

TURISMO Y TRANSPORTES: COYUNTURA ACTUAL

Por Jorge D. CASAMAYOR LAGARDA *

SUMARIO

INTRODUCCION

EL PESO ESPECIFICO DE CADA MODO DE TRANSPORTE EMPLEADO POR LOS TURISTAS PARA ENTRAR EN DISTINTOS PAISES

Factores condicionantes.

- La localización del país.
- La distancia de origen.
- La organización del viaje.
- Los atractivos ofrecidos.
- El grupo viajero.

La evolución de los distintos modos de transporte.

- La evolución observada en el transporte por carretera.
- La evolución observada en el ferrocarril.
- La evolución observada en la navegación marítima.
- La evolución observada en la aviación.

INTRODUCCION

Resulta evidente, por la misma naturaleza que posee el turismo, la estrecha vinculación que existe entre ambos conceptos. Esa necesidad de cambio de residencia que lleva implícita la realización del turismo, obliga a la presencia de un traslado, y con él a la realización de un transporte.

Por supuesto, este segundo término abarca muchos conceptos de los que el turismo es

LA ESTRUCTURA DE LOS TRANSPORTES TURISTICOS EN EL CASO ESPAÑOL

- La composición de las llegadas exteriores.
- El tráfico interior.
- La estructura de los transportes nacionales.

PROBLEMATICA PLANTEADA POR LA CRISIS ENERGETICA

Factores condicionantes.

- Características generales de los transportes.
- Los costos de los transportes.
- Las necesidades energéticas.

Soluciones adoptadas.

- Soluciones globales.
- Soluciones en los transportes de superficie.
- Soluciones en los transportes de navegación.

sólo parte. En primer lugar, ese formidable contingente que representa el transporte de mercancías, queda, como es natural, al margen de nuestra consideración. Igual ocurre, dentro ya del transporte de viajeros, con algunos grupos de los que cabría clasificarlo. Es el caso del transporte urbano, de tan gran importancia en nuestra civilización sobre núcleos demográficos cada vez más absorbentes.

* Economista.

Pero es que incluso en el movimiento de viajeros entre fronteras —en teoría el más próximo a identificar como turístico— no puede establecerse una relación clara entre el mismo y el movimiento turístico, toda vez que será preciso el conocimiento de las motivaciones del viaje para poder concluir clasificando sin error su naturaleza, y ese conocimiento, es evidente que no lo proporcionan las más de las veces unas estadísticas.

En cualquier caso, el amplio temario de análisis que ofrecen los transportes, parece de decisiva importancia para el estudioso del turismo, y por ello y por los especiales momentos que atraviesa la economía mundial en la que es el sector transportes el que quizá, en mayor medida se vea afectado, parece de interés el dedicar algún espacio a la recopilación y análisis de ciertos datos que nos presentan conjuntamente ambos sectores: Turismo y Transportes.

Se trata, en definitiva, de observar para distintos países, y fundamentalmente España, la composición, o mejor el peso específico que arroja cada uno de los distintos medios empleables por el turismo extranjero, e intentar observar algunas normas comunes de comportamiento o posibles relaciones de causalidad.

Para ello, la documentación más extensa nos la ofrece la propia Organización Mundial del Turismo y la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo en la recopilación estadística que presentan en su «Compendio sobre el Turismo», Ginebra, 1975.

EL PESO ESPECIFICO DE CADA MODO DE TRANSPORTE EMPLEADO POR LOS TURISTAS PARA ENTRAR EN DISTINTOS PAISES

Cuatro son, como es natural, los modos de transporte a considerar: Aire, Mar, Carretera y

Ferrocarril. En ocasiones cabe la asimilación, así el tráfico lacustre o fluvial puede sumarse al marítimo. También cabe señalarse que son modos genéricos, pues a efectos turísticos tienen importancia además otras especificaciones. Por ejemplo, los vuelos pueden ser regulares o fletados (charter), correspondiendo a éstos últimos una correlación con el turismo muy superior. Igual podría ocurrir con el número de llegadas de pasajeros de crucero.

FACTORES CONDICIONANTES

La distinta participación porcentual de uno u otro modo puede responder a muy diversas causas, unas procederán de la propia localización del país analizado, como por ejemplo si es interior, litoral, o insular, si está próximo a centros expendedores de turistas o lejano, etc. Otras causas procederán de la estructura turística del país en cuestión. Es el caso de la importancia que pueda tener la organización del viaje individual o mediante agencia, los atractivos que se ofrezcan y que sean motivadores de los viajes, el que se encuentren tales atractivos próximos o dispersos, el número de componentes medio del grupo viajero, etc.

Con todo, una importancia decisiva tiene en sí la entidad turística del país analizado, pues cuando es ésta poca, cualquier factor puede alterar la estructura de llegadas, haciendo que sea totalmente errático su desenvolvimiento. Así ocurre en ocasiones al comparar series estadísticas en las que se observan fluctuaciones muy pronunciadas:

Por ello, en tales casos, será precisa la consideración de factores de importancia decisiva local: el acondicionamiento de un aeropuerto, la creación de una carretera, cierta conflictividad en el interior del territorio o en los limítrofes, etc.

Ejemplos:

Seychelles	1970	Avión	18,4	Mar	81,6	Llegadas	3.363
	1973	Avión	99,1	Mar	0,9	Llegadas	19.464
Laos	1971	Avión	69,6	Carretera	30,4	Llegadas	35.087
	1973	Avión	31,3	Carretera	54,1	Llegadas	70.480
Burundi	1971	Avión	86,1	Carretera	—	Llegadas	11.934
	1974	Avión	36	Carretera	49,2	Llegadas	31.535

La localización del país

El factor que en mayor medida condiciona la estructura de llegadas de los visitantes según los diferentes modos, es sin género de dudas la propia localización de un país. La situación geográfica puede llegar a vetar por completo la presencia de algún medio de transporte. Es el caso de los países insulares que no comparten tal insularidad (Chipre, Malta, Australia, Japón, Nueva Zelanda, Filipinas, Isla Mauricio, Seychelles) en los que queda totalmente imposibilitada el tráfico ferroviario o por carretera. Lo mismo ocurre con respecto al tráfico marítimo para los países interiores, aunque en ocasiones la presencia de un lago o río navegable que les comuniquen con el exterior, puede permitir la contabilización de llegadas por vías marítimas (Ej. Burundi).

Las especiales características del suelo, tal como, por ejemplo, el relieve, puede imposibilitar la presencia de viajeros llegados por vía aérea, ya que no se hace factible precisamente la construcción de aeropuertos. Tal es el caso, por ejemplo, de Andorra. Otro país que aporta un total de entradas por carretera en exclusiva viene siendo San Marino.

La ausencia de vías férreas de importancia que traspasen las fronteras nacionales, incomunica al país con el exterior, por este medio, por lo que de nuevo se observarían cifras nulas en los casos en que esto suceda. Toda la franja de países continentales centroamericanos ofrecen esta característica (Costa Rica, El Salvador, Panamá).

Otros motivos que pueden llegar a incidir sobre la estructura de llegada de los visitantes, bien lejanos a éstos que se han ido detallando, son los motivos políticos. Las situaciones de tensión por circunstancias coyunturales o la enemistad milenaria, pueden, aun en tiempos de paz, dejar incomunicados dos países vecinos, pero por supuesto, esto ocurre con una fuerza muy superior, cuando surge el conflicto bélico. Precisamente entre 1970 y 1973, el único medio de entrada de turistas en Vietnam fue precisamente el aéreo. Otro caso notable resulta ser el de Corea o Gibraltar, que pese a ser continentales, por diferencias de tipo político surgidas con el país vecino, ven cómo sus visitantes sólo pueden utilizar los medios aéreos o marítimos.

Puede llegar, por último, a llamar la atención, cómo determinados países litorales no contabilizan, sin embargo, entradas de turistas por vía marítima. En tales casos, la escasa entidad turística del lugar y además quizá incluso una localización alejada de las rutas de líneas regulares importantes o de cruceros de placer, hagan poco o nada utilizados por el turista los puertos locales (Ej. Dahomey).

La distancia de origen

Un extremo de gran influencia sobre la elección de uno u otro medio de transporte, es sin ningún género de dudas la distancia entre los puntos de origen y destino, así como en combinación con ellos, el tiempo disponible para la realización del viaje, aunque éste en menor medida.

Pero tal distancia, no sólo condiciona en sí el medio de transporte, sino la posibilidad de que éste se produzca. En efecto, junto al factor distancia, está el ya citado de tiempo disponible y otro más: costo. Las grandes distancias suponen incrementos en costos que hacen prohibitivos para un mayor número de potenciales turistas tal viaje.

Por otro lado, ese hipotético origen también responde a móviles económicos, pues no sólo viene referido a la densidad demográfica, sino a individuos con capacidad adquisitiva para poder realizar tales desplazamientos.

En principio, tales puntos de origen deben coincidir con los principales países expendedores de turistas, lo que en resumidas cuentas, vienen a suponer los países más ricos. Las estadísticas demuestran que, normalmente, el mayor contingente de visitantes lo dan los países limítrofes al analizado, pero también la estadística demuestra, que es preciso que éstos sean ricos para poder totalizar un volumen de turismo importante.

No es de extrañar, pues, el escaso contingente de cifras absolutas de llegadas que aportan los países del Tercer Mundo precisamente los más distantes a los núcleos expendedores, mientras que es en Europa, y más aún, los países del centro de la misma, los que suman un mayor monto.

Es de notar, sin embargo, a este respecto, que la diferencia entre visitantes y turistas,

términos diferentes usados en las estadísticas, es muy notable, y que mientras puede haber casos de países con escasas fronteras en que ambos lleguen casi a confundirse, porque casi todo visitante sea turista, en otras muchas ocasiones, precisamente en aquellas en que las fronteras sean muchas y el tráfico de paso también voluminoso, una muy exigua proporción de aquellos visitantes serán auténticos turistas. Esto explica en alguna medida el porqué de esos ciento setenta millones de llegadas que apunta Alemania o ciento dieciséis de Austria.

En relación no tanto al volumen total del movimiento de viajeros, sino a la estructura del mismo, es evidente que las mayores distancias discriminan en favor del avión, mientras que las menores en favor del automóvil.

Si el único elemento a considerar fuese el citado —distancia— idéntica importancia al avión habría que otorgar al barco, sólo merma por su menor accesibilidad a todos los itinerarios; pero el factor tiempo invertido discrimina poderosamente a favor del primero. El ferrocarril, susceptible tanto de largos recorridos como de unir distancias cortas, aporta asimismo el inconveniente de un mayor empleo de tiempo, pero no es éste desde luego el único factor que lo desplaza hasta el tercer lugar que ahora ocupa.

La organización del viaje

En la medida en que una mayor proporción de los visitantes encomendarán la organización del viaje, a agencias, en lugar de proceder a hacerlo personalmente, se vincula en mayor medida hacia determinados medios de transporte, en especial el avión.

En efecto, una substancial proporción del movimiento de viajeros aéreo, se realiza mediante la modalidad del charter, fletamiento hecho por las propias agencias. Con ello se consigue el abaratamiento de costes subsiguientes a una utilización próxima a la totalidad de las plazas disponibles, y se hacen más aconsejables para grandes distancias.

En España se da, con un 72 por 100 de viajeros llegados en vuelos charter sobre el total de los que eligieron el aire como vía de acceso,

una de las mayores proporciones de esta modalidad con respecto a los restantes países.

Otros tipos de organización de viaje que se identifican plenamente con alguna modalidad de transporte, es la del crucero, también programado y servido por la agencia de viajes, para la utilización del transporte marítimo tiene éste mayor vinculación e importancia turística que los distintos servicios de transporte por mar restantes, excepto los ferrys por enlazar puntos escasamente distantes.

En una última modalidad viajera en la que se observa la presencia de las Agencias, es en el transporte rodado en autocares, aunque en tales casos, la frecuencia nos viene a enseñar que se da para cortas distancias, pues en caso contrario, viene a responder a itinerarios que ya de por sí se consideran atractivos, transformándose para las grandes distancias los viajes así programados en auténticos cruceros de tierra adentro.

Los atractivos ofrecidos

Resulta evidente que, a la hora de elegir un medio de transporte para trasladarse al lugar de destino, pesará en buena medida la programación que del tiempo de estancia se haga. En primer lugar, es lógico que el móvil turístico discrimine más que ningún otro de los posibles motivadores del viaje a favor del automóvil. El viaje profesional o de negocios, los motivos familiares o de salud, los viajes de estudios, etcétera, parece que se encuentran más afines a otros medios que permitan o una mayor rapidez o una congregación de participantes más intensa.

Pero la concentración o dispersión de los atractivos ofrecidos en áreas geográficas más o menos extensas, obligarán a considerar o desestimar la necesidad de disponer de un medio de transporte cómodo y con agilidad para responder a los libres deseos que puedan surgir durante la estancia, y si esa dispersión es grande, lógicamente se pensará en las ventajas de trasladar hasta allí el medio de transporte propio: el automóvil.

Gran importancia tiene pues, cuando la dispersión de atractivos sea grande (objetivo por otro lado primordial en cualquier política turística) el poder ofertar buenos servicios de trans-

porte local, y aún más, la creación y organización de excursiones colectivas que recorran los distintos lugares de interés, organización que a todas luces incumbe a las Agencias de Viajes locales. También deberá asegurarse un aceptable servicio de alquiler de coches con, o preferentemente, sin conductor.

La presencia de uno u otro clima también discrimina en favor o en contra de uno u otro medio. Así, es claro que por la seguridad, regularidad y comodidad que puede ofrecer el ferrocarril, será preferido en países o en épocas del año con clima más frío, cuando la presencia de nieblas o nevadas pueda dificultar el transporte por carretera o asegurar la puntualidad de unos aterrizajes.

Por contra, con clima más agradable o incluso caluroso, el automóvil puede ofrecer sus ventajas naturales con menores trabas, e incluso determinadas modalidades de hacer el turismo, como el propio camping lo harán imprescindible.

El grupo viajero

La composición del grupo viajero tiene una importancia fundamental por cuanto incide directamente en un aspecto tan decisivo en toda actividad que roce lo económico como es el coste.

La gran explosión turística habida en la década de los sesenta, se hace posible sin ningún género de dudas a la masificación de la utilización del automóvil, junto a otra serie de factores de índole económica o social y repetidos hasta la saciedad (generalización de las vacaciones pagadas, aumentos sensibles en las rentas *per cápita*, introducción del turismo como auténtica moda, como necesidad sentida de descanso para el conjunto de la población, etc.).

Estos fenómenos se dieron y para esta época, en Europa, y por ello no es de extrañar que sea aquí donde las cifras de turistas marchan, muy distanciados, a la cabeza del resto de países. Sin embargo, otras áreas geográficas, con problemas económicos muy agudos y sin alcanzar todavía esta etapa, ven por el contrario cómo su movimiento turístico permanece en cotas realmente reducidas.

La práctica del turismo se hace, pues, en Europa, por las razones apuntadas, por toda la familia en grupo. Es sintomático a este respecto, cómo en cuantas encuestas se realizan en los distintos países receptores (Italia y España principalmente) es el grupo viajero familiar el que predomina sobre otras alternativas (amigos, solo, etc.).

Si el costo de transporte puede en lugar de multiplicarse por cada miembro de la familia o del grupo, como ocurre al adquirir un billete sea de avión, tren o barco; dividirse como resulta en la utilización del automóvil propio, la elección resulta fácil.

En términos de economía, desde el momento en que viajan conjuntamente dos personas en automóvil, suele resultar más económico que si el traslado se realiza por ferrocarril, y para el caso del avión, a un solo individuo ya le suele resultar más barato el transporte rodado que el aéreo, con lo que en realidad viajan gratis los restantes miembros del grupo. La proporción exacta precisa para hallarse de datos concretos como recorrido, tarifa de avión o ferrocarril, etc., pero la conclusión en síntesis viene a ser la misma.

LA EVOLUCION DE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE

Aunque con el denominador común de los distintos incrementos habidos en cifras absolutas de año en año, el reparto de tales aumentos se realiza de un modo desigual tanto según sean las distintas regiones geográficas, como incluso según sea uno u otro el país en cuestión.

Precisamente es el año 1974 el primero que ofrece una solución de continuidad —transitoria sin duda— a esas series estadísticas que sólo ofrecían de novedad las variaciones de los índices de crecimiento, pues la crisis energética afecta muy directamente a los dos factores más importantes y necesarios para que el turismo pueda darse: impacto sobre las economías nacionales sumiéndolas en una crisis económica sólo comparable a la Gran Depresión de 1929 y encarecimiento de los transportes de un modo brusco en un principio y lento, pero progresivo, después.

La evolución observada en el transporte por carretera

Cuanto más retrospectivas resultan ser las series estadísticas que señalan la participación porcentual de cada medio, mayor es la evidencia de que es el transporte por carretera el principal animador del movimiento turístico mundial.

La evolución del mismo ha sido creciente con una notable espectacularidad debida principalmente a los incrementos habidos en cifras absolutas, ya que ha venido a protagonizar el despegue turístico de un buen número de países.

En los seis países que ofrecen las mayores cifras de llegadas de visitantes procedentes del extranjero: Alemania, Austria, Francia, Italia, España y Yugoslavia, la participación del transporte por carretera oscila entre un 60,5 por 100 en España y un 91,5 por 100 en Austria, lo que muestra precisamente la generalización en su uso habida en la vieja Europa.

Razones todas ellas conocidas, pero de importancia indiscutible han contribuido a la masificación de su uso: libertad para el usuario, economicidad cuando el grupo viajero es numeroso, etc.

La vinculación de la carretera al turismo es tal, que precisamente al surgir la crisis energética en 1974, las estadísticas nos muestran cómo de esos seis países mencionados, tres ven reducir por primera vez en muchos años —en realidad, prácticamente antes de sus respectivas «eras turísticas»— el número de llegadas: Italia, España y Yugoslavia y precisamente al mismo tiempo se da también una reducción en la participación de entradas por carretera.

Un cuarto país, Alemania, que reduce también la participación de entradas por carretera, ve cómo el total de llegadas en cifras absolutas sufre un brusco frenazo después de continuos y sensibles incrementos en ejercicios anteriores.

Fuera de Europa, la importancia del automóvil tanto porcentual, como sobre todo, en valores absolutos, decae sensiblemente, son, sin duda, razones económicas las que se dan. Tan sólo algún país con movimiento turístico excepcional, como Canadá, apunta valores sensi-

bles, o por el contrario países que se encuentran ubicados en auténticas zonas de paso, en rutas a seguir por los transeúntes de localidades limítrofes. En este sentido, determinados países del Oriente Medio ofrecen en conjunto valores estimables: Siria, Jordania, Irak, Libia.

La evolución observada en el ferrocarril

El ferrocarril, al igual de lo acontecido con la navegación, es un medio en descenso, con cotas de participación que disminuyen, bien que ligeramente, de año en año.

La servidumbre a unos itinerarios, o al mayor costo para un grupo que el automóvil, disminuirán en favor de éste, mientras que la mayor duración de viaje por trayecto favorece la implantación del avión.

Con todo, el desenvolvimiento seguido por el ferrocarril en la década de los sesenta, en la que vio disminuir sensiblemente su participación, no parece claro que deba continuarse, antes al contrario, existen fundadas razones para prever en un futuro, como luego se verá, un desarrollo renovado.

El hecho, sin embargo, es que durante la década de los sesenta, se observó en prácticamente todos los países turísticos una bajada notable de tasas de participación, con añoranza de sus defensores hacia otras épocas pasadas.

Por el contrario, en un buen número de países o subdesarrollados o en vías de desarrollo, la participación de tal medio es exigua debido no al declinar de épocas mejores, sino a que sencillamente éstas no se han propiciado, pues el costo de las instalaciones e infraestructuras necesarias para su adecuada construcción, no fue financiado.

Si en épocas de un próximo pasado, el ferrocarril era el único medio interior de transporte que no sólo aportaba rapidez y seguridad, sino que era prácticamente exclusivo, la generalización de otros medios más jóvenes, surgidos y desarrollados en este siglo es lógico que en alguna medida lo hayan relegado. No obstante, la tecnología del ferrocarril ha evolucionado poderosamente en los últimos años, y es lógico que una cara nueva de los mismos, esté apareciendo en países como Japón o Francia, aunque con frecuencia sus modificaciones sólo

DISTRIBUCION DE LAS LLEGADAS DE VISITANTES Y TURISTAS INTERNACIONALES
SEGUN MODOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS

Cuadro 1

Pais visitado	Nota	Año	Aire	Mar	Carretera	Ferrocarril	Total de llegadas
AFRICA							
Argelia	TF	1972	41,8	5,4	52,8		237.242
Botswana	TF	1974	14		85	1	100.000
Burundi	VF	1974	36,0	14,8 ¹	49,2		31.535
Camerun	TF	1974	64,5	2,0	33,5		96.060
Dahomey	VF	1974	93,7		6,3		20.282
Etiopía	TF	1974	93,3	0,4	0,1	1,2	50.220
Ghana	TF	1974	73,4	1,0	25,6		30.151
Kenia	VF	1974	78,3	2,0 ¹	19,4	0,3	387.510
Malawi	VF	1974	53,4		44,0	2,6	50.098
Marruecos	TF	1974	35,6	33,4		31,0	1.204.664
Mauricio (idem)	TF	1974	99,3	0,7			34.884
Uganda	VF	1974	61,2		37,0	1,8	10.972
Rep. Centroatricana	TF	1974	55,0	10,0 ²	85,0		4.077
Senegal	VF	1974	84,6	15,4			147.391
Seychelles	VF	1973	99,1	0,9			19.464
Sierra Leona	TF	1974	83,9	13,5	2,6		7.750
Tanzania	VF	1970	56,2	4,9 ²	36,4	2,5	72.217
Túnez	TF	1974	48,9	6,1	15,0		716.003
Zaire	TF	1974	46,7	4,3 ²	49,0		93.682
Zambia	VF	1974	49,7	4,6 ²	43,6	2,1	
AMERICA							
Argentina	TF	1974	44,4	37,0 ²		18,6	955.100
Bahamas	VF	1974	68,0	32,0			1.315.910
Brasil	TF	1974	80,2	1,2	18,6		480.267
Canadá	TF	1974	16,8	1,2	81,3	0,7	13.758.000
Chile	TF	1973	39,4	0,8	54,6	5,2	168.241
Colombia	TF	1973	79,1	1,4	19,5		274.846
Costa Rica	VF	1973	47,0	0,1	52,9		246.825
El Salvador	TF	1974	25,8	0,2	74,0		285.415
Ecuador	TF	1974	75,7	2,9	21,4		148.071
Estados Unidos	TF	1974	43,7	0,5		55,8	12.123.047
Haití	VF	1974	30,5	69,5			258.966
Jamaica		1974	99,7	0,3			432.978
Méjico	TF	1973	44,1	0,4	55,3		3.242.161
Panamá	VF	1974	38,2	54,1	7,7		614.140
Perú	TF	1974	78,4	4,9	16,7		263.118
Trinidad	TF	1974	98,4	1,6			129.000
Uruguay	VF	1973	29,5	51,2	19,3		551.926
Venezuela	VF	1974	54,7	43,0	2,3		614.726
ASIA DEL SUR							
Afganistán	TF	1973	24,8		75,2		91.662
Bangladesh	TF	1973	43,7			56,3	40.452
India	TF	1974	85,7	6,0	8,3		423.161
Irán	TF	1973	49,4	3,5		47,1	402.703
Nepal	TF	1974	82,6		17,4		89.838
Pakistán	TF	1974	59,2	1,2	39,6		154.503
Sri Lanka	TF	1974	92,8	7,2			85.011

Cuadro 1 (continuación)

País visitado	Nota	Año	Aire	Mar	Carretera	Ferrocarril	Total de llegadas
EUROPA							
Alemania (R. F.)	VF	1974	4,4	2,2	87,9	5,5	173.880.592
Austria	VF	1974	0,8		91,5	7,7	116.373.863
Bulgaria	VF	1974	13,7	1,9	65,6	18,8	3.818.026
Chipre	TF	1974	92,5	7,5			150.472
Dinamarca	VF	1974	9,8	22,7	67,5		14.838.032
España	VF	1974	27,2	5,6	60,5	6,7	30.342.871
Francia	VF	1974	8,1	4,9	87,0		64.224.000
Gibraltar	VF	1974	38,2	61,8			139.924
Grecia	TF	1974	63,5	9,8	20,0	6,7	1.956.414
Hungría	TF	1974	5,0	3,4 ²	68,9	22,7	4.655.200
Irlanda	TF	1973	47,1	37,9	15,1	2,9	1.619.000
Israel	TF	1974	92,4	2,0	5,6		569.622
Italia	VF	1974	10,3	1,2	73,0	15,5	33.101.500
Luxemburgo							
Malta	TF	1974	94,9	5,1			272.516
Mónaco	TF	1973	30,2	0,9	54,2	14,7	137.094
Polonia	VF	1973	2,9	2,1 ²	79,8	15,2	6.912.327
Portugal	VF	1974	26,1	15,3	58,6		2.621.800
Rumania	TF	1974	13,0	1,6	53,7	31,7	3.825.252
Reino Unido	VF	1973	64,1	33,8	1,8	0,3	7.724.000
San Marino	VF	1974			100,0		2.202.113
Suecia	VF	1974	42,0	58,0			710.216
Checoslovaquia	VF	1974	2,4	1,1 ²	71,7	24,8	11.785.733
Turquía	VF	1973	34,9	44,2	17,6	3,3	1.341.527
Yugoslavia	TF	1974	4,8	2,6	84,3	8,3	20.586.216
ORIENTE MEDIO							
Egipto	VF	1974	72,9	7,9	19,2		679.476
Irak	VF	1973	9,7	2,2	84,2	3,9	488.346
Jordania	TF	1974	10,4	0,1	88,5	1,0	554.913
Libano	VF	1974	32,0	2,7	65,3		2.261.767
R. A. Libia	VF	1974	23,4	4,0	72,6		295.984
R. A. Siria	VF	1974	5,0	0,4	94,6		921.854
PACIFICO Y ASIA ESTE							
Australia	TF	1973	96,6	3,4			472.124
Corea	TF	1973	92,0	8,0			679.221
Hong-Kong	VF	1974	94,0	3,3	2,7		1.295.462
Japón	VF	1973	95,6	4,4			751.000
Laos	VF	1973	31,3	14,6 ²	54,1		70.480
Malasia	VF	1974	35,5	4,9	47,4	12,2	1.080.720
Nueva Zelanda	VF	1974	97,0	3,0			230.706
Filipinas	VF	1974	95,3	4,7			410.138
Rep. Khnlere	VF	1973	44,5	40,8	14,7		16.505
Singapur	VF	1974	95,0	5,0			1.233.854
Tailandia	TF	1974	73,2	0,6		26,2	1.107.392
Vietnam (Rep. de)	TF	1973	100,0				79.242

TF Llegadas de turistas a las fronteras.

VF Llegadas de visitantes a las fronteras.

¹ Incluido tráfico lacustre.² Incluido tráfico fluvial.

Fuente: VIOOT-O.M.T. Compendio sobre el Turismo. Ginebra, 1975.

alcanzan a los transportes interiores, y no en la medida que fuere deseable al tráfico internacional.

En el momento actual, cabe señalar una zona en la que el peso específico del ferrocarril es notable: los países comunistas del centro de Europa. En ellos su participación supera con creces las del resto de países. Rumania, Checoslovaquia, Hungría, Bulgaria y Polonia, oscilan en valores para 1974 comprendidos entre el 31,7 por 100 y el 15,2 por 100, pero tan significativo como ésto, resulta ser el hecho de que ya han comenzado un proceso de franco descenso. En efecto, en 1970, tan sólo cuatro años antes, los valores rebasaban en ocasiones el doble:

PAIS	1974	1970
Bulgaria	18.8	24.9
Hungría	22.7	45.7
Polonia	15.2	42.9
Rumania	31.7	39.4
Checoslovaquia	22.8	48.3

En estos países, paraíso del transporte colectivo en consonancia con sus directrices políticas, también el descenso de la participación porcentual del ferrocarril se ha iniciado.

Evolución observada en la navegación

Un declive todavía más sensible que el experimentado por el ferrocarril cabe observarse en el transporte marítimo de viajeros, en contraste con el transporte de mercancías por el mismo medio que día a día alcanza posiciones más espectaculares.

La pérdida de su exclusividad como modo de transporte para países transoceánicos ha supuesto un duro hándicap que tras el vuelo de C. Lindberg en 1927 pilotando el Espíritu de San Luis, y el paréntesis posterior, se ha ido agudizando de año en año.

Ya para 1955 los viajeros transportados entre Nuevo y Antiguo Continente por avión, superaron por primera vez a los transportados por barco. Desde entonces, la brecha se ha ido

abriendo cada vez más sin apreciarse retroceso alguno en esta trayectoria.

Si históricamente habría que citar cómo fue a orillas de los mares donde surgieron las civilizaciones, donde el transporte fue posible y cómo las vías marítimas —o fluviales, ej., Hansa— unieron más que separaron a los pueblos, en la actualidad son las vías aéreas las que hacen más factible el acceso a cualquier lugar por remoto que resulte.

La presencia en estrechos que limiten a un país con el vecino demográficamente o económicamente más importante, permiten la contabilización de elevados porcentajes en el renglón de viajeros entrados por mar.

Es el caso de Inglaterra, Suecia, Turquía o Dinamarca, igual ocurre en Marruecos, que ofrece un sensible equilibrio entre los tres elementos: tierra, mar y aire. Ocurre en Gibraltar con problemas fronterizos con España.

Pero esa presencia de viajeros llegados por mar, puede tener una tendencia estable o incluso creciente, pues a la importancia propia de todo ferry se une el hecho de que el turismo procedente del ferrocarril o sobre todo de la carretera, precisa de ese breve embarque para poderse culminar.

La zona donde, en todo caso, la presencia del transporte marítimo se ofrece con una mayor fuerza en bloque es, sin duda, en América. El Transporte Tradicional ya obligaba a la presencia de una tendencia, pero diversas causas hacen posible una observación actual en el mismo sentido.

En ocasiones es el carácter de insularidad (Bahamas, Haití) el que determina una superior participación. En otras, el tráfico fluvial es el responsable (Argentina). Las especiales circunstancias que concurren en Panamá, con su canal, es lógico que aporten para este país valores muy elevados. Por último, países como Uruguay y Venezuela no renuncian a su medio de comunicación por excelencia.

El hecho de que se dé en ocasiones una preferencia hacia el país como objeto de escala más o menos prolongada de cruceros organizados a tal fin, permiten una nueva posibilidad de incremento en las llegadas procedentes por este medio.

Como ejemplo de la importancia que el cru-

cero puede tener como proveedor de visitantes, recuérdese que para 1974, más de un millón de extranjeros llegaron a España, en alguno de sus puertos en crucero. En otros países, como Bahamas o Haití, la casi totalidad de llegadas por mar lo fueron en crucero. Con todo, es ésta una modalidad que tanto en valores absolutos como relativos presenta descensos. Entre 1969 y 1974 se redujo en Portugal en un 75 por 100 el número de llegadas de pasajeros de crucero, y en Singapur un 85 por 100, ambos con estimables cifras al comienzo del período, superiores a las trescientas cincuenta mil. España, incluso, perdió doscientos mil visitantes por este medio en el referido período.

Evolución observada en la aviación

Implícitamente al hablarse de otros modos de transporte se ha hecho referencia a las comunicaciones por aire, pues a las naturales interconexiones que existen entre todos los medios, se une la circunstancia de que es éste el medio que resulta ser mayoritario en más lugares.

En los países con escaso o nulo turismo, distantes de las áreas económicas desarrolladas, la participación del medio aéreo es superior, dado que el contingente de visitantes más numeroso no suele proceder de países limítrofes con también niveles escasos de renta, sino más alejados, y esa mayor distancia obliga:

- a una mayor renta que capacite la realización, del viaje, y es precisamente el transporte aéreo el más caro.
- a una mayor utilización de tiempo, sólo compensable con el empleo del medio más rápido, también el aéreo.

Si para el ferrocarril, el automóvil o el barco se hacía referencia a zonas o países que aportaban un mayor desarrollo, otro tanto puede hacerse en el caso del avión, y resultará ser la zona denominada como Asia del Este y Pacífico.

En efecto, ocho países allí ubicados sobrepasan una participación del noventa por ciento. Vietnam, Nueva Zelanda, Australia, Japón, Filipinas, Singapur, Hong-Kong o Corea presentan una estabilidad absoluta en el transcurso de

los últimos años, con muy escasas oscilaciones.

En tres ocasiones, por el contrario, se observan fluctuaciones fuertes en los últimos años corresponden éstas a Laos, Malasia y República de Khniere.

Laos	1971 - 69,6	1973 - 31,3
Malasia	1970 - 85,3	1974 - 35,5
Khniere	1970 - 100	1973 - 44,5

En el primer y tercer caso, la justificación parece estar en ese escaso contingente de visitantes que, como se decía más arriba, propicia desenvolvimientos erráticos. En el segundo caso, la justificación, es evidente, radica en el desmesurado aumento habido de visitantes en Malasia, el mayor mundo en el período 1970-1974 en términos relativos, pues pasó de sólo setenta y seis mil visitantes a más de un millón, con el consiguiente cambio de estructura que esto trae consigo.

LA ESTRUCTURA DE LOS TRANSPORTES TURISTICOS EN EL CASO ESPAÑOL

Ya en el cuadro número 1 se ha podido observar cómo participa cada modo de transporte en el conjunto global de visitantes extranjeros para los distintos países componentes de la U.I.O.O.T. y de la O.M.T. y dentro de ellos, la estructura de llegadas a España.

Sin embargo, parece obligada una especial atención a nuestro país, pues es claro que ni la situación en un momento determinado, ni la exclusiva constatación del movimiento exterior pueden aportar información completa.

Se hace preciso, pues, la consideración de la evolución de llegadas exteriores, para dar al análisis una dimensión dinámica, así como la evaluación de los movimientos interiores, pues en los países como el nuestro, en los que se trata de potenciar el turismo interior, es claro que éste puede llegar a afectar notablemente la estructura global.

También se ha creído de interés realizar, acudiendo a distintas estadísticas, una sinopsis del equipamiento de transporte Español con referencia tanto al equipo fijo, a las infraestructuras, al equipo móvil, como al movimiento habido, referido éste tan solo a viajeros por escapar el movimiento de mercancías a nuestros objetivos.

LA COMPOSICION DE LAS LLEGADAS EXTERIORES

Si se ordena en sentido decreciente la importancia de cada modo de acceso, manteniendo invariable un listado de posibilidades elegido al azar, por ejemplo: Aire-Mar-Carretera-Ferrocarril, se permite, con el solo empleo de los cuatro primeros dígitos, la formación de cuantas posibles estructuras de llegadas puedan darse.

A tal fin, se asimila el dígito 1 al modo de acceso mayoritario, el dígito 2 al que le siga en importancia, el dígito 3 al tercero en magnitud, y el dígito 4 al último, al menos relevante.

Así, por ejemplo, la formulación 1.2.3.4. implicará:

Primero en importancia: AIRE
 Segundo en importancia: MAR
 Tercero en importancia: CARRETERA
 Cuarto en importancia: FERROCARRIL

Otro ejemplo, la formulación 4.1.3.2. implicará:

Primero en importancia: MAR
 Segundo en importancia: FERROCARRIL
 Tercero en importancia: CARRETERA
 Cuarto en importancia: AIRE

Esta formulación resulta especialmente cómoda en la comparación entre distintos países, por cuanto permite con rapidez identificar analogías y descubrir discrepancias.

En realidad, al tratarse de combinación de cuatro elementos, que permitan entre sí el orden, las posibilidades técnicas que se ofrecen son veinticuatro. No obstante, si se excluyen los casos en que falta algún modo de transporte por no darse en la estadística estudiada, o por agrupamiento de dos modos distintos (ejemplo, ferrocarril y carretera en Francia o Portugal) es observable cómo en el cuadro número 1 tan solo se dan seis fórmulas diferentes, no presentándose las restantes dieciocho.

Es precisamente en el cuadro número 2 en el que se han entresacado los casos en que estas fórmulas llegan a darse, incluyendo la relación de países que las protagoniza.

En dicho cuadro, se observa cómo la estructura de llegadas que presenta nuestro país, es idéntica a la ofrecida por Mónaco, Chile, Irak, Jordania y Malasia, países todos ellos con los que, sin embargo, existen pocas semejanzas en otros órdenes de aspectos turísticos.

La diferencia fundamental con el otro bloque de países más nutrido, entre los que se hallan Italia o Yugoslavia, es la permuta de puestos en segundo y tercer lugar de ferrocarril y avión, pero a este respecto debe hacerse notar:

DISTINTOS TIPOS DE ESTRUCTURA DE LLEGADAS

Cuadro 2

FORMULA	ORDEN DE PRIORIDAD	PAISES
1 2 3 4	Avión - Mar - Carretera - Ferrocarril.	Irlanda - Reino Unido.
1 3 4 2	Avión - Carretera - Mar - Ferrocarril.	Grecia - Zambia - Kenia.
2 1 3 4	Mar - Avión - Carretera - Ferrocarril	Turquía.
2 3 1 4	Carretera - Avión - Mar - Ferrocarril	Canadá.
2 4 1 3	Carretera - Avión - Ferrocarril - Mar	España - Mónaco - Chile - Irak - Jordania - Malasia.
3 4 1 2	Carretera - Ferrocarril - Avión - Mar	Alemania - Bulgaria - Hungría - Italia - Polonia - Rumanía - Checoslovaquia - Yugoslavia.

DISTRIBUCION DE LAS LLEGADAS A ESPAÑA 1970 - 74

Cuadro 3

Nota	Año	Aire	Mar	Carretera	Ferrocarril	Total de llegadas
VF	1970	22,4	7,—	63,1	7,5	24.105.312
VF	1971	26,3	6,2	60,8	6,7	26.758.156
VF	1972	24,6	5,4	64,1	5,9	32.506.591
VF	1973	24,9	5,—	64,3	5,8	34.558.943
VF	1974	27,2	5,6	60,5	6,7	30.342.871

- Los valores para el caso español son muy similares, pues difieren tan sólo en un 1 por 100.
- La localización de España, más distante al centro demográfico de gravedad europeo, y con escasas fronteras, discrimina en favor del avión y en contra del ferrocarril, contrariamente a Italia o a Yugoslavia, uno de los países europeos con mayor número de fronteras.
- La distinta anchura de vía, la tecnología más retrasada, etc., de los ferrocarriles españoles respecto a los franceses, ha mermado desde siempre la importancia de este medio.

La evolución en el último quinquenio que presenta el cuadro número 3, muestra un notable equilibrio en la estructura de llegadas a España, pues durante toda la serie, la fórmula 2.4.1.3. permanece invariable.

Sin embargo, cuatro aspectos diferentes se hacen notar.

El primero es cómo 1974, último ejercicio señalado, presenta un retroceso notable, de un 12 por 100 sobre el año inmediatamente anterior, máxime resultando interrumpir una tendencia de continuos y sensibles incrementos.

El segundo aspecto digno de mención, es que precisamente en la carretera, vía preferente por antonomasia, es donde se produce el paso atrás, pues la diferencia de entradas por la misma es de cuatro millones de individuos entre los dos últimos años, idéntica cifra que representa el descenso en el total de llegadas.

En tercer lugar, el decrecimiento porcentual habido en la carretera durante 1974, es repartido de modo similar en los incrementos habidos en los demás medios, por lo que éstos sufren, con independencia de su tendencia, alzas esporádicas en esa fecha.

Por último, una muy tenue divergencia, que poco a poco se va acentuando, se observa entre los dos medios con tendencia al descenso: mar y ferrocarril, pues de tan solo medio punto con un 6,6 por 100 de diferencia entre ambos, se pasa a un punto coma uno, que porcentualmente llega a suponer el 16,4 por 100 de separación para el último año.

En una consideración dinámica del transporte, no puede omitirse el aspecto estacional de su presentación y así, es preciso señalar, como a lo largo de los distintos meses, de las distintas estaciones del año, la participación de unos u otros medios varían.

Ante todo, recuérdese que el turismo que llega a nuestro país es sobre todo estacional, con agudas puntas localizadas en verano como estación y en agosto como mes, y por ello, todos los medios se verán afectados por esa circunstancia.

Es el transporte aéreo con mucho el que ofrece una distribución anual más regular. Aunque se recuerde al respecto que más del setenta por ciento de las llegadas por aire lo hacen en vuelos charter, o la frecuencia con que se viene repitiendo que sea el aeropuerto de Palma de Mallorca, San Juan, el que mayor movimiento de Europa soporta durante el verano.

También, el tráfico marítimo encuentra distante a las puntas en su desenvolvimiento, tanto por su menor carácter de turístico, como al efecto compensador que aportan ciertos cruces que tocan nuestros puertos. Ej., Canarias.

De los medios terrestres, es el automóvil el más estacional, con fuerte diferencia con respecto al ferrocarril, pues al amparar normal-

PERSONAS PROCEDENTES DEL EXTRANJERO QUE HAN ENTRADO EN ESPAÑA - 1974

(Cifras mensuales - Resumen por vías de entrada) CIFRAS TOTALES

Cuadro 4

Meses	Ferrocarril	Carretera	Puertos marítimos	Aeropuertos	TOTAL
Enero	94.218	656.475	100.404	390.087	1.241.184
Febrero	67.502	586.560	80.897	410.017	1.144.976
Marzo	101.446	754.426	111.403	557.030	1.524.305
Abril	126.423	1.255.206	147.404	696.692	2.225.725
Mayo	125.419	1.002.873	134.010	719.422	1.981.724
Junio	165.521	1.682.340	138.168	829.999	2.816.028
Julio	343.283	3.875.156	179.466	1.123.702	5.521.607
Agosto	421.014	4.709.438	257.847	1.075.475	6.464.274
Septiembre	220.521	1.846.301	218.406	920.292	3.205.520
Octubre	106.889	691.097	157.884	633.450	1.589.320
Noviembre	126.479	539.158	84.222	426.390	1.176.249
Diciembre	136.904	766.658	87.593	460.804	1.451.959
Total	2.035.619	18.365.688	1.697.704	8.243.860	30.342.871

PORCENTAJES SOBRE LAS ENTRADAS POR MESES

Meses	Ferrocarril	Carretera	Puertos marítimos	Aeropuertos	TOTAL
Enero	7,59	52,89	8,08	31,44	100,—
Febrero	5,89	51,22	7,06	35,83	100,—
Marzo	6,65	49,49	7,30	36,56	100,—
Abril	5,68	56,39	6,62	31,31	100,—
Mayo	6,32	50,60	6,76	36,32	100,—
Junio	5,87	59,74	4,90	29,49	100,—
Julio	6,21	70,18	3,25	20,36	100,—
Agosto	6,51	72,85	3,98	16,66	100,—
Septiembre	6,87	57,59	6,81	28,73	100,—
Octubre	6,72	43,48	9,93	39,87	100,—
Noviembre	10,75	45,83	7,16	36,26	100,—
Diciembre	9,42	52,80	6,03	31,75	100,—
Total	6,70	60,52	5,59	27,19	100,—

PORCENTAJES-DISTRIBUCION ESTACIONAL

Meses	Ferrocarril	Carretera	Puertos marítimos	Aeropuertos	TOTAL
Enero	4,63	3,57	5,91	4,73	4,09
Febrero	3,32	3,19	4,77	4,97	3,77
Marzo	4,98	4,11	6,56	6,76	5,02
Abril	6,21	6,83	8,68	8,45	7,34
Mayo	6,16	5,46	7,89	8,73	6,53
Junio	8,13	9,16	8,14	10,07	9,28
Julio	16,86	21,11	10,57	13,63	18,20
Agosto	20,69	25,65	15,20	13,05	21,30
Septiembre	10,83	10,05	12,86	11,17	10,56
Octubre	5,25	3,76	9,30	7,68	5,24
Noviembre	6,21	2,94	4,96	5,17	3,88
Diciembre	6,73	4,17	5,16	5,59	4,79
Total	100,—	100,—	100,—	100,—	100,—

mente éste, una más amplia gama de motivaciones, mantiene durante el resto del año niveles más elevados de ocupación, por lo que al crecer ésta en el estío, la incidencia porcentual es más reducida.

EL TRAFICO INTERIOR

Una importancia cada vez más decisiva va cobrando el tráfico interior, reflejo del logro de metas cada vez más ambiciosas en esferas económicas y sociales.

Junto al movimiento interior de viajeros, necesario por producirse dentro de la misma colectividad con núcleos demográficos dispersos e interrelación económica, familiar, cultural, etcétera, se da el movimiento de viajeros por móviles turísticos, tanto más potenciado, cuanto que desde ya hace largos años, es objetivo del sector y de la propia Administración, el alcanzar cotas elevadas de turismo interior.

Con todo, la cuantificación a efecto de tráfico resulta prácticamente imposible, y ello por varias razones:

- Imposibilidad de definir dentro del total de viajeros, el número de quienes lo son por motivos turísticos.
- Imposibilidad de recuento para los viajeros que utilizan el automóvil, al no haber —como sucede en el movimiento internacional— puestos fronterizos.

Estos inconvenientes es claro que no se dan para la contabilización de las llegadas o estancias en los establecimientos de alojamiento —hoteles, campings, etc.— y, por ello, en ocasiones se ha pretendido el establecer sistemas de recuento indirectos.

La necesidad de recurrir a una unidad de medida común a los distintos medios, crea dificultades en el caso del movimiento interior, pues el simple dato de número de viajeros, sin especificación de recorrido, da erróneamente una mayor importancia a los traslados cortos, entre localidades vecinas, pues las equipara a los viajes de gran recorrido.

Por ello, se suele recurrir a la utilización de una magnitud común, que en el caso español

—y en otros muchos— viene a ser los MILLO-
NES de viajeros - KILOMETRO.

Según esta nueva magnitud, el desenvolvimiento de los últimos años es claro:

- Nula entidad del transporte marítimo.
- Incremento vertiginoso del transporte por carretera, con estabilización en los últimos años. (Referido sólo al autocar por imposibilidad de contabilizar movimientos en automóvil.)
- Decrecimiento, así mismo, vertiginoso de la importancia relativa del ferrocarril, con atenuación en este ritmo recientemente.
- Con escasa entidad de origen, crecimiento sustancial en el transporte aéreo.

En efecto, la participación porcentual sobre el total resulta ser:

	1950	1970	1972
Autocar	19,8	54,4	57,8
Ferrocarril	79,25	38,9	36,7
Avión	0,95	4,7	5,5

La única aproximación del automóvil sobre estos datos, nos la ofrece el hecho de que mientras que en 1960, el 37,9 por 100 de los vehículos eran privados respecto al total, doce años más tarde, la proporción había crecido hasta el 64,4 por 100.

En resumidas cuentas, con respecto a lo dicho en el apartado anterior, referido a los visitantes extranjeros, la única variación notable no se ofrece tanto en la tendencia que se manifiesta similar, sino en el peso específico. Efectivamente, el desenvolvimiento viene siendo idéntico: creciente en avión y carretera, decreciente en ferrocarril y mar.

Sin embargo, se observa que el ferrocarril tiene todavía una participación muy superior a la del avión, cosa lógica al darse una densidad de comunicaciones, una proximidad de puntos de origen-destino y un adecuamiento a las necesidades económicas del usuario, potencias que favorecen, junto con la tradición de épocas precedentes, la mayor utilización del ferrocarril.

LA ESTRUCTURA DE LOS TRANSPORTES NACIONALES

El intentar una visión sistemática y resumida de la estructura de los transportes en nuestro país, es tarea a no dudar dificultosa, y ello no sólo por los naturales obstáculos que surgen al pretender sintetizar algo complejo, sino también por la habitual dispersión de organismos, fuentes bibliográficas y responsables que afectan a casi todas las esferas de actividad.

En segundo punto, quizá fuese la cuantificación, lo más objetiva posible, de tal estructura de los transportes.

Se hace distinción, a este respecto, de tres elementos diferentes.

El primer elemento es identificable con las infraestructuras, con las obras realizadas de acondicionamiento y posibilitadoras de utilización de un determinado medio de transporte. Su cuantificación puede ir referida a distintas magnitudes, pudiendo ser un denominador común su valor en pesetas, pero ya que no se trata de realizar una valoración de su importe, o de la riqueza nacional que ello comporta, sino de dar una idea de funcionamiento de su magnitud real, parece conveniente el referirlas tan sólo a datos globales y físicos, por lo que se presentan en unidades físicas, kilómetros de calzada o vía, número de puertos o aeropuertos.

El segundo elemento viene definido como equipo móvil y por ello se hace un inventario —en el cuadro número 5 puede observarse el resultado de esta recopilación de datos— de los medios que comportan las posibilidades de funcionamiento en cada uno de los cuatro modos de transporte.

Por último, y para un período determinado, se cifra el movimiento habido, distinguiendo en lo posible, para cada modo, la participación de las variedades diferentes en que se subclasifican.

Las conclusiones sobre la cantidad y calidad del equipamiento de transporte español son diferentes según sea el modo elegido, pero presentan un denominador común, la necesidad de intensificar esfuerzos. Los niveles de desarrollo que se desean, el equilibrio regional, la potenciación de los sectores productivos

españoles, exigen mayores y mejores comunicaciones, y ello, en definitiva, afecta igualmente al turismo.

En las carreteras, la anchura de las calzadas, la señalización adecuada y el estado de conservación de los pavimentos, exigen una atención preferente. La necesidad de contar con más rápidas y seguras que unan los puntos más diversos es evidente y la aceleración de las obras y proyectos en curso es un hecho.

Debe destacarse con el mayor énfasis el esfuerzo realizado, pero, al mismo tiempo, no olvidar que la tarea es ardua hasta llegar a equipararnos a los países que nos sirven de modelo. Las necesidades irán aumentando considerablemente, pues no olvidemos que la correlación entre renta-habitante y grado de motorización es muy alta (coeficiente de correlación Pearson para diecinueve países: 0.930; para España 0.878).

En los ferrocarriles, la atormentada geografía de nuestro país constituye un serio hándicap, el mayor sin duda de Europa, con lo que nuestros trenes resultan ser los más lentos y los que suponen un mayor gasto de explotación.

Las líneas en horizontal son sólo de un 22 por 100 de las totales, mientras que las pendientes entre 10 y 25 milésimas en metro son, nada menos, que el 30,5 por 100, mientras que en Suiza, sólo son el 20 por 100.

En consecuencia, junto a las pendientes surgen las curvas, que aportan un menor rendimiento, implican una menor velocidad y obligan a unos superiores gastos de explotación.

El «Coeficiente virtual» es la relación de líneas con curvas y pendientes con respecto a la misma longitud de línea horizontal y recta. Pues bien, en España, el «coeficiente virtual» de nuestros ferrocarriles es de 3,7, sólo superado por Noruega.

Consecuencia de todo ello es tanto la superior duración de los viajes con respecto al tiempo previsto —retrasos—, como la menor velocidad media. Como datos significativos citemos:

- Que en 1970, la velocidad media de los trenes de viajeros en marcha fue de 53,14 Km/hora.
- Que para el mismo año, la velocidad comercial real resultó ser sólo de 46,38 km/hora.

- Que el retraso total de los trenes de viajeros fue de 76.100 horas, lo que supuso un 4,56 por 100.

En definitiva, y con vistas a un futuro próximo, es evidente que se necesitan altas densidades de tráfico para hacer rentable la explotación, por lo cual parece lógico que prosiga el abandono de líneas y la reducción de equipo ya iniciado.

PROBLEMATICA PLANTEADA POR LA CRISIS ENERGETICA

Es lógico que al producirse la actual crisis energética, se genere una reacción en los transportes de capital importancia, revolucionando en buena medida los conceptos generalmente aceptados con anterioridad.

En efecto, una de las ideas básicas con que se habían fijado las distintas estructuras de transportes, era la del escaso coste del carburante.

Al incrementarse éste de un modo tan vertiginoso como lo ha venido siendo en los últimos meses, es lógico que se pensase en la identificación de nuevas fórmulas, de directrices que permitieran el ahorro máximo posible de carburante, y con ello, un nuevo equilibrio económico.

FACTORES CONDICIONANTES

Dentro de la problemática planteada, es preciso distinguir dos fases distintas, la aparición de factores condicionantes del impacto sobre los transportes, que afectan de modo distinto a los diferentes modos, y las soluciones —genéricas o particulares— emprendidas.

No es aventurado el suponer que después de superada la crisis, cuando de nuevo vuelvan las distintas economías nacionales a re-encontrarse tras el durísimo impacto sufrido, el planteamiento que de los transportes se haga, habrá cambiado en alguna medida. Es lógico pensar, pues, que estamos a las puertas de una nueva etapa.

Características generales de los transportes

Es la actividad de los transportes una de las que en los últimos años ha sufrido una de las transformaciones más espectaculares y de dimensiones más llamativas. La razón de ello está, sin duda, en los impresionantes cambios tecnológicos, que aun afectando casi tanto a los cuatro modos diferentes de realizarse, se patentizan en la aviación comercial.

Tres son, a nuestro entender, las características generales que presentan los transportes en su evolución más inmediata:

La primera es la magnitud de los costos que comporta. Se habla con frecuencia de los costos de energía —renglón muy importante—, pero no deben olvidarse otros aspectos de elevadísima significación. Así, por ejemplo, el coste de equipo móvil con tecnología siempre cambiante que hace obsoletos los equipos antes de que su envejecimiento sea real, con necesidades de mantenimiento, piezas de repuesto y personal técnico especializado de elevados ingresos. Así, por ejemplo, el siempre oneroso capítulo de las infraestructuras, que chocan con frecuencia con barreras presupuestarias.

Otra característica sería su crecimiento desmesurado al no haberse ido superando paulatinamente distintas etapas, sino de un modo brusco, explosivamente, sin dar lugar apenas a la asimilación y abarcación de lo logrado en etapas anteriores.

La tercera característica, y ligada con la anterior, sería que este crecimiento ha sido falto de coordinación, llegando a suponer en ocasiones fuertes perjuicios de índole social o económica o un derroche de esfuerzos por simultanearse los mismos objetivos desde planteamientos diferentes, costosos y simultáneos.

Precisamente la magnitud del sector crea problemas de cuantificación, máxime en la comparación entre países. En efecto, la medición suele resultar difícil. El número de personas pertenecientes al sector no puede ser significativo, pues una automatización del tráfico haría que aquél disminuyera, no sirve el valor de las rentas porque éstas a veces no son reflejo de los costes (Ej., en servicios públicos); no son utilizables las unidades físicas —toneladas, kilómetros— porque no reflejan el auténtico valor de lo transportado.

PRODUCTO INTERIOR BRUTO ORIGINADO POR LOS
TRANSPORTES (000.000 ptas. corrientes)

Cuadro 6

M o d o	1968	1969	1970	1971	1972
Ferrocarril	15.682	15.859	17.318	19.046	19.846
Carretera	48.584	56.015	63.352	73.167	86.923
Marítimo	13.329	14.437	17.368	18.749	22.105
Aéreo	8.396	11.486	14.623	33.011	38.028
Urbano	11.405	10.743	10.723	33.011	38.028
Otros	458	422	700	33.011	38.028
Total	97.584	108.963	126.084	143.973	166.902

Fuente: Consejo Superior de Transportes Terrestres. Memorias.

Un elevado empleo de los transportes puede indicar un elevado índice de riqueza nacional, pero también puede significar una deficiente localización industrial. Parecido es lo que ocurre con los gastos hechos en transporte, pues la experiencia demuestra que a una mejoría en los mismos suele venir unida una reducción de gastos.

Por todo ello, puede estar desvinculado al P.N.B., oscilando entre el 8 por 100 y el 12 por 100.

En el cuadro número 6 se refleja, para distintos años, el Producto Interior Bruto originado por los transportes en España con diversificación para cada tipo.

Los costos de los transportes

Es obligada la referencia a tres tipos de costos que ocasionan los transportes, pues dado por sentado lo importante que son para la comunidad, parece imprescindible una mención al contrapunto de las innumerables ventajas que proporcionan.

En primer lugar, cabría citar los costes sociales de los transportes. En unos momentos —bien llegados sean— en que por fin tienen lugar preferente conceptos tales como defensa del consumidor, defensa del medio ambiente, control de calidad, etc., no pueden seguir olvidándose factores perjudiciales para la colectividad. Tributos que absurdamente hay que pagar a las circunstancias por no existir una conciencia colectiva que les haga frente.

Se trata, por ejemplo, de los accidentes, que día a día cobran mayor número de víctimas en una carrera ascendente que parece no tener fin. Mejoras en el equipamiento de los vehículos o normas de seguridad recomendadas u obligadas permiten ofrecer estadísticas en las que la frecuencia relativa de estos accidentes es menor cada año (accidentes por Km. recorrido, por vuelo realizado, por viajero-Kilómetro, etc.), pero ello tan solo en términos relativos, porque en valores absolutos el crecimiento es ininterrumpido.

También cabría citar la contaminación que los transportes crean, y con ella la degradación del medio ambiente. Ríos navegables o mares con zonas de residuos que impiden todo atisbo de vida animal, marcas negras, contaminación atmosférica en las grandes ciudades, alteración del equilibrio ecológico en algunas zonas por construcción de carreteras, etc. El capítulo de los ruidos podría ser asimismo extenso, con referencias a los efectos sobre el equilibrio emocional de las personas o sobre el comportamiento de los animales en zonas próximas a los aeropuertos, la histeria ciudadana producida en los habitantes de las grandes ciudades con índices de frecuencia sonora en decibelios inadmisibles, etc.

En segundo lugar, otro tipo de coste a considerar serían los costes energéticos, de capital importancia en las distintas economías nacionales.

La consecución de energía en el mundo occidental se realiza fundamentalmente a partir de

los productos petrolíferos. La desigual distribución geográfica de los yacimientos obliga a los países no productores a un progresivo endeudamiento pagable precisamente con divisas.

Se puede llegar a producir, y de hecho así ocurre, que el precio interior —convenientemente elevado con fines fiscales—, está al alcance del bolsillo de los usuarios, por lo que quizá tan solo afecte al equilibrio general de precios, pero que el país como tal, con independencia del resultado de agregar los valores adquisitivos de sus componentes, no puede permitirse el lujo de esas costosas y voluminosas importaciones, por no poder adquirir divisas mediante exportaciones de otros bienes o servicios.

Surge, pues, a la larga, un factor de coste realmente preocupante, pues puede llevar a la bancarrota al país en cuestión.

En tercer y último lugar, no deben olvidarse los costos fiscales. En numerosos casos, el beneficio que para la comunidad comporta el establecimiento de determinadas comunicaciones, no es tanto económico como social, y el Estado se ve obligado a mantenerlas con cargo a su presupuesto.

El caso de los ferrocarriles nacionalizados, suele ser el ejemplo más al uso, pero no pueden olvidarse las construcciones de Obras Públicas, entre las que precisamente la carretera —medio en competencia con el ferrocarril— puede ser uno de los elementos que en mayor medida gravan al Fisco.

Las necesidades energéticas

Intentar reunir en pocas líneas lo que es y ha sido la crisis energética, es tarea difícil, por la cantidad y variedad de efectos que ha generado en todo el mundo, y fundamentalmente en el económicamente desarrollado.

Baste señalar el hecho de que el origen de toda ella fue el encarecimiento de los crudos, medida adoptada por los países árabes productores de petróleo como unión política de fuerza frente a la crisis de Oriente Medio en su lucha contra Israel.

Una muestra de lo que ha supuesto en términos económicos esta medida inicial, con sus subsiguientes ampliaciones y modificaciones,

nos la da el cuadro número 7 que recoge la evolución sufrida entre 1970 y 1974 por los ingresos procedentes del petróleo para los diez principales productores, y donde se observa que la renta media por barril exportado se multiplica por ocho en estos cuatro años, y por más de 3,5 sólo entre los dos últimos.

INGRESOS PROCEDENTES DEL PETROLEO

(En millones de dólares)

Cuadro 7

Países productores	1970	1972	1973	1974 ¹
Arabia Saudita ...	1.200	3.107	4.900	19.400
Irán	1.136	2.380	3.900	14.900
Venezuela	1.406	1.948	2.800	10.000
Kuwait	895	1.657	2.100	7.900
Libia	1.295	1.598	2.200	8.000
Nigeria	411	1.174	2.000	7.000
Irak	521	575	1.500	5.900
Abu-Dhabi... ..	233	551	1.000	4.800
Argelia	325	700	1.000	3.700
Indonesia	239	555	800	2.100
Otros países ² ...	272	477	950	2.900
Total	7.933	14.722	23.150	86.600
Renta media por barril exportado (en dólares) ...	0,92	1,47	2,05	7,69

¹ Estimaciones del Banco Mundial.

² Excepto América del Norte y Países Comunistas.

Fuente: Banco de Bilbao. Informe Económico.

En nuestro país, las necesidades energéticas se reparten muy irregularmente.

La carretera, como era presumible, absorbe el contingente más elevado, con una participación del 70,1 por 100 sobre el consumo total de energía debido a transportes.

En segunda posición, aparece el transporte marítimo, totalizando un 15,1 por 100 del total. Por todos es sabido que es éste el modo más barato para el traslado de mercancías, y su generalización y magnitud, ya que no el movimiento de viajeros, le otorgan lugar tan preferente.

La tercera posición está ocupada por el tráfico aéreo, que es, en contraposición con el marítimo, el que más energía necesita por uni-

dad de carga o unidad de recorrido, alcanzando un 7,7 por 100.

Por último, el ferrocarril totaliza un 6,7 por 100, reservándose las estadísticas un renglón para otros que suma 0,4 por 100.

El total de energía consumida para 1973 la cifraba el Plan Energético Nacional en 16,20 Mtec.

Habida cuenta de que la tercera parte de nuestros ferrocarriles son de tracción eléctrica, y que incluso ésta, si se produce en centrales térmicas precisa de productos petrolíferos, puede concluirse que el 97 por 100 de la energía consumida en el sector transportes, tiene como origen tales productos petrolíferos.

SOLUCIONES ADOPTADAS

Si bien la adopción de soluciones para la revitalización del contingente de llegadas resulta difícil para los países turísticos, por tener su origen los problemas en la situación económica transitoriamente deteriorada de los países emisores, sí que es posible la adopción de soluciones, más que concretas en líneas de tendencia sobre un impacto en los transportes.

Y puesto que el mal es general, no vendrán en muchas ocasiones propuestas las soluciones por países receptores de turistas, sino que por el contrario, el origen de tales soluciones puede estar en los lugares más diversos.

Soluciones globales

En el bosquejo genérico de soluciones que se pretende, existe un grupo de ellas que abarca a la totalidad de los distintos modos de transporte y de ello el denominarlas soluciones globales.

La principal y más generalizada, en la que se está trabajando más fervientemente, es en la diversificación de fuentes de energía.

Parece paradójico el que en los países occidentales, donde más impacto ha causado la crisis, con una tecnología realmente avanzada, exista una dependencia tan notable de una única fuente de energía, en perjuicio de otras ya conocidas y experimentadas.

La razón tradicional ha venido siendo la del reducido costo de la energía convencional, pero al elevarse éste por un lado, y al suponer una dependencia económica y estratégica de los países consumidores hacia los productos, se hace precisa la diversificación de fuentes.

La energía atómica que para los complejos industriales o urbanos se ensaya y utiliza, es aplicada también a los buques, el automóvil eléctrico podrá evitar contaminación a la vez de evitar el consumo de gasolina, un nuevo impulso a los ferrocarriles, si éstos son electricificados, permite una nueva posibilidad de diversificación.

Si de la era de la tracción animal se pasó a la era del carbón y de ésta a la del petróleo, es claro que el próximo paso lo constituye el átomo, pero el proceso es lento. La experimentación de un lado, y el equipamiento de otro, no son improvisables, y es preciso dar plazos, largos a veces, para poder estructurar con profundidad.

Con todo, el hecho evidente y cierto es que han adquirido nuevo impulso las acciones emprendidas hacia este fin.

Otro principio general que se ha admitido, es el considerar como objetivo social la reducción del consumo global.

Medidas que han afectado a otros órdenes de cosas —ahorro en iluminaciones, modificación de horarios— se han hecho extensivas al mundo del transporte, y así desde limitaciones de velocidad y racionamiento de gasolina para automóviles hasta reducción de líneas ferroviarias o de vuelos regulares. Las medidas economizadoras han llegado, pues, a todos.

Soluciones en los transportes de superficie

Una acción generalizada, o cuanto menos una toma de conciencia común, se ha abierto en el binomio transporte colectivo-transporte individual.

Todo apunta a favor del primero, y si bien tanto el régimen de vida individual o comunitario estaba basado en los transportes privados, es preciso una reorganización que no debe partir del individuo. Es el Municipio en los transportes urbanos, o el Estado en los nacionales, el que debe adecuar instalaciones y equi-

po para hacer atractivo y deseable lo que socialmente llega a ser necesario.

En los transportes públicos, incrementos en los costes de mano de obra, de adquisición y mantenimiento de equipo y de combustibles, han originado sensibles aumentos de precio. Con todo, las medidas reductoras tienden a favorecer a los transportes colectivos.

La fabricación de vehículos se ha alterado y vuelven a tener interés los más pequeños, pues el peso del vehículo es un factor esencial en la determinación del consumo de gasolina. Ello trae como consecuencia menores comodidades, que harán más penosas las travesías largas-turísticas.

Se adoptan medidas que privan en alguna proporción las ventajas que el turismo hecho en vehículo propio tenían: reducciones de velocidad, racionamiento de gasolina y prohibición de circular en determinadas fechas, etc. Estas últimas en países emisores de turistas sólo, pero que al hacer decrecer el interés por el automóvil durante todo el año, lo hacen anti-económico para unas vacaciones.

El ferrocarril ha sido sin ningún género de dudas el más favorecido. Es colectivo, no depende de la gasolina en buena parte, y los técnicos consiguen día a día unidades más cómodas, veloces y seguras. Su contaminación casi nula y en líneas de tráfico, incluso hasta rentable.

Una previsible especialización de aeropuertos internacionales por países con el necesario complemento del ferrocarril y un acceso rápido hasta los mismos centros de las urbes, una solución ideal para la comunicación entre éstas y sus satélites ciudades-dormitorio, son razones para esperar un futuro lleno de novedades que favorecerán al ferrocarril.

El turbotren puede ser un ejemplo de esa nueva era. Trescientos kilómetros a la hora que podrían superarse con reformas en la infraestructura, marcha silenciosa, escasa contaminación, comodidad.

Soluciones en los transportes de navegación

El año 1974 fue uno de los peores por los que ha pasado la aviación civil debido a los incrementos en costes habidos, según se des-

prendió de la Asamblea General de I.A.T.A. en Montreal.

Ello tiene cierta lógica si se recuerda que en la navegación aérea, el consumo de energía por unidad de tráfico es el mayor. Políticas ya emprendidas, como la absorción del mercado «charter» por las compañías regulares, se han visto momentáneamente paralizadas.

Pero, sin embargo, ha nacido una cooperación entre las distintas compañías para reducir el número de vuelos en los casos en que hubiera coincidencia de itinerarios. Aunque la medida ha hecho disminuir la competencia, los efectos han sido buenos para el interés general, pues el incremento en la ocupación ha devuelto a márgenes de rentabilidad la explotación.

Por otro lado, se observa una tendencia hacia los grandes aviones, que permiten un mejor reparto de los costos, siendo paulatinamente rechazados los de dimensiones más reducidas.

En la navegación marítima se mantiene la tendencia, ya iniciada en los años sesenta, de supresión de grandes barcos. La carrera mantenida entre las dos contiendas mundiales por las compañías navieras de poseer el navío más grande, ha quedado muy atrás, pues su escasa rentabilidad los hacía totalmente inadecuados.

La tendencia es inversa a la mantenida por la Marina Mercante, que día a día busca la creación de prototipos más grandes, de mayor capacidad que abaraten aún más los costos ya en sí reducidos, pues el consumo de energía por unidad de tráfico transportada es menor que en todos los demás.

Se imponen, pues, los barcos medios aun para trayectos largos, pero no parece verse un espectacular incremento en el tráfico de viajeros marítimo, pues ni aun el crucero observa líneas de tendencia alcista.

Una especial atención merecen los areodeslizadores «Hovercraft», pues es la respuesta de la tecnología al mayor inconveniente del barco: su lentitud. Su divulgación para distancias cortas es grande, duplicando la velocidad de un buque con la misma potencia. Si logra superar el inconveniente que ofrece la necesidad de un suelo —sólido o líquido— sin obstáculos, puede dar la navegación de cortos recorridos un impulso renovado.

R E S U M E

J. CASAMAYOR LAGARDA: *Tourisme et Transports: conjoncture actuelle.*

Comme suggère déjà la titre, l'auteur nous parle dans ce travail, de l'étroite liaison qui existe entre les deux concepts: tourisme et transports. Cette nécessité d'échange de résidence qui apporte, implicite, la réalisation du tourisme, oblige la présence d'un déplacement et avec celui la réalisation d'un transport.

L'ample thème d'analyses qu'offrent les transports, paraît de décisive importance pour l'expert du tourisme, c'est pour cela et pour les moments spéciaux que traversent l'économie mondiale dans lequel le secteur transports est sans doute celui qui en grande partie se voit affecté. Il a semblé d'intérêt dédier ce travail au recueil et analyses de certains renseignements que les deux secteurs nous présentent conjointement: Tourisme et Transports.

En définitive, on a essayé d'observer pour différents pays, et fondamentalement l'Espagne, la composition, ou mieux encore, l'importance spécifique qu'apporte chacun des différents moyens employés par le tourisme étranger, et tenté d'observer quelques normes communes de conduite ou possibles relations de causalité.

S U M M A R Y

J. CASAMAYOR LAGARDA: *Tourism and Transportation: actual circumstances.*

As the title refers, the autor in this work deals with the close entoilment that exists between these two concepts: Tourism and Transportation. The obligatory change of residence that is necessary in tourism requires the presence of a transfer and with it a means of transportation.

The extensive sujet of analysis that transportation offers is of utmost importance in studying tourism, because of this and the very special times the world economy is facing in which the area of transportation is most affected, it seemed of interest to dedicate this work to collecting and analyzing certain data conjunctly in both sectors: tourism and transportation.

As a result, on attempt at the observation of different countries, in particular Spain, of the composition or the specific weight of each of the different means used by foreign tourists, and also an attempt at the observation of some common behavior traits or possible causality relations.

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

J. CASAMAYOR LAGARDA: *Tourismus und Transportwesen: aktuelle Konjunktur.*

Wie der Titel bereits angibt, der Autor behandelt in dieser Arbeit die enge Verbindung, die zwischen beiden Konzepten besteht: Tourismus und Transportwesen. Diese Notwendigkeit eines Aufenthaltswechsels, die der Tourismus in sich einschliesst, verpflichtet zur Gegenwärtigkeit eines Umzuges und damit zur Verwirklichung eines Transportes.

Die weitläufige Analysen-Thematik, die das Transportwesen beinhaltet, erscheint für den am Tourismus Interessierten von entscheidender Wichtigkeit, und aus diesem Grunde und wegen der besonderen Situation der allgemeinen Weltwirtschaft, in welcher der Sektor des Transportes vielleicht der am meisten angegriffene ist, erschien es von Interesse, diese Arbeit der Zusammenfassung und Analyse von bestimmten Daten zu widmen, die beiden Sektoren gemein sind: Tourismus und Transportwesen.

Letzten Endes hat man versucht, für verschiedene Länder und hauptsächlich für Spanien, die Zusammensetzung, oder besser gesagt, das spezifische Gewicht, das jedes einzelne der verschiedenen durch den ausländischen Tourismus angewandten Mittel auswirft, zu erforschen, sowie einige allgemeine Verhaltensregeln oder mögliche Verhältnisse einer Ursächlichkeit.