

«Geografías turísticas»: moda y modos de viajar en la España de la primera mitad del siglo xx*

Carmen Gil de Arriba

Universidad de Cantabria
carmen.gil@unican.es

Resumen: La actividad turística en España experimenta un proceso significativo de renovación durante la primera mitad del siglo xx. En este periodo se forman unas iniciales «geografías turísticas» relacionadas con la mejora de las infraestructuras de transporte y de los medios de acceso. El incremento de la movilidad y de las posibilidades de desplazamiento influyó en las primeras iniciativas de planificación turística a escala española, lo que resultó determinante en la conformación de las rutas e itinerarios turísticos modernos, previos al turismo de masas.

Palabras clave: historia del turismo, movilidad turística, destinos turísticos, guías ferroviarias, turismo automovilístico.

Abstract: Tourism activity underwent a significant modernisation process in Spain during the first half of the twentieth century. During this time, the first «tourist geographies» emerged due to improvements in transport and access infrastructure. Increased mobility, together with greater options and opportunities to travel, had an important influence on early tourism planning initiatives. These were crucial in establishing the first modern tourist areas, which opened the door to the coming of mass tourism.

Keywords: history of tourism, tourist geographies, tourist mobility, railways guides, motor tourism.

* Este artículo se inscribe en el proyecto de investigación «Historia del turismo en España durante el siglo xx: desarrollo y trayectorias regionales» (ref. HAR2014-52023-C2-1-P).

Introducción y objetivos

A principios del siglo XX, los espacios dedicados al turismo proliferaron y se diversificaron a la par que se incrementaron las iniciativas públicas y privadas de fomento de la que ya entonces era considerada una valiosa actividad económica o «industria de los forasteros», según una expresión que alcanzaría renombre. Es este el título de la obra de Bartolomé Amengual en la que, partiendo de los resultados alcanzados en Suiza, Italia, Francia y Austria y de las potencialidades de Mallorca, elabora una propuesta para toda España¹:

«El movimiento de los forasteros nos interesa á todos: interesa al Estado, puesto que es uno de sus principales deberes el acrecentamiento de la riqueza pública y privada, y la riqueza es una de sus columnas fundamentales; interesa á los cuerpos provinciales y á los municipios por razones idénticas; interesa á todos los ciudadanos, sin distinción de clases y profesiones, porque del bienestar de unos depende en gran parte el bienestar de otros»².

Con las limitaciones propias de este momento inicial, tal interpretación se encontraba en la exposición de motivos para la creación, a propuesta del Ministerio de Fomento, de la Comisión Nacional Permanente encargada de fomentar en España las excursiones artísticas y de recreo del público extranjero³. También de manera similar argumentaba cuatro años más tarde en un trabajo monográfico Carlos Arcos, conde de Bailén, gentilhombre de cámara de Alfonso XIII, diplomático y ministro plenipotenciario en los años 1940⁴.

¹ Bartolomé AMENGUAL: *La industria de los forasteros*, Palma de Mallorca, Establecimiento Tipo-litográfico de Amengual y Muntaner, 1903. Amengual creó en 1907 la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona, una de las primeras junto con las de San Sebastián y Palma de Mallorca. Para el análisis cualitativo y cuantitativo de la situación turística de España en el primer tercio del siglo XX véase Rafael VALLEJO, Elvira LINDOSO y Margarita VILAR: «Los antecedentes del turismo de masas en España, 1900-1936», *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, 10 (2016), pp. 137-188.

² Bartolomé AMENGUAL: *La industria...*, p. 34.

³ *Gaceta de Madrid*, núm. 28, 7 de octubre de 1905, p. 79.

⁴ Carlos ARCOS Y CUADRA: *De las grandes ventajas que produciría el desarrollo del turismo en España*, s. l., s. e., 1909.

Mediada la década de 1910, en plena Gran Guerra, surgió en Madrid la Sociedad Fomentadora de la Riqueza de España, respaldada por personalidades como Emilia Pardo Bazán⁵. Este intento de organización que no alcanzó continuidad buscó la promoción del turismo y del excursionismo y la atracción de turistas extranjeros considerados una importante fuente de ingresos, como se recoge en la publicación aparecida en 1916⁶. Destaca en este opúsculo, en relación con los visitantes extranjeros, el propósito de «seducirles a visitar las regiones de España»⁷, lo que en forma de desiderátum trataba de apuntalar las bases promocionales de las diferentes «geografías turísticas españolas» inicialmente apoyadas en los recursos culturales, como de modo alegórico se señala:

«En España deben existir *muchos objetos históricos, esparcidos entre sus habitantes*, de los que los más, seguramente, no sabrán que tienen *valiosas joyas en su poder*, y que salidas a la luz, *expuestas así en esos lugares*, además de poderseles conceder, su *valor*, había de producir, ya solo eso, una gran *atracción y deleite* a los turistas, particularmente a los *americanos*»⁸.

Estas y otras propuestas posteriores se reflejaron en guías, folletos, anuncios, carteles, mapas, planos, postales, libros y revistas especializadas, además de ser recogidas en artículos de prensa, principales medios de difusión y propaganda. Para este artículo hemos rastreado una selección de varias de estas obras a fin de analizar el contexto en el que se formaron estas inaugurales «geografías turísticas» desarrolladas a partir de informaciones de carácter descriptivo y con utilidad práctica, en relación con la moda y los modos de viajar durante las cinco primeras décadas del siglo XX, previamente al turismo de masas. Estos objetivos entrañan varias dificultades. Por una parte, está la amplitud del periodo: la primera mitad

⁵ Sobre los primeros pasos del turismo en Madrid y su influencia a nivel nacional véase Ana MORENO GARRIDO: «Madrid, 1912. El reto del turismo», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 37 (2015), pp. 23-44.

⁶ *Turismo, excursionismo y lo altamente trascendental expuesto en el presente folleto*, Madrid, Sociedad Fomentadora de la Riqueza de España, 1916. Constituida en 1917, la sociedad realizó excursiones colectivas por Madrid, Toledo, Aranjuez, El Escorial, La Granja y Segovia.

⁷ *Ibid.*, p. 6.

⁸ *Ibid.*, p. 14.

del siglo xx, es decir, desde la aparición de los primeros organismos oficiales relacionados con el turismo hasta la creación del Ministerio de Información y Turismo en 1951. Además, esta amplitud cronológica va unida a la complejidad histórica de la primera parte del siglo xx, donde confluyen hechos diversos, entre ellos la Guerra Civil Española. Por otra parte, una dificultad añadida está en lo extenso del marco espacial: el conjunto de España, entorno global de localización y producción de estos primeros espacios turísticos. Así, para redactar este artículo ha sido inevitable centrarnos en algunos ejemplos significativos, renunciando a una mayor profundización según escalas.

Nuestro punto de partida es el incremento de la movilidad espacial con el nuevo siglo, gracias a las continuas mejoras en las comunicaciones y en el transporte⁹. Ello fue determinante en la promoción de espacios turísticos a los que resultó más fácil acceder, siendo, por tanto, más conocidos y frecuentados. En relación con esta conformación de espacios turísticos, hemos prestado interés a dos formas de transporte terrestre con amplia difusión en este periodo: el ferrocarril y la carretera¹⁰. El uso de uno u otra o de ambos era lo habitual entre los turistas españoles o venidos de fuera. Aunque hay que reconocer que muchos extranjeros, sobre todo los procedentes de América, utilizaban la vía marítima para llegar a España a través de diversas compañías navieras, emprendiendo una vez en la península recorridos en tren o en automóvil. Para esta recepción marítima de turistas destacaron puertos como La Coruña y Barcelona, pero, sobre todo, Cádiz, como demuestran dos eslóganes del Patronato Nacional de Turismo (en adelante PNT): «Barcelona, la capital del Mediterráneo» y «Cádiz, puerta de Europa». Otra prueba es un cartel de la Compañía Trasatlántica que presenta el desembarco en Cádiz de los pasajeros llegados

⁹ Carlos LARRINAGA y Rafael VALLEJO: «El turismo en el desarrollo español contemporáneo», *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 24 (2013), pp. 12-29, esp. p. 15. Para las relaciones inciertas entre turismo y negocio ferroviario durante la segunda mitad del siglo XIX véase Rafael BARQUÍN GIL: «El turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855-1900)», *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 24 (2013), pp. 110-136.

¹⁰ A las que también dedica atención Carlos LARRINAGA: «El impacto económico del turismo receptivo en España en el siglo XX (1900 a 1975)», *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, 10 (2016), pp. 23-50, esp. pp. 35-36.

de ultramar en el vapor Infanta Isabel de la línea Barcelona-Buenos Aires y el acceso de estos al ferrocarril exprés para Madrid, situado a pie de muelle. Travesías marítimas más breves eran utilizadas para acudir de Barcelona a Mallorca o de Algeciras a Ceuta y Tánger, y de ahí a otras zonas del Protectorado español en Marruecos, en ocasiones incluyendo el transporte en barco del propio automóvil¹¹. Además, desde la década de 1920 se realizaron viajes en avión, todavía minoritarios en cuanto al desplazamiento de pasajeros, aunque también sirvieron para promocionar determinados lugares e itinerarios gracias a la divulgación posterior en prensa de unas inusitadas vistas cenitales de paisajes tomadas mediante fotografías aéreas¹².

Trenes, turistas e itinerarios

Las posibilidades del ferrocarril para el transporte de viajeros fueron sustanciales en el despegue de la movilidad turística. La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que había conocido una importante expansión en el último cuarto del siglo XIX, fue una de las más relacionadas con los viajes turísticos, como se desprende de las «guías descriptivas» publicadas por la entidad en las tres primeras décadas del siglo XX¹³. En 1911, año de creación de la Comisaría Regia¹⁴ se publica en Madrid la titulada *Guía descriptiva: tarifas, balnearios, noticias generales*, con información sobre los ciento ocho balnearios servidos directa o indirectamente por la red Norte en reseñas ordenadas alfabéticamente. Para

¹¹ Sobre el papel que en materia de turismo desempeñó la Compañía Transatlántica dirigida por Juan Antonio Güell y López véase Ana MORENO GARRIDO: «La estrategia atlántica. Elites económicas e intereses turísticos», *Historia Contemporánea*, 41 (2010), pp. 481-507.

¹² Entre los autores de estas fotografías aéreas aparecidas en prensa están Gerardo Contreras, José Gaspar y Eduardo Vilaseca. Para la historia empresarial de Iberia consúltese el libro de Javier VIDAL OLIVARES: *Las alas de España. Iberia, líneas aéreas: de aerolínea de bandera a transportistas mundial (1940-2005)*, Valencia, Universidad de Valencia, 2008.

¹³ En la Biblioteca Nacional se hallan completas para los años 1911, 1913, 1917, 1918, 1930, 1931, 1932, 1933 y 1934, e incompletas las de 1912, 1915, 1916 y 1919 a 1928.

¹⁴ *Gaceta de Madrid*, núm. 171, 20 de junio de 1911, p. 805.

estas fechas, la compañía disponía del mayor número de estaciones, líneas y kilómetros de España¹⁵.

Además de los consabidos destinos termales, otra información destacada en estas guías son los «itinerarios descriptivos» de las líneas dependientes de la compañía. Insistiendo en los aspectos paisajísticos y geográficos, en ellos se refieren kilómetro a kilómetro todas las localidades del recorrido con fotografías que a veces fueron tres por página. En la línea principal, la de Madrid-Irún, de 639 kilómetros con sesenta y cuatro estaciones¹⁶, se insiste en un aspecto habitual en la promoción turística de España: la diversidad de climas, de vegetación y de paisajes de unas comarcas a otras, cualidades que «permiten al viajero disfrutar de espectáculos tan varios como interesantes»¹⁷.

Estos «itinerarios descriptivos» llaman la atención sobre panorámicas y accidentes geográficos, principalmente en zonas de montaña, lo que contribuye a subrayar logros técnicos. Para el anterior itinerario: «A partir de las inmediaciones de Vitoria comienzan las estribaciones del Pirineo, con su larga serie de túneles, sus elevadas cumbres, sus valles rientes y sus pintorescos caseríos, siendo objeto de la admiración del viajero el viaducto de Ormaiztegui por su elevación y longitud, y de encanto las cercanías de las estaciones comprendidas en el trayecto Tolosa-Irún»¹⁸

¹⁵ 441 estaciones y apeaderos (33 por 100 de las existentes) y 3.698 kilómetros de vía (32,5 por 100 del total), seguida muy de cerca por la de Madrid-Zaragoza y Alicante (MZA: antigua red y red catalana) con 413 estaciones o apeaderos (31 por 100) y 3.675 kilómetros (32,3 por 100). Los Ferrocarriles Andaluces tenían 118 estaciones o paradas (8,8 por 100) y 1.085 kilómetros (9,5 por 100), según el *Anuario de Ferrocarriles Españoles*, 1911, pp. 57-58.

¹⁶ En 1911 la línea Madrid-Irún por Ávila y el tramo Madrid-Segovia sumaron 3.274.505 viajeros (7,9 por 100 en primera clase, 10,6 por 100 en segunda y el resto en tercera); esto es el 24,6 por 100 del total de viajeros registrados por la compañía (*Anuario de Ferrocarriles Españoles*, 2012). En 1926 la cifra de viajeros ascendió a 5.262.926 (6,3 por 100 en primera clase y 8,1 por 100 en segunda). El volumen de viajeros sobre el total fue de un 22,1 por 100 (*Anuario de Ferrocarriles Españoles*, 1927).

¹⁷ *Guía descriptiva: tarifas, horarios, balnearios, noticias generales*, Madrid, Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, 1911. En relación con la diversidad de paisajes turísticos, en 1935 el Patronato Nacional de Turismo publica el cartel: «L'Espagne a mille visages...».

¹⁸ *Guía descriptiva...*

o para el de la línea Villalba-Medina del Campo por Segovia: «Todos estos sitios son en extremo pintorescos y situados en pleno Guadarrama. Inmediatos á las repetidas estaciones, elévanse bonitas fincas de recreo, que constituyen elegantes colonias, concurredísimas en el periodo de verano. Las excursiones con que brindan estos amenos lugares son muy variadas e interesantes»¹⁹. Lo mismo sucede en la línea León-Gijón: «El recorrido de la línea, que generalmente se hace de día, está lleno de encanto para el viajero. En el trayecto montañoso y especialmente en la rampa de Pajares, a partir de Busdongo, es asombroso el espectáculo que se divisa en los intervalos que permiten ver los túneles, e importante el número de estos»²⁰.

Otras veces se resaltan las posibilidades para el veraneo, como en el trayecto Almansa-Valencia. En este último al referirse al Cabañal se indica: «En él existe un hermoso caserío cuyas calles corren paralelamente al mar. Es residencia veraniega de gran número de familias acomodadas de la capital y de multitud de forasteros que acuden a aquel sitio para disfrutar de los baños y de sus bienhechoras brisas marinas»²¹.

Desde el punto de vista de los nuevos destinos accesibles mediante ferrocarril, una cualidad de estos «itinerarios descriptivos» es que, en función de los enlaces existentes entre unas localidades y otras, proporcionan una visión interrelacionada de los lugares; es decir, no limitada a una ciudad, comarca o provincia, como sucede en la mayor parte de las guías turísticas adscritas a un espacio en concreto, sino mucho más dilatada para una amplia parte del territorio, con independencia de límites administrativos.

A medida que las «guías descriptivas» se especializan en la demanda turística, estos itinerarios se traducen al francés, inglés y alemán²². En las de la década de 1930 la calidad de los mapas, su tamaño e información gráfica son mayores, apareciendo, además de las líneas de la Compañía Norte, otras externas como las de MZA, Ferrocarriles Andaluces y del Sur de España.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid.*

²² Como la de 1930, editada por los Sucesores de Rivadeneyra y con fotos de Hauser y Menet.

A la elaboración de estos «itinerarios descriptivos» contribuyó la oferta de billetes para «recorridos circulares» planteada de manera organizada en España a comienzos del siglo XX, siguiendo la pauta de otros países europeos. El viajero utilizaba un mapa proporcionado por la Compañía Norte en sus oficinas (véase mapa 1) y en él señalaba las paradas hasta formar un trayecto cerrado. El viaje comenzaba en la estación elegida como punto de partida y continuaba hasta regresar al origen, siendo factible detenerse en todas las estaciones del recorrido.

Inicialmente, la validez máxima de un billete circular de la Compañía Norte para un circuito de 3.000 kilómetros era de cuarenta y cinco días, si bien con una longitud superior su validez se prolongaba hasta sesenta y cinco. También se podía ampliar la duración del billete abonando un recargo del 10 por 100. En fechas posteriores, los itinerarios prefijados, dependiendo de su longitud, llegaron a poder realizarse a lo largo de ciento veinte días, lo que permitía pasar cuatro meses seguidos viajando por las provincias españolas en las que estaba implantada la compañía. Además, las «guías descriptivas» suministraban datos sobre billetes sencillos, de ida y vuelta, reducidos, «billetes de baños», billetes kilométricos²³, tarjetas de abono, carruajes de lujo y tarifas internacionales.

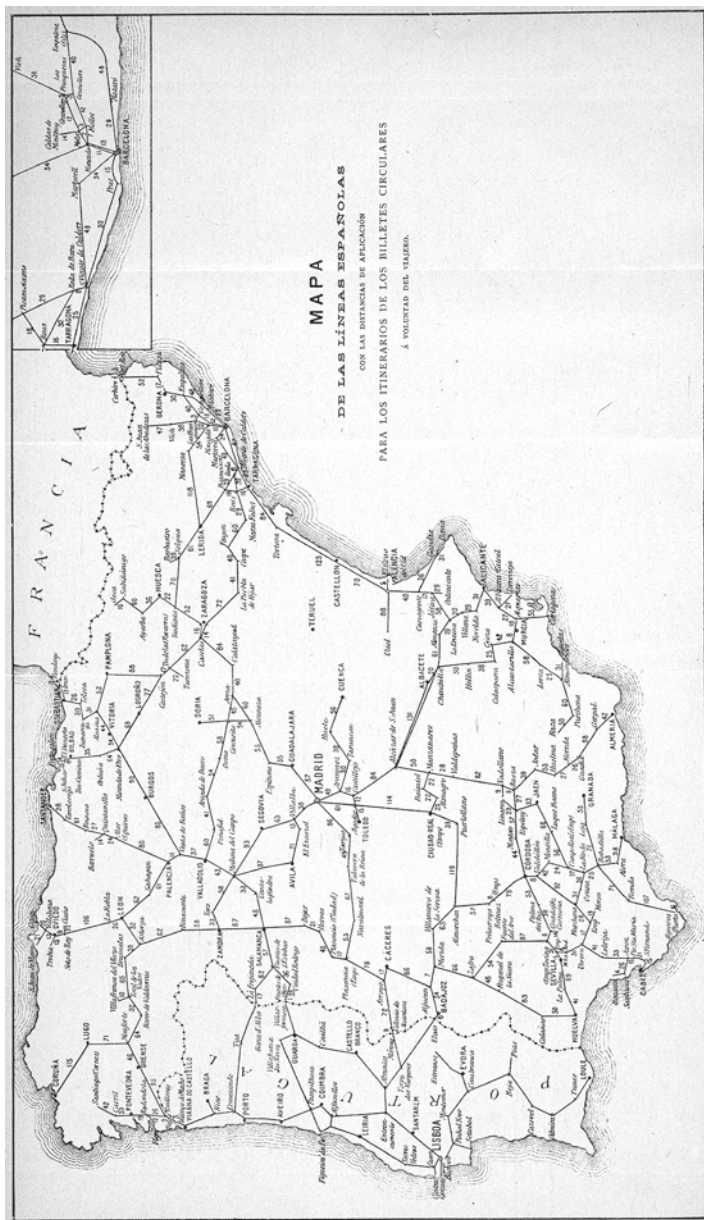
A comienzos de siglo, la red ferroviaria española alcanzó los 14.000 kilómetros²⁴ y estas nuevas opciones suscitaron su uso creciente para desplazamientos turísticos de unas zonas a otras con estancias y recorridos que, dado el tipo de clientela y las condiciones propuestas, superaban el mes de duración²⁵. A este respecto fueron

²³ En 1911 la compañía vendió 520.926 billetes kilométricos (48,2 por 100 en primera y 17,2 por 100 en segunda) (*Anuario de Ferrocarriles Españoles*, 1912). En 1926 se vendieron 644.476 billetes (54,1 por 100 en primera y 10,9 por 100 en segunda) (*Anuario de Ferrocarriles Españoles*, 1927), lo que da idea de la condición social de los usuarios.

²⁴ Desde entonces, los esfuerzos se concentraron en líneas secundarias de vía estrecha con unos 610 kilómetros realizados hasta 1930. En el resto de líneas de ancho ibérico apenas se construyeron unos escasos veinticinco kilómetros (*Revista de Obras Públicas*, 1 de julio de 1930, pp. 273-276).

²⁵ La Compañía Norte ofertó una decena de «itinerarios circulares cerrados» como el «primer itinerario (serie A)», de treinta días y 2.475 kilómetros entre Irún, poblaciones vascas y castellanas u otras como Madrid, El Escorial, Aranjuez, Toledo, Zaragoza o Pamplona; el «segundo itinerario (serie C)», de cuarenta y cinco días y 2.431 kilómetros enlazaba ciudades andaluzas desde Algeciras, además de

MAPA 1
Líneas ferroviarias en 1911, con distancias kilométricas para los itinerarios circulares



Fuente: desplegable de la *Guía descriptiva: tarifas, boletines, balnearios, boletines, noticias generales*, Madrid, Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, 1911, pp. 136-137.

frecuentes los anuncios de hoteles, restaurantes y casas de comercio que resaltaban su cercanía a las estaciones o la disponibilidad de coches y de guías e intérpretes para acceder a las mismas.

En 1918, la editorial Arco, especializada en guías y planos urbanos, publicó una completa guía patrocinada por varias compañías de ferrocarriles. La obra describe itinerarios por España y Portugal, con detalle de los diferentes puntos de visita, un mapa desplegable con todas las líneas de tren peninsulares y del suroeste francés, y una veintena de planos de ciudades²⁶.

Aparte de estos ejemplos, a mediados de la década de 1920 también se hacen propuestas específicas para algunas regiones. Es el caso de la guía elaborada para Galicia por el director de la Escuela de Artes y Oficios de Santiago, Heliondo Gallego, con seis itinerarios²⁷. El primero en la línea Coruña-Madrid discurre por Betanzos, Lugo y Monforte; el segundo enlaza Betanzos con Ferrol; el tercero Monforte con Vigo, y los tres siguientes van de Guillarey a Valença do Miño, de Redondela a Santiago a través de Pontevedra y de Villaodrid a Ribadeo por la ruta del ferrocarril minero de vía estrecha. En cada uno se aportan las distancias kilométricas entre localidades y unos esmerados planos desplegables a escala elaborados por el autor.

En 1929, otra muestra es la guía publicada para Andalucía en español e inglés y con abundantes fotografías, dedicada a exponer los itinerarios realizables²⁸. El recorrido parte de Cádiz pasando por Jerez para, tras una breve desviación hacia Sanlúcar, llegar a Sevilla. De allí se propone ir a Córdoba y tomar dirección a Málaga contemplando en el trayecto el desfiladero de Los Gaitanes y el salto de El Chorro. En Antequera se enlaza con Algeciras a través de Ronda. Otra opción es llegar de Antequera a Granada. Desde esta última se propone visitar Jaén pasando por Baeza y Linares

llegar a Toledo y Madrid. El más largo fue el que con sesenta días de duración y 4.179 kilómetros partía de Madrid para continuar por varias localidades castellanas, León, Galicia, Asturias, Santander, provincias vascas y Logroño para retornar a Madrid.

²⁶ *Guía práctica de España y Portugal*, Madrid, Arco, 1918.

²⁷ Heliondo GALLEGO ARMESTO: *Los ferrocarriles de Galicia: novísima guía en forma de itinerarios descriptivos*, Santiago de Compostela, Tipografía El Eco de Santiago, 1926.

²⁸ *Andalucía*, s. l. [¿Madrid?], s. e. [¿PNT?], 1929.

o descender hacia Almería. En el mapa incluido en la guía (véase mapa 2) se recoge también la conexión Sevilla-Huelva, aunque esta última ciudad no se menciona siquiera en el texto.

Asimismo en 1929, el PNT publicó un plano-folleto con instrucciones en cuatro idiomas y todas las redes de ferrocarriles adheridas a la venta de billetes especiales para asistir a las Exposiciones de Sevilla y Barcelona. En él figuraban los itinerarios facultativos y las distancias parciales y radiales desde Madrid. El PNT colaboró con las compañías para ampliar las propuestas de enlaces fronterizos. Incluso se llegaron a estudiar recorridos mixtos en barco y tren, como el de Barcelona a Mallorca con vuelta por Valencia.

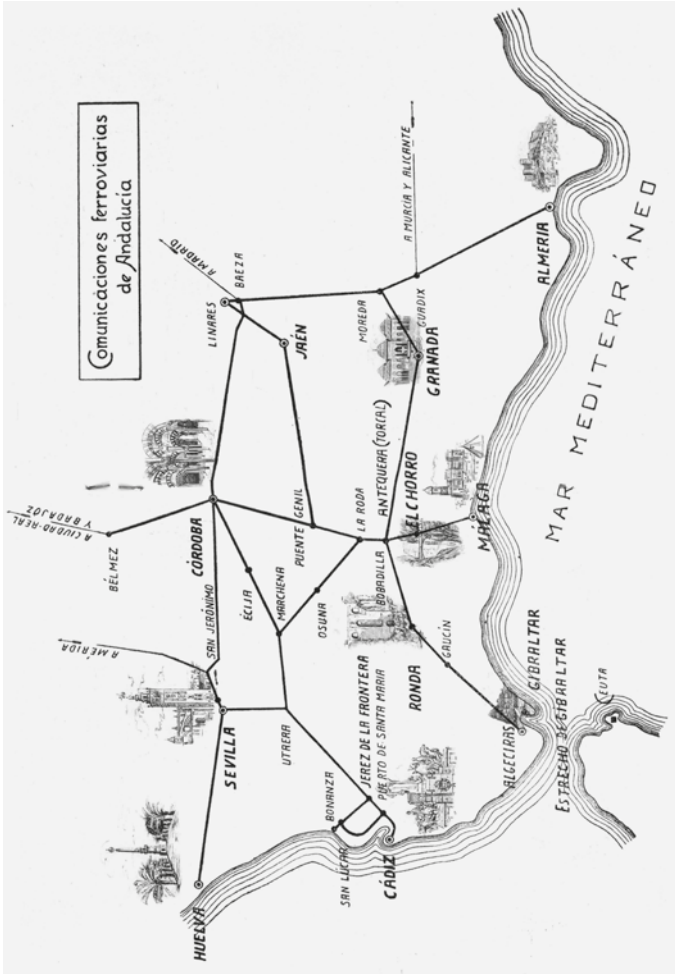
Desde su creación, las oficinas del PNT proporcionaron información sobre líneas y conexiones. Los intérpretes y jefes de oficinas situadas en las estaciones de ferrocarril tenían la obligación de redactar un parte diario con la hora exacta de llegada y salida de los trenes, las incidencias observadas y las reclamaciones de los viajeros. Un ejemplar de este parte iba dirigido a la subdelegación más próxima para su tramitación inmediata. Otro ejemplar se enviaba a la sección central del PNT para tratar de corregir las deficiencias del tráfico turístico.

En 1933, España, que había alcanzado unos 22.000 kilómetros de ferrocarril²⁹, ingresó en la Unión Internacional de Ferrocarriles, de cuyo comité de gerencia formaron parte las compañías Norte, MZA y Central de Aragón. Este intento de colaboración y de modernización, ya ideado por el Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción o Plan Guadalhorce de 1926³⁰, llegó en unos momentos en los que el sector ferroviario atravesaba una grave crisis. Así, en el caso de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces su situación crítica y la posibilidad de suspensión de servi-

²⁹ Un kilómetro de vía por cada 23 kilómetros cuadros de territorio o un kilómetro por cada mil habitantes, frente a los 45.000 kilómetros de vías en Francia que representaban 5,5 kilómetros de ferrocarril por kilómetro cuadrado o un kilómetro por cada noventa habitantes (*Revista de Obras Públicas*, 1 de junio de 1930, p. 275). Sobre estas carencias véase también Rafael BARQUÍN: «Castillos en el aire, caminos de hierro en España: la construcción de la red ferroviaria española», *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, 10 (2016), pp. 289-317.

³⁰ Para ampliar e interconectar la red ferroviaria española. Al frente del Ministerio de Obras Públicas estaba Rafael Benjumea, conde de Guadalhorce, presidente de RENFE en 1947.

MAPA 2
Comunicaciones turísticas ferroviarias en Andalucía, 1929



Fuente: Guía Andalucía, s. l. [¿Madrid?], s. e. [¿PNT?], 1929.

cios llevaron al decreto de incautación por parte del Ministerio de Obras Públicas³¹.

Más aún, el inicio de la Guerra Civil supuso obstáculos importantes para el transporte y la libre circulación. En lo relativo a la funcionalidad turística del ferrocarril, la mayoría de los billetes circulares y kilométricos vendidos al inicio de aquel verano de 1936 no pudieron ser utilizados. Por este motivo, las autoridades dieron varias prórrogas en su validez. En el bando sublevado, la llamada Junta de Defensa Nacional estableció la primera prórroga en septiembre de 1936 y más tarde fijó otros aplazamientos hasta junio de 1939. Finalmente, se aprobó una orden³² limitando el periodo de vigencia de los billetes pendientes de uso al establecido en la fecha de adquisición, pero aplicable desde la publicación de la orden. Se trataba de solventar las numerosas reclamaciones, aunque las condiciones no fueron las más propicias para favorecer los desplazamientos turísticos internacionales.

Entre 1939 y 1945 —como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial— y en la segunda mitad de la década —por el aislamiento del Gobierno de Franco— hubo una mengua del flujo de extranjeros, aunque el turismo se utilizó en todo momento para conseguir atraer el apoyo internacional y para la obtención de divisas³³. De hecho, el régimen instrumentalizó política e ideológicamente el turismo, utilizando el paisaje y el territorio en la definición de la identidad nacional y de una determinada imagen de España propicia a sus intereses³⁴.

En enero de 1941, aprobada la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes por Carretera³⁵ y vista la incapacidad

³¹ *Gaceta de Madrid*, núm. 133, 12 de mayo de 1936, p. 1401.

³² BOE, núm. 239, 27 de agosto de 1939, p. 4711.

³³ Rafael VALLEJO: «Turismo y desarrollo económico en España durante el franquismo, 1939-1975», *Revista de Historia de la Economía y de la Empresa*, 7 (2013), pp. 423-452.

³⁴ Beatriz CORREYERO RUIZ: «La administración turística española entre 1936 y 1951. El turismo al servicio de la propaganda política», *Estudios turísticos*, 163-164 (2005), pp. 55-79, y Jacobo GARCÍA ÁLVAREZ y Daniel MARÍAS MARTÍNEZ: «Geografía, propaganda y turismo en la España de la posguerra: la *Revista Geográfica Española*», en *Espacios y destinos turísticos en tiempos de globalización y crisis*, vol. I, Madrid, Asociación de Geógrafos Españoles, 2011, pp. 221-235.

³⁵ BOE, núm. 28, 28 de enero de 1941, pp. 634-643.

económica de las compañías, el Estado procedió al rescate de las líneas de ancho normal (ibérico), mientras que los ferrocarriles de vía estrecha pasaron a ser explotados por medio de federaciones voluntarias, a fin de unificar tarifas y condiciones. Estamos ante el nacimiento de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (en adelante RENFE), que integraba casi 12.500 kilómetros de vías³⁶.

En estos años, como reflejan los «boletines de información» de la Dirección General de Turismo (en adelante DGT) publicados desde febrero de 1947, RENFE siguió librando billetes kilométricos de primera, segunda y tercera clase en las principales estaciones de la red, oficinas de viajes y despachos centrales, con un mínimo de 3.000 kilómetros³⁷. La validez era de tres meses, incrementándose proporcionalmente al aumento en kilómetros. Además, existió una tarifa especial para excursiones colectivas o para peregrinaciones, espectáculos públicos, asambleas y congresos.

Sin embargo, un rasgo revelador de esta década de 1940 es que el desplazamiento en automóviles particulares y en autocares colectivos adquirió cada vez mayor relevancia, de forma que el tren pierde definitivamente su predominio frente a la carretera. Además, hasta 1949 no se aprobó el Plan General de Reconstrucción y Reformas Urgentes, continuación del anterior Plan Guadalhorce para la mejora y ampliación de la red ferroviaria. Este retraso en las actuaciones jugó también en contra. Comparando las estadísticas, el número de kilómetros de carreras existentes a mitad de esta década es entre cinco y seis veces superior al de vías férreas. Otra prueba de este cambio en cuanto a primacía es la reiteración en cada «bo-

³⁶ Miguel MUÑOZ RUBIO: «La contribución de RENFE a la economía española durante la segunda mitad del siglo XX», *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 8 (2005), pp. 54-81.

³⁷ En estos años, los turistas extranjeros necesitaban un pasaporte visado por el consulado español más próximo a su lugar de residencia y una cartilla individual de abastecimientos, entregada a su paso por la frontera para la compra de alimentos sometidos a racionamiento. También había un control estricto de las monedas, en pesetas y en divisas, estableciéndose un «cambio turístico» por el Instituto Español de Moneda Extranjera. Sobre estas cuestiones véase Sacha PACK: *La invasión pacífica: los turistas y la España de Franco*, Madrid, Turner, 2009 (traducción de *Tourism and Dictatorship: Europe's Peaceful Invasion of Franco's Spain*, Nueva York, Palgrave, 2006), y también Rafael VALLEJO: *De país turístico rezagado a potencia turística. El turismo en la España de Franco*, documentos de trabajo de la Asociación Española de Historia Económica, DT-AEHE núm. 1.408, 2014.

letín» de la DGT de un apartado sobre las condiciones de entrada de vehículos extranjeros en España, mientras que la atención prestada al ferrocarril es ya más infrecuente.

Las carreteras y los comienzos del turismo automovilístico

Desde principios del siglo XX, el automóvil fue una forma de transporte progresivamente empleada por turistas españoles y extranjeros; en primer lugar, para llegar a lugares donde no era posible hacerlo en tren y, gradualmente, por las amplias posibilidades y la libertad de desplazamientos que el nuevo medio proporcionaba. Ello se observa en un crecimiento moderado, pero incesante, del parque automóvil y en los anuncios sobre vehículos y garajes en prensa o en guías turísticas. En 1900, España tenía una red de poco más de 36.000 kilómetros de carreteras, extensión cinco veces menor a la actual y de cualidades muy inferiores, por la que circulaban carros, caballerías y los primeros automóviles. En 1920, el parque de vehículos de cuatro ruedas era ya de 31.890 automóviles y la longitud de la red tenía 52.122 kilómetros³⁸.

Desde inicios de siglo aparece prensa especializada como la revista *España automóvil*, entre 1907 y 1911, o su continuadora *España automóvil y aeronáutica*, órgano oficial del Real Automóvil Club, del Real Aeroclub de España y del Club Alpino Español, con dos números mensuales entre 1911 y 1928. Otros ejemplos fueron *El mundo en auto*, revista ilustrada de mediados de los años 1920 en Barcelona, y *Madrid automóvil*, entre 1925 y 1935.

Esta forma de transporte es considerada un medio para captar turistas europeos y norteamericanos de alto nivel interesados en recorrer el viejo continente³⁹. Durante el Primer Congreso Internacional de Turismo de Zaragoza en 1908, el Real Automóvil Club de

³⁸ José I. URIOL SALCEDO: *Historia de los caminos de España*, vol. II, *Siglos XIX y XX*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1990.

³⁹ Según el artículo «El turismo en España», *El Imparcial*, 16 de agosto de 1910, en 1909 el cónsul de Estados Unidos en Barcelona se puso en contacto con el Real Automóvil Club de Cataluña, ya que una caravana de ciento veinte coches con turistas norteamericanos procedentes de Francia pretendía visitar la ciudad condal, deseo que no pudo materializarse por el mal estado de las carreteras españolas en las proximidades de la frontera.

España (en adelante RACE) presentó una serie de consideraciones relacionadas con el turismo y la conversión del país en centro turístico internacional: «Siendo el automóvil uno de los medios que más han de contribuir á desarrollar el turismo, tanto internacional como nacional, es de todo punto esencial conseguir que nuestras carreteras puedan ser utilizadas como medio de comunicación por automóviles»⁴⁰. Se trataba de conseguir la mejora de las carreteras y el incremento de los presupuestos para su conservación. En concreto, el RACE requería el inmediato arreglo de las carreteras de Madrid-Francia por Valladolid y Burgos, Madrid-Cádiz por Sevilla, Córdoba-Granada y de Madrid-Francia por la Junquera.

Un año más tarde vino la propuesta de Salvador de Samà⁴¹, presidente del Real Automóvil Club de Barcelona y alcalde entre 1905 y 1911. Su deseo era la creación de un «circuito por carretera de gran turismo» que enlazara las comarcas de mayor interés. El proyectado circuito, de unos 2.700 kilómetros, partía de Behovia pasando por San Sebastián, Vitoria, Burgos, Madrid, Toledo, Ciudad Real, Córdoba, Sevilla, Málaga, Granada, Murcia, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Gerona, La Junquera y Perthus⁴². En una reunión celebrada en Barcelona y presidida por Salvador Samà se había decidido crear la que, tras su presentación al Ministerio de Fomento en enero de 1910, se llamó Asociación Nacional de Fomento del Turismo, lo que de forma velada suponía una crítica a la Comisión Nacional para el Fomento del Turismo instaurada en 1905 por el conde de Romanones.

Esta dualidad de instituciones con casi idéntico nombre conllevó conflictos políticos traducidos en la no aprobación del presupuesto de seis millones de pesetas solicitado al Estado en noviem-

⁴⁰ *España automóvil*, 30 de noviembre de 1908, recogiendo las consideraciones del RACE.

⁴¹ Salvador de SAMÀ I TORRENTS: *Consideraciones acerca de la necesidad de fomento del turismo como fuente de riqueza nacional mediante la formación del gran «Circuito español»*, Barcelona, Imprenta de Juan Vidal, 1910, 8 pp. y 1 mapa.

⁴² «España puede aspirar á merecer la visita de un promedio anual de 300.000 turistas que empleen el automóvil como medio de locomoción y efectúen gastos en nuestro país por valor de 200.000.000; cálculo que, comparado con los datos que nos administran las demás naciones, nada tiene de exagerado» (V. C. L.: «El turismo en España. Una gran idea del marqués de Marianao», *Gran Vida, Revista ilustrada*, año VIII, núm. 80, 1910, pp. 21-22).

bre de 1910 por la nueva asociación para la mejora de carreteras⁴³. Con todo, es posible que las crecientes críticas que desde diversos sectores recibía la ineficaz Comisión aceleraran su desaparición y la creación de la Comisaría Regia al año siguiente. En cualquier caso, y a pesar de estos cambios organizativos, la situación de las carreteras siguió siendo similar.

En época del Directorio militar en diciembre de 1923, la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona, que elaboraba publicaciones con itinerarios para excursiones por Cataluña, retomó la idea de establecer un «círculo nacional de turismo» que permitiera la entrada o salida por Irún o Port-Bou, pero más extenso que el anterior, con al menos 3.160 kilómetros de recorrido y abierto a la integración de más itinerarios a medida que la mejora de las carreteras lo permitiera. La proposición se plantea como un «ensayo de metodización de la circulación turística» de ámbito suprarregional, trazando una visión de la planificación turística a escala española⁴⁴.

Pese a sus ambiciosos objetivos, el mapa de la Sociedad de Atracción de Forasteros barcelonesa no dejaba de ser un simple croquis donde no se mostraban con detalle ni lugares ni atractivos de las visitas (véase mapa 3). Además, aunque se agregaban Bilbao, Santander, Pamplona, Huesca, Lérida, Cáceres y Almería, seguía quedando fuera, a expensas de sucesivas ampliaciones, todo el noroeste peninsular (Galicia, Asturias, León, Palencia, Zamora, Valladolid, Salamanca, Segovia y Ávila), lo mismo que Aragón y varias provincias de Castilla la Nueva como Toledo. Tales limitaciones despertaron voces discordantes en materia de financiación y prioridades de actuación⁴⁵.

⁴³ *La Mañana*, 21 de noviembre de 1910.

⁴⁴ A partir de la cual «se pueden visitar las ciudades más populosas de España; visitar Andalucía, que es la principal atracción que España tiene para los extranjeros; admirar los soberbios paisajes de las tierras del Norte y los que ofrecen las comarcas bañadas por el Mediterráneo. Panoramas admirables, ciudades típicas por su estructura o por las costumbres y trajes de sus habitantes; ricos museos, recuerdos históricos y arqueológicos de primer orden pueden contemplarse siguiendo el circuito indicado y sus naturales y cortas derivaciones» (*España automóvil y aeronáutica*, 30 de septiembre de 1924, p. 12).

⁴⁵ *Madrid automóvil*, febrero de 1925, p. 21, citando la opinión de la Asociación de Turismo de Vigo, indica: «Galicia, para un circuito del turismo ofrece alicientes como ninguna otra región de España. Nuestros paisajes, nuestras rías, nuestros verdores, nuestras marinas en ningún otro confín ibérico tienen par. Un

Más allá de disconformidades o quizá debido a ellas, las dos propuestas formuladas, la de 1910 y la de 1923, tuvieron amplia difusión y mantuvieron activo en todo el país el debate sobre el estado de las carreteras. Una de las críticas expresada era que la mayor parte de los extranjeros llegados a España por alguno de sus puertos marítimos procedentes de Estados Unidos o de Latinoamérica, una vez desembarcados, hacían expediciones cortas sin penetrar hacia el interior. Los breves recorridos a partir de los núcleos portuarios suponían acceder de Coruña a Santiago, de Gijón a Covadonga, de Cádiz a Sevilla, de Málaga a Granada o de Barcelona a Montserrat, mientras que la visita de ciudades más distantes como Madrid o Toledo no estaba incluida en las expediciones de estos turistas y solo se ofertaba a los usuarios del ferrocarril que entraban por las fronteras de Irún o Port-Bou.

Igualmente interesante es la crítica expresada desde San Sebastián y publicada en el periódico madrileño *La Voz*, de 19 diciembre de 1924, por Federico Angulo Vázquez, redactor de *El Pueblo Vasco*. En ella reprocha la inexistencia de una política turística eficaz y de organismos estatales y provinciales dedicados a su promoción y a atraer visitantes. En esta fecha temprana, puesto que ni siquiera se había instaurado el PNT, Angulo propone la creación de un Ministerio de Turismo y dentro de él de un Consejo Superior para el País Vasco.

Tras el incremento de las reprobaciones desde diferentes ángulos, por fin a comienzos de 1926 se aprueba el Decreto-ley de creación del Circuito Nacional de Firms Especiales (en adelante CNFE)⁴⁶, segregando del plan general de carreteras unos itinerarios de especial interés turístico (véase mapa 4) que quedaban bajo la dirección de un patronato y una dirección técnica. Estos circuitos seleccionados por directo acuerdo ministerial, pero sin informes externos complementarios, se organizaron en tres secciones: la Noroeste, con seis itinerarios donde aparecen ya las provincias gallegas, Asturias, León, Salamanca y Valladolid; la sección Este, de cuatro itinerarios en los que a la propuesta de 1923 se agregaron

circuito nacional de automovilismo que no pase por Compostela no debe merecer tal denominación. La protección del Gobierno no puede otorgarse a una iniciativa que va a favorecer a unas regiones en perjuicio de otras».

⁴⁶ *Gaceta de Madrid*, núm. 41, 10 de febrero de 1926, pp. 721-723.

Zaragoza, Guadalajara y Albacete, y la sección Sur, dotada de cinco itinerarios que sumaron a la propuesta anterior el paso por Toledo, Mérida, Badajoz y frontera portuguesa.

De todos los itinerarios establecidos recibieron preferente atención dos: el de Irún-Madrid (itinerario 1, sección Noroeste, actual carretera N-1) y el de Andalucía (Bailén, Jaén, Granada, Motril, Málaga, Algeciras, Cádiz, Sevilla y Córdoba) con vistas a la Exposición Hispano-Americana cuya inauguración estaba prevista en mayo de 1929⁴⁷. Para la ejecución de los primeros 4.000 kilómetros, el decreto-ley fijó un plazo de cinco años. El propósito era seguir incorporando itinerarios a petición de las diputaciones provinciales y ayuntamientos y en función de las disponibilidades económicas⁴⁸.

En 1928 es aprobado otro decreto-ley⁴⁹ autorizando al Ministerio de Fomento a otorgar concesiones para la construcción de las que se proponía que fueran las tres primeras «autopistas españolas»: carreteras concebidas exclusivamente para la circulación de automóviles, evitando la tracción animal acostumbrada en el resto de carreteras. Estas iban de Madrid a Valencia, de Madrid a Irún y de Oviedo a Gijón, con una subvención para cada una a cargo de los presupuestos ordinarios del Estado⁵⁰. Ello entrañaba la declaración de utilidad pública y la expropiación forzosa de terrenos. Previamente al decreto, tres particulares presentaron anteproyectos: Luis Escribá de Romaní y Fernández de Córdoba, marqués de Argelila, había obtenido en 1927, con carácter provisional, la concesión para una pista directa Madrid-Valencia con paso por Cuenca y Chelva y llegada final al Grao; Álvaro Caro y Guillamas, conde de Torrubia, encabezaba el proyecto Madrid-Irún, y Augusto Díaz-

⁴⁷ En 1926 el Comité de Turismo de Sevilla empezó a elaborar recuentos estadísticos. En la segunda quincena de septiembre contabilizó la visita a la ciudad de 546 extranjeros (*El Sol*, 13 de octubre de 1926, pp. 5).

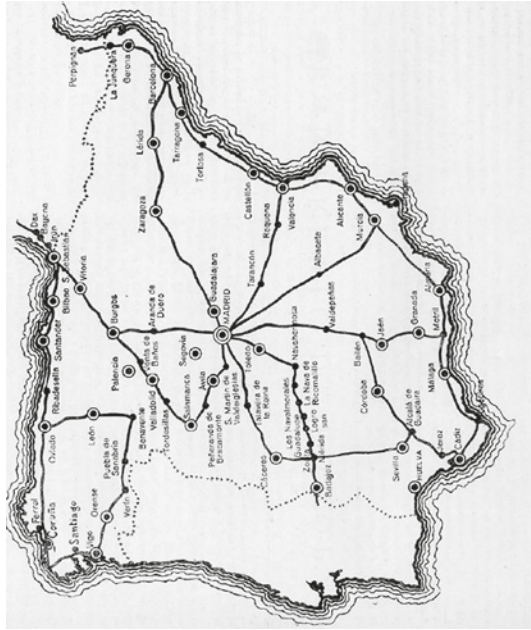
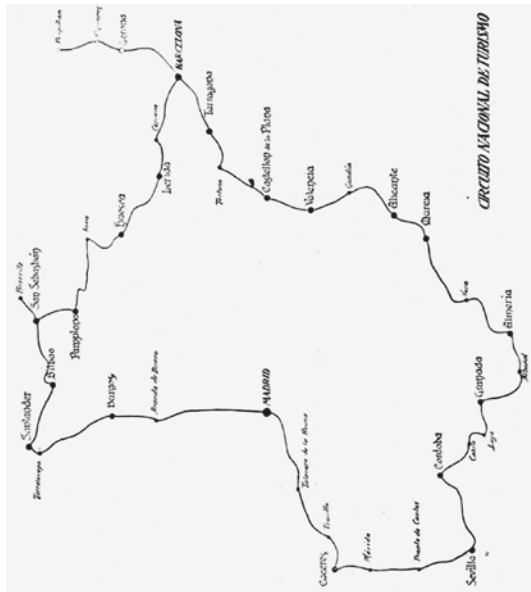
⁴⁸ El CNFE se proveía de las aportaciones del Estado, de la Patente Nacional de Automóviles, de la tasa de rodaje, de la tasa de 0,5 pesetas por habitantes que pagaban los ayuntamientos por los que pasaban las carreteras del circuito, del canon de empresas de transporte y de otros ingresos eventuales.

⁴⁹ *Gaceta de Madrid*, núm. 213, 31 de julio de 1928, pp. 582-584.

⁵⁰ *Viajes por España*, núm. 3, 1928; órgano oficial de la Sociedad de Atracción de Forasteros de Madrid con el patrocinio del PNT. Dicha revista recoge además la propuesta de una autopista Madrid-Vigo «puerta de América en Europa».

MAPAS 3 Y 4

Croquis del «circuito nacional de turismo» propuesto en 1923 por la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona (izquierda) y trazado del CNFE aprobado por Real Decreto-ley en 1926 (derecha)



Fuente: España automóvil y aeronáutica, 30 de septiembre 1924, p. 12, y Madrid automóvil, núm. 18, junio de 1926, p. 88.

Ordóñez, conde de San Antolín de Sotillo, el de Oviedo-Gijón⁵¹. Sin embargo, ninguno de estos tres proyectos se concretó por motivos técnicos, económicos y políticos. Hasta 1953, en una fase ya muy posterior, no sería retomada por particulares la construcción de autopistas de peaje⁵².

Para 1930, diversas fuentes estiman que el CNFE había llegado a gestionar autónomamente 7.000 kilómetros de carreteras (aproximadamente el 12,6 por 100 de la red existente), si bien solo se habían consumado arreglos en 2.800 kilómetros⁵³. Entonces el circuito se divide en cuatro secciones: Noroeste, Nordeste, Sudoeste y Sudeste. Además, desde 1928 se estableció la colaboración entre la sección de Comunicaciones y Transportes del PNT y el Patronato del CNFE, quienes conjuntamente publicaron varios mapas y planos informativos.

En 1932 los servicios del CNFE se integraron en la Dirección General de Caminos del Ministerio de Obras Públicas, reduciendo su personal. A su vez, el Patronato del CNFE se convirtió en Jefatura. En este año, el PNT publicó un «Plano de comunicaciones turísticas por carretera» (véase mapa 5), donde, para la España peninsular, aparecen destacadas las del CNFE y los albergues, paradores y hosterías del PNT⁵⁴. Igualmente se indican las distancias kilomé-

⁵¹ Francisco Javier RODRÍGUEZ LÁZARO: *Las primeras autopistas españolas (1925-1936)*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2004.

⁵² BOE, núm. 58, 27 de febrero de 1953, pp. 1119-1130.

⁵³ *Heraldo de Madrid*, 26 de marzo de 1930. Otra publicación crítica con los labores del Patronato de Firms Especiales fue el *Heraldo deportivo*: «Sabido es que hay en España infinidad de carreteras sin terminar, comenzadas, paralizadas sus obras, y [...] construidas en el trozo que interesaba a tal o cual amigo más o menos político, dejando el resto para mejor ocasión. ¡¡Hay tantas así en España, comenzadas hace cinco, siete, diez, veinte, treinta y más años!!» (25 de noviembre de 1930).

⁵⁴ Los primeros albergues de carretera fueron los de Bailén, Quintanar de la Orden y Manzanares en las rutas de Levante y Andalucía. En la carretera de Madrid a Burgos se construyó el de Aranda de Duero y en dirección hacia Soria y La Rioja el de Almazán. El albergue de Medinaceli se edificó en la ruta hacia Aragón y el de Benicarló en la de Valencia-Barcelona. Luego vinieron La Bañeza y Puebla de Sanabria en el itinerario de Madrid a Asturias y Galicia, Puerto Lumbreras en la ruta Murcia-Almería, Triste entre Huesca y Jaca, y Antequera en la provincia de Málaga. En total se planteó una veintena (*Memoria de los trabajos realizados por el Patronato Nacional de Turismo desde julio de 1928 a 31 de diciembre de 1929*, Madrid, Talleres Voluntad, 1930, pp. 92-96). A este respecto véase la tesis doctoral de María José RODRÍGUEZ PÉREZ: *La rehabilitación de construcciones militares para*

trías entre poblaciones y lugares de turismo, como los monasterios de Santo Domingo de Silos, El Paular o El Escorial. Cuando todavía se hallaba en elaboración dicho mapa, el PNT previó editar otro similar para Baleares, Canarias y Protectorado español de Marruecos donde figuraran los datos de comunicaciones marítimas⁵⁵. Aparentemente este segundo mapa no llegó a publicarse o por lo menos no hemos podido localizar un ejemplar.

Por lo demás, en esta etapa republicana, aparte de los cambios administrativos, no hubo demasiados avances en cuanto a ampliación o mejora de trazados. El 7 de julio 1936 las Cortes aprobaron un plan general de obras en el CNFE ejecutables en seis años⁵⁶. Entre ellas destacan las de la carretera Madrid-La Coruña y otras carreteras transversales: Salamanca-Cáceres, Salamanca-frontera portuguesa, Córdoba-Málaga, Sevilla-Granada, Albacete-Alicante, Valencia-Teruel-Zaragoza y Zaragoza-Navarra-frontera francesa.

El plan quedó paralizado por la Guerra Civil, aunque en los primeros meses de 1937 la Jefatura del CNFE aprobó aún algunos proyectos de ejecución. No obstante, el planeamiento de carreteras no se retomó hasta el Plan de Obras Públicas de 1939⁵⁷ diseñado por Alfonso Peña Bœuf. Este plan se limitó a reconstruir vías públicas destruidas durante la contienda. Además, estableció una nueva división: carreteras nacionales, comarcales y caminos locales, en sustitución de las anteriores carreteras de primer, segundo y tercer orden y caminos vecinales y provinciales.

Al término de los diez años durante los cuales el CNFE estuvo en ejecución (1926-1936) el resultado fue más exiguo de lo esperado. Sin embargo, el interés de la iniciativa no radica solo en los logros alcanzados respecto al estado de las carreteras, con ser estos los

uso hotelero: la red de Paradores de Turismo (1928-2012), Universidad Politécnica de Madrid, 2013, y varios de sus trabajos posteriores como «La red de alojamientos turísticos del Estado. Génesis y desarrollo (1928-1940)», en *Visite España. La memoria rescatada*, Madrid, Ministerio de Cultura-Biblioteca Nacional de España-Museo Nacional del Romanticismo, 2014, pp. 223-241; alguno de ellos en colaboración con Antonio CERESUELA PUCHE: «Albergues de carretera. La metamorfosis de un tipo hotelero», *Estudios turísticos*, 205 (2015), pp. 35-70.

⁵⁵ Así lo señala el suplemento de *La Época*, 16 de diciembre de 1929, sobre el PNT.

⁵⁶ *Gaceta de Madrid*, núm. 190, 8 de julio de 1936, pp. 219-221.

⁵⁷ *BOE*, núm. 115, 25 de abril de 1939, pp. 2236-2242.

más tangibles. A pesar de lo limitado de las actuaciones, de los escasos presupuestos, de las dificultades técnicas y orográficas, de los problemas de interconexión, de la mala gestión y, sobre todo, del final precipitado como consecuencia de la Guerra Civil, las actuaciones acometidas representaron una tentativa a escala global de planificar las primeras rutas turísticas modernas de la España peninsular, antesala del posterior turismo de masas. El efecto más sobresaliente de este intento de sistematizar la circulación turística por carretera fue su influencia en la estructuración territorial de los espacios turísticos. Tal aspecto confiere al CNFE un papel destacado en el estudio del turismo durante la primera mitad del siglo xx.

La innegable mejora de los itinerarios incluidos dentro del CNFE, entendida dentro de las posibilidades técnicas de la época y de los condicionantes impuestos por la compleja topografía española, supuso el impulso a una forma innovadora y decididamente moderna de hacer turismo: la basada en el desplazamiento individual y el uso del vehículo particular, como bien supo reflejar en muchas de sus fotografías Diego Quiroga Losada, marqués de Santa María del Villar.

Por consiguiente, este proceso renovador de infraestructuras tuvo consecuencias persistentes hasta la etapa del turismo de masas. Así, quedaron establecidas dos cualidades básicas de la red de carreteras, constantes durante la mayor parte del siglo xx y que afectaron a la distribución espacial de destinos turísticos: el predominio de itinerarios próximos al litoral (mediterráneo, cantábrico y atlántico) y el carácter radial del trazado desde Madrid hacia la periferia. Conforme al segundo de ambos atributos y dependiendo de los principales nodos del circuito, lugares anteriormente poco visitados por su escasa accesibilidad se convirtieron, desde mediados de la década de 1920, en puntos reiterados de paso y de atracción turística. Es el caso de Riaza, Sepúlveda, Aranda de Duero, Lerma y Briviesca, en la carretera Madrid-Burgos-Vitoria-Irún; de Guadalajara, Sigüenza, Medinaceli y el Monasterio de Piedra, en la carretera Madrid-Zaragoza-Lérida-Barcelona; de Talavera de la Reina, Oropesa, Navalmoral de la Mata, el Monasterio de Guadalupe, Trujillo y Mérida, en dirección Madrid-Cáceres-Badajoz, o de Astorga, Ponferrada y El Barco de Valdeorras, en la carretera León-Vigo.

No obstante, la tarea de recopilar y transmitir información sobre carreteras, asumida por la sección de Comunicaciones y Transportes del PNT, tuvo dificultades al depender de las notificaciones

parciales proporcionadas por los diferentes itinerarios del circuito. Por ello, las subdelegaciones del PNT trataron de ampliar esta información utilizando los datos aportados por las «líneas regulares de transporte en automóvil» (autocares) que prestaban servicios en diferentes regiones⁵⁸. Con esta documentación se elaboraban unos volantes descriptivos que indicaban los kilómetros en mal estado, las poblaciones entre las que se hallaban y una impresión general del recorrido. La intención era confeccionar reseñas actualizadas disponibles para los automovilistas particulares en las oficinas del PNT.

En 1938, en plena guerra, las autoridades franquistas aprobaron una disposición⁵⁹ para que los transportes por carretera y su coordinación con los ferroviarios dependieran de un solo organismo: el Servicio Nacional de Ferrocarriles del recién creado Ministerio de Obras Públicas, del que era responsable Alfonso Peña Bœuf. En julio se creó una comisión para el estudio, ordenación y coordinación de ambos medios de transporte presidida por el jefe del citado Servicio Nacional, el ingeniero Gregorio Pérez Conesa⁶⁰. En ese año, el Servicio Nacional de Turismo, creado en enero y a cuyo frente se encontraba Luis Antonio Bolín Bidwell, puso en marcha las conocidas como «rutas de guerra»: en julio la del Norte y en diciembre la de Andalucía⁶¹. Ya en agosto de 1939, la recién constituida Direc-

⁵⁸ En 1917 había más de ciento cincuenta empresas dedicadas a este servicio en trayectos cortos (*España automóvil*, núm. 23, 15 de diciembre de 1917). Mediada la siguiente década: «De casi todas las estaciones de donde antes partían diligencias para ir repartiendo y recogiendo a viajeros en el camino salen ya automóviles, y las grandes villas y ciudades que aún no tienen ferrocarril se comunican con el resto de España por medio de este moderno vehículo» (*Madrid automóvil*, enero de 1925). En estos años, las líneas de transporte en autobús proliferaron en regiones como Galicia, aunque a menudo las condiciones no eran las más adecuadas: «Los automóviles de servicio público llevan en todas partes más gente que la debida, y eso ocurre incluso en Madrid, a presencia de infinidad de autoridades que ven salir atestados los automóviles; en Galicia, Asturias, Castillas, Andalucía... en toda España» (*El Heraldo deportivo*, 25 de junio de 1928). En 1930 el PNT publicó una extensa *Guía general de líneas exclusivas de transporte en automóviles para viajeros, equipajes y mercancías en toda España*, Madrid, Imp. del P. de H. de Intendencia de Intervención Militares, con estaciones, horarios y tarifas.

⁵⁹ BOE, núm. 577, 21 de mayo de 1938, p. 7435.

⁶⁰ Entre 1910 y 1932 integró la División Inspector de Ferrocarriles y de 1933 a 1935 fue director de los Ferrocarriles Explotados por el Estado. También fue el primer presidente de RENFE hasta 1944 (*ABC*, 1 de febrero de 1952).

⁶¹ Beatriz CORREYERO RUIZ: «Las rutas de guerra y los periodistas portugueses»,

ción General de Ferrocarriles, Tranvías y Transporte por Carretera autorizó temporalmente unos servicios rápidos de gran recorrido y enlace directo por carretera entre grandes poblaciones⁶². Se quería dar la impresión de una vuelta a la normalidad tanto en materia de transportes como de turismo, pese a la evidencia de que, tras un enfrentamiento bélico que había durado casi tres años, la superación de la precariedad iba a ser lenta.

Como hemos señalado, en enero de 1941 se aprobó la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes por Carretera. En lo referido a estos últimos, se mantuvieron provisionalmente las concesiones vigentes para líneas regulares con trayecto diario de ida y vuelta (clase A)⁶³ siempre que cumplieran las condiciones con las que habían sido autorizadas y hasta la resolución de concursos de adjudicación. El resto de autorizaciones quedaron anuladas. Asimismo, en 1941 la sección de Propaganda y Publicaciones de la Dirección General de Turismo (DGT) elaboró un folleto titulado *Carreteras que irradian de Madrid* con información de itinerarios, alojamientos, hosterías, paradores y albergues de carretera, además de otros tres folletos con los recorridos por carretera para Andalucía y Oeste de España, para Levante y Cataluña, y para el Norte y Noroeste.

En abril de 1951, en vísperas de la creación del Ministerio de Información y Turismo, empezó a funcionar la empresa de Auto-transportes Turísticos por Carretera (ATESA), establecida a través del Instituto Nacional de Industria para circuitos en autocares de calidad⁶⁴. Las previsiones eran colaborar con agencias de viaje espa-

Historia y Comunicación Social, 6 (2001), pp. 123-134, y Eva CONCEJAL LÓPEZ: «Las rutas de guerra del Servicio Nacional de Turismo (1938-1939)», en *Visite España. La memoria rescatada*, Madrid, Ministerio de Cultura-Biblioteca Nacional de España-Museo Nacional del Romanticismo, 2014, pp. 259-273.

⁶² BOE, núm. 239, 27 de agosto de 1939, pp. 4711-4712.

⁶³ Reglamento de aplicación de los decretos de 22 de febrero y 21 de junio de 1929 para la explotación de los servicios públicos de transporte por carretera (*Gaceta de Madrid*, 26 de junio de 1929).

⁶⁴ De las marcas Büssing y Pegaso, con una treintena de plazas cada uno [*Boletín de la DGT*, 21 (1951), pp. 20-21]. A medida que creció la demanda, la empresa también ofertó automóviles individuales de alquiler con mecánicos e intérpretes. En los años 1960, la empresa tenía una veintena de delegaciones en las principales ciudades y puntos turísticos: Algeciras, Alicante, Barcelona, Bilbao, Coruña, Madrid, Málaga, Torremolinos, Santa Cruz de Tenerife, Sevilla, etc. Véase Carmelo PELLEJERO MARTÍNEZ: *El Instituto Nacional de Industria en el sector turís-*

ñolas y extranjeras ofertando servicios completos (alojamientos, comidas, visitas, etc.). Los primeros itinerarios puestos en marcha fueron tres por las zonas de máximo atractivo en aquellos momentos. El «circuito nacional 1» salía de San Sebastián siendo posible enlazar con Irún, recorría 2.522 kilómetros y duraba quince días visitando Burgos, Madrid, Manzanares, Córdoba, Sevilla, Jerez, Cádiz, Algeciras, Granada, Puerto Lumbreras, Murcia, Elche, Alicante, Valencia, Castellón, Benicarló, Tarragona y Barcelona. El «circuito nacional 2» era exactamente el mismo en sentido inverso. El tercer circuito fue el «regional de Andalucía», con 859 kilómetros recorridos en seis días; partía de Sevilla y pasaba por Jerez, Cádiz, Algeciras, Málaga, Granada y Córdoba regresando al punto de salida.

En definitiva, estos itinerarios en autobús transitaban por los ámbitos primordiales del turismo itinerante de aquellos años: el eje diagonal norte-sur (Irún-Madrid-Sevilla), el borde litoral mediterráneo y la ruta circular por las principales capitales andaluzas. En 1952, tras el éxito de la iniciativa, la oferta se amplió a siete circuitos, añadiendo recorridos por el Cantábrico y Galicia que como destinos turísticos ocupaban ya una posición secundaria.

En cuanto a afluencia internacional, encontramos también un dato revelador, ya que aquel año de 1951 visitó España más de un millón de turistas extranjeros: 1.263.197 según las cifras oficiales de la propia Dirección General de Turismo⁶⁵. La mayoría de los contabilizados, es decir, más de medio millón, llegaron por carretera (45 por 100 del total)⁶⁶. Los puertos marítimos ocuparon la segunda posición como vía de acceso (32 por 100), favoreciendo en cierta medida a los destinos litorales por su proximidad, aunque, como acabamos de indicar, la clasificación de estos últimos era ya muy distinta a la de comienzos de siglo, tras un proceso de traslación de la demanda hacia los entornos costeros mediterráneos y meridionales. Finalmente, el ferrocarril que tanta importancia tuviera como medio de transporte a inicios del turismo moderno había descendido al tercer puesto (19 por 100), mientras que los aeropuertos no represen-

tico: Autotransporte Turístico Español, S. A. (1949-1981), Madrid, Fundación Empresa Pública, 1999.

⁶⁵ *Boletín de la DGT*, 24 (1951).

⁶⁶ El 5,7 por 100 tenía nacionalidad española, lo que reduce la cifra real a 1.190.564 extranjeros. Por nacionalidades, el 86,6 por 100 fueron europeos, dominando los franceses (45,1 por 100 del total).

taban aún más que un porcentaje reducido del total de llegadas de extranjeros (4 por 100). Esta primacía de la carretera, consolidada a mediados de siglo, se mantendría durante varias décadas posteriores y sería un elemento clave para el desarrollo del turismo de masas y la articulación territorial de los destinos turísticos españoles.

Conclusiones

Los primeros intentos de planificación en materia de turismo a escala española se encuentran relacionados con la mejora de las infraestructuras y el avance de los distintos medios de transporte, lo que, además, supuso una evolución en la moda de viajar y en los modos de efectuar el desplazamiento.

La progresiva sistematización de la circulación turística que se produjo en España desde comienzos de siglo, caracterizada por lo que iba a ser un marcado predominio de la carretera, contribuyó a estructurar y jerarquizar espacialmente esta actividad con el trazado de las primeras rutas e itinerarios actuales que, a su vez, establecieron el acceso a los principales destinos y determinaron la creación de unas incipientes «geografías turísticas» en todo el país, donde los paisajes y la divulgación de conocimientos sobre lugares y territorios fueron parte destacada de iconografías y mensajes promocionales.

Así, en el periodo estudiado, a la vez que las prácticas turísticas mantienen todavía en buena medida un carácter elitista, se asienta el armazón espacial y organizativo para su posterior desarrollo como fenómeno de masas. Como hemos podido comprobar, se trata de una transformación paulatina y no siempre bien acompasada, gestada tanto por parte de intervenciones administrativas públicas como por parte de iniciativas privadas interesadas, desde el punto de vista de su rentabilidad económica, en el fomento del sector.

Esta evolución conlleva, por un lado, un considerable proceso de modernización y de cambio, y, por otro, ciertos rasgos de continuidad que denotan la persistencia a lo largo del tiempo de algunos de los elementos que definen un espacio como turístico: vías de acceso, recursos naturales, paisajísticos, culturales, vinculaciones temáticas, grupos sociales de promoción y demanda... Todo ello dentro del trascurso histórico de conformación de una imagen espacial socialmente representativa, con atributos de relevancia variable de unas fases a otras.