

*La política turística en la España autárquica: la Dirección General de Turismo, 1939-1951*

**Autores:**

**Marta Luque Aranda**

Universidad de Málaga

[martaluque@uma.es](mailto:martaluque@uma.es)

**Carmelo Pellejero Martínez**

Universidad de Málaga

[cpellejero@uma.es](mailto:cpellejero@uma.es)

## Introducción\*

La década de los cuarenta, los “años del hambre” en España, no fue el escenario idóneo para el desarrollo de las actividades turísticas. Por un lado, la Segunda Guerra Mundial y sus secuelas. El viento solo comenzó a soplar a favor del turismo transfronterizo a medida que en las postrimerías del decenio fue materializándose en buena parte de Europa la reconstrucción posbélica, germinada en Bretton Woods en 1944, e impulsada cuatro años más tarde merced al *European Recovery Program*<sup>1</sup>. Y por otro, determinados lastres internos que desincentivaron los viajes de placer en y hacia España. En primer lugar, la miseria. En un marco de autarquía económica y bajo la dirección totalitaria del Estado, se desplomaron la producción, los salarios reales, los intercambios comerciales y el nivel de consumo<sup>2</sup>. La escasez fue tan dramática que las autoridades ampliaron en mayo de 1939<sup>3</sup> a todo el territorio nacional el régimen de racionamiento para determinados productos alimenticios que ya había sido aprobado dos años antes en la España republicana<sup>4</sup>. Las restricciones, que afectaron a nacionales y, también, a extranjeros, se extendieron desde 1940 a los combustibles<sup>5</sup> y se mantuvieron durante todo el periodo estudiado.

---

\* Esta investigación se enmarca en el proyecto HAR2017-82679-C2-1-P, financiado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad y fondos FEDER de la Unión Europea.

<sup>1</sup> Carlos Barciela López: “La edad de oro del capitalismo”, en Francisco Comín, Mauro Hernández y Enrique Llopis (eds.): *Historia económica mundial*, Barcelona, Crítica, 2005, pp. 339-389; Albert Carreras: “El siglo XX, entre rupturas y prosperidad (1914-2000)”, en Antonio Di Vittorio (coord.): *Historia económica de Europa*, Barcelona, Crítica, 2003, pp. 302-433; Francisco Comín: *Historia económica mundial. De los orígenes a la actualidad*, Madrid, Alianza, 2011; B. Eichengreen: *The European Economy since 1945*, Princeton, Princeton University Press, 2006; R. Findlay y K. O'Rourke: *Power and Plenty. Trade, War ante the World Economy in the Second Millenium*, Princeton, Princeton University Press, 2007; Carlos Marichal: *Nueva historia de las grandes crisis financieras. Una perspectiva global, 1873-2008*, Barcelona, Debate, 2010; Vera Zamagni: *Historia económica de la Europa contemporánea*, Barcelona, Crítica, 2005.

<sup>2</sup> Carlos Barciela López: “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, 2002, pp. 331-367; e ÍD. (ed.): *Autarquía y mercado negro. El fracaso económico del primer franquismo*, Barcelona, Crítica, 2003; Carlos Barciela López et al: *La España de Franco (1939-1975)*, Madrid, Síntesis, 2001; Albert Carreras y Xavier Tafunell: *Entre el Imperio y la Globalización. Historia económica de la España contemporánea*, Barcelona, Crítica, 2018; Jordi Catalán: *La economía española y la segunda guerra mundial*, Barcelona, Ariel, 1995; e ÍD.: “Sector exterior y crecimiento industrial. España y Europa, 1939-1959”, *Revista de Historia Industrial*, 8 (1995), pp. 99-145; Francisco Comín y Mauro Hernández (eds.): *Crisis económicas en España, 1300-2012*, Madrid, Alianza, 2013; José Luis García Delgado y Juan Carlos Jiménez: *Un siglo de España. Economía*, Madrid, Marcial Pons, 1999; Jordi Maluquer de Motes: *La economía española en perspectiva histórica*, Barcelona, Pasado y Presente, 2014; 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; José María Serrano Sanz: “Sector exterior y desarrollo en la economía española contemporánea”, *Papeles de Economía Española*, 73 (1997).

<sup>3</sup> Orden, 14-5-1939. *Boletín Oficial del Estado* (en adelante, BOE), 17-5-1939.

<sup>4</sup> Decreto, 5-3-1937. BOE, 7-3-1937; 18-4-1943.

<sup>5</sup> Decreto, 13-5-1940. BOE, 14-5-1940.

Tampoco fueron un aliciente a la hora de programar un viaje a España las dificultades para obtener pasaportes, visados y salvoconductos; las concienzudas e incómodas inspecciones que sufrían los turistas en las fronteras; la exigencia de una cantidad mínima de gastos por día de estancia<sup>6</sup>, que sería derogada en abril de 1949<sup>7</sup>; la existencia del Tríptico, un documento con el que la policía pretendía controlar cuándo llegaba el viajero a una determinada localidad, dónde se alojaba, qué día abandonaba el hotel o la vivienda en la que había residido, y hacia dónde se dirigía; la política cambiaria franquista que, a pesar de la aprobación en 1946 de un tipo de cambio preferente aplicable a las operaciones por concepto de turismo, mantuvo una peseta muy sobrevalorada durante todo el decenio<sup>8</sup>; y, cómo no, el cierre de la frontera con Francia entre los meses de febrero de 1946 y de 1948 y el aislamiento político de España por parte de Naciones Unidas, aprobado en diciembre de 1946 y no revocado de manera definitiva hasta el mes de noviembre de 1950. Asimismo, fueron un quebradero de cabeza para los turistas los graves problemas que padecieron, sobre todo en la primera mitad de la década, los transportes ferroviario y aéreo<sup>9</sup>, así como el realizado por carretera, cuyo único plan de modernización no sería aprobado hasta diciembre de 1950<sup>10</sup>.

En definitiva, una coyuntura poco proclive para el fenómeno turístico y en la que, no obstante, fue lentamente ganando apoyos entre las autoridades franquistas la idea de que merecía la pena procurar el auge del turismo, receptivo e interno, tanto por su potencial político, en cuanto instrumento de propaganda de cara al exterior, como económico, por su aportación de las ansiadas divisas y su nada despreciable influencia sobre diferentes actividades industriales y comerciales. Una responsabilidad que hasta el año 1951 recaería en el Ministerio de la Gobernación, y más concretamente, en la Dirección General de Turismo (en adelante, DGT)<sup>11</sup>.

---

<sup>6</sup> Órdenes, 6-12-1947; 30-1-1948; 7-5-1948. *BOE*, 8-12-1947; 8-2-1948; 16-5-1948.

<sup>7</sup> Orden, 25-4-1949. *BOE*, 26-4-1949.

<sup>8</sup> *BOE*, 25-8-1946, Anexo, p. 2.257.

<sup>9</sup> Francisco Comín et al: *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Anaya, 1998; Miguel Muñoz Rubio: *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*, Madrid, Fundación de Ferrocarriles Españoles, 1995; Juan B. Viniestra Velasco: *Iberia. Cronología de seis décadas. Junio 1927-Junio 1987*, Madrid, Iberia, 1988; e ÍD.: *Aquella Iberia que hemos vivido. Cronología de seis décadas*, Madrid, J.B. Viniestra, 1996.

<sup>10</sup> Ley, 18-12-1950. *BOE*, 19-12-1950.

<sup>11</sup> Entre otras investigaciones relativas a la DGT véase 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; e ÍD.: “La reorganización del turismo español (1939-1953). Del inicio de la posguerra a la creación del Plan Nacional de Turismo”, *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, X (2016), pp. 219-249; Beatriz Correyero Ruiz y Rosa Cal: *Turismo: la mayor propaganda de Estado. España. Desde los orígenes hasta 1951*, Madrid, Vision Net, 2008; Rafael Esteve

## “Cuando vengan los de fuera, es preciso que estemos preparados para acogerlos”<sup>12</sup>

El desarrollo de la Guerra Civil había traído consigo la desaparición del que había sido el máximo organismo público en materia turística desde el año 1928, el Patronato Nacional del Turismo (en adelante, PNT)<sup>13</sup>. Sin embargo, el turismo oficial resurgiría en plena contienda en la España controlada por Franco. La Ley de Administración Central del Estado de 30 enero de 1938 integró en el Ministerio del Interior el Servicio Nacional de Turismo<sup>14</sup>, y el Decreto de 16 de febrero nombró Jefe de este organismo a Luis Antonio Bolín Bidwell<sup>15</sup>. Pero en diciembre de ese mismo año, y por Ley de Jefatura del Estado, el Ministerio del Interior pasó a denominarse Ministerio de la Gobernación, quedando constituido por las subsecretarías de Interior, de Orden Público y de Prensa y Propaganda, la cual comprendería los Servicios Nacionales de Prensa, de Propaganda y de Turismo<sup>16</sup>.

En el verano de 1939 el Servicio Nacional del Turismo se convirtió en la DGT<sup>17</sup>, a la que se le encomendó divulgar en todos sus aspectos el conocimiento de España, organizando en forma adecuada la propaganda de sus bellezas naturales, históricas y artísticas; facilitar al viajero información y guía; contribuir a la mejora de alojamientos, transportes y similares, y ejercer cerca de los mismos funciones de inspección; facilitar el turismo nacional y extranjero, tanto por medio de las organizaciones comerciales que a este efecto se establecieran dentro y fuera de España, como mediante la dirección y explotación de medios de transporte exclusivamente destinados al conocimiento turístico de España;

---

Secall y Rafael Fuentes García: *Economía, historia e instituciones del turismo en España*, Madrid, Pirámide, 2000; Luis Fernández Fúster: *Historia general del turismo de masas*, Madrid, Alianza, 1991; Ana Moreno Garrido: *Historia del turismo en España en el siglo XX*, Madrid, Síntesis, 2007; e ÍD.: “Los otros años vitales. Luis Bolín y la España turística (1948-1952)”, *Ayer*, 99 (2015), pp. 151-174.; Sasha D. Pack: *La invasión pacífica. Los turistas y la España de Franco*, Madrid, Turner, 2009; Carmelo Pellejero Martínez (dir.): *Historia de la economía del turismo en España*, Madrid, Civitas, 1999; e ÍD.: “Iniciativas y participación del sector público en el desarrollo del turismo”, *Papeles de Economía Española*, 102 (2004), pp. 49-66; Rafael Vallejo Pousada: *De país turístico rezagado a potencia turística. El turismo en la España de Franco*, Documento de Trabajo AEHE, 1408 (2014); e ÍD.: “¿Bendición del cielo o plaga? El turismo en la España franquista, 1939-1975”, *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 37 (2015), pp. 89-113..

<sup>12</sup> Luis A. Bolín, *Aragón*, 185 (1943), pp. 107-108.

<sup>13</sup> Entre las recientes publicaciones sobre el Patronato Nacional del Turismo véase Ana Moreno Garrido: “El Patronato Nacional de Turismo (1928-1932). Balance económico de una política turística”, *Investigaciones de Historia Económica*, 18 (2010), pp. 103-132; Carmelo Pellejero Martínez: “La actuación del Estado en materia turística durante la dictadura de Primo de Rivera”, *Revista de Historia Económica*, 1 (2002), pp. 149-158; e ÍD.: “La política turística durante la República, 1931-1936”, en Rafael Vallejo y Carlos Larrinaga (dirs.): *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico, 1900-1939*, Madrid, Sílex, 2018, pp. 345-380.

<sup>14</sup> BOE, 31-1-1938.

<sup>15</sup> BOE, 17-2-1938.

<sup>16</sup> BOE, 31-12-1938.

<sup>17</sup> Ley, 8-8-1939. BOE, 9-8-1939.

fomentar los deportes y dotar a los principales centros de atracción turística de los medios convenientes de ocio y entretenimiento; y, en general, promover o fomentar cuantas iniciativas tendieran al desarrollo del turismo<sup>18</sup>. En definitiva, una ambiciosa tarea que durante más de una década fue responsabilidad de Bolín y, en menor medida, de los tres ministros de la Gobernación que se sucedieron hasta el verano de 1951<sup>19</sup>. A partir de este momento, y coincidiendo con el fin del aislamiento internacional y la llegada de los primeros donativos y préstamos norteamericanos, se iniciaría en España una nueva etapa para su turismo oficial. En el mes de julio de dicho año los servicios de la DGT serían asumidos por el nuevo Ministerio de Información y Turismo<sup>20</sup>. Al frente del mismo se nombraría a Gabriel Arias Salgado, y Bolín seguiría como Director general de Turismo hasta el verano de 1952, cuando fue sustituido por Mariano de Urzáiz y Silva<sup>21</sup>.

La organización administrativa turística dependiente del Ministerio de la Gobernación se sustentó, además, en el Sindicato Nacional de Hostelería y Similares, las Juntas Provinciales y Locales de Turismo y la Federación Española de Sindicatos de Iniciativa y Turismo<sup>22</sup> (en adelante, FESIT). Por lo que respecta al primer organismo<sup>23</sup>, fue el único con personalidad suficiente para la representación y disciplina de los intereses de la producción de la rama de la economía integrada por todo lo relacionado con el hospedaje, la restauración, la cafetería, los sanatorios y los balnearios. Dirigido también por Bolín, contó con un muy productivo Servicio de Estadística, editó las revistas *Hospes* y *Hostal*, y gestó en Madrid la Escuela Central de Hostelería, que en enero de 1945 vino a unirse a la Escuela Profesional de Hostelería de Sevilla, inaugurada en 1938<sup>24</sup>.

En cuanto a las Juntas Provinciales y Locales, fue por decreto de 21 de febrero de 1941<sup>25</sup> cuando, recuperando una iniciativa del PNT, se dispuso su creación en las capitales de provincia y en las localidades sin tal carácter que fueran declaradas de interés turístico por la DGT, y se especificó que estarían integradas por representantes políticos y del sector, que se financiarían con los donativos o subvenciones de diputaciones, ayuntamientos y entidades relacionadas con sus fines, y con las aportaciones de la DGT, y que deberían

---

<sup>18</sup> Beatriz Correyero Ruiz: “La Administración turística...”, p. 58.

<sup>19</sup> Ramón Serrano Súñer fue nombrado ministro del Interior el 31 de enero de 1938; BOE, 1-2-1938. Entre diciembre de 1938 y octubre de 1940 fue ministro de la Gobernación; BOE, 19-10-1940. En mayo de 1941 fue nombrado ministro de la Gobernación Valentín Galarza Morante; BOE, 6-5-1941. En septiembre de 1942 fue sustituido por Blas Pérez González; BOE, 4-9-1942.

<sup>20</sup> Decreto Ley, 19-7-1951. BOE, 20-7-1951.

<sup>21</sup> Decreto, 14-6-1952. BOE, 19-6-1952.

<sup>22</sup> Desde el verano de 1949 se denominó Federación Española de Centros de Iniciativa y Turismo.

<sup>23</sup> BOE, 31-1-1940; 7-12-1940; 11-7-1941; 7-2-1945.

<sup>24</sup> Servicio Sindical de Estadística: *La hostelería en España*, Madrid, 1947, pp. 93-94.

<sup>25</sup> BOE, 7-3-1941.

contribuir, cuando fuera necesario, a sufragar los gastos de las oficinas de información de dicha dirección general.

La FESIT, que había sido creada en 1932 y declarada de utilidad pública tres años más tarde, cuando el número de sindicatos rondaba los setenta, desempeñó asimismo un destacado papel en el periodo. En febrero de 1941 se ordenó que en aquellas provincias donde existieran tales entidades, es decir, Baleares, Valencia, Zaragoza, Tarragona, Guipúzcoa, Tenerife, Valladolid, Burgos y Madrid, no sería necesaria la creación de las Juntas Provinciales y Locales. También se dio potestad a la DGT para suspender en sus funciones a las juntas cuando en su ámbito geográfico se crearan sindicatos de iniciativa que fueran declarados de utilidad pública y que asumieran correctamente su labor, o para, por el contrario, acordar la constitución de aquéllas si éstos no desarrollaban eficazmente su trabajo y desposeerlos del carácter de representantes oficiales del citado organismo estatal<sup>26</sup>. Un año después, la federación recuperó su tradición prebélica y, desde entonces, celebró asambleas anuales en diferentes ciudades españolas en las que los sindicatos alabaron las actuaciones a su juicio positivas de la Administración, pero también aprovecharon los eventos para hacerle patentes sus quejas, sus peticiones y sus sugerencias para mejorar el sector<sup>27</sup>. Además, tras muchas solicitudes al respecto, desde 1948 dispuso de una subvención anual de 20.000 pesetas de la DGT<sup>28</sup>.

### **“Una amplia intervención estatal”<sup>29</sup>**

Las autoridades franquistas consideraron que su rígido control contribuiría a mejorar la calidad de los servicios prestados en el sector turístico. Por ello, todos los subsectores fueron sometidos a una estricta regulación y se prohibió, para evitar confusiones con las actividades estatales, el uso de la palabra “turismo” como todo o parte del título o subtítulo de cualquier actividad mercantil o social, sin previa autorización del Ministerio de la Gobernación<sup>30</sup>. El funcionamiento de la hotelería, y el aspecto laboral de la misma, fueron reglamentados, respectivamente, en abril y en mayo de 1939<sup>31</sup>, siendo esta última normativa

---

<sup>26</sup> Decreto, 21-2-1941. *BOE*, 7-3-1941.

<sup>27</sup> Marta Luque Aranda: *El desarrollo del sector turístico durante la Segunda República y el Primer Franquismo: la Federación Española de Sindicatos de Iniciativa y Turismo*, Tesis Doctoral, Málaga, Universidad de Málaga, 2015; e ÍD.: “La FESIT y su influencia en el desarrollo turístico español: 1932-1959”, *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, XI (2017), pp. 237-261.

<sup>28</sup> Marta Luque Aranda: *El desarrollo del sector turístico*....p. 118.

<sup>29</sup> Joaquín Benjumea, ministro de Hacienda, *Boletín Oficial de las Cortes Españolas*, 29-12-1943, 33, p. 581.

<sup>30</sup> *BOE*, 6-3-1942.

<sup>31</sup> Orden, 8-4-1939. *BOE*, 14-4-1939.

modificada varias veces entre mayo de 1944<sup>32</sup> y marzo de 1948<sup>33</sup>. Las actividades de Intérpretes, Guías, Guías-Intérpretes y Correos lo fueron en diciembre de 1939<sup>34</sup> y mayo de 1947<sup>35</sup>, la publicidad con fines de propaganda turística, en abril de 1941<sup>36</sup>, y las agencias de viajes, en febrero de 1942<sup>37</sup>.

En una España en la que la fijación de los precios fue un instrumento de política económica, la Administración apostó por la baratura de los servicios hoteleros. En 1940, y según lo establecido en la Orden de 8 de abril del año anterior<sup>38</sup>, los precios en hoteles y pensiones, tanto para el alojamiento como para la pensión completa, y en todas las categorías, fueron los vigentes en 1936. Al año siguiente sí hubo una ligera subida de los precios, pero a partir de entonces, y hasta 1947 inclusive, la única modificación que autorizó la DGT fue en 1944 y supuso un leve abaratamiento del cubierto servido. Solo en el trienio 1948-1950, y ante las críticas emanadas desde, entre otros, la FESIT, que solicitó que los precios autorizados crecieran en consonancia con el nivel de vida<sup>39</sup>, las autoridades dieron el visto bueno a subidas anuales de los mismos<sup>40</sup>. No obstante, en términos reales, en 1951 los precios seguían siendo, en la mayoría de las categorías, inferiores a los cobrados en 1940<sup>41</sup>. Algo lógico teniendo en cuenta los brotes inflacionistas padecidos en 1940-1941, 1946-1947 y 1950-1951<sup>42</sup>.

Esta, en palabras del Sindicato Nacional de Hostelería, “férrea intervención estatal”<sup>43</sup>, no gustó a los empresarios hoteleros. Como tampoco lo hizo la aprobación en el verano de 1946 de la Ley por la que se creaba la Póliza de Turismo<sup>44</sup>. Argumentando que el fomento del turismo debía nutrirse, en parte, de fondos propios obtenidos por impuestos especiales del Estado, se determinó que a partir del día 1 de abril de 1947<sup>45</sup> se fijara en los partes de entrada de viajeros en hoteles y pensiones una póliza cuya cuantía oscilaría en función de las categorías de los mismos, quedando excluidas las pensiones de Segunda y de Tercera

---

<sup>32</sup> Orden, 30-5-1944. *BOE*, 8-6-1944.

<sup>33</sup> *BOE*, 19-11-1944; 13-2-1945; 4-5-1948.

<sup>34</sup> Orden, 15-12-1939. *BOE*, 5-1-1940.

<sup>35</sup> Orden, 23-5-1947. *BOE*, 27-5-1947.

<sup>36</sup> Orden, 9-4-1941. *BOE*, 17-4-1941.

<sup>37</sup> Decreto, 19-2-1942. *BOE*, 6-3-1942.

<sup>38</sup> *BOE*, 14-4-1939.

<sup>39</sup> FESIT: *VIII Asamblea. Pamplona*, 1943.

<sup>40</sup> Evaristo Escorihuela: “Los precios en la industria hotelera”, *Revista Sindical de Estadística*, 36 (1954), pp. 49-54.

<sup>41</sup> Evaristo Escorihuela: “Los precios en la.....”, p. 51; Banco Bilbao Vizcaya: *Informe Económico 1989*, Bilbao, 1990.

<sup>42</sup> Albert Carreras y Xavier Tafunell: *Entre el Imperio y la....*, p. 474.

<sup>43</sup> Evaristo Escorihuela: “Los precios en la....”, p. 54.

<sup>44</sup> Ley, 17-7-1946. *BOE*, 19-7-1946.

<sup>45</sup> Orden, 24-3-1947. *BOE*, 26-3-1947.

categoría. Se indicó, además, que el importe recaudado, una vez realizadas las deducciones oportunas, pasaría a disposición de la DGT. Pero parece que el resultado no fue el esperado por las autoridades. Y ante la sospecha de incumplimiento de los preceptos de la Ley reguladora, en febrero de 1951 se transfirió la inspección de la Póliza al Cuerpo de Inspectores Técnicos del Timbre<sup>46</sup>.

Y frente a todo este control estatal, un intento de estimular al sector privado. Por órdenes de 27 de marzo<sup>47</sup> y 13 de mayo de 1942<sup>48</sup>, fue autorizado el Banco de Crédito Industrial para establecer un servicio de crédito hotelero con la finalidad de estimular y auxiliar la construcción e instalación de hoteles adecuados, o similares, así como facilitar la transformación y mejora de alojamientos ya existentes, en las poblaciones y lugares que la DGT juzgara de interés nacional o turístico. La cifra máxima total que podría invertirse fue fijada inicialmente en 25 millones de pesetas, mas la creciente demanda de peticiones hizo aconsejable la ampliación de la misma hasta un límite de 50, en 1948<sup>49</sup>, y de 100 millones de pesetas, en mayo de 1949<sup>50</sup>. Sin embargo, el Servicio de Crédito Hotelero no satisfizo al sector, que lo consideró insuficiente. A lo largo del periodo 1942-1951 los empresarios solicitaron 2127 millones de pesetas, la Administración concedió 1083 pero solo entregó a los beneficiarios 903 millones de pesetas, y la capacidad financiada por el crédito hotelero ascendió a 2.103 habitaciones y 3.734 plazas hoteleras<sup>51</sup>. La etapa 1947-1951 fue la de mayor dinamismo: el 90 por ciento del crédito que llegó a los solicitantes lo hizo durante la misma.

Por último, las autoridades franquistas también recurrieron a la intervención directa y apostaron por la Red de Establecimientos Turísticos del Estado, una cadena que había inaugurado su primer establecimiento en 1928 y que cuando comenzó la Guerra Civil tenía abiertos al público cinco paradores, ocho albergues de carretera, una hostería, un refugio de montaña y un hotel. Había que protegerla, restaurarla e incrementarla. De cara al primer objetivo se ordenó que sin la autorización de la DGT ninguna empresa dedicada a la industria del hospedaje o a servicio de comida podría utilizar para la denominación de sus establecimientos los términos “Parador de Turismo”, “Albergue de Turismo”, “Hostería de Turismo” y “Refugio de Turismo”<sup>52</sup>. En cuanto a recuperar la oferta prebélica, en apenas

---

<sup>46</sup> Orden, 24-2-1951. *BOE*, 3-3-1951.

<sup>47</sup> *BOE*, 30-3-1942.

<sup>48</sup> *BOE*, 15-5-1942.

<sup>49</sup> Evaristo Escorihuela: “El servicio de crédito hotelero”, *Revista Sindical de Estadística*, 43 (1956), pp. 64-67.

<sup>50</sup> Orden, 17-5-1949. *BOE*, 24-5-1949.

<sup>51</sup> Joaquín Brú Serrano: *El crédito hotelero en España*, Madrid, Instituto de Estudios Turísticos, 1964.

<sup>52</sup> Orden, 5-11-1940. *BOE*, 9-11-1940.



cinco años la Administración consiguió reabrir al público los paradores de Mérida, Ciudad Rodrigo, Gredos, Oropesa y Úbeda, el refugio de Áliva, la hostería de Alcalá de Henares, los albergues de Bailén, Manzanares, Medinaceli, Aranda de Duero, La Bañeza, Benicarló y Quintanar de la Orden, y el Hotel Atlántico de Cádiz<sup>53</sup>. Y por lo que respecta al tercer objetivo, a lo largo del decenio la red se incrementó con los paradores de Andújar, Granada, Santillana del Mar, El Paular, Cruz de Tejada, Riaño, Santa Cruz de la Palma y Arrecife, los albergues de Antequera, Puebla de Sanabria y Puerto Lumbreras, y la hostería de Málaga<sup>54</sup>.

Esta cadena, caracterizada, en líneas generales, por locales de reducida capacidad, algunos de ellos construidos aprovechando antiguos edificios de carácter monumental, y ubicados en lugares bien comunicados, con atractivo turístico y donde la presencia de la iniciativa privada era escasa o inexistente, absorbió buena parte del presupuesto de la DGT, como se verá más adelante, y nunca supuso una competencia seria para la iniciativa privada. A la altura de 1951 sus cuotas sobre la oferta hotelera nacional apenas rondaban el dos por ciento de los establecimientos y el 1 por ciento de las plazas<sup>55</sup>. Pero la gestión directa de la DGT no se limitó a la Red. También tuvo a su cargo la administración y explotación de diferentes cotos nacionales de caza y de pesca, y las Rutas Nacionales, herederas de las Rutas de Guerra que Bolín había puesto en funcionamiento en 1938<sup>56</sup>, que consistían en excursiones para visitar diferentes zonas de España<sup>57</sup> o asistir a eventos festivos y religiosos, como las Fiestas de El Pilar<sup>58</sup>, la Feria de Sevilla<sup>59</sup> o la Semana Santa andaluza<sup>60</sup>, entre otros.

Finalmente, la intervención directa del Estado alcanzó asimismo al sector de los transportes. Tras la creación de RENFE en enero de 1941<sup>61</sup> y la nacionalización de Iberia en noviembre de 1943<sup>62</sup>, llegó Autotransporte Turístico Español<sup>63</sup>. Se constituyó el 2 de

---

<sup>53</sup> Solo el albergue de Almazán (Soria) no reabrió.

<sup>54</sup> Carmelo Pellejero Martínez: “La Red de Establecimientos Turísticos del Estado en la España autárquica (1939-1959)”, *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, IX (2015), pp. 179-205; Ana Moreno Garrido y Carmelo Pellejero Martínez: “La red de establecimientos turísticos del Estado (1928-1977), ¿necesidad hotelera o política turística?”, *Revista de Historia Industrial*, 59 (2015), pp. 147-178.

<sup>55</sup> *Información Comercial Española*: “El turismo en el comercio exterior de España”, 322 (1960), pp. 100-117; Carmelo Pellejero Martínez: “La Red de Establecimientos...”, pp. 198-199.

<sup>56</sup> Decretos, 25-3-1938; 29-10-1938. *BOE*, 7-6-1938; 5-11-1938.

<sup>57</sup> *La Vanguardia Española* (en adelante, *LVE*), 20-6-1944, p. 13; *ABC*, 7-4-1940, p. 18; 21-8-1949, p. 17.

<sup>58</sup> *ABC*, 28-2-1940, p. 1.

<sup>59</sup> *ABC*, 7-4-1940, p. 18.

<sup>60</sup> *ABC*, 26-2-1950, p. 22.

<sup>61</sup> Ley, 24-1-1941. *BOE*, 28-1-1941.

<sup>62</sup> Decreto, 17-11-1943. *BOE*, 20-11-1943.

noviembre de 1949 para ofrecer una red de circuitos turísticos nacionales y regionales, y excursiones radiales fijas, a base de autocares, así como un servicio de alquiler de coches de turismo y de autobuses. Pero no sería hasta dos años más tarde cuando su equipo directivo, con Bolín como presidente, considerara que la empresa, de la que el Instituto Nacional de Industria poseía el 90 % de las acciones y Renfe el 10 % restante, contaba ya con el parque móvil, las instalaciones, la organización y la experiencia suficiente para iniciar de manera adecuada la explotación de sus actividades.

#### **“Vengan a España, no lo sentirán ni lo olvidarán”<sup>64</sup>**

Los viajes promocionales de Bolín al extranjero fueron uno de los instrumentos utilizados por la DGT en materia propagandística. Durante la Segunda Guerra Mundial se limitaron a países “amigos”. En octubre de 1939 se entrevistó en Roma con el ministro de Asuntos Exteriores y el director general de Turismo<sup>65</sup>, y cinco años más tarde fue recibido en Lisboa por A. Oliveira Salazar y el secretario nacional de Información y Cultura Popular<sup>66</sup>. Tras comprometerse a facilitar el turismo entre las naciones ibéricas una vez finalizara el conflicto bélico,<sup>67</sup> Bolín se mostró partidario de que ambas constituyeran la base del “indispensable turismo atlántico”<sup>68</sup>. Pero tras la victoria aliada el marco geográfico de sus visitas fue, a pesar del aislamiento decretado por la ONU, bastante más amplio, especialmente en las postrimerías de la década: Suiza<sup>69</sup>, Dinamarca<sup>70</sup>, Reino Unido<sup>71</sup>, Estados Unidos de América<sup>72</sup>, Cuba<sup>73</sup>, México<sup>74</sup>, Francia, Italia, Grecia<sup>75</sup>, entre otros. Unos viajes que culminaron, generalmente, en la apertura de oficinas de información turística. A diferencia de lo ocurrido durante la Segunda República, cuando los recortes presupuestarios provocaron que el PNT cerrara cinco de las ocho existentes<sup>76</sup>, desde la DGT se trabajó para aumentar la presencia exterior, abriendo oficinas en Buenos Aires,

---

<sup>63</sup> Carmelo Pellejero Martínez: *El Instituto Nacional de Industria en el sector turístico. ATESA (1949-1981) y ENTURSA (1963-1986)*, Málaga, Universidad de Málaga, 2000.

<sup>64</sup> Luis A. Bolín, *ABC*, 9-2-1950, p. 8.

<sup>65</sup> *LVE*, 5-10-1939, p. 5.

<sup>66</sup> *ABC Sevilla*, 21-6-1944, p. 12.

<sup>67</sup> *ABC*, 22-6-1944, p. 13.

<sup>68</sup> *ABC Sevilla*, 22-6-1944, p. 15.

<sup>69</sup> *LVE*, 11-2-1949, p. 4.

<sup>70</sup> *ABC Sevilla*, 7-9-1949, p. 5.

<sup>71</sup> *ABC*, 12-11-1949, p. 18; *ABC Sevilla*, 30-6-1950, p. 8.

<sup>72</sup> *ABC*, 23-11-1949, p. 10; 9-2-1950, p. 8; 5-11-1950, p. 22.

<sup>73</sup> *ABC*, 31-1-1950, p. 14.

<sup>74</sup> *ABC*, 2-12-1950, p. 27.

<sup>75</sup> *Aragón*, 220 (1951) p. 6.

<sup>76</sup> Carmelo Pellejero Martínez: “La política turística durante la República...”.

París, Londres, Zúrich, Roma, Nueva York, Estocolmo, Lisboa, Chicago, San Francisco, México y La Habana, entre otras ciudades<sup>77</sup>.

En todas ellas, así como en las existentes en territorio nacional, se pudo ofertar a los interesados la labor editorial de la DGT. Publicó carteles en los que con dibujos y, sobre todo en la segunda mitad del decenio, fotografías, se plasmaron tradiciones, festejos, paisajes, playas, trajes típicos, folclores, monumentos, deportes, de las distintas regiones de España<sup>78</sup>. Y con campañas como *Visit Spain; Bellezas de España; Spain is beautiful and different. Visit Spain; y Spain is "different". Visit Spain*, la DGT quiso resaltar que lo que hacía diferente a España era la abundancia y belleza de unos recursos turísticos vinculados a la naturaleza, el arte y la historia<sup>79</sup>. Asimismo, entre su amplia labor literaria destacan el *Boletín de Información*, aparecido en 1947<sup>80</sup>, y, sobre todo, la *Apología Turística de España*, publicada en 1943 por la Sección de Propaganda y Publicaciones. En sus casi 300 páginas, se recopilan 439 fotografías de paisajes, monumentos y aspectos típicos, y un preámbulo redactado por Rafael Calleja, Jefe de la citada sección, en el que se describen y ensalzan los principales atractivos turísticos de España, haciendo hincapié en la diversidad regional y en la exaltación de la diferencia o excepcionalidad española con respecto a Europa<sup>81</sup>.

Por último, la DGT también trató de promocionar nuestras bondades turísticas invitando a visitar España a responsables de agencias de viajes americanas<sup>82</sup> e inglesas<sup>83</sup>, entre otras, y a diferentes personalidades vinculadas con el sector turístico, como F. Towle, presidente de la Asociación Internacional de Hostelería<sup>84</sup>, Edith Turner<sup>85</sup>, manager general hotelero, Stanley Norman Bliss, director de destacados servicios turísticos norteamericanos<sup>86</sup>, o Lloyd F. George y Ralph T. Redd, ejecutivos de *American Express*

---

<sup>77</sup> *ABC*, 20-3-1949, p. 18; 12-11-1949, p. 18; 5-6-1950, p. 17; 5-11-1950, p. 22; *ABC Sevilla*, 14-12-1949, p. 5; 24-8-1951, p. 11; *LVE*, 10-8-1950, p. 10.

<sup>78</sup> R. Herrero Riquelme: "Madrid, destino turístico de posguerra. Los carteles de Madrid editados por la Dirección General de Turismo, 1939-1951", *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie VII, Historia del Arte, 25 (2012), pp. 313-332; F. Lázaro Sebastián: "El cartel turístico en España. Desde las iniciativas pioneras del Patronato Nacional del Turismo hasta los comienzos del desarrollismo", *Artígrama*, 30 (2015), pp. 143-165..

<sup>79</sup> M. Ramón Gabriel y J. García Álvarez: "Fotografía, turismo e identidad nacional en el primer franquismo (1939-1959). Rafael Calleja y la Apología Turística de España", *Cuadernos de Turismo*, 38 (2016), pp. 385-410.

<sup>80</sup> *ABC*, 6-4-1947, p. 29.

<sup>81</sup> M. Ramón Gabriel y J. García Álvarez: "Fotografía, turismo e....", pp. 391-406.

<sup>82</sup> *LVE*, 11-2-1949, p. 4; *ABC Sevilla*, 1-10-1950, p. 23; *ABC*, 4-9-1951, p. 10.

<sup>83</sup> *ABC*, 18-3-1949, p. 10.

<sup>84</sup> *LVE*, 25-2-1947, p. 1.

<sup>85</sup> *ABC*, 24-10-1945, p. 12.

<sup>86</sup> *Aragón*, 205 (1947) p. 81.

*Company*<sup>87</sup>. Igualmente, fue un escaparate para la nación acoger la celebración del II Congreso de la Asociación Internacional de Hostelería<sup>88</sup>, organismo que había admitido a España en febrero de 1947<sup>89</sup>, y del XXII Congreso Internacional de Agencias de Viajes, al que asistieron casi un centenar de representantes de varias naciones<sup>90</sup>.

### **“Un Estado pequeño desde el punto de vista presupuestario”<sup>91</sup>**

Raquítica, insuficiente, son algunos de los calificativos que ha merecido la política presupuestaria franquista<sup>92</sup>. En un escenario en el que los gastos públicos disminuyeron en relación a la renta nacional, la DGT no fue una excepción. Hasta el año 1943 los créditos presupuestados se mantuvieron más o menos estables, en unas cifras muy similares a las asignadas durante los años 1934 y 1935: 4'5 y 3'8 millones de pesetas<sup>93</sup>, respectivamente. Pero a partir de 1944 la tendencia fue claramente creciente, cuadruplicándose en siete años. Gracias a ello el peso relativo medio de los créditos ordinarios concedidos a la DGT dentro del presupuesto total del país, que había sido del 0'04 % en el periodo 1940-1944, aumentó hasta el 0'10 % en la segunda mitad del decenio. Unos porcentajes no muy alejados, aunque, eso sí, ligeramente inferiores desde 1948, a la contribución del turismo receptivo al PIB español (cuadro 2). Sin embargo, debido a los episodios inflacionistas la evolución dejó mucho que desear en términos constantes. En pesetas de 1950, el poder adquisitivo de la DGT experimentó retrocesos en los bienios 1941-1942, 1946-1947 y 1949-1950, y un crecimiento del 127 % en el trienio 1943-1945.

Una parte muy considerable del presupuesto fue destinada a las partidas de *Personal*, con una cuota relativa decreciente a lo largo de la segunda mitad del decenio, y de *Gastos de carácter general*, con una tendencia opuesta. Esta última partida, que se multiplicó por siete en el último quinquenio de la década, englobaba, entre otros conceptos, los de viajes, propaganda, diferencias de cambio por pagos en el extranjero, instalación y mantenimiento de oficinas y dependencias en el exterior, gastos de transporte de material diverso utilizado por la DGT y en los establecimientos dependientes de ella, oferta pública deficitaria, y organización y desenvolvimiento de los cotos nacionales de caza y pesca.

---

<sup>87</sup> LVE, 23-3-1947, p. 10; 18-4-1951, p. 1.

<sup>88</sup> ABC Sevilla, 10-10-1948, p. 12.

<sup>89</sup> LVE, 25-2-1947, p. 1.

<sup>90</sup> LVE, 26-11-1948, p. 3.

<sup>91</sup> Francisco Comín y M. Martorell: *La Hacienda Pública en el Franquismo. La guerra y la autarquía (1936-1959)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 2013, p. 176.

<sup>92</sup> Carlos Barciela López et al: *La España de.....*, p. 59; Francisco Comín y Mauro Hernández: *Crisis económicas en.....*, p. 306.

<sup>93</sup> Carmelo Pellejero Martínez: “La política turística durante la República....”.

**Cuadro 1. Presupuesto de la DGT (miles de pesetas)**

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950
1	923	1.196	1.202	1.391	1.622	1.882	2.184	2.566	2.531	2.562	2.944
2	187	194	288	442	338	394	541	546	574	574	600
3	128	168	213	263	183	438	396	455	421	460	508
4	1.508	753	1.098	1.035	816	1.050	2.688	2.967	3.056	6.838	7.188
5	200	149	300	200	300	300	350	400	0	400	400
6	75	75	1.075	1.000	1.000	1.000	1.375	1.710	1.710	1.510	1.910
7	50	63	75	75	75	45	65	65	100	100	200
8	0	0	0	0	0	0	0	7	4.047	0	0
9	0	0	0	0	0	5.600	5.600	5.550	5.450	5.450	5.550
10	3.071	2.598	4.251	4.406	4.334	10.709	13.199	14.266	17.889	17.894	19.300
11	500	1.900	21	0	3.785	47	0	0	0	0	0
12	3.571	4.498	4.272	4.406	8.119	10.757	13.199	14.266	17.889	17.894	19.300
13	10.613	10.282	9.138	9.482	16.725	20.718	19.376	17.790	20.894	19.826	19.300

1. Personal 2. Material en general 3. Arrendamientos de locales 4. Gastos de carácter general  
5. Auxilios, subvenciones y subsidios 6. Adquisiciones y construcciones ordinarias 7. Obras de conservación y reparación 8. Amortización de deuda 9. Construcciones, adquisiciones e instalaciones extraordinarias o de primer establecimiento 10. Presupuesto ordinario total 11. Presupuesto extraordinario total 12. Presupuesto total 13. Presupuesto total en pesetas de 1950  
Fuente: BOE; Banco Bilbao Vizcaya: *Informe económico...* Elaboración propia.

La red pública, la gran receptora de los recursos de la DGT, se nutrió, además, por otras partidas de los presupuestos. Por un lado, a través de la de *Adquisiciones y construcciones ordinarias*, referida exclusivamente a las relacionadas con la oferta pública y con una tendencia creciente durante el periodo. Por otro lado, mediante los créditos extraordinarios aprobados hasta el año 1944, y cuyo destinatario primordial fue la citada cadena. Por Ley de 21 de junio de 1940 se dotaron 500.000 pesetas para la terminación de las obras de paradores, albergues y hosterías en curso de ejecución y para la reparación extraordinaria de daños causados por la guerra en edificios e instalaciones dependientes de la DGT<sup>94</sup>. Al año siguiente, y mediante leyes de 8 de marzo y de 17 de octubre, se amplió dicha partida a 1.900.000 pesetas, suprimiéndose en esta última normativa la referencia a las reparaciones de los daños bélicos<sup>95</sup>. Y en 1944 se presupuestaron, por Ley de 30 de diciembre de 1943, 3.750.000 pesetas destinadas a la compra de terrenos y edificios, obras de construcción,

<sup>94</sup> BOE, 24-6-1940.

<sup>95</sup> BOE, 23-3-1941; 26-10-1941.

reparación, terminación y conservación de los establecimientos públicos y para la adquisición de mobiliario y efectos de toda clase que fuesen necesarios para el funcionamiento de los mismos<sup>96</sup>, y otras 35.000., en este caso por Ley de 25 de noviembre de 1944, para gastos relacionados con los cotos nacionales de caza y pesca, y al transporte de muebles, enseres, ficheros, maquinaria de oficina, ropa y demás artículos de la DGT y sus establecimientos<sup>97</sup>. Y, por último, con la inclusión en 1945 en el presupuesto ordinario del concepto *Construcciones, adquisiciones e instalaciones extraordinarias o de primer establecimiento*, que aportó anualmente alrededor de 5'5 millones de pesetas. Una partida que desde 1948, y hasta el año 1957, tuvo que consignarse en los Presupuestos del Estado con una cantidad anual de cinco millones de pesetas destinada a atender los gastos de construcción de doce paradores y para realizar las ampliaciones en los hospedajes de la misma clase que en aquel momento estuvieran abiertos al servicio público<sup>98</sup>.

### **“Se ha iniciado una nueva y prometedora etapa”<sup>99</sup>**

De los escasos indicadores cuantitativos existentes puede deducirse que el turismo receptivo experimentó un indudable dinamismo durante la segunda mitad del decenio analizado. La llegada de extranjeros provistos de pasaporte no paró de crecer tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial, lográndose superar ya en 1949 los niveles prebélicos. También lo hicieron los ingresos generados por el turismo transfronterizo, cuya aportación al PIB español, extraordinariamente modesta, fue así mismo creciente desde 1946. Además, la demanda foránea se caracterizó por una notable concentración, tanto en cuanto a países emisores como al momento del año elegido para visitarnos. Tal y como había ocurrido durante la Segunda República, el mercado francés continuó siendo decisivo<sup>100</sup>. En 1951 el vecino país aportó el 41'2 %, seguido de Portugal, Reino Unido y Norteamérica, con el 19'2, el 10'6 y el 4'6 %, respectivamente<sup>101</sup>.

Otro dato que puede ser revelador de la reactivación del turismo es el aumento de las informaciones facilitadas por las oficinas de la DGT, que pasaron de 4.690<sup>102</sup>, en 1941, a 1'2 millones<sup>103</sup>, diez años después. Un notable crecimiento que se aceleró en la segunda mitad del decenio y que se concentró de manera especial en el público foráneo. En el periodo

---

<sup>96</sup> BOE, 31-12-1943.

<sup>97</sup> BOE, 28-11-1944.

<sup>98</sup> Ley, 27-12-1947. BOE, 30-12-1947.

<sup>99</sup> Luis A. Bolín, *ABC Sevilla*, 14-12-1949, p. 5.

<sup>100</sup> Luis Fernández Fúster: *Historia general del...*, pp. 277-278.

<sup>101</sup> *Información Comercial Española*: “El turismo en el comercio.....”, p. 103.

<sup>102</sup> *Páginas de Turismo Nacional*, 1945, marzo, p. 4.

<sup>103</sup> José I. Arrillaga: *Sistema de política turística*, Madrid, Aguilar, 1955, p. 61.

1947-1951 las labores informativas realizadas en las sedes ubicadas en España y en el exterior, así como las suministradas a ciudadanos nacionales y extranjeros, se multiplicaron por 2'1, por 100'9, por 1'1 y por 16'2, respectivamente. Consecuentemente, la cuota relativa de la clientela internacional creció del 15'8 al 73'1 %.

**Cuadro 2. España. Turismo exterior**

Años	1	2	3	4	5	6	7
1931	276,3	187,2	89,1			131,1	0,39
1932	278,6	201,9	76,7			161,0	0,49
1933	261,4	200,3	61,1			136,3	0,43
1934	275,6	190,8	84,8			142,1	0,41
1940		18,9				58,0	0,11
1941		30,8				49,3	0,09
1942		30,6				33,7	0,05
1943		72,1				30,6	0,04
1944		34,3				52,1	0,06
1945		39,2				34,6	0,04
1946		83,5				85,8	0,08
1947		136,8				189,8	0,16
1948		175,9				302,1	0,24
1949		283,9				410,1	0,30
1950		457,0				640,1	0,38
1951	1.263,2	676,2	325,2	189,1	72,7	1.174,0	0,54

1. Miles de Visitantes 2. Miles de Extranjeros con pasaporte 3. Miles de Extranjeros en tránsito por puertos 4. Miles de Extranjeros autorizados por 24 horas 5. Miles de Españoles residentes en el extranjero 6. Ingresos por turismo exterior (millones de pesetas corrientes)  
7. Exportaciones de servicios turísticos sobre el PIB (porcentajes)

Fuente: *Información Comercial Española*: “El turismo en el comercio....”, pp. 100-102; Antonio Tena: “Sector exterior”, en Albert Carreras y Xavier Tafunell (eds.): *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX-XX*, Bilbao, Fundación BBVA, pp. 573-644.

Trataremos de aproximarnos a la realidad del turismo interno a través de lo ocurrido en la Obra Social de Educación y Descanso, en la Red pública y en los Balnearios. En los tres casos, pero de manera especial en los dos primeros, la demanda fue creciente. Entre 1940 y 1951 las residencias sindicales abiertas a los trabajadores españoles pasaron de 15 a 36, y los clientes de 3.565 a 18.435, respectivamente<sup>104</sup>. En los establecimientos turísticos públicos, con una clientela mayoritariamente autóctona durante estos años, las 39.211 estancias de 1943 se convirtieron en 119.000 ocho años después<sup>105</sup>. En cambio, el dinamismo fue bastante menor en nuestros balnearios, cuya oferta permaneció estancada. En 1940 estuvieron abiertos al público 116, 43 menos que en 1930 y cinco más que en 1951. En ellos, la tendencia fue ligeramente creciente entre 1940 y 1947, pasado el número de agüistas de 61.292 a 74.746, respectivamente. Pero desde entonces la demanda se estancó,

<sup>104</sup> A. Fernández Marcos: *El turismo social en España*, Tesis Doctoral, Madrid, 1959.

<sup>105</sup> Servicio Sindical de Estadística: *La hostelería en....*, pp. 75-76; Carmelo Pellejero Martínez: “La Red de Establecimientos....”, p. 192.

de manera que en 1951 se registraron 74.231 clientes, una cifra todavía inferior a los 81.196 que habían asistido en 1930<sup>106</sup>.

En cuanto a las empresas de hospedaje, a comienzos de 1947 el Servicio Sindical de Estadística contabilizaba 1.171 hoteles, 7.550 pensiones y 2.879 posadas<sup>107</sup>. Cuatro años más tarde el citado servicio consideraba de interés turístico a 1.038 hoteles y 280 pensiones, dotados de 70.825 y 7.946 plazas, respectivamente<sup>108</sup>, y evidenciaba que la oferta hotelera se caracterizaba por una notable concentración geográfica: alrededor del 54 % de los establecimientos se repartía entre trece provincias<sup>109</sup>. Contabilizaba, asimismo, otras 134.928 plazas ofertadas en 11.244 pensiones de Segunda y de Tercera, casas de huéspedes y posadas<sup>110</sup>. Por último, en la España que iniciaba la década de los años cincuenta operaban veinte agencias de viajes<sup>111</sup>, una más de las que ya lo hacían en 1946<sup>112</sup>.

## Conclusiones

En un contexto político y económico muy desfavorable, tanto interna como internacionalmente, a la DGT se le encomendó convencer a españoles y foráneos de que eligieran nuestro país para disfrutar de sus vacaciones. Una tarea nada fácil. No obstante, parece que el sector turístico se reactivó tras la Segunda Guerra Mundial. Es bastante significativo que el número de extranjeros entrados en España provistos de pasaporte se multiplicara por ocho entre 1946 y 1951. También, la ilusionante respuesta de la demanda nacional, el creciente interés internacional por obtener información sobre España y los avances experimentados por el sector en materia de oferta turística.

La labor de la DGT estuvo condicionada, como no podía ser de otra forma, por el intervencionismo que caracterizó la política económica del primer franquismo. Desde la hostelería a las agencias de viajes, pasando por la publicidad, no hubo una actividad que no fuera estrictamente regulada por el Estado. Los precios hoteleros, como los de todos los productos y servicios españoles, fueron fijados de forma arbitraria por las autoridades.

---

<sup>106</sup> Evaristo Escorihuela: “Las curas de aguas tienen ahora pocos adeptos”, *Revista Sindical de Estadística*, 26 (1952), pp. 61-64; Servicio Sindical de Estadística: *La hostelería en...*, pp. 61-62.

<sup>107</sup> Servicio Sindical de Estadística: *La hostelería en...*, p. 100.

<sup>108</sup> Evaristo Escorihuela: “La industria turística española”, *Revista Sindical de Estadística*, 64 (1961), pp. 40-56.

<sup>109</sup> Los porcentajes de las trece provincias eran: Madrid, 10’4; Barcelona, 6’9; Guipúzcoa, 6’7; Gerona, 5’4; Santander, 3’1; Málaga, 2’9; Valencia, 2’9; Jaén, 2’9; Oviedo, 2’7; Pontevedra, 2’7; Cádiz, 2’5; Alicante, 2’4; Baleares, 2’3%. Evaristo Escorihuela: “Nuestros hoteles figuran en la vanguardia de la industria hotelera mundial”, *Revista Sindical de Estadística*, 21 (1951), pp. 52-56.

<sup>110</sup> *Información Comercial Española*. “El turismo en el....”, p. 112.

<sup>111</sup> Gabinete de Estudios Económicos: “Ensayo sobre valoraciones de las inversiones turísticas en los distintos sectores económicos españoles”, *Estudios Turísticos*, 28 (1970), pp. 5-52.

<sup>112</sup> Servicio Sindical de Estadística: *La hostelería en...*, pp. 68-70.



Además, su decisión de mantenerlos inalterados hasta 1947 provocó, en un escenario con varios episodios inflacionistas, un notable malestar entre el empresariado. El turismo también fue objeto del deseo gubernamental de formar un sector público empresarial. La Red de Establecimientos Turísticos del Estado se reconstruyó y se amplió, y en 1949 se creó la empresa pública Autotransporte Turístico Español. Por último, la DGT fue otra víctima más del raquitismo presupuestario. Su financiación, creciente en términos nominales pero poco estimulante en pesetas constantes, se canalizó, sobre todo, a incrementar y mejorar la oferta pública y a promocionar turísticamente la nación.