

La Fesit, las directrices del sector turístico desde la iniciativa privada (1932-1959).

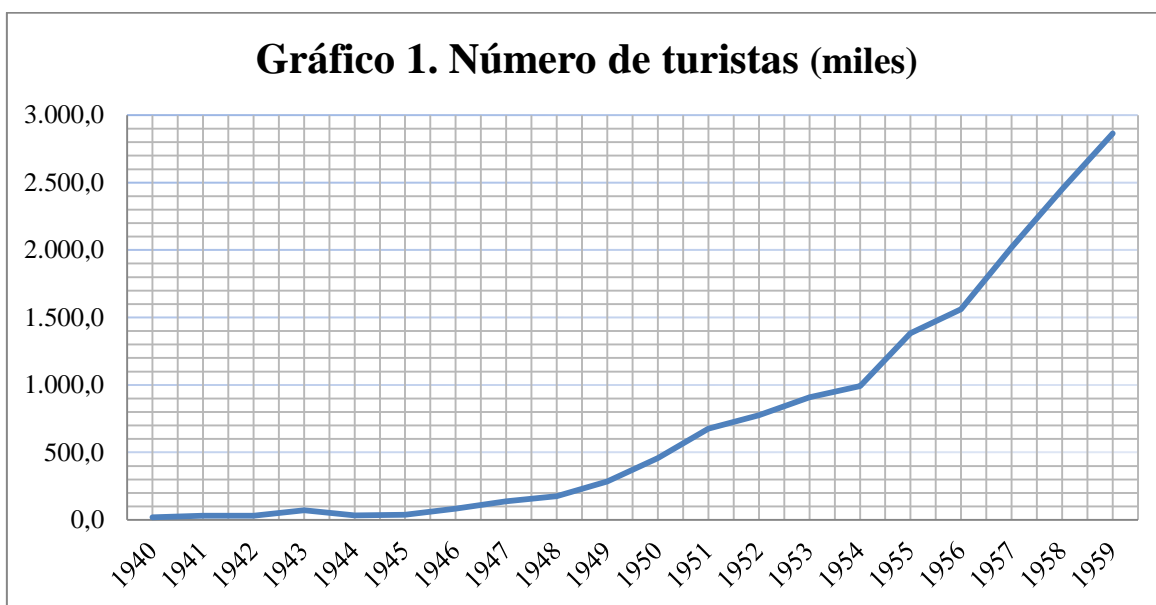
1. Introducción¹.

Que la escasez de divisas lastró seriamente la evolución de la economía española a lo largo del denominado primer franquismo está fuera de toda duda. Durante los años cuarenta, una etapa marcada por la Segunda Guerra Mundial, el aislamiento político internacional iniciado en 1946, la autarquía, el intervencionismo estatal, el racionamiento y la miseria, la política cambiaria de las autoridades franquistas, que sobrevaloró extraordinariamente la cotización de la peseta, contribuyó a penalizar duramente los productos españoles en el mercado internacional. Consecuentemente, se limitó la capacidad de importación de productos energéticos, materias primas y bienes de equipo, vitales todos para la recuperación económica del país. Y buena prueba de ello es que España, privada además de los créditos y ayudas exteriores sin contrapartida que recibieron otros países de su entorno directamente afectados por la Segunda Guerra Mundial, necesitó mucho más tiempo que éstos para recuperar los niveles productivos prebélicos².

Sin embargo, a comienzos de la década de los cincuenta se produjo un cambio notable. El fin del aislamiento, los donativos y préstamos norteamericanos y el intenso crecimiento de algunas grandes economías europeas coadyuvaron, junto con un tímido relajamiento del intervencionismo estatal y la aplicación de varias devaluaciones de la peseta, a incrementar las divisas y los intercambios comerciales y a que se produjera un cambio inequívoco de tendencia en la evolución de la economía española. Si el estancamiento económico había caracterizado a los años cuarenta, la expansión económica lo haría durante los cincuenta. Pero, desgraciadamente, a medida que fue avanzando la segunda mitad de la década fue oscureciéndose el panorama, sobre todo por el rebrote de la inflación, la fuerte apreciación real de la peseta y el progresivo agravamiento del desequilibrio exterior. Entre 1954 y 1958, mientras que las exportaciones crecieron a una tasa anual del 5´6 por ciento en términos reales, las importaciones lo hicieron a un ritmo del 9´9 por ciento³. Como consecuencia de ello aumentó progresivamente el desequilibrio de la balanza comercial de tal manera que a mediados del año 1959 España se encontraba virtualmente en suspensión de pagos exteriores. El Instituto Español de Moneda Extranjera presentaba en junio de dicho año

una posición neta negativa. España había agotado, de nuevo, su capacidad de compra en el exterior. La situación era tan desesperada que el Gobierno, tras reconocer que el modelo autárquico había quedado desfasado y que había llegado el momento de la liberalización económica y de la integración en el marco internacional, aprobó en julio de 1959 el decisivo Plan de Estabilización.

En definitiva, a lo largo de los años cuarenta y cincuenta del siglo pasado la generalmente escasa disponibilidad de divisas por parte del Instituto Español de Moneda Extranjera condicionó significativamente el desarrollo económico español. Y en este contexto, hubo una actividad económica, todavía incipiente, pero que se convirtió en decisiva a la hora de generar las ansiadas divisas: el turismo⁴. Desde la finalización de la segunda guerra mundial la cifra de turistas fue en España en aumento y el sector se convirtió en uno de los pilares fundamentales de la economía en cuanto a su contribución a la Balanza de Pagos. Los ingresos proporcionados por el creciente número de turistas extranjeros que, sobre todo a partir de 1950, decidieron disfrutar sus vacaciones en nuestro país fueron esenciales a la hora de financiar las compras exteriores españolas y de aliviar y retrasar la crisis del sector exterior.



Fuente: Antonio TENA: "Sector Exterior", en Albert CARRERAS y Xavier TAFUNELL (coords.): Estadísticas Históricas de España, Bilbao, Fundación BBVA, 2005

Cuadro 1. Ingresos por turismo
(millones de pesetas corrientes)

1940	58,00	1945	34,60	1950	640,10	1955	4.438,20
1941	49,30	1946	85,80	1951	1.174,00	1956	4.430,80

1942	33,70	1947	189,80	1952	1.671,60	1957	3.850,20
1943	30,60	1948	302,10	1953	3.786,00	1958	4.101,70
1944	25,10	1949	410,10	1954	4.664,10	1959	9.437,70

Fuente: Antonio TENA: "Sector Exterior"....

El objetivo de este estudio es, precisamente, mostrar la realidad turística española durante el primer franquismo pero a través de los planteamientos realizados por un grupo de hombres que conocían el sector desde dentro, que estaban constituidos en Sindicatos de Iniciativa y asociados a nivel nacional en una Federación: la Federación Nacional de Sindicatos de Iniciativa y Turismo⁵. Así mismo se pretende demostrar cómo la Fesit se convirtió en un importante grupo de presión y que las decisiones sobre política turística llevadas a cabo desde el Gobierno estuvieron, en gran medida, determinadas por las propuestas lanzadas desde esta Federación.

Para ello se ha recurrido, junto a la literatura relacionada con la materia, a las memorias que publicaba la Fesit tras la celebración de las asambleas anuales, en las que se recogían las ponencias presentadas por los participantes; los debates generados tras las mismas; las conclusiones a las que se llegaba; un informe de gestión del ejercicio económico anterior en el que se solían plasmar, entre otras cosas, todo aquello que habiéndose solicitado con anterioridad se había llevado a cabo; los asistentes y los discursos que se pronunciaban.

En las siguientes páginas analizaremos los orígenes de la Fesit y centraremos nuestro estudio en los tres grandes lastres que a juicio de la Federación dificultaban el desarrollo del sector turístico durante el primer franquismo, a saber: la falta de infraestructuras en la red de transportes, la escasa oferta hotelera y las trabas impuestas a los visitantes en el tránsito de nuestras fronteras; así como en las soluciones que propuso para aliviarlos.

2. La Federación.

Desde finales del siglo XIX fueron muchas las voces que se levantaron en España en pro del desarrollo de la actividad turística, al ver en ella una fuente de riqueza para el país, capaz de generar las divisas necesarias para el crecimiento económico. Este interés llegó a España por la observación y análisis de lo que estaba sucediendo en otros

países europeos, como Suiza, Francia o Italia, donde el turismo se había convertido en una importante fuente económica que se estaba estructurando a nivel empresarial.

La defensa y promoción de la actividad turística comenzó a ser desarrollada por algunas asociaciones sin ánimo de lucro, entre las que cabe destacar, sin lugar a dudas, aquellas que vamos a llamar genéricamente SIT. Éstos pueden ser definidos como agrupaciones de personas que se reúnen con el objeto de ocuparse de una región desde el punto de vista del turismo, perfeccionando los medios de locomoción y vías de comunicación, favoreciendo las atracciones, la comodidad y el confort de los visitantes y procurando se hiciera conocida la región en el exterior⁶. Los primeros SIT europeos aparecen a finales del siglo XIX; concretamente en 1888 se funda, por iniciativa civil, uno en Grenoble (Francia)⁷.

No tardaron en aparecer en España asociaciones similares a las europeas. Estas asociaciones aglutinaban distintas voces que ensalzaban las bondades de sus localidades y proponían la explotación de las mismas como medida de desarrollo económico. La primera que aparece se constituyó en 1897 bajo el nombre Sociedad del Clima y Embellecimiento de Málaga; su fin, tal y como aparecía en sus estatutos, era atraer forasteros para que disfrutaran del benigno clima malagueño, y para lo cual se llevarían a cabo tres tipos actividades: propaganda del clima; embellecimiento urbanístico e higiene pública; y festejos y actividades culturales⁸. Posteriormente, en las primeras décadas del siglo XX se aceleró el ritmo de creación de estas sociedades: Palma de Mallorca, Valencia, San Sebastián, Barcelona, Gerona, Alicante, Almería, Bilbao, La Coruña, Cádiz, Burgos, Salamanca, Santa Cruz de Tenerife, Jaca, Tudela, Valladolid, Gijón, Las Palmas de Gran Canaria, Navarra, Tarragona, Sitges y Tortosa, entre otros.

La idea de la bondad que la federación de estos SIT tendría para el turismo en España existió casi desde los orígenes de los mismos. Carlos Arcos y Cuadra ya la propuso en 1909, basándose en las siguientes razones: 1) la base de la industria y del turismo era común a todos los SIT; 2) para lograr la autoridad necesaria para hacerse escuchar de los poderes públicos, de las compañías de ferrocarriles, de las grandes empresas de transportes, de comercio y de navegación; 3) las ventajas que los SIT en general encuentran al unirse son: la de disminuir sus gastos generales y la de poder proporcionar diversos servicios que un solo Sindicato no podría⁹.

Esta teoría era compartida con los SIT existentes en España, o al menos algunos de ellos. La idea reinante era la necesidad de crear una Federación para el buen funcionamiento del turismo, como ya ocurría en Francia, pues aunque cada SIT tuviese

como propósito fomentar y dar a conocer su zona de influencia, al turista no se le podían poner puertas, de tal modo que éste se iba a desplazar de un lugar a otro y por tanto la colaboración entre los distintos SIT se mostraba a todas luces imprescindible¹⁰.

La Fesit sería una realidad en 1932, al quedar constituida por los SIT de Aragón, Tarragona, Tudela, Jaca, Alcalá de Henares, Játiva, Alicante, Valencia, San Sebastián, Valladolid, Burgos, Gijón, Huesca, Gerona, Barcelona y Palma de Mallorca.

El número de SIT federados fue aumentando en los primeros años de existencia de la Fesit. La idea que tenían los miembros de ésta era conseguir que existiese uno en cada localidad de cierta entidad turística, y por ello muchas fueron las propuestas que a lo largo de sus asambleas plantearon para conseguirlo. Además, acordaron no integrarse en una Federación Internacional hasta que no se lograra una Fesit con miembros de la práctica totalidad de las provincias españolas. Ya en 1935 se reconocen unos setenta SIT¹¹.

La actividad de la Fesit no se limitaba a la celebración de las asambleas anuales. La Junta permanente de la misma, con su presidente de turno a la cabeza, se reunía con determinaba frecuencia y mantenía contacto con el Gobierno para conseguir que los acuerdos a los que se llegaban en las citadas asambleas fueran tenidos en cuenta y se vieran plasmados en leyes¹².

1935 fue un año clave en el desarrollo de la Fesit, ya que el 12 de noviembre se aprobó una Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros por la que se declaraba Asociación de Utilidad Pública la denominada Federación Española de Sindicatos de Iniciativa y Turismo, así como permitía que pudieran ser declarados así los SIT que la Fesit propusiera, siempre y cuando constase un informe favorable del Patronato Nacional de Turismo¹³. El reconocimiento de la Fesit como asociación de utilidad pública llevó consigo la representación de la misma en la Junta del Patronato Nacional de Turismo¹⁴, representación que recayó en su presidente Francisco Vidal Sureda, y la obligación de remitir al Patronato anualmente sus presupuestos para el año en curso y la liquidación e inversión de fondos del año anterior, juntamente con una memoria explicativa de su total actividad y gestiones realizadas¹⁵.

Con la Guerra Civil, la actividad de los SIT desaparece y con ellos la de la Fesit. Pero se tiene constancia que ya en 1939 los primeros están llevando a cabo distintas actividades, aunque aún a título individual¹⁶. En 1941 comienza la reorganización de la Fesit, celebrándose durante los días 9 y 10 de febrero en Zaragoza una reunión para tal fin¹⁷. Ese mismo año se promulga un Decreto, de 21 de febrero, por el cual se

constituyen las Juntas Provinciales y Locales¹⁸. En él se reconocen la existencia de nueve SIT, concretamente, los de Baleares, Valencia, Zaragoza, Tarragona, Guipúzcoa, Tenerife, Valladolid, Burgos y Madrid, y se les confiere el papel que debían desarrollar las Juntas recién creadas. También en este Decreto se recoge el deseo de la creación de otros SIT e, incluso, se señala que si éstos veían la luz, las Juntas Provinciales o Locales podrían desaparecer, siendo los primeros quienes realizarían sus funciones¹⁹.

La reunificación de la Fesit tuvo lugar en 1942, y en septiembre de ese mismo año se celebra una Asamblea Nacional en San Sebastián. En ella participaron diecinueve SIT, diez más de los que existían en 1941 cuando se promulgó el Decreto de 21 de febrero. No obstante, la preocupación por la escasez de miembros se convirtió tras la reorganización de la Fesit en su mayor problema, por delante incluso que su financiación. Estimaban que se necesitarían al menos cuarenta SIT para lograr llevar a cabo campañas de promoción de una envergadura suficiente para toda la nación, y decidieron implicar en el proceso de creación a la DGT²⁰, junto con una comisión permanente debidamente facultada. Tras la reunificación, se modificaron los estatutos y se nombró la nueva Junta directiva, la cual contaría con un vocal delegado en Madrid, el cual sería el encargado de mantener las relaciones con la DGT y otras organizaciones turísticas, especialmente con la dirección de Renfe.

La Fesit siempre tuvo la conciencia de cumplir un papel preponderante en el turismo español, y defendieron que para una mayor eficacia de los servicios de turismo y para robustecer la autoridad de los SIT, se podía conceder a sus directivos el carácter de Inspectores honorarios de turismo²¹. Y así sucedió durante el ejercicio 1952-53 cuando el Ministro de la Gobernación reconoció el derecho de todos los miembros federados a ser considerados organismos de carácter oficial, que representaban al Estado en su actividad de fomentar el desarrollo del turismo permitiéndoseles acogerse al apartado p) del artículo 142 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales²², y los consideró por consiguiente, entidades con derecho a designar compromisarios para la elección del segundo grupo de Diputados provinciales.

3. Carreteras.

Tras la guerra civil la red de carreteras española presentaba un estado lamentable, tanto por los destrozos causados durante la contienda como por la falta de

mantenimiento. En los primeros años de la postguerra los integrantes de la Fesit, conscientes de la situación económica por la que atravesaba el país y de la situación internacional, no realizaron peticiones respecto a la necesidad de inversiones en estas infraestructuras, pues a su juicio no iban a ser atendidas.

Sin embargo, en estos primeros años sí se trataron temas que, sin suponer fuertes inversiones, sí favorecerían el aumento del tránsito por carretera²³, como el que en todas las carreteras existiera arbolado, que además de embellecerlas, las protegería del calor permitiendo el viaje en automóvil a cualquier hora del día año. Esta petición fue atendida mediante Decreto del 27 de julio de 1944. No obstante, desde la Fesit se continuó haciendo hincapié en este tema y en la asamblea de 1947 se aprobó, como una de las conclusiones finales, la repoblación urgente del arbolado en los caminos nacionales y que se incluyese con rango de interés nacional en el Plan General de Repoblación Forestal de España.

Por estar el transporte por carretera muy condicionado por la falta de carburante, neumáticos y piezas de recambio a raíz del conflicto bélico mundial, existía una prohibición, para ahorrar carburante, de circular los sábados y domingos. Por ello la Fesit propuso, mientras se fuese tan dependiente del exterior, que se cambiara dicha prohibición a otros días, pues el no poder circular los fines de semana provocaba grandes pérdidas en el sector turístico, tal y como constataban los datos proporcionados por los hoteles.

En la asamblea de 1949, un año antes de que se aprobara el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas, se presentó una ponencia titulada *Carreteras de Servicio Internacional* en la que se decía que estas carreteras tenían una influencia vital para el desarrollo del turismo y, por lo tanto, se reclamaba una mayor actividad en la modificación de trayectos, mejora de recorridos y conservación de las mismas, para así ir equiparándonos al desarrollo del tráfico moderno y poner nuestras carreteras en las debidas condiciones para poder soportar todo el movimiento, cada vez mayor, de coches de turismo. Se señalaron tramos de carreteras internacionales, como la de Madrid a Irún, que no tenían el ancho suficiente como para que se cruzaran dos coches corrientes de turismo, y muchos en los que no se podrían cruzar dos autobuses. Puso de manifiesto que las carreteras tenían que mejorar ya que su estado era lamentable, sobre todo al compararse con las del extranjero, haciendo una expresa comparación entre la Costa Brava y la Costa Azul y manifestando que, aún siendo iguales ambas costas en lo que a atractivo turístico se refiere, la mejor red de carreteras

francesas había hecho que el desarrollo turístico de una y otra zona fuese totalmente desigual.

Trascurridos cuatros años de la aprobación del Plan de Modernización de Carreteras, volvieron a reclamar, aunque con cierta precaución y sin ánimo de excederse en las peticiones, infraestructuras para la mejora de la red viaria. Así, en la asamblea de 1954 se trató del mal estado de ciertas carreteras y al no querer insistir más al Ministerio de Obras Públicas, pues consideraban que estaba haciendo lo que podía en función de su dotación presupuestaria, solicitaron a la Presidencia del Gobierno que considerase la conveniencia de que en los Presupuestos Generales del Estado se aumentase considerablemente la cantidad asignada al Ministerio de Obras Públicas²⁴.

Finalizando el periodo que nos ocupa la Fesit seguía denunciando que, en general, las carreteras españolas se encontraban en muy mal estado y que no estaban preparadas para recibir al potencial número de turistas que se preveía podía llegar. Veían el mal estado de las carreteras como principal debilidad a la que se enfrentaba el turismo receptivo. Y si bien era cierto que existían varios planes locales de construcción o rehabilitación de carreteras, defendieron la creación de un único Plan Nacional de Carreteras que englobara a todas y cada una de las provincias y que supusiera una gran inversión. Entre las carreteras en mal estado incluían también las carreteras secundarias, y exhortaron su mejora, pues además de ser un gran inconveniente para los usuarios españoles, suponía una mala imagen cara al turista, que prevalecería sobre el mejor estado de las principales. No obstante, glosaban la labor realizada por el Gobierno al desarrollar el Plan de Conservación de Carreteras, e instaba a cada uno de los Centros federados a la redacción de informes sobre las mejoras o construcción de nuevas carreteras de interés turístico, para hacerlas llegar al Gobierno y que vieran en esto una muestra de interés por sus preocupaciones y de leal colaboración a la obra del Estado.

4. Ferrocarril.

En 1940 la red ferroviaria española contaba con un total de 17.446 kilómetros de vías. En las tres primeras décadas del siglo XX la red ferroviaria se había incrementado casi un 31 por ciento, sin embargo, en la década de los años treinta este crecimiento no llegó al 1 por ciento, fundamentalmente por el estancamiento e incluso destrucción que supuso la guerra civil. Una vez terminada ésta se puso en marcha un proceso de reconstrucción y de modernización de la red ferroviaria que permitió que durante la década de los cuarenta el kilometraje aumentara más de un 3,5 por ciento y que se

comenzara con el electrificado de la misma. La década de los años cincuenta, sin embargo, no fue muy fértil en cuanto a aumento de kilómetros de vía férrea²⁵ pero sí en la modernización de la misma²⁶. La citada reconstrucción de la red ferroviaria la llevó a cabo el Gobierno a partir de la creación de Renfe²⁷. Su creación se justifica porque la situación económica nacional, agravada por la internacional, hizo que las hasta entonces compañías explotadoras²⁸ no pudieran hacer frente a la necesaria reconstrucción del entramado ferroviario y del parque móvil²⁹.

Tras la reunificación de la Fesit, ésta mantuvo una relación muy intensa con la dirección de la Renfe. En las asambleas celebradas, así como en las gestiones que la Junta Directiva realizaba a lo largo de los ejercicios, los temas relacionados con el transporte ferroviario fueron siempre recurrentes. Además, en la mayoría de ocasiones, las solicitudes elevadas a la Junta Directiva de Renfe obtuvieron respuesta positiva, lo que generó que existiera siempre una muy buena relación entre ambos organismos.

Los temas abordados por la Fesit sobre aspectos ferroviarios fueron de muy diferente índole. En la década de los cuarenta hacían referencia, en general, al desajuste entre oferta y demanda, lo que provocaba dificultad a la hora de obtener billete, por lo que en reiteradas ocasiones se fueron proponiendo nuevos servicios o incrementos en los ya existentes, siendo atendidos en numerosas ocasiones.

Otros temas abordados durante la primera década del franquismo fueron: a) las restricciones, tanto de carbón como de trenes, que provocaban que los turistas sufrieran en sus traslados grandes aglomeraciones y múltiples incomodidades, proponiendo como solución, a muy corto plazo, que se utilizar auto-motores, y, a más largo plazo, la definitiva electrificación de los ferrocarriles españoles. Como se sabía que esta medida estaba en los propósitos del Gobierno, se pidió al Ministerio de Obras Públicas que tuviese en cuenta no sólo el tamaño de las poblaciones sino también las pequeñas poblaciones turísticas a la hora de desarrollar el citado plan de electrificación; b) la necesidad de mejora de las estaciones de ferrocarril³⁰, pues al ser pieza fundamental del sistema ferroviario, y éste básico en el desarrollo del turismo, éstas deberían reunir una serie de condiciones indispensables para que los viajeros pudieran encontrar los servicios públicos en condiciones agradables y estar bien emplazadas, no sólo cara al servicio de las empresas ferroviarias, sino también al núcleo urbano o económico que determinó su nacimiento. Defendían la importancia de su ubicación pues si el ferrocarril estaba al servicio del viajero, en la medida de lo posible debería dejarle en el núcleo urbano donde con los medios normales y a su alcance pudiese desenvolverse; además,

bajo el punto de vista turístico, la bondad del emplazamiento suponía muchísimo, pues la primera impresión que se recibe pesa como ninguna otra, y sería cómodo y agradable para el viajero poder desembocar directamente en el mismo casco urbano; c) el beneficio de establecer oficinas en las ciudades que permitiera a los viajeros adquirir los billetes con antelación sin desplazarse a la estación; d) la conveniencia de prohibir la mendicidad, rifas, etc. en los centros de transportes de viajeros, al ser estas actividades depresivas para el turismo; e) regular las tarifas que se aplicaban para el transporte de equipajes por los mozos de las estaciones; y f) posibles tareas a desarrollar por los revisores, entre las que propusieron que llevaran un libro de reclamaciones para que éstas se pudiesen hacer durante el recorrido y no esperar a la estación, y que cuando detectaran a un viajero extranjero se le avisara de la llegada a su estación de destino, como ocurría en naciones eminentemente turísticas como Suiza.

Ya en la década de los cincuenta las opiniones vertidas por la Fesit sobre el transporte ferroviario se centraron más en el servicio de elementos relacionados que en la propia red. Entre los servicios relacionados podemos citar: a) el estado de las estaciones; b) el adecentamiento de los vagones restaurantes, sobre todos los que llegasen a estaciones fronterizas, pues la diferencia con los de los trenes extranjeros era notable, y que se prestase con la máxima rapidez y diligencia el servicio de comidas en los trenes; c) la limpieza de los vagones; y d) la venta de más billetes que de plazas, lo que provocaba aglomeraciones en los pasillos.

5. Oferta hotelera.

En una primera etapa, cuando los turistas todavía eran poco numerosos, las preocupaciones de la Fesit se centraron más en la calidad de los hoteles existentes. Sin embargo, a medida que el número de visitantes fue en aumento, la preocupación porque la oferta hotelera fuera suficiente ocupó muchos de sus debates y peticiones a la Administración Pública, bien para que atendiera en primera persona la oferta, o bien para que ayudara a los empresarios hoteleros al aumento de la oferta de plazas hoteleras.

Antes de que la falta de plazas hoteleras fuera un problema para el desarrollo del turismo, sí lo era la calidad que los hoteles ofrecían. Y este fue el sentir que desde la Fesit se transmitió durante la década de los cuarenta y se mantuvo en los cincuenta, cuando ellos mismos reconocían que el importante aumento de la corriente turística había desbordado la capacidad de alojamiento de muchos establecimientos españoles, siendo pocos los hoteles que alcanzaron justamente un notable prestigio y muchos los

que distaban de ser aceptables, en limpieza, hospitalidad o cortesía. En relación a esto, para lograr una mayor calidad, la iniciativa privada propuso entre otras medidas: a) que finalizasen los abusos que en muchos hoteles se producía³¹; b) la creación de una escuela hotelera para lograr el perfeccionamiento en los servicios del personal hotelero, que consideraban la base primordial para un eficiente desarrollo del turismo español; c) que los SIT realizasen labores intensas para conseguir en sus jurisdicciones establecimientos de calidad en un número adecuado a su importancia, y propugnar la conservación, reforma y mejora de los existentes; d) mientras hubo racionamiento, que la DGT gestionase el aumento de suministros de artículos intervenidos a los industriales de hostelería; e) propuestas para una “modernización” de la hotelería³²; y f) una clasificación hotelera basada en la dotación.

En base a las estadísticas oficiales, conocemos que el crecimiento de la oferta hotelera en la década de los cincuenta fue muy intenso, aumentando desde 1951 a 1959 un 65 por ciento. Esto se observa también a través de lo planteado desde la Fesit, cuando ya al final de la década, aceptando el hecho del incremento producido en la oferta hotelera española, se exponía que como los que más habían incrementado eran los hoteles de lujo, era necesario aumentar los hoteles de categoría media, pues eran los demandados por la gran masa tanto nacional como extranjera. Esta propuesta era a todas luces lógica, pues de las 52.627 plazas nuevas desde 1951 a 1959, 33.407 correspondían a hoteles de lujo y primera categoría, mientras que 19.220 se crearon en hoteles de segunda y tercera categoría³³.

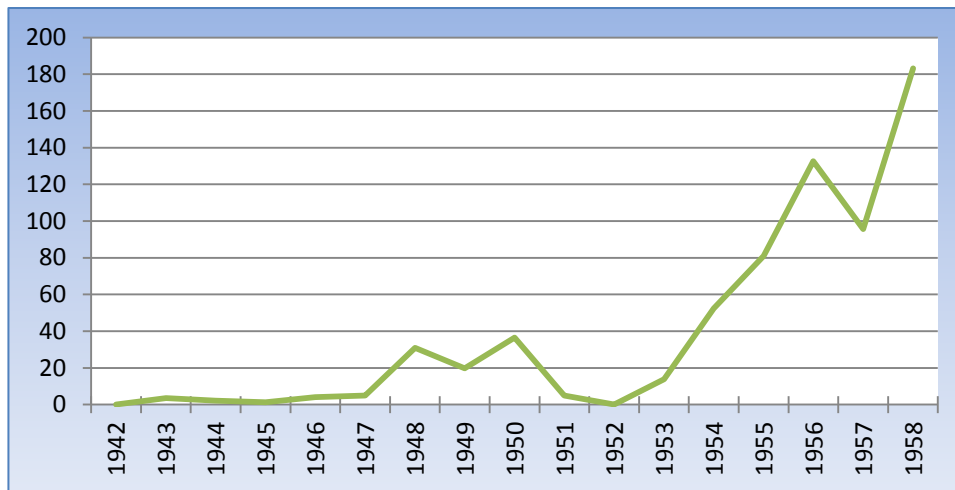
Cuadro 2. Oferta hotelera.

Años	Lujo	Primera A	Primera B	Segunda	Tercera	Total
1951	6.892	9.951	13.603	24.142	16.237	70.825
1952	9.446	11.845	14.414	26.939	16.680	79.324
1953	11.629	13.632	15.718	28.396	18.892	88.267
1954	12.747	14.831	17.731	28.812	20.115	94.236
1955	13.137	15.177	18.066	29.388	20.438	96.206
1956	14.698	15.851	20.064	31.672	22.508	104.793
1957	14.698	15.851	20.706	31.631	22.647	105.533
1958	16.158	18.058	22.410	32.908	25.067	114.601
1959	17.029	21.421	25.403	32.766	26.833	123.452

Fuente: MIT (1963-1976). Anuario de Estadísticas de Turismo.

En cuanto a la financiación del aumento de la oferta hotelera, la Fesit abordó la cuestión desde las dos vertientes posibles: que la atendiera el sector público o que fuera la iniciativa privada quien se encargara de ello, para lo cual mantenía que sería necesario una ampliación del crédito hotelero. Así, al sector público le fue sugiriendo diferentes enclaves en los que sería interesante abrir un establecimiento, la mayoría de las veces como Parador Nacional de Turismo³⁴. Y el crédito hotelero³⁵, a pesar que fue en 1942 cuando se autorizó al Banco de Crédito Industrial para que concediese préstamos a la industria hotelera de acuerdo con la DGT, no se abordó hasta mediados de la década de los cincuenta y se hizo, en primer lugar, para que se ampliase la asignación del mismo, pues era visto y reconocido que su cuantía no alcanzaba a satisfacer las necesidades que el auge turístico planteaba, y, en segundo lugar, para que fueran atendidas no sólo las peticiones destinadas a nuevas construcciones, sino también aquellas tendentes a ampliar, renovar y mejorar las existentes, dando preferencias a las instalaciones hoteleras de tipo medio.

Gráfico 2. Crédito hotelero concedido (millones de pesetas corrientes)



Fuente: Brú Serrano 1964

En cuanto a los precios de los establecimientos hoteleros, en los primeros años abogaron por una subida de los máximos oficiales que regían³⁶, pues los consideraban totalmente desfasados, al ser los mismos que existían a 16 de febrero de 1936³⁷. Este desfase provocaba que estos precios no fueran respetados por los establecimientos (tan sólo por los de lujo). En 1949 solicitaron a la DGT que estudiase la posibilidad de llegar a fijar precios globales a nivel nacional para las distintas categorías de hoteles, que incluyeran todos los impuestos, a fin de que supiera el viajero la cantidad aproximada que en cada caso tendría que abonar³⁸. Sin embargo, esta medida fue años más tarde objeto de puntualización, pues a la hora de ponerse en funcionamiento vieron que presentaba algunos fallos, al perjudicar a aquellos establecimientos situados en localidades donde los suministros eran más caros. Así que rogaron que modificara las disposiciones en vigor discriminando por áreas geográficas, y que se fijara el precio más en consonancia con el diferente coste adquisitivo, transporte, amortización y emplazamiento de sus establecimientos³⁹. La defensa de esta política fue constante a partir de este momento, abanderando la Fesit la idea de que se debía proceder a la concesión de una libertad de precios vigilada de la que gozaban la mayoría de las demás industrias y, si ello no fuera posible, al menos llevar a cabo una revisión de dicha tarifa atendiendo a peculiaridades.

6. Fronteras.

Durante la Guerra Civil los controles en los desplazamientos de personas fueron severos, y esta severidad se mantuvo una vez terminado el conflicto, cuando el país cerró sus fronteras. Los controles en el desplazamiento de personas fueron intensos

tanto en las fronteras como dentro del país, pues existía la obligatoriedad de poseer un salvoconducto para poder desplazarse por el territorio nacional. Esto, evidentemente, fue caballo de batalla de la Fesit, que planteó su supresión.

En 1941 se establecieron nuevos requisitos sobre la documentación de entrada de extranjeros. Éstos debían llevar un visado turístico y un permiso de salida que la policía española podía solicitar días antes de que se fuera. El viajero debía presentar el pasaporte en la comisaría de policía de la localidad a la que llegase, con la mayor urgencia posible para ser visado; esto le daba derecho a permanecer treinta días en el país y, una vez transcurrido el plazo, se podría prorrogar por tres meses justificando los motivos que obligaban a ello. También se exigía un “tríptico”, un complicado documento que había que presentar a la entrada y a la salida para demostrar que no se tenían antecedentes policiales, que los propósitos del viaje eran legítimos y que se había hecho reserva de alojamiento por anticipado⁴⁰. Todo extranjero que entrase en territorio nacional debía de proveerse de dicho tríptico, que rellenaría con sus datos y entregaría en el hotel en que se hospedase e, incluso, al cabeza de familia de la vivienda donde se alojase⁴¹.

La situación se recrudeció a partir del 15 de mayo de 1942, cuando la Dirección General de Seguridad dispuso la implantación de un “salvoconducto especial” para trasladarse a los pueblos y las capitales en la proximidad de las fronteras hispano-portuguesa e hispano-francesa, o para circular por estas zonas incluso para los residentes⁴².

La Fesit, se esforzó desde su unificación en solicitar medidas que facilitaran los trámites necesarios para la llegada de turistas y señalaron las diferencias entre el sistema de cruce de fronteras en España y en los demás países⁴³. Defendieron la necesidad de eliminar el salvoconducto basándose en que el turismo exterior estaba muy influenciado por las facilidades en los pasos fronterizos, y en los primeros años del franquismo los extranjeros que deseaban viajar a España encontraban un sinfín de dificultades a la hora de obtener su visado de su pasaporte⁴⁴.

En lo que a la simplificación de los trámites para la obtención de visados y pasaportes, la Fesit contó con el apoyo del órgano turístico oficial al cual le preocupaba combatir la sensación predominante entre los viajeros de que España quedaba fuera del “fabuloso mundo libre” de la civilización occidental, pero se encontraban en frente principalmente a la Dirección General de Seguridad, por lo que solicitaron al Ministerio de la Gobernación que facultase a los Gobiernos Civiles de todas las provincias

españolas para poder extender directamente los pasaportes, sin necesidad de previa consulta con la Dirección General de Seguridad, y que éstos tuvieran, además, validez por dos años con facultad de renovación⁴⁵.

Poco a poco se fueron suavizando tanto los trámites exigidos como las tasas necesarias para la obtención de los visados, pero la Fesit no cesó en sus peticiones pues pretendían igualarse al resto de países del entorno. Ya en 1957 se dirigieron a los ministerios de Información y Turismo, Gobernación y Asuntos Exteriores para que estudiaran la posibilidad de suprimir el visado de pasaportes con los países de Europa Occidental, al igual que lo venían haciendo entre sí los del Continente. Y afirmaban que dado que se estaba estudiando si la idea del “Mercado Europeo Común” era beneficiosa o no para España, se podría comenzar con el estudio de la idea de una Unión Turística Europea.

7. Conclusión.

En los años del primer franquismo, cuando el turismo aun no suponía un movimiento de masas, un grupo de hombres vinculados con el sector contribuyeron a sentar las bases de la política turística gubernamental. Guiaron, en muchos casos, a los responsables de la toma de decisiones políticas, pues conocían en primera persona las fortalezas y debilidades del sector.

De la mano de los de SIT federados a nivel nacional, obtenemos información de la situación del turismo en una España llena de dificultades, recién salida de una guerra civil, inmersa en una postguerra donde la escasez y el racionamiento fueron determinantes, aislada internacionalmente y donde la falta de divisas lastraba el posible crecimiento económico. Y es en este contexto donde el turismo va a jugar un papel determinante como fuente principal de esas tan necesarias divisas. Es por ello que aquellos que, de una manera u otra estaban vinculados al sector, trabajaron con ahínco para lograr que éste superara sus grandes lastres al desarrollo, los cuales eran, principalmente, la falta de infraestructura de transportes, la deficiente oferta hotelera y un férreo control en las fronteras que disuadía al extranjero de visitar España.

Esa labor de representantes del turismo nacional que los miembros de la Fesit se auto asignaron fue reconocida, explícita o implícitamente, por otros agentes del panorama nacional, como la prensa y determinados miembros de la administración del

Estado. Ese reconocimiento fue fruto de un constante trabajo y de procurar una buena relación con los representantes de los organismos de la Administración Pública.

El trabajo de la Fesit comenzó con su constitución en 1932 y siguió, tras la interrupción de la Guerra Civil y los años inmediatamente siguientes, durante las primeras décadas del franquismo, cuando la labor de atraer turistas a España era muy complicada. Mantuvieron una buena relación con los poderes públicos, quienes reconocían que los SIT eran una ayuda inestimable en su labor e incluso se designaron a muchos de ellos para que ejercieran las funciones de Juntas Provinciales, confiriéndoles así carácter oficial.

En las asambleas anuales se presentaba el trabajo realizado por la Junta Directiva a lo largo del ejercicio económico correspondiente, se presentaban ponencias sobre temas turísticos de actualidad, se debatía sobre los mismos y se elevaban unas conclusiones que eran trasladadas a los organismo públicos correspondiente. Y a través de lo que en ellas acontecía llegamos a tener un conocimiento muy detallado de la situación del sector turístico en España, el cual se tuvo que enfrentar a muchas dificultades. A la vez que se nos describe el sector, se presentan las posibles soluciones a sus debilidades, y nos hacemos una idea de cuál era la magnitud de cada problema, pudiendo señalar como los de mayor envergadura la mala infraestructura en carreteras y ferrocarril, la falta de una oferta hotelera adecuada y las trabas impuestas a la movilidad, tanto en fronteras como por el territorio nacional.

¹ Abreviaturas: Fesit (Federación Nacional de Sindicatos de Iniciativa y Turismo); SIT (Sindicatos de Iniciativa y Turismo); DGT (Dirección General de Turismo)

² Para una mejor visión de conjunto sobre la economía española durante el primer franquismo véase Carlos BARCIELA: “Guerra civil y primer franquismo (1936-1959)”, en Francisco COMÍN, Mauro HERNÁNDEZ y Enrique LLOPIS, (eds.): *Historia económica de España. Siglos X-XX*, Barcelona, Crítica, 2010; Carlos BARCIELA et al. (coords.): *La España de Franco (1939-1975)*. Economía, Madrid, Síntesis, 2001; Albert CARRERAS y Xavier TAFUNELL, (eds.): *Historia económica de la España contemporánea*, Barcelona, Crítica, 2003; Jordi CATALÁN: *La economía española y la segunda guerra mundial*, Barcelona, Ariel, 1995; ÍD.: “Sector exterior y crecimiento industrial. España y Europa, 1939-1959”, *Revista de Historia Industrial*, 8 (1995), pp. 99-145; Joan CLAVERA et al. (coords.): *Capitalismo español: de la autarquía a la estabilización, 1939-1959*, Madrid, Cuadernos para el diálogo, 1978; Josep FONTANA: *España bajo el franquismo*, Barcelona, Crítica, 1986; José Luis GARCÍA DELGADO: “Notas sobre el intervencionismo económico del primer franquismo”, *Revista de Historia Económica*, 1 (1985), pp. 135-145; ÍD.: *El primer franquismo. España durante la segunda guerra mundial*, Madrid, Siglo XXI, 1989; ÍD.: “De la autarquía a la crisis del petróleo”, en Fernando GARCÍA DE CORTÁZAR (dir.): *De la Guerra Civil al siglo XXI*, Tomo X, *La Historia en su lugar*, Barcelona, Planeta, 2002; José Luis GARCÍA DELGADO y Juan Carlos JIMÉNEZ: “La economía”, en Raymond CARR (coord.): *La época de Franco (1939-1975)*, Tomo XLI, Vol. I, *Historia de España Menéndez Pidal*, Madrid, Espasa Calpe, 1996; ÍD. (eds.): *Un siglo de España. Economía*, Madrid, Marcial Pons, 1999; Manuel Jesús GONZÁLEZ: *La economía política del franquismo (1940-1970)*. Dirigismo, mercado y planificación, Madrid, Tecnos, 1979; Elena MARTÍNEZ RUIZ: *El sector exterior durante la autarquía. Una reconstrucción de las balanzas de pagos de España (1940-1958)*, Madrid, Banco de España, 2003; Jose María SERRANO SANZ: “Sector exterior y desarrollo en la economía española contemporánea”,

Papeles de Economía Española, 73 (1997), 308-335 y Ángel VIÑAS: Guerra, dinero, dictadura. Ayuda fascista y autarquía en la España de Franco, Barcelona, Crítica, 1984.

³ Elena MARTÍNEZ RUIZ: El sector exterior durante la autarquía..., p. 71

⁴ Para una mejor visión de conjunto sobre el turismo de los años 40 y 50 véase Rafael ESTEVE y Rafael FUENTES, (eds.): Economía, historia e instituciones del turismo en España, Madrid, Pirámide, 2000; Luis FERNÁNDEZ FUSTER: Historia general del turismo de masas, Madrid, Alianza, 1991; Ana MORENO GARRIDO: Historia del turismo en España en el siglo XX, Madrid, Síntesis, 2007; Carmelo PELLEJERO MARTÍNEZ, (dir.): Historia de la economía del turismo en España, Madrid, Civitas, 1999; y Rafael VALLEJO POUSADA: “De país turístico rezagado a potencia turística. El turismo en la España de Franco”, DT-AEHE 2014, <http://econpapers.repec.org/paper/ahedtae/1408.htm>.

⁵ Esta Federación cambia su nombre en 1949, al sustituir la palabra Sindicato por Centro, con lo que el nuevo anagrama sería FECIT, no obstante en el texto se le denominará siempre como Fesit.

⁶ Carlos ARCOS Y CUADRA: De las grandes ventajas económicas que produciría el desarrollo del turismo en España, Bilbao, 1909. Reeditado: Barcelona, Banca Mas Sarda, 1974.

⁷ Juan Carlos GONZÁLEZ MORALES: Turismo en España (1905-1931), Tesis doctoral, Universidad Carlos III de Madrid, 2003.

⁸ Fernando ARCAS CUBERO y Antonio GARCÍA SÁNCHEZ: “Los orígenes del turismo malagueño: La sociedad propagandística del clima y embellecimiento de Málaga”, *Jábega* 32 (1980), pp. 42-50.

⁹ Carlos ARCOS Y CUADRA: De las grandes ventajas económicas..., pp. 22-23.

¹⁰ Albert BLASCO I PERIS: Barcelona Atracción (1910-1936)..., p. 361.

¹¹ Concretamente 72 según la ponencia presentada por el Sindicato de Valencia en la VIII Asamblea de la Fesit celebrada en 1943.

¹² La Vanguardia Española, 12 y 19 de noviembre de 1935; ABC, 20 de octubre de 1935 y 10 de noviembre de 1935.

¹³ El Patronato Nacional de Turismo fue el máximo órgano gestor del Turismo desde 1928 hasta la Guerra Civil.

¹⁴ La Vanguardia Española, 17 de diciembre de 1935. Dentro de la estructura orgánica del Patronato Nacional de Turismo, la Junta estaba constituida entre otros, por doce vocales representantes de entidades relacionadas con el turismo, uno de ellos miembro de la Fesit.

¹⁵ Beatriz CORREYERO: La propaganda de Estado a través del turismo: España (1936-1951), Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2002.

¹⁶ La Vanguardia Española, 13 de Abril de 1939 p. 5, 23 de Septiembre de 1939 p. 9, 24 de Noviembre de 1939 p. 5

¹⁷ Beatriz CORREYERO y Rosa CAL, (eds.): Turismo: la mayor propaganda de Estado... pp.196-197

¹⁸ Las Juntas Provinciales y Locales de turismo tenía como finalidad facilitar la intervención de las provincias y localidades en asuntos turísticos.

¹⁹ Decreto del 21 de Febrero de 1941. Publicado en la Gaceta del 7 de marzo.

²⁰ La DGT fue el máximo órgano de la Administración Pública en materia turística desde su constitución en 1938 hasta la creación del Ministerio de Información y Turismo, en 1951, organismo del que pasó a formar parte.

²¹ Vicente HERNÁNDEZ JIMÉNEZ: El Centro de Iniciativas y Turismo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, Real Sociedad Económica de Amigos del País de las Palmas, 1994.

²² Aprobado por Decreto de 17 de mayo de 1952.

²³ El movimiento por carretera había caído a niveles muy inferiores a los existentes antes de la II Guerra Mundial, cuando el turismo por carretera había casi igualado al de ferrocarril.

²⁴ En la Asamblea anual del año siguiente volvieron a referirse al mal estado de conservación de las carreteras españolas en general, y en esta ocasión sí pidieron al Ministerio de Obras Públicas la mejora de alguna en concreto. Pero esta petición la hicieron sin dejar de adular la labor que realizaban el citado Ministerio, quedando formulada del siguiente modo: “Felicitamos una vez más al Ministerio de Obras Públicas por la labor que, con los medios de que dispone, viene realizando tanto por lo que se refiere a la supresión de pasos a nivel como al plan de modernización de carreteras; pero considerando que ello no alcanza a cubrir la urgente necesidad de conservación y señalización de aquellas que sin estar incluidas en el citado plan, revisten sin embargo un interés turístico extraordinario, insistir a que se dé adecuada solución a tan importante problema”.

²⁵ Incluso se produjo un incremento negativo del 0,21%.

²⁶ Los datos sobre la red ferroviaria son de GÓMEZ MENDOZA y SAN ROMÁN (2005).

²⁷ Mediante la promulgación de la Ley de Base de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941, se creó la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe), y esto supuso la total nacionalización del sistema ferroviario español.

²⁸ Las tres más fuertes eran Norte, MZA y Andaluces.

²⁹ Carmelo PELLEJERO MARTINEZ: "Antecedentes históricos del turismo en España: de la comisión Nacional al Ministerio de Información y Turismo (1900-1950)", en Carmelo PELLEJERO MARTINEZ (Dir.): Historia de la Economía del Turismo en España, Madrid, Civitas, 1999.

³⁰ En general las estaciones españolas se encontraban en pésimo estado de higiene. Defendieron como condición ineludible de toda buena estación la perfección de su instalación, reflejándose ésta en una buena técnica de sus mecanismos, principalmente en los de seguridad, en la amplitud necesaria para un cómodo servicio, en andenes limpios y comunicados subterráneamente, en la disponibilidad de zonas de espera, de hoteles y restaurantes pulcros. También, la importancia del diseño del edificio y de la decoración del mismo y por supuesto el estar dotada del personal suficiente y cualificado.

³¹ Estos abusos consistían fundamentalmente en el cobro de precios abusivos y en un trato no demasiado correcto por parte de los hoteleros a sus clientes. Pues bien, tras las repetidas recomendaciones de la Fesit, consta como la DGT imponía multas a los hoteles cuando eran detectados dichos abusos e intentaba aplicar medidas disuasorias para los demás establecimientos. ABC. 10 de junio de 1943. pág. 10.

³² Como las reservas previas en los hoteles, pues hasta el momento no se realizaban antes del viaje, por lo que podía darse el caso de que el turista una vez llegado a destino no tuviera donde alojarse. Así, se planteó la idea de que los Sindicatos montasen una organización para solucionar este problema, de modo que éstos y las Juntas Provinciales, actuarían de nexo de unión entre clientes y hoteles, los primeros, conociendo evidentemente las tarifas, realizarían las reservas mediante el depósito del importe de un día de habitación, más los gastos de telegramas (petición y confirmación) y una comisión (también vieron en esto una posible nueva fuente de recursos). La reserva la tramitarían los SIT o las Juntas a los hoteles.

³³ Ministerio de Información y Turismo (1963-1976). Anuario de Estadísticas de Turismo.

³⁴ Sobre paradores véase Carmelo PELLEJERO MARTINEZ: "La red de establecimientos del Estado en la España autárquica (1939-1959)", Revista de Historia de la Economía y de la Empresa, en prensa.

³⁵ Sobre el origen del Crédito Hotelero véase J. BRÚ: El crédito hotelero en España, Madrid, Instituto de Estudios Turísticos, 1964.

³⁶ Propusieron los siguientes aumentos: un 50% en los hoteles de 3ª, un 30% en los de 2ª y 1ªB, un 10% en los de 1ªA y un 5% en los de lujo.

³⁷ Con la Orden de 8 de abril de 1939, el Estado se reservó el privilegio de fijar los precios turísticos.

³⁸ Esta medida se llevó a cabo, unificando a nivel nacional los precios de los hoteles de las distintas categorías.

³⁹ A esto contestó el propio Ministro, indicando que la propuesta, compartida por el Sindicato de Hostelería, había sido acogida por la DGT con interés, y que estaba pendiente la resolución al respecto.

⁴⁰ Sasha D. PACK: La invasión pacífica. Los turistas y la España de Franco, Madrid, Turner Publicaciones, 2006.

⁴¹ Estos serían sancionados en el caso de que el huésped no tuviera dicho tríplico o no se hubiesen cumplido las instrucciones señaladas en el dorso del mismo.

⁴² Luis FERNÁNDEZ FUSTER: Historia general del turismo de masas, Madrid, Alianza Editorial, 1991.

⁴³ La Vanguardia Española, 3 de Octubre de 1947, pág. 8.

⁴⁴ En primer lugar debían presentar solicitud en los consulados españoles en sus países, los cuales las transmitían al Ministerio de Asuntos Exteriores español, envíos que, debido al cierre de las fronteras con Francia, se demoraban sensiblemente. Así, se sugirió solicitar al Gobierno que con carácter general cuando las solicitudes de visados de pasaportes se presentasen en consulados españoles establecidos en naciones con las que se mantenían relaciones amistosas, fueran éstas tramitadas por avión o por radiograma, soportando los gastos el solicitante, como venían haciéndolo los consulados que otros países tenían en España. Es más, por la importancia que el turismo inglés tenía para las Islas Canarias, se propuso que en el caso que los ciudadanos ingleses solicitaran visado para viajar a Canarias por estancias cortas, éstos se resolviesen en los propios consulados, como venía ocurriendo entre naciones que habían establecido tratados bilaterales al respecto.

⁴⁵ ABC de Madrid, domingo 17 de Septiembre de 1950, pág. 20, ABC de Madrid, Jueves 21 de Septiembre de 1950, pág. 23, ABC de Sevilla, Jueves 21 de Septiembre de 1950, pág. 14, ABC de Madrid, viernes 29 de Septiembre de 1950, pág. 14 y La Vanguardia Española, viernes 29 de Septiembre de 1950, pág. 1