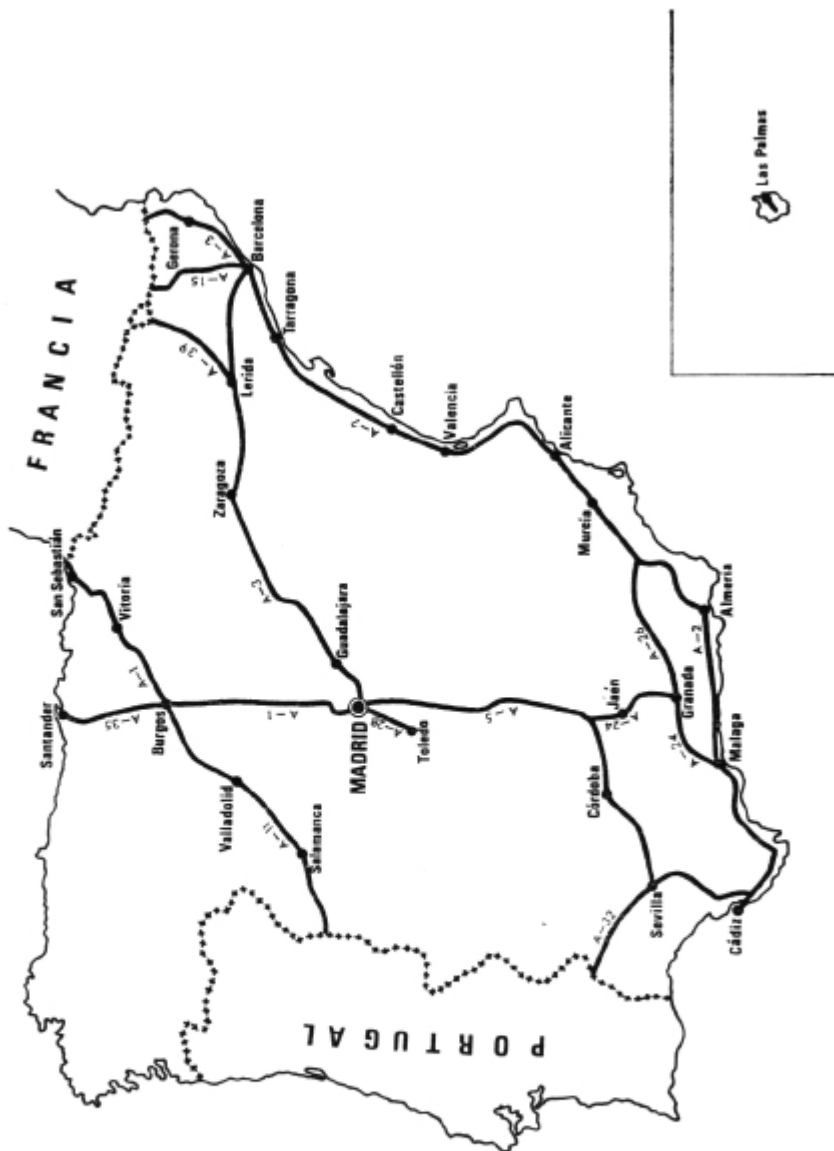
De la comparación del mapa 2 —en el que se representan los itinerarios más usados por los vehículos extranjeros— con el mapa 1, antes expuesto, obtenemos los cambios de preferencia del turismo exterior con respecto al turismo nacional.

En el mapa 3 figuran los itinerarios de la Red Esmeralda, red que se diseñó de acuerdo con los grandes itinerarios de tráfico internacional definidos en las Conferencias Europeas de Ministros de Transportes.

En el mapa 4 hemos representado la superposición de los mapas 1 y 2, con lo cual tenemos los itinerarios mayormente usados por el turismo tanto nacional como exterior.

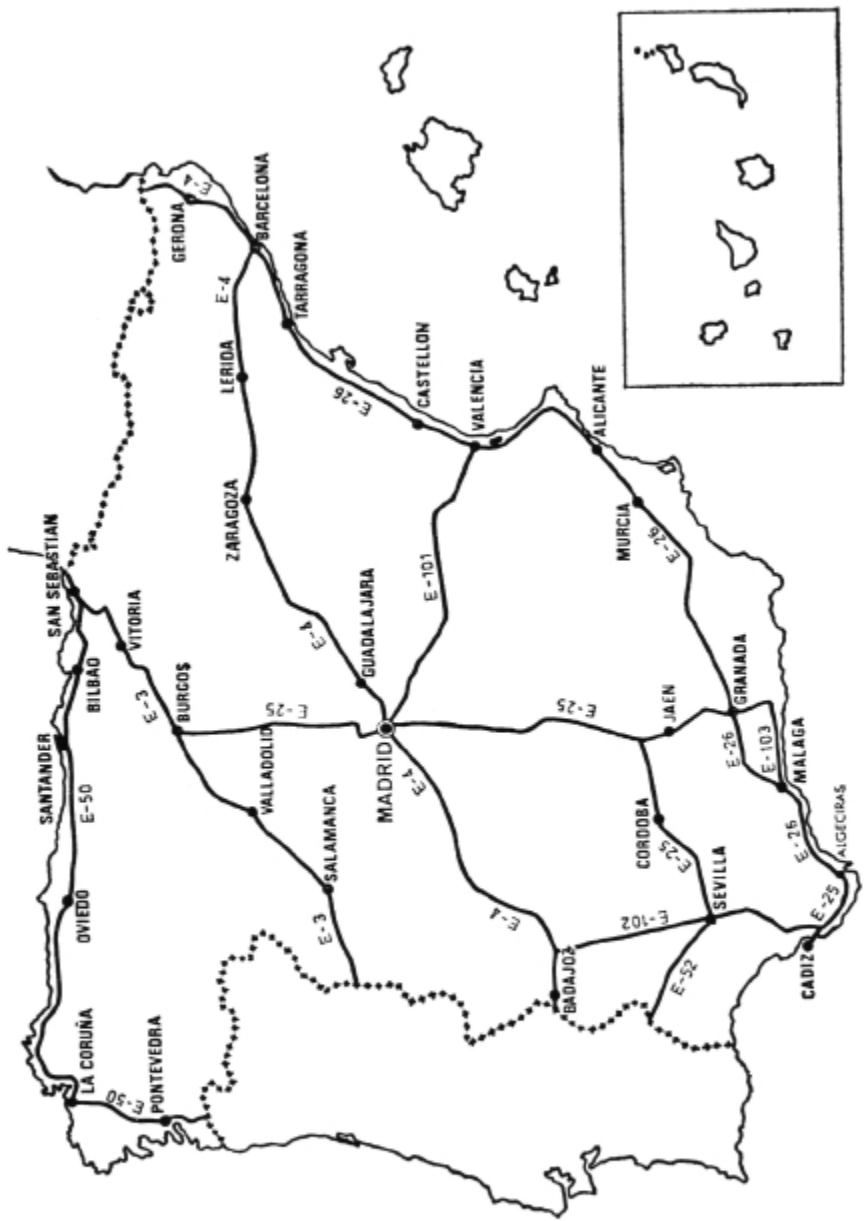
Comparando los mapas 3 y 4 podemos observar que en la Red Esmeralda hay itinerarios de poco uso por el turismo, tal como el E-101 (Madrid-Valencia) y el E-102 (Badajoz-Sevilla), y otros que no se utilizan de modo notable en grandes tramos, como ocurre en el tramo Madrid-Badajoz del E-4 y en el de Santiago de Compostela a Santander del E-50. Por otra parte, son más numerosos los itinerarios nacionales de fuerte uso turístico no recogidos en la Red Esmeralda, como puede deducirse de la observación del citado mapa 4.

Itinerarios mayormente usados por los vehículos extranjeros.

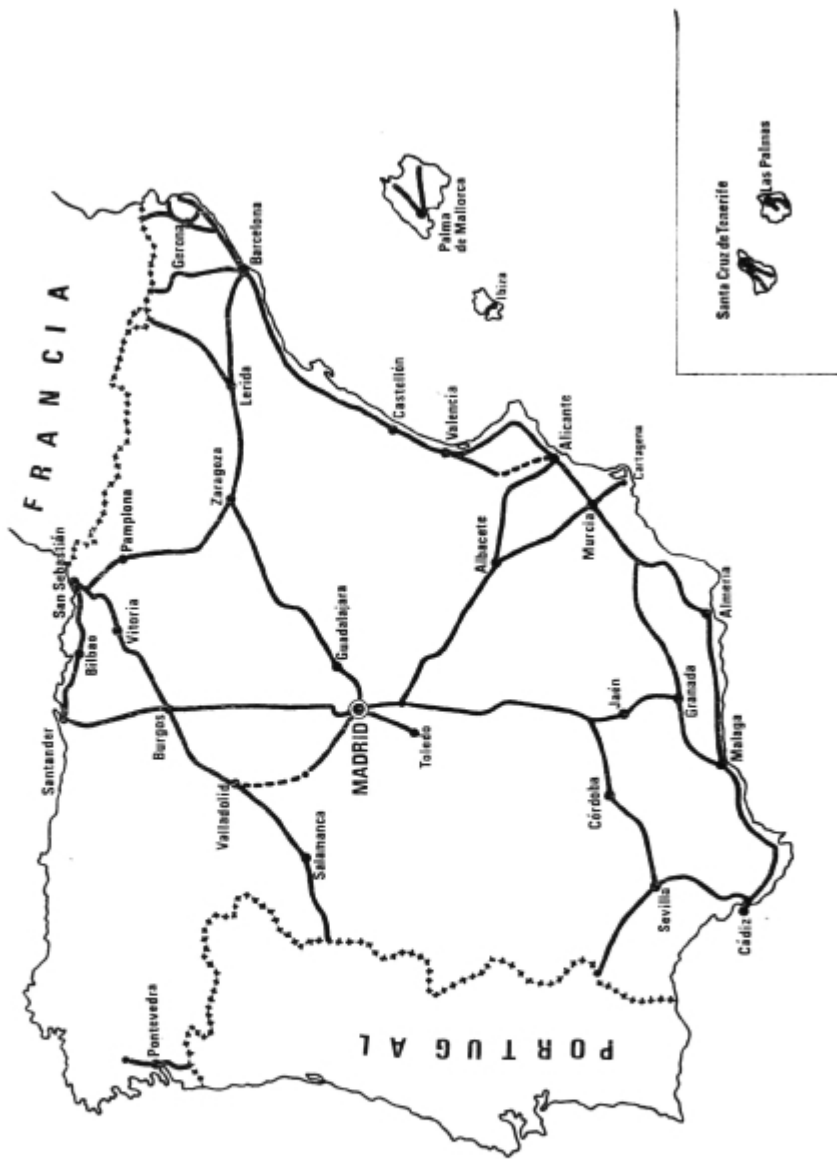


Red Esmeralda.

MAPA - 3 -



Itinerarios más turísticos.



4.2. *Las estadísticas de gasolina y su consideración a fines turísticos*⁵.

Vista la importancia que la carretera tiene como medio de transporte turístico, las estadísticas de venta de gasolina pueden ser objeto de estudio con fines turísticos.

En nuestro país el análisis de la información existente sobre el consumo de gasolina puede conducir a algunas consideraciones de interés sobre los puntos siguientes:

a) Ponderación a otorgar a la gasolina en un índice del coste de vida del turista.

b) Esfuerzo económico que supondría al sector público el implantar un sistema similar al de los "buoni di benzina per stranieri" de Italia.

c) Situación de las estaciones de servicio con respecto a los itinerarios turísticos más frecuentados.

Aparte de estos aspectos, el conocimiento del consumo de gasolina de forma más detallada podría ser un indicador de las corrientes turísticas, en especial del turismo interior, tanto de vacaciones como de fin de semana.

Atendiendo, en primer lugar, a la capacidad de los depósitos, observamos que su distribución por el territorio nacional —se excluyen del análisis las dos provincias canarias por no depender su consumo de la C. A. M. P. S. A.— es un exponente claro de una gran concentración. En efecto, considerando únicamente los depósitos de 96 octanos —gasolina de mayor consumo turístico— entre 15 provincias absorben el 60,5 por 100 de la capacidad total. Esto nos lleva a una fuerte concentración de las disponibilidades que afecta a las siguientes zonas:

1.º Litoral mediterráneo desde Gerona a Murcia, salvo Tarragona, e incluyendo las Islas Baleares, que recoge una de las corrientes turísticas más fuertes que penetra en nuestro país a través de los Pirineos orientales, además de comprender zonas urbanas de

⁵ Se recoge en este punto un breve resumen de lo expuesto en el trabajo anteriormente citado, "Las estadísticas de venta de gasolina y su aprovechamiento a fines de análisis de turismo". Gabinete de Estudios Económicos del I. E. T. Revista ESTUDIOS TURÍSTICOS número 8.

alta densidad, fuertes concentraciones industriales y ricas comarcas agrícolas.

2.º Vascongadas, con las provincias industriales de Guipúzcoa y Vizcaya, y Burgos en la ruta de entrada de los Pirineos occidentales camino del centro de España, de fuertes contingentes de turistas extranjeros.

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

4.º Madrid, capital de la nación, con una muy importante zona de expansión turística y punto de paso obligado en las rutas procedentes de la Meseta hacia el Sur.

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

6.º Finalmente Oviedo, capital de una importante zona minera e industrial.

Por otra parte, la distribución de su capacidad según regiones naturales es la siguiente:

Regiones naturales	Miles de litros	Porcentajes
Litoral Mediterráneo	7.777	37,1
Golfo de Cádiz	350	1,7
Litoral Cantábrico-Gallego	3.421	16,2
Submeseta Norte	2.221	10,7
Submeseta Sur	3.842	18,3
Valle del Ebro	2.210	10,4
Valle del Guadalquivir	1.202	5,6

Es decir, el 55 por 100 de las disponibilidades de gasolina se sitúan en la periferia, y en ésta los dos tercios corresponden al litoral mediterráneo y el tercio restante al atlántico-cantábrico. La Meseta Central dispone del 29 por 100, quedando el 16 por 100 para los valles del Ebro y del Guadalquivir.

Si atendemos ahora a las cifras de consumo por provincias, la distribución de los porcentajes provinciales de consumo nos da un mayor número de provincias con tasas bajas y, a su vez, más con tasas elevadas, es decir, aumenta la dispersión. Valencia y Oviedo

pierden la posición que tenían en cuanto a capacidad y, en cambio, cobran auge Baleares, Alicante y Sevilla.

En cuanto a consumo destacan: Barcelona, que consume más de la quinta parte del total de la gasolina de 96 octanos —23,1 por 100—. A continuación, Madrid con el 16 por 100. En un segundo grupo figuran Alicante, Baleares, Gerona, Sevilla, Guipúzcoa, Valencia y Vizcaya —todas ellas plenamente turísticas— con un consumo que oscila entre el 3 y el 6 por 100, y a las que cabe añadir Málaga, Tarragona y Zaragoza con un consumo entre el 2 y el 3 por 100. Las 36 provincias restantes ofrecen un consumo reducido.

Por regiones naturales el consumo es como sigue:

Regiones naturales	Millones de litros	Porcentajes
Litoral Mediterráneo	389,6	48,2
Golfo de Cádiz	13,9	1,7
Litoral Cantábrico-Gallego	94,1	11,7
Submeseta Norte	43,9	5,4
Submeseta Sur	166,7	20,6
Valle del Ebro	56,3	7,0
Valle del Guadalquivir	43,3	5,4

Tenemos, pues, que el litoral mediterráneo absorbe el 48 por 100 del consumo total, y en conjunto la zona periférica consume el 61 por 100, correspondiendo al interior sólo una tercera parte del total.

Un aspecto sumamente importante por la posible relación con el turismo es la variación estacional del consumo, que para el conjunto del país presenta los siguientes valores.

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

Los tres meses de máxima son julio, agosto y septiembre con la punta de agosto, es decir, coincidiendo con la evolución del turismo.

Si tomamos una provincia marcadamente turística como Gerona, esta punta del verano se agudiza, existiendo una concentración mucho mayor en los meses de julio, agosto y septiembre. La variación estacional para Gerona fue:

Enero	3,7
Febrero	3,5
Marzo	5,3
Abril	5,3
Mayo	7,3
Junio	9,7
Julio	16,6
Agosto	22,3
Septiembre	11,1
Octubre	6,2
Noviembre	4,1
Diciembre	4,9

Por lo que respecta a la distribución de las estaciones de servicio a lo largo de los itinerarios de la Red Esmeralda —añadidos los de Puigcerdá-Barcelona, Seo de Urgel-Lérida y Puerto Lumbreras-Motril, por su gran movimiento de vehículos extranjeros—, haremos las siguientes consideraciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

Por último, en cuanto al establecimiento en España de un sistema de bonos de gasolina similar "buoni de benzina per stranieri", de Italia, hacemos la observación siguiente:

La implantación de este sistema en nuestro país tendría un amplio impacto sobre el turismo receptivo. Ello proporcionaría, por consiguiente, un beneficio a la mayoría de los turistas extranjeros, que, unido al efecto psicológico favorable que suele presentar esta clase de medidas podría muy bien contribuir al incremento del número de turistas que nos visitan.

Es importante tener presente a este respecto que en 1964 el número de automóviles extranjeros que entraron en España fue de 3.031.350, y si se admite que por término medio viajan 2,75 perso-

nas por automóvil⁶ el beneficio de los bonos hubiera alcanzado en 1964 a unos 8.300.000 turistas, lo que representa el 84 por 100 de los entrados por carretera y el 60 por 100 del total de turistas llegados en dicho año.

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

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

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

Coche pequeño, hasta 7 C. V. de potencia ... 7 l/100 kms.

Coche grande, hasta 9 C. V. de potencia ... 12 l/100 kms.

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

Nosotros ponderaremos estos dos tipos de coches a la inversa (un coche pequeño por cada tres grandes) por dos razones fundamentales: a) Estimamos es mayor el número de coches grandes que el de pequeños en los vehículos de matrícula extranjera que circulan por España; y b) Creemos que el consumo por 100 kilómetros que se considera en el Plan General de Carreteras para cada tipo de coche está por bajo del consumo real.

Con este criterio el consumo por kilómetro de vehículo medio ideal será: $(12.3 + 7) \cdot 0,0025 = 0,1075$ litros.

Teniendo en cuenta, pues, que el consumo total de gasolina imputable a los vehículos extranjeros, que ascendió en 1963 a 118.630.000

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

litros, y suponiendo una reducción del 20 por 100 sobre el precio corriente de la gasolina de 96 octanos, es decir, dos pesetas por litro, la carga total a soportar por el sector público hubiera sido de unos cuatro millones de dólares en 1963. Esta cifra, comparada con los 679,3 millones de dólares ingresados en este año en concepto de divisas proporcionadas por el turismo, supone solamente un 0,6 por 100 y por consiguiente su importancia relativa es muy pequeña.

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

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

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

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

Cuadro I. UTILIZACION DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE POR LOS TURISTAS A SU ENTRADA EN ESPAÑA

Años	CARRETERA			FERROCARRIL			AEROPUERTOS			PUERTOS MARITIMOS			TOTAL TURISTAS		
	Número de turistas	Indices	% de incremento	Número de turistas	Indices	% de incremento	Número de turistas	Indices	% de incremento	Número de turistas	Indices	% de incremento	Miles de turistas	Indices	% de incremento
1951	559.979	100	21 ¹	242.029	100	7 ¹	58.713	100	26 ¹	402.476	100	11 ¹	1.263,2	100	16 ¹
1959	2.527.631	451		393.397	163		370.202	631		903.456	225		4.194,7	332	
1960	4.135.276	739	64	500.840	207	27	465.771	793	26	1.011.368	251	12	6.113,3	484	46
1961	4.961.946	886	20	859.744	355	72	619.436	1.055	33	1.014.136	252	—	7.455,3	590	22
1962	5.888.356	1.052	19	984.006	407	15	826.172	1.407	33	970.188	241	—4	8.668,7	686	16
1963	7.539.890	1.347	28	1.237.804	511	29	1.061.724	1.808	29	1.092.208	271	13	10.931,6	865	26
1964	9.923.935	1.772	32	1.363.895	564	10	1.423.589	2.425	34	1.391.469	346	27	14.102,9	1.116	29
1965	9.730.083	1.738	—2	1.336.259	552	—2	1.816.542	3.094	28	1.368.544	340	—2	14.251,4	1.128	1

¹ Incremento medio del período 1951-1959.

CUADRO II. UTILIZACION DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE POR LOS EXTRANJEROS PROVISTOS DE PASAPORTE

Años	CARRETERA			FERROCARRIL			AEROPUERTOS			PUERTOS MARITIMOS		
	Número de turistas	Indices	% de incremento	Número de turistas	Indices	% de incremento	Número de turistas	Indices	% de incremento	Número de turistas	Indices	% de incremento
1951	392.244	100	23,6 ¹	182.821	100	24 ¹	48.622	100	28,6 ¹	52.568	100	14,1 ¹
1959	2.034.696	518,7		336.841	184,2		354.192	728,5		137.938	262,4	
1960	3.350.997	854,3	64,7	401.775	219,8	19,3	448.797	923,0	26,7	130.794	248,8	-5,2
1961	4.074.915	1.038,9	20,2	670.468	366,7	66,8	608.677	1.251,9	35,6	141.810	269,8	8,4
1962	4.664.117	1.189,1	14,5	755.057	413,0	12,6	807.828	1.661,4	32,7	163.367	310,8	18,9
1963	5.806.153	1.480,2	24,4	911.971	498,8	20,8	1.024.335	2.106,7	26,8	198.747	378,1	21,7
1964	7.912.235	2.017,1	36,3	978.232	535,1	7,3	1.367.668	2.812,8	33,5	248.540	472,8	25,0
1965	8.049.665	2.052,2	1,7	940.179	514,3	-3,9	1.777.846	3.656,4	30,0	311.866	593,3	25,5

¹ Media del período 1951-1959.

Cuadro III. UTILIZACION DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE POR LOS EXTRANJEROS AUTORIZADOS POR VEINTICUATRO HORAS

Años	CARRETERA			FERROCARRIL			AEROPUERTOS		
	Número de turistas	Indíces	% de incremento	Número de turistas	Indíces	% de incremento	Número de turistas	Indíces	% de incremento
1951	145.070	100	14,3 ¹	43.862	100	-18,7 ¹	135	100	72,8 ¹
1959	274.920	189,5		6.470	14,7		2.355	1.744,4	
1960	245.440	169,2	10,7	9.266	21,1	43,5	1.853	1.372,6	-21,3
1961	286.818	197,7	16,8	31.694	72,3	242,7	875	648,1	-52,7
1962	558.299	384,8	94,6	11.625	26,5	-63,3	3.533	2.617,0	303,8
1963	1.071.351	738,5	91,9	38.649	88,1	232,5	3.430	2.540,7	-2,9
1964	1.264.529	871,7	18,0	40.575	92,5	5,0	3.798	2.813,3	10,7
1965	949.446	654,5	-24,9	28.866	65,8	-28,9	992	734,8	-73,9

¹ Media del período 1951-1959.

Cuadro IV. UTILIZACION DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE POR LOS ESPAÑOLES RESIDENTES EN EL EXTRANJERO

Años	CARRETERA			FERROCARRIL			AEROPUERTOS			PUERTOS MARITIMOS		
	Número de turistas	Indíces	% de incremento	Número de turistas	Indíces	% de incremento	Número de turistas	Indíces	% de incremento	Número de turistas	Indíces	% de incremento
1951	22.665	100	36,0 ¹	15.346	100	17,1 ¹	9.956	100	3,7 ¹	24.666	100	11,0 ¹
1959	218.015	961,9		50.086	326,4		13.655	137,1		50.267	203,8	
1960	538.839	2.377,4	147,2	89.799	585,2	79,3	15.121	151,9	10,8	42.638	172,9	
1961	600.213	2.648,2	11,4	157.582	1.026,9	75,5	9.884	99,3	-34,6	45.751	185,5	7,3
1962	665.940	2.938,2	11,0	217.324	1.416,2	37,9	14.811	148,8	45,8	44.340	179,8	-3,1
1963	662.386	2.922,5	-0,5	287.184	1.871,4	32,1	33.959	341,1	129,2	38.333	155,4	-13,6
1964	747.171	3.296,6	12,8	345.088	2.248,7	20,2	52.123	523,5	53,5	48.480	196,5	26,4
1965	730.972	3.225,1	-2,2	367.214	2.392,9	10,6	37.704	378,7	-27,7	43.643	176,9	-10,0

¹ Media del período 1951-1959.

R E S U M E

GONZALO CORTIÑAS BRAVO: *Les moyens de transport en rapport avec le tourisme.*

Dans l'entrée en matière on fait remarquer l'importance que le transport a acquis actuellement dans la vie humaine, spécialement dans le domaine du tourisme où il peut agir comme facteur limitatif ou élément positif de la demande touristique d'un pays ou zone.

On analyse ensuite le tourisme en rapport avec les moyens de transport, condition indispensable pour étudier un plan d'amélioration des transports en vue d'obtenir une plus grande affluence touristique.

Une fois vérifié le rôle important des routes dans le transport touristique, on analyse vis à vis de l'Espagne, les intensités du trafic comme possible indicateur du mouvement touristique et on considère la possibilité d'utiliser des statistiques en rapport avec les principaux moyens de transport pour l'analyse du tourisme, exposant comme exemple les statistiques de vente d'essence.

Finalement on propose l'implantation d'un système de bons d'essence pour étrangers, prenant en considération ses possibles effets.

S U M M A R Y

GONZALO CORTIÑAS BRAVO: *Transport means in tourism.*

In the introduction the importance that transportation has in contemporary human life is emphasized particularly on the field of tourism where the same can act as a restrictive factor or else a positive element with the tourist demand in a certain country or zone.

Subsequently tourism is analyzed in connection with the various means of transportation; an essential condition in order to study a plan of improving transports, so as to gain a greater tourist inflow.

Once the importance of the role played by the roads on tourist transportation has been outlined, the densities of traffic are taken into account as a possible indicator of tourism movement. The author then analyses the manner in which the use of statistics related to the main means of transportation could be achieved, with the example of statistics on gasoline sales.

Finally a proposal is made to establish the use of gasoline cards for foreigners explaining the possible effects of this system.

ZUSAMMENFASSUNG

GONZALO CORTIÑAS BRAVO: *Die Verkehrsmittel mit Hinsicht auf den Fremdenverkehr.*

In der Einleitung wird die Bedeutung hervorgehoben, welche gegenwärtig die Transportmittel im menschlichen Leben haben, besonders auf dem Gebiet des Fremdenverkehrs, wo der Einsatz als einschränkender Faktor oder als positiver Bestandteil für den Bedarf des Fremdenverkehrs eines Landes oder einer Zone in Erscheinung tritt.

Sodann wird der Tourismus in Verbindung mit den Transportmitteln analysiert, als unerlässliche Vorbedingung, um einen Verbesserungsplan aufzustellen, damit vermittels erhöhter Transportmittel ein grösserer Touristenstrom angezogen wird.

Nachdem festgestellt worden ist, welche bedeutende Rolle die Landstrassen innerhalb des Touristenverkehrs spielen, wird mit Bezug auf Spanien die Verkehrsintensität als möglicher Nenner für eine Touristenbewegung untersucht, und es wird die Möglichkeit in Betracht gezogen, Statistiken zu benutzen, welche die Haupttransportmittel enthalten hinsichtlich des Fremdenverkehrs; es könnten zum Beispiel Statistiken über den Benzinverbrauch benutzt werden.

Zum Schluss wird vorgeschlagen, ein System mit Benzintickets für Ausländer einzuführen, mit den diesbezüglichen zu erwartenden Auswirkungen.