



Escuela Universitaria
de **Turismo**

ALTAMIRA

GRADO EN TURISMO

Trabajo Fin de Grado

Curso académico 2018/2019

EMMA GRIGGS LEÓN

**ANÁLISIS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y SU INCIDENCIA
EN EL TURISMO DE CANTABRIA**

**AN ANALYSIS OF THE MEANS OF TRANSPORT AND THEIR
INFLUENCE ON THE TOURISM OF CANTABRIA**

DIRECTOR

PEDRO CORNEJO



Escuela Universitaria
de **T u r i s m o**

ALTAMIRA

GRADO EN TURISMO

Trabajo Fin de Grado

Curso académico 2018/2019

Fecha de entrega: 12/12/2018

AUTORA: Emma Griggs León

**ANÁLISIS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y SU INCIDENCIA
EN EL TURISMO DE CANTABRIA**

**AN ANALYSIS OF THE MEANS OF TRANSPORT AND THEIR
INFLUENCE ON THE TOURISM OF CANTABRIA**

DIRECTOR: Pedro Cornejo

TRIBUNAL:

Nombre:

Firma:

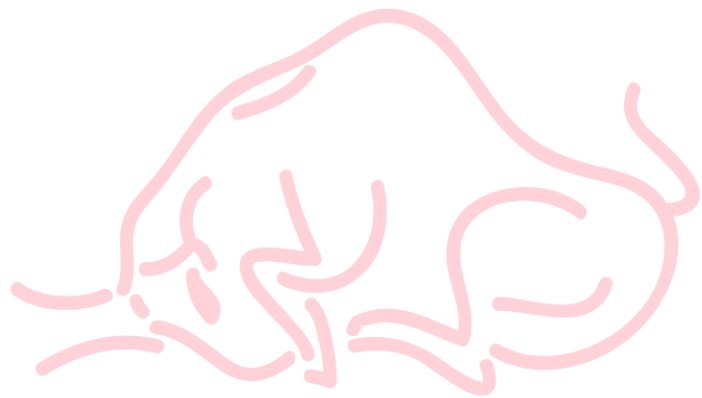
Nombre:

Firma:

En Santander a

AGRADECIMIENTOS

A mi familia en general y sobre todo a Pedro, mi tutor del presente TFG, por su increíble paciencia y comprensión.



Escuela Universitaria
de **Turismo**

ALTAMIRA

RESUMEN

El presente trabajo tiene como finalidad analizar la importancia de la relación existente entre el Turismo como medio generador de empleo y desarrollo, con los medios de transporte con los que cuenta una determinada región. En el caso particular del presente trabajo, se toma a la comunidad autónoma de Cantabria como zona de estudio. Para ello, se realizó una revisión bibliográfica donde se exponen los antecedentes históricos en materia de transporte de la región; además de experiencias propias de familiares y personas cercanas quienes también ofrecieron información clave sobre cómo ha ido evolucionando el desarrollo turístico con la mejora del sistema de transporte en todas sus variantes: Aéreo, marítimo y terrestre. La orografía por su parte, fue una variable considerada también durante el proceso de investigación, puesto que debido a su naturaleza ha sido muy difícil aun a día de hoy, construir vías de comunicación terrestre en algunas regiones que permitan el acceso a Santander, Torrelavega y otros puntos de interés, así como también hacia otras provincias colindantes como Burgos, Palencia, León, entre otras. Adicionalmente, cada medio de transporte es explicado para poder aclarar su incidencia en el turismo de Cantabria. Se han enumerado según importancia y antigüedad cada medio de transporte presente en la ciudad de Santander y cómo ha afectado al turismo a lo largo de la historia de la ciudad.

Palabras clave: Transportes, turismo, importancia, análisis, desarrollo turístico, revisión bibliográfica, Cantabria

ABSTRACT

The present paper work has been focused on determining the importance in the relationship between Tourism as a means of generating employment and development with all kind of transportation that a specific region has. In the particular case of the present investigation, the autonomous community of Cantabria is taken as a study area. For it, an extensive and deep bibliographical research was carried out so that expose the historical background on transportation in the region; in addition to relatives' experiences and close people who also offered key information on how tourism development has evolved hand in hand with the improvement of the transport system in all its variants: air, sea and land. The topography, on the other hand, was a variable considered also during the research process, since due to its nature it has been very difficult even today, to build terrestrial communication roads in some regions that allow access to important cities of the community, such as Santander and other points of interest, as well as other neighboring provinces such as Burgos, Palencia, León, and others. Additionally, each means of transport is analyzed and observed from the technical point of view in order to clarify its impact on tourism in Cantabria. The means of transport found in the city of Santander and how it has affected tourism throughout the history of the city have been listed according to its importance and origins and how it has affected tourism throughout the history of the city.

Keywords: Transports, Tourism, importance, analysis, Touristic Development, bibliographical research, Cantabria

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS.....	1
RESUMEN.....	2
ABSTRACT	3
1. INTRODUCCIÓN.....	2
2. OBJETIVOS.....	7
3. METODOLOGÍA.....	9
4. LOS MEDIOS DE TRANSPORTE EN CANTABRIA	10
4.1. Origen.....	10
4.2. Clasificación de los medios de transporte	12
4.3. Situación actual española.....	13
5. SITUACIÓN ACTUAL EN CANTABRIA.....	15
5.1 Aeropuerto de Parayas	16
5.2 Carreteras Cántabras.....	19
5.3 Transporte marítimo en Cantabria	22
4.4 Transporte por ferrocarril.....	25
5.5 Transporte público de Santander.....	26
5.6. Transporte dentro de la comunidad Cántabra	27
6. EL TRANSPORTE Y TURISMO EN CANTABRIA EN UN FUTURO	29
7. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS	32
7.1 Conclusiones	32
7.2 Propuestas	34
8. ÍNDICE DE GRÁFICOS Y TABLAS	36
9. REFERENCIAS.....	37
9.1 Bibliografía	37
9.2 Webgrafía	38

1. INTRODUCCIÓN

Si analizamos el impacto que ha representado para la sociedad en diversos ámbitos los medios de transporte se podría vislumbrar que ha sido de tal magnitud, que para poder efectuar cualquier tipo de desplazamiento hoy día se requiere de éstos en cualquier nivel. El ser humano desde su nacimiento ha contado con algún mecanismo que le permita moverse de un punto a otro, iniciando con ello una cadena que consecuentemente parte desde el vientre, en los brazos de la madre, posteriormente aprender a gatear y por último a caminar. En consecuencia la humanidad se encaminó hacia el progreso en su intento por recorrer distancias en el menor tiempo posible, primero efectuándola a través de sus piernas; debido a que este tipo de traslación era muy dificultosa en ciertas épocas de año dio pie a que el hombre analizara cómo mejorar las condiciones de espacio – tiempo, entonces surge la importancia de la ciencia y la tecnología (Cedeño, 1997). El primer medio de transporte después del humano, es el de los animales, también conocido después como medio de tracción a sangre; éste a su vez sirvió para transportar estructuras de madera y metálicas mediante carretas, de esta manera el hombre fue perfeccionando los diseños hasta llegar a crear los ferrocarriles, el coche etc. Paralelamente a este desarrollo del transporte terrestre, las antiguas civilizaciones analizaron la manera de atravesar los mares, por lo que entonces desarrolló las primeras canoas lo que con el tiempo le llevó a la construcción de barcos, transbordadores, Ferris y otros medios para transportarse acuático y subacuáticos (submarinos). En última instancia se tiene el transporte fue el aéreo, en el cual la inquietud de semejar a la naturaleza en especial a las aves, fue lo que inspiró en primer lugar a Leonardo Da Vinci hacer el primer bosquejo de un helicóptero y partiendo de esto, es cuando comienza la revolución del transporte aéreo a través de naves como helicópteros, aviones, avionetas. En un sentido superlativo, el desarrollo aéreo llevó al desarrollo del transporte espacial el cual de muy reciente data ha permitido que en los actuales momentos el poder de traspasar los límites del planeta tierra sea una realidad innegable.

Ahora bien, aunque el transporte como se conoce hoy se origina a partir de una necesidad humana de expansión, en un grado menor también ha jugado un papel fundamental en la consolidación y desarrollo del turismo en diversas regiones del mundo. Para constatar esta relación solo basta con citar a los fundadores de la escuela humanista quienes definieron el turismo de la siguiente forma:

“un conjunto de relaciones y fenómenos producidos por el desplazamiento y la permanencia temporal de personas fuera de su lugar de residencia habitual, sin que sean motivados por el lucro (Hunziker & Krapf, 1942).”

Por lo tanto, esta definición vincula la relación tiempo-espacio desde el punto de vista del desplazamiento a través del medio del transporte. De tal manera, se presentan el turismo como un fenómeno en un conjunto de relaciones sistemáticas ya que sin el desplazamiento no existiría el turismo o únicamente se haría en cada país o región en donde se resida.

Desde el punto de vista histórico, la relación turismo-transporte nace en el siglo XIX cuando los ferrocarriles surgen como medio de transporte fundamental en Europa y Estados Unidos, los cuales eran utilizados para asistir a los museos y visitar los monumentos por razones de esparcimiento y recreación. A continuación, son creados los primeros vehículos de combustión interna como medio de desplazamiento y los que se han llegado a convertir con el transcurrir del tiempo uno de los transporte con características turísticas por excelencia, puesto que es un medio de transporte no regular, es decir, no tiene ni horario, ni ruta establecida si el mismo no pertenece a ninguna línea de transporte en particular(Álvarez, 2004).

Sin ánimos de explayarnos demasiado en los sucesos históricos inherentes en la relación del turismo y el transporte es importante acotar que en este aspecto el transporte es un factor determinante del producto turístico, ya que representa el medio de llegar al destino siendo necesario para los desplazamientos dentro del destino visitado y en un número reducido de casos, la propia atracción o actividad turística(Cooper, Fletcher, Fyall, Gilbert, & Wanhill, 2007). En contraste, se tiene ha visto también el impacto que puede generar la ausencia o disminución de cualquier medio de transporte a los sitios turísticos. En algunos casos la transportación se obstaculiza o se suspende por razones climáticas o bélicas se impide el acceso a los atractivos turísticos. Las relaciones del transporte con el sector turismo son ineludibles, es por esto que su conexión es determinante, porque el turismo es inseparable de viajar(López, 1994).

Adicionalmente una definición más completa se ha de buscar en el glosario de la OMT (Organización Mundial del Turismo) que estableció: "El Turismo es un fenómeno social que consiste en el desplazamiento voluntario y temporal de individuos o grupos de personas que fundamentalmente por motivos de recreación, descanso, cultura o salud, se trasladan de un lugar de residencia habitual a otro en el que no ejercen alguna actividad lucrativa ni remunerada, generando múltiples interrelaciones de suma importancia económica y cultural" (Padilla, 1980:74).

Como se puede observar, todas las definiciones tienen de forma explícita o implícita la palabra "desplazamiento". Los medios de transporte permiten estos desplazamientos, ya que trasladan a las personas desde su lugar de residencia habitual hacia los lugares que poseen los atractivos turísticos que pueden ser varios. El turista puede desplazarse por vía terrestre (turismo terrestre), por vía marítima (turismo náutico), y por vía aérea (turismo aéreo). Otra clasificación que podemos hacer sobre el turismo es con respecto al destino elegido, por lo tanto se tiene el turismo interior (dentro de las fronteras del país de residencia habitual de los individuos), turismo nacional realizado por los residentes de un país tanto dentro como fuera de ese país y por último, el turismo internacional en el que los residentes de un país salen de sus fronteras.

Con el propósito de estudiar más a fondo la relación entre el turismo y el sector transporte surge el desarrollo del presente TFG, el cual pretende analizar cada medio de transporte, su evolución y la relación que tiene con el turismo en una determinada región en el marco de un análisis de caso, en la Comunidad Autónoma de Cantabria, España. Relativo a ello, según Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), se calcula que en España habian unos 27,76 millones de unidades vehículos en 2015, de los cuales 2.787.719 son turismos, 2.747.177 todoterrenos, 2.383.049 derivados de turismo, 1.741.604 furgones y el resto camiones de diferentes tipos, autobuses y autocares, sin contar con ciclomotores que son otros muchos (Ecomotor.es, 2015). Estos vehículos se han convertido en una necesidad para nuestras vidas e imprescindibles en las grandes ciudades. Tras los coches en la lista de métodos de transportes terrestres más utilizados están los trenes, por detrás de los autobuses.

Pasando al resto de los medios de transporte, como el marítimo y el aéreo, Cantabria goza de tener una red que incluyen a todos los tipos mencionados; ya que, posee un aeropuerto, goza de un puerto marítimo de grandes dimensiones y de una autovía acorde a las necesidades de la Comunidad Autónoma. Asimismo, en el informe anual del Observatorio del Transporte y la Logística en España del año 2017 se encontró que ha habido un crecimiento considerable en el tráfico de todo tipo de vehículos, desde turismos a los de mercancías. El uso de transporte por parte de viajeros mostro un aumento del 4.6% con respecto al año 2015. Estas cifras son generales y representan la totalidad de España pero se centran más en la parte este y norte del país.

El transporte aéreo y ferroviario también ha experimentado un marcado crecimiento, dando como resultado una recuperación económica viable y notable. Por todo lo mencionado, queda en evidencia que, sin medios de transporte no habría ni existiría el turismo ya que sin desplazamientos este no sería posible.

Afortunadamente y como ya se ha mencionado anteriormente, Cantabria tiene una buena red de transportes que la comunica eficazmente con el resto de Comunidades Autónomas, sin embargo su historia es bastante reciente pues tanto la autovía como el aeropuerto de la ciudad no han existido hasta hace unos años lo que se traduce a que el impulso del turismo a causa de los medios de transporte en la región es relativamente reciente.

Los medios de transporte y comunicación modernos, los cuales han posibilitado la afluencia de turistas de manera masiva, son el resultado de la amalgama dual conformada por la ciencia y la tecnología que han permitido la aparición de un nuevo sistema de turismo a nivel global cada vez más utilizado. Por consiguiente, cuando hablamos del origen del turismo de masas coincide con el momento en el que cada vez más personas, sobre todo familias, empezaban a adquirir vehículos. José Ángel Hernández en la revista "Scripta Nova" está de acuerdo y escribe sobre el impacto que está causando la movilidad y el turismo de masa en conjunto y que cada vez los desplazamientos son mayores, más distantes y hasta más frecuentes. Se calcula que en el periodo 1995 - 2020, será de un 175 por ciento, esto es, mil millones de turistas más que en décadas anteriores. Por ello, es todo un reto para el turismo, compatibilizar el desarrollo de esta actividad con el impacto que ha generado el sector transporte

Adicionalmente, es importante resaltar que el desarrollo económico en el que se ha visto envuelta Cantabria en estos últimos años debido en parte al turismo. Según el INE, en Octubre de 2018 los turistas contaban entre pernoctante y viajero 242.971. La tasa de variación entre el mes de julio del 1999 y el mismo mes del 2018 ha subido un 33,46%. Este cambio se puede deber a diferentes motivos por ejemplo la popularidad que ha obtenido Santander gracias a su aeropuerto o a la mejora de sus carreteras y vías de comunicación.

Siendo el turismo la primera industria en España y por lo tanto un sector estratégico al que hay que prestarle mucha atención queda claro pues que, Lo primero y lo último que ve el turista en el país son los servicios e infraestructuras de transporte, esto junto con el alojamiento y otros sectores va a determinar directamente en la experiencia del cliente. Se tendría que poner al viajero en el comienzo y en el fin de la cadena de valor para ver el servicio como él lo ve y poder adaptarse a sus necesidades.

Luego de realizar un sondeo mediante el uso de la encuesta como instrumento de recolección de datos, se expone a continuación algunas mejoras que son necesarias en el sector de transportes según turistas encuestados:

- La necesidad de saber con antelación el precio desde el aeropuerto hasta el centro de ciudad en taxi.
- La posibilidad de pagar la mayor parte de servicios con tarjeta.
- Controles de seguridad más respetuosos.
- Rótulos entendibles.
- Traducciones al inglés coherentes.
- La cesión de un título de un transporte a otra persona si uno no puede viajar (darle a alguien un billete comprado para mi).
- Servicios adicionales con horarios similares a los transportes (si hay bus, hay cafetería).
- Condiciones claras y sin letra pequeña en los tickets,
- Información clara y concisa en caso de retrasos o cancelaciones.
- Unos aseos accesibles y limpios.

Seguidamente, el marco teórico-histórico que se va a tratar es muy amplio, desde los orígenes de los desplazamientos como tal y las necesidades que se tenían por entonces hasta la fecha de hoy y, por supuesto, de qué forma seguirá evolucionando con vistas al futuro gracias a cálculos de expertos en la materia. Del mismo modo, tendrá mucha importancia todos los medios de transporte que se pueden encontrar en Cantabria y cómo se han ido transformando de cara a la población turística y a la local.

Un punto importante a resaltar es que, los medios de transporte vienen determinados en gran medida por la orografía de un territorio. Según la RAE, define la orografía como “parte de la física que trata de la descripción de las montañas” y, también como “conjunto de montes de una comarca, región, país”. En este sentido, debido a su orografía, Cantabria siempre ha sido un territorio muy difícil al que acceder. Esta afirmación es basada en que la región antemencionada se sitúa al norte de España, en el sector central de la Cordillera Cantábrica. Limita al norte con el mar Cantábrico, al sur con Palencia, León y Burgos (Castilla y León), al este con el País Vasco y al oeste con el Principado de Asturias.

Su superficie es de 5321 km² y tiene 165.7 kilómetros de costas siendo el cabo de Ajo el más importante de la Comunidad.

La mayor parte de Cantabria se compone de una serie de relieves que van perdiendo altura a medida que llegan al mar. De esta manera, podemos clasificar el relieve de Cantabria en tres formas:

- La marina: la componen la costa.
- La montaña: la zona más central de Cantabria

- Campoo y los valles del sur: componen la parte más sur de Cantabria, aproximándose a la meseta de Castilla.

El relieve más abrupto de la Comunidad lo encontramos en los Picos de Europa, en el macizo oriental. El pico Torre Blanca con sus 2615 metros de altura lo convierte en la montaña más alta de Cantabria. A todo esto se suman los valles que han formado los abundantes ríos que surcan la orografía cántabra como son los valles de Lamasón, Cabuérniga o Buelna, entre otros.

El análisis de toda la orografía de Cantabria servirá en primer lugar como punto de partida para explicar y exponer la dificultad que ha tenido establecer un sistema de transporte eficaz en la Comunidad desde la Prehistoria. El aislamiento al que se ha visto sometida Cantabria desde siempre viene dado principalmente por su distribución montañosa ya que el 50% de su territorio supera los 600 metros de altitud y el 75% más de 200 metros; siendo esta la razón principal por la falta del AVE en la región.

En este sentido, el AVE en Cantabria fue prometido en varias ocasiones por diferentes Gobiernos a lo largo de los estos últimos años. En el año 2014 entraba en los presupuestos generales del Estado un plan que aseguraba la llegada de la alta velocidad a Cantabria. A finales del año 2015 se aseguró que no había suficientes licitaciones para asumir unos gastos tan grandes, así mismo se asumieron los gastos de la mejora Madrid-Santander vía Palencia que ya fue un cambio notable.

En 2017 Íñigo de la Serna, por entonces Ministro de Fomento, aseguró que el AVE llegaría hasta Reinosa con una inversión de unos 460 millones de euros aproximadamente. El nuevo tramo conecta Palencia con Aguilar de Campoo y posteriormente con Reinosa, reduciendo considerablemente el tiempo de viaje entre una y otra. Las condiciones orográficas de la zona permitieron que el AVE solamente llegase hasta Reinosa, es decir, construir hasta donde el terreno lo permita y más tarde mejorar las demás vías en la medida de lo posible. Para poder unir un tramo de vía a la otra se tuvo que colocar un intercambiador para que los trenes se pudieran adaptar al nuevo ancho de vía.

De esta forma se reduciría el tiempo Madrid-Santander de 4 horas y 5 minutos a 2 horas y 48 minutos. Esta gran mejora supondría un claro desarrollo para Cantabria pues al reducirse el tiempo la hace más accesible. Así la gente que tenga que venir a Cantabria ya sea por ocio o negocio tiene más formas de elegir el medio de transporte.

2. OBJETIVOS

El objetivo principal del actual Trabajo Final de Grado está focalizado en identificar la importancia de los medios de transporte para el turismo en Cantabria. Para ello partimos de

explicar toda la evolución de cada uno de los tipos de medios de transporte en la ciudad de Santander y también del turismo desde su origen. Se contestará a la siguiente pregunta: ¿realmente influyen los medios de transporte para elegir Cantabria como destino turístico? Para ello se han planteado los siguientes objetivos específicos:

- Explicar la evolución de la industria de los transportes, su incidencia en el turismo desde su aparición y su evolución.
- Advertir el motivo por el cual Cantabria ha sido en el pasado un lugar de muy difícil acceso.
- Mostrar la evolución y los medios usados para las mejoras llevadas a cabo por las instituciones.
- Diferenciar los diferentes medios de transporte de Cantabria.

A continuación se expone un esquema de la relación entre los medios de transporte y las demás entidades que conforman el aparato turístico. Los medios de transporte siempre en el centro y alrededor diferentes empresas que se nutren de ellos.



Gráfico 1. Esquema de la relación medio de transporte y los demás entidades que conforman el producto turístico

3. METODOLOGÍA

Con el fin de explicar la relación de los transportes en el turismo y lo que esto ha provocado en la Comunidad de Cantabria se han utilizado fuentes secundarias; es decir, a partir de recursos web e investigación en internet.

- Libros, blogs, folletos y revistas: han formado una parte fundamental del trabajo pues se han usado de manera continuada, mayoritariamente para explicar la evolución y la historia. Varios datos serán concatenados y comparados con los obtenidos en otros muchos portales webs y libros así como también se recurrirá a blogs, folletos y revistas cuyo tema principal sea tanto hacia el turismo como el transporte. Las hemerotecas online de periódicos como la de El Diario Montañés, El Diario de Cantabria y El Mundo han servido de gran ayuda para ver los cambios de parecer de las instituciones estos últimos años.
- Portales web: Por su parte, otros portales webs como el del Ministerio de Fomento ha servido de gran ayuda a la hora de encontrar información oficial sobre las infraestructuras que componen tanto el turismo como los medios de transporte involucrados, por ejemplo en el caso del puerto. Análogamente, la página web de AENA es otra herramienta útil en cuanto a cifras de pasajeros y destinos en el aeropuerto de Santander que permitirán elaborar un contraste de datos en el número de vuelos y pasajeros que utilizan el aeropuerto mencionado desde el año 2007 hasta el 2017 y evaluar el impacto turístico que el medio aéreo ha tenido sobre la región.
- Análisis de datos: Por lo tanto, se ha recurrido a los datos de la página web del Instituto Nacional de Estadística (INE) el cual, es un recurso muy útil en la recogida de datos oficiales por lo fue considerado en el desarrollo del presente TFG como una fuente fiable. Del INE se ha extraído una variedad de datos que se expondrán más adelante como la cifra de los turistas y excursionistas los pasados años en Cantabria para poder calcular la tasa de variación. Los datos web del Instituto Cántabro de Estadística (ICANE) han servido de gran ayuda para datos más concretos de la comunidad autónoma.

Del mismo modo quiero resaltar mi experiencia personal, recurso que me ha servido también para este trabajo pues al ser natural de Palencia y al haber ido de vacaciones muchos años a Cantabria conozco el tema en materia de turismo y transporte de primera mano en la zona. He recurrido también a información que me han proporcionado mis

familiares para saber en primer plano cómo era ir a la playa entonces y la odisea de una carretera tan peligrosa.

4. LOS MEDIOS DE TRANSPORTE EN CANTABRIA

4.1. Origen

El origen histórico de los transportes se remonta a la antigüedad cuando los pies eran el único método de ir de un lugar a otro hasta la invención de la rueda. Esta invención vino a ser un punto de inflexión en el mundo del transporte desde entonces. Se sabe que la primera constancia que se tiene de la rueda fue alrededor del año 3500 a.C. desde entonces, se dio paso a un mecanismo evolutivo tecnológico y gradual hasta el punto que casi todos los medios de transporte al día de hoy depende de la rueda, incluso los aviones en sus mecanismos de despegue y aterrizaje.

Cuando hablamos de historia de la región nos tenemos que remontar a la Prehistoria pues hay constancia de que la presencia humana en la comunidad tuvo lugar hace más de 100.000 años, en el Paleolítico Inferior. Cantabria era el lugar perfecto para el asentamiento pues tenía un clima templado, grandes y sendos bosques en los que cazar y recolectar o sembrar, y mar para pescar. Hacia el final del Paleolítico inferior y principios del Medio, se produce el efecto de la glaciación o Würm, por lo que los hombres de estas zonas buscan refugio en diferentes cuevas que encuentran y hacen aquí sus asentamientos.

Alrededor de hace 35.000 años, aparece el Homo Sapiens Sapiens y con él avances muy importantes, es en este período cuando se empiezan a pintar las famosas cuevas de arte rupestre. Este tipo de arte es algo que representa a Cantabria y motivo de estudio por una gran variedad de expertos provenientes de todo el mundo. Hasta hace no más de varios meses se tenía entendido que la especie anterior al Homo Sapiens Sapiens, el Neanderthal, no tenía capacidades artísticas pero se han descubierto varias pinturas en la cueva de La Pasiega que datan de hace 65.000 años. Estas últimas podrían ser las más antiguas del mundo y un nuevo reclamo para el turismo.

En el siglo XI y tras el éxodo masivo hacia el norte de los visigodos por la invasión musulmana se hizo posible el cambio de la lengua al latín y la imposición del cristianismo en Cantabria y el norte de España. Gracias a esta expansión se construyeron una serie de monasterios e iglesias que acompañaban a las pocas que existían con anterioridad. El monasterio de Santo Toribio de Liébana data del siglo VIII y fue el más importante hasta que se construyó Santa María de Piasca en la misma comarca, ambos de gran valor turístico e histórico. Gente de todo el norte de España y alrededores se desplazaban a estos enclaves para profesar su fe.

En esta misma época se formaron las cuatro villas principales de Cantabria: San Vicente de la Barquera (1210), Santander (1187), Laredo (1200) y Castro Urdiales (1163) que gracias al comercio y a sus puertos vivieron una época de crecimiento económico.

En el siglo XV y durante el reinado de los Reyes Católicos, se sabe a ciencia cierta que los astilleros de Colindres fueron los encargados de construir la nave "Pinta" y seguramente la "Santa María", más tarde dirigidas al cabo de Palo y de allí hacia el Nuevo Mundo.

Durante los siglos XV y XVI Cantabria se abrió aún más al comercio no sin dificultad ya que la Cordillera Cantábrica siempre fue un impedimento para comunicarse con el Reino de Castilla. Las villas que componían Cantabria siempre intentaron hacer mejoras en los caminos, la mayor parte de ellos se quedaron en deseo pues los accesos siempre fueron difíciles. La red viaria principal partía de las cuatro villas principales antes mencionadas y hacia el sur de la Meseta, a Palencia y Burgos principalmente. Santander y Laredo fueron las villas que más esfuerzos pusieron en mantener los caminos viables y transitables, no obstante era el que unía Laredo y Burgos el camino más corto que unía Castilla con el mar y el más utilizado. La mayor parte de la población de esta época se desplazaba por cuestiones de comercio (lana o pesca), peregrinos con destino Santiago o por cuestiones económicas, por ejemplo, el hecho de encontrar trabajo.

En esta época era también muy importante el transporte fluvial, es decir, a través de los ríos, por lo que se llevaron a cabo grandes obras de ingeniería hidráulicas. En 1571, el puerto de Santander fue elegido por los Austrias como base naval de la armada.

En el siglo XVIII, llegaron un gran número de mejoras para el comercio y sobre todo para las gentes de la comunidad de Cantabria. El tramo de Reinosa-Santander se mejoró propiciando que los agricultores de la zona pudiesen comerciar sus cosechas pero todavía con gran dificultad. Así como los agricultores lo sentían, los pescadores: "...la falta de caminos que pongan a los pueblos en comunicación con los mercados" y que "...en las consecuencias de las causas que se dejan indicadas, influye extraordinariamente en las condiciones económicas de la producción agrícola en los mercados interiores públicos donde se vende lo que se destina a la venta, pues en los puertos de salidas y en los mercados interiores no puede verificarse por falta de vías de comunicaciones".¹

Fue en el mismo siglo cuando se empezó a pensar un ambicioso plan que consistía en construir una red de caminos y canales de navegación que transportarían los cereales que se

¹ Expresión del gobierno municipal de San Vicente de la Barquera sobre el atraso agropecuario de Cantabria.

producían en Castilla al resto de la península. El canal del norte pretendía unir Segovia con el puerto de Santander. Las obras comenzaron en 1753 y no se terminaron hasta 1849. Su construcción fue interrumpida en incontables ocasiones por los conflictos bélicos a los que se estaba enfrentando España en esas épocas y a la falta de liquidez de la Corona. El Canal de Castilla nunca fue finalizado y para cuando concluyó su construcción, el ferrocarril estaba empezando a tener cada vez más peso.

En el siglo XVIII, la ciudad de Santander fue la que más evolución sufrió del cambio demográfico. Tras las mejoras en los caminos, la creación tímida de algunas industrias, el libre comercio con América y el cambio de sede del obispado hizo de Santander una ciudad atractiva para emigrar. Así pues, la ciudad se llenó de funcionarios de la Corona, mano de obra para astilleros y jornaleros para fábricas. La ciudad pasó de poseer 2700 habitantes en 1750 a 6000 a finales del siglo, la mayor parte venidos de Vizcaya, Castilla y Francia.

Ya en el siglo XIX se impulsó la construcción de un ferrocarril que uniese Castilla con la comunidad cántabra y así mejorar el transporte de todo tipo de mercancías (especialmente harinas y trigos) y de personas. La empresa Isabel II fue la encargada de hacer esta obra de ingeniería que empezó en 1849 y no se finalizó hasta 1866. Esta época fue la de oro para el puerto de Santander pues cada día salían una cantidad enorme de barcos directos hacia las Américas para comerciar.

Sin embargo, a medida que avanzaba el siglo, la actividad portuaria entró en crisis. Algunos factores generales como el atraso económico e industrial de España y el fracaso del ferrocarril Alar-Santander fueron los culpables. Se sufrió un retardo económico que conformó una posterior crisis que constituyó la derivación de muchos barcos a otros puertos de Cantabria y comunidades del norte. A las puertas del siglo XX vuelve a haber otra época de esplendor, esta vez propiciada por nuevos materiales con los cuales comerciar.

4.2. Clasificación de los medios de transporte

En otro orden de ideas, La Organización Mundial de Turismo clasifica como medios de transporte los siguientes:

Aéreo:

- Vuelos regulares:
 - Vuelos charter
 - Otros Servicios

Terrestre:

- Ferrocarril
- Medios de Transporte colectivos por carretera

- Vehículos privados de hasta 8 plazas
- Vehículos por alquiler
- Otros medios de transporte terrestre

Acuáticos:

El cual se divide en marítimo, fluvial o lacustre

- Marítimo
 - Cruceros
 - Transbordadores
 - Embarcaciones deportivas y recreativas
- Fluvial
 - De servicio regular: con rutas e itinerarios fijos
 - De servicios turísticos: dedicados únicamente para el turista
 - Botes recreativos y de recreación
- Lacustre
 - De servicio Regular: con rutas e itinerarios fijos
 - De servicios turísticos: dedicados únicamente para el turista
 - Lanchas deportivas y de recreo.
- Transportes acuáticos recreativos
 - Ferry-boat: transportan pasajeros y vehículos, poseen alojamiento y comedores
 - Car-Ferry: Utilizado para turistas viajan con vehículos propios
 - Cruceros Turísticos
 - Cruceros Fluviales
 - Servicios de Chárter: similar a los vuelos chárter.

4.3. Situación actual española

En España por su parte, siendo el turismo su motor económico principal ha mostrado ciertas fluctuaciones en el número de viajeros por kilómetros, lo cual evidencia la relación proporcional que tiene este sector productivo con que se garantice un sólido sistema de transporte y buenas vías de comunicación. En la siguiente tabla se puede observar la evolución del transporte en España desde el 2007 hasta el 2016

Tabla 1. Evolución del transporte interior total de viajeros (millones viajeros-km) por modos. 2007-2016

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Carretera (DGC)	405.083	405.386	410.192	395.332	391.711	377.544	372.313	350.393	366.092	383.044
Ferroviario (OFE)	21.235	23.336	22.971	22.259	22.764	22.360	23.672	24.926	26.030	26.540
Aéreo (AENA + SENASA)	34.429	32.413	29.654	30.449	30.410	26.678	23.537	23.895	25.392	28.125
Marítimo (Puertos del Estados + DGMM y CEDEX)	806	757	705	703	722	721	792	903	965	1.009

Fuente: Informe Anual del Observatorio del Transporte y la logística en España 2017. Ministerio de Fomento.

De la tabla 1 se destaca el crecimiento ferroviario y el marítimo los cuales han sido los únicos con tendencia positiva. En contraste, sorprende el gran descenso que ha sufrido el de carretera, que si bien no es dramática, si es muy notable. Aunque no se han podido alcanzar los niveles del 2007 si se ha podido apreciar un leve crecimiento en los últimos dos años. El caso del transporte aéreo ha sido muy parecido al de carretera, ha ido decreciendo progresivamente a lo largo de los años cuando tan solo hace un par de años empezó a tener nuevamente una tendencia positiva. Se ve claramente en el gráfico (**ver figura 2**) que descenso progresivo coincide con la grave crisis económica.

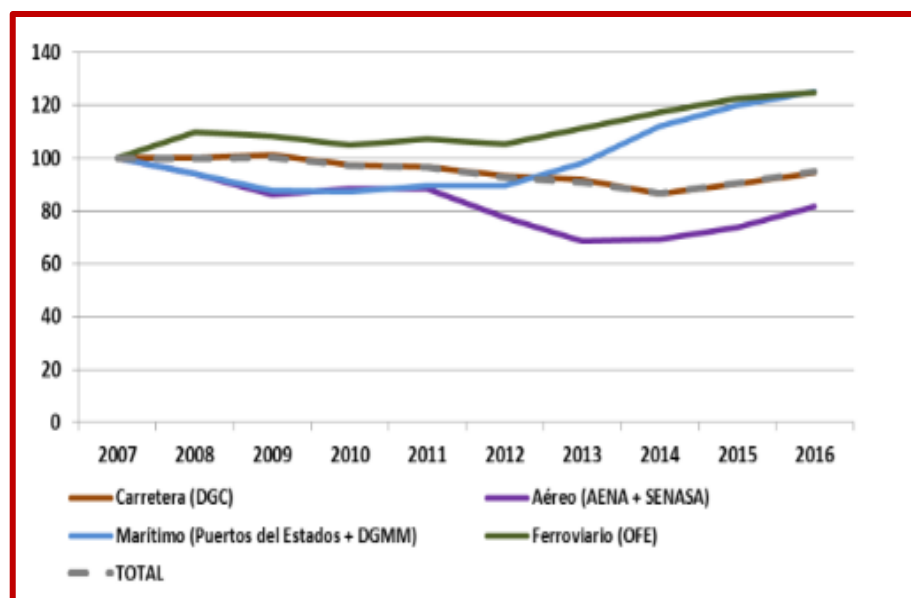


Gráfico 2. Evolución del transporte interior de viajeros (viajeros-km) por modos. 2007-2016. Fuente: Informe Anual del Observatorio del Transporte y la logística en España 2017. Ministerio de Fomento.

5. SITUACIÓN ACTUAL EN CANTABRIA

Ya en 1900, el puerto de Santander cobra vida de nuevo gracias a los correos coloniales, al comercio del carbón y de minerales, y a los transatlánticos en última instancia. Es ahora cuando el transporte de personas se hace verdaderamente importante ya sea para emigrar o inmigrar. Grandes compañías de toda Europa hacían escala regular en Santander, tales como "Hamburg-Amerika linie" o "Mala Inglesa

El resto de transportes de este siglo fueron prácticamente los heredados del siglo anterior, la ausencia de mejoras provocarán el atraso evidente con el resto de España. En los años veinte sólo existían dos carreteras de primer orden: la de Valladolid a Santander y la de Peñacastillo a Santander. Había caminos de segundo orden: Peñacastillo-Burgos, Muriedas-Bilbao y Torrelavega-Oviedo.

La necesidad de crear un ferrocarril realmente válido y que uniese Cantabria con más puntos de España propició la idea de construir el llamado "ferrocarril del Meridiano" (Burgos-Madrid y Costa Levantina), se negó el proyecto en dos ocasiones y al final no se llegó a realizar. No fue hasta casi treinta años después, en 1948, cuando se dictó el Plan de Ordenación Económica y Social de la Provincia de Santander que tenía previsto las siguientes series de actuación:

1. La electrificación de tramo de vía férrea Santander-Reinosa.
2. La construcción de una doble vía en el tramo de Santander-Torrelavega.
3. La construcción de los tramos correspondientes a la vía férrea para la consecución de un eje de comunicación Santander-Mediterráneo.
4. A construcción del Aeropuerto de Santander.
5. "Proyecto del Puerto Sur", consistente en doblar las dársenas previstas en el puerto situadas al Sur de la Bahía y dedicar por tanto a instalaciones portuarias el conjunto del interior de la Bahía.
6. Proyecto de Hidropuerto, que comprendía la creación y balizamiento de varias pistas de amerizaje en el Sur de la Bahía.
7. Mejora de la infraestructura viaria regional y completarla hasta alcanzar la total comunicación de los núcleos rurales.²

Solamente se llegaron a concluir los dos primeros puntos por diferentes razones, entre las cuales están: la falta de fondos y lo desmesurado del plan.

² Nota Fuente: Olavarri, R. (1987) *Historia General de Cantabria siglo XX (1)* (p. 86). Santander: Tantín.

Ya en los años 60, el desarrollo de los transportes por fin se incrementó, especialmente el de viajeros. Las cinco empresas que se encargaban de llevar y traer a los viajeros trabajaban en un radio bastante cercano, uniendo provincias limítrofes como son Burgos, Asturias, León y Vizcaya. Hablando ya del transporte interurbano, Olavarri (1987) señala que en 1970 había 10 líneas de autobuses con 56 vehículos que transportaron a hasta 15 millones de personas. En los años 70, el transporte ferroviario estaba explotado por RENFE, el trazado se componía de una sola vía ancha y de otras tres de ancho normal que comunicaba los núcleos de población y centros económicos más importantes de Cantabria y alrededores, todas ellas con gran éxito:

- Santander Palencia (por Alar).
- Santander-Oviedo.
- Santander Bilbao.

Se le dio mucha más importancia al transporte de personas que al de mercancías pues en esta época era más importante en el ámbito económico. Se calcula que en sólo un año se llegaba a transportar hasta 2 millones de personas. El transporte marítimo en esta época se queda en segundo plano pues de 2426 personas que llegaron a los puertos cántabros en 1966 se redujo a 487 en 1970. El transporte aéreo empieza a tener mayor importancia tras la construcción del aeropuerto de Parayas con vuelos que abarcaban solamente el ámbito nacional a ciudades como Madrid y Barcelona.

5.1 Aeropuerto de Parayas

La historia del aeropuerto de Santander es bastante reciente. Se conoce que en el año 1910 en Santander se celebró un festival aéreo en el que se exponían nuevos motores y modelos, considerados el "futuro de la aviación". Para el festival se construyeron dos pistas situadas en la Albericia. Años más tarde se abrió una conexión aérea con Bilbao y Bayona mediante hidroaviones que básicamente consistían en realizar pruebas de nuevos modelos de aviones y de vez en cuando transportaban pasajeros, para ello se habilitó la Bahía haciendo posible su despegue y aterrizaje.

En 1948 se abrió oficialmente el aeródromo de la Albericia al tráfico civil. Iberia fue la primera aerolínea en cubrir el tráfico aéreo con la capital, cuya ruta sigue operando hoy en día.

No fue hasta 1953 cuando se inauguró el aeropuerto que se utiliza hoy en día, el aeropuerto de Parayas, situado en el municipio de Maliaño, el cual contaba con torre de control, oficinas, varias puertas de embarque.... Tras muchas remodelaciones y ampliaciones

a lo largo de las décadas, en 2015 se decidió modificar el nombre del aeropuerto por Seve Ballesteros-Santander, en honor al deportista tras su muerte.

Hasta el año 2003 se consideraba que el aeropuerto estaba mal utilizado y poco aprovechado por el escaso tráfico aéreo y los pocos vuelos que operaban. Muchos de los turistas llegaban a Cantabria desde Bilbao pero también los propios cántabros preferían ir al aeropuerto de Bilbao por tener más destinos. El Gobierno de Cantabria firmó varios acuerdos con la compañía aérea Ryanair para abrir nuevas rutas y mejorar la afluencia de pasajeros. Como ejemplo se expone el gran incremento que causó este acuerdo pues en 2004, el aeropuerto experimentó un crecimiento de un 35% respecto al 2003 con un total de 342.559 pasajeros llegados a la ciudad. Al año siguiente, en 2005, el incremento fue espectacular pues se registraron un total de 644.662 pasajeros, eso significa que se incrementó un 88.2%. Según los datos de AENA este año se ha batido un récord contando a un total de 937.841 pasajeros.³

Cada vez abren más rutas, actualmente la ciudad de Santander se une con las siguientes ciudades y lo operan las siguientes aerolíneas:

- Barcelona: Vueling y Ryanair.
- Berlin: Ryanair.
- Bruselas: Ryanair.
- Budapest: Ryanair.
- Dublin: Ryanair.
- Dusseldorf: Ryanair.
- Edimburgo: Ryanair.
- Lisboa: Air Nostrum.
- Londres: Ryanair.
- Madrid-Barajas: Air Nostrum.
- Málaga: Ryanair.
- Marrakesh: Ryanair.
- Palma de Mallorca: Vueling.
- Roma: Ryanair.
- Sevilla: Volotea.
- Tenerife Sur: Ryanair.
- Valencia: Ryanair.

³ Fuente: AENA

- Varsovia: WizzAir.⁴

Como se puede ver en la lista anterior, Ryanair es la aerolínea que más opera en la ciudad. La ruta más reciente en haber sido inaugurada es Budapest seguida por Marrakech.. En un futuro se inaugurarán más rutas y se espera que en los próximos años el turismo extranjero en Cantabria aumente considerablemente. El éxito con la capital Magrebí ha sido toda una sorpresa pues está teniendo una ocupación media de un 90% en todos los vuelos hasta el momento. En marzo de este año se aproximó que 5366 serían los vuelos para la temporada estival y otoñal, aumentando así la cantidad de vuelos de años anteriores.

Tabla 2. Evolución del tráfico aéreo en pasajeros. Enero 2017-noviembre 2018

	2017	2018
Enero	23.209	34.788
Febrero	25.442	35.445
Marzo	35.791	45.220
Abril	43.752	49.230
Mayo	44.372	52.764
Junio	50.347	55.738
Julio	56.049	67.460
Agosto	56.557	64.524
Septiembre	47.573	60.611
Octubre	47.186	57.778
Noviembre	40.544	57.778
Diciembre	40.651	No hay datos

A la vista está que el número de pasajeros ha aumentado de manera muy considerable en cada uno de los meses respecto al año pasado. En los tres primeros meses del año 2018 el tráfico aéreo creció de manera sorprendente pues estos meses suelen ser temporada baja. El claro mes ganador es para noviembre que llegó a aumentar hasta un 42.5% el número de llegadas, último mes registrado de este año a fecha de hoy. Que un mes como noviembre sea el mes que más pasajeros ha bienvenido significa que en los próximos años se espera un crecimiento importante. Por otro lado, el mes que menos ha recibido ha sido abril con una tasa de variación del 12.5%. Por último, sorprende que los

⁴ Elaboración propia

meses de verano no sean los que más han crecido pero si los que más números de pasajeros han registrado.

No obstante, aún queda mucho por hacer pues a escasos 60 minutos se encuentra el aeropuerto de Bilbao. Este aeropuerto tiene mejores infraestructuras y está adecuado a una afluencia mayor de pasajeros pues en el mes de julio se recibieron 555.793 pasajeros mientras que Santander, en cambio, recibió 118.100. Ambas cifras superan las expectativas y la afluencia de años anteriores en las mismas fechas pero la proximidad de ambos aeropuertos perjudica a Santander. En un solo mes el aeropuerto de Bilbao recibe el equivalente a casi seis meses de turistas en Santander.

Una de las ventajas que posee el aeropuerto de Santander es la facilidad que tiene de conexión con el centro de Santander pues los buses hacen trayectos del aeropuerto al centro cada media hora. La parada de buses es muy fácil de encontrar a la salida del aeropuerto y tiene su fin en la misma plaza de las estaciones. En el caso de tener que conectar un vuelo con un autobús o un tren es muy fácil para cualquiera que no conozca Santander.

5.2 Carreteras Cántabras

En el siglo XIX, el marqués de la Ensenada mandó construir una serie de caminos que conectasen Castilla con Santander casi por necesidad.

Por primera vez se contempla un proyecto de carreteras propiamente dicho, siguiendo el consejo de los franceses y teniendo en cuenta las pendientes, valles y diferente orografía de Cantabria. La longitud del camino era de 166 kilómetros y unían Reinosa con el puerto de Santander y se calcula que en ella trabajaron unos 600 obreros. A lo largo del camino también instalaron abrevaderos para la caballería y ventas donde los transeúntes podrían descansar. La construcción fue todo un éxito ya que se calcula que anualmente hacían uso del camino unos 10.000 carros sin contar con transeúntes a pie. Gracias a los peajes que se instalaron, en pocos años se recaudó lo invertido y lo restante ayudaba a mantener la vía en buenas condiciones. Aquella vía todavía existe y se la conoce popularmente como "Las Hoces" y se puede observar hoy en día algún vestigio de aquella época como contados puentes y diferentes travesías paralelas.

Tomás López a cargo del obispo de Palencia, José Cayetano Loaces, creó en 1782 un itinerario prácticamente igual al de la carretera N-611 salvo en algunas modificaciones. Con el tiempo se tenía la necesidad de modernizarlo y se dio la orden de asfaltar los caminos con diferentes materiales resistentes al intenso clima de las zonas de montaña y a los nuevos vehículos de motor.

En tiempos de Primo de Rivera se llegó a considerar carretera de primer nivel y se la nombró como N-611. Por último, ya en 1990 se realizan las últimas modificaciones, se suavizan los cambios de rasantes y se crean variantes en las travesías para evitar las curvas más pronunciadas. Esta carretera está prácticamente en desuso tras la construcción de la autovía A-67.

Hace algunos años la mancomunidad de Bajo Carrión y Ucieza quiso realzar el turismo local haciendo de la travesía N-611 una especie de Ruta 66 americana apta para amantes del paisaje y motoristas. Querían que la carretera no cayera en desuso y hacer una ruta que impresionase a los conductores, primero con el verde de La Montaña hasta acabar con el azul del mar.

El plan tristemente no se llevó a cabo y como ya se mencionó la carretera ya apenas se usa. Esta es la carretera asfaltada más antigua de la comunidad que pretendía conectar con la meseta y de ahí facilitar su acceso a la capital. Es bien recordado por todos las grandes curvas y los cambios de rasante que tiene la carretera.

El siglo XX fue muy importante para la red de carreteras de Cantabria pues muchas de ellas se construyeron durante este periodo de tiempo. Las carreteras nacionales que unen Cantabria con otros puntos de otras comunidades autónomas son las siguientes:

- N-611: Santander-Torrelavega-Reinosa-Palencia.
- N-621: Unquera-Panes-Potes-Riaño(León).
- N-623: Santander-Burgos.
- N-629: Laredo-Burgos.
- N-634: Irún-Castro Urdiales-Laredo-Torrelavega-Unquera-Santiago (La Coruña)
- N-635: El Astillero-Solares.
- N-636: Maliaño-Aeropuerto de Santander.

Entre la red de autovías que atraviesan Cantabria destaca su intensidad media diaria de vehículos la A-67 que comunica la comunidad autónoma con la meseta castellanoleonesa. A continuación la red de autovías tanto interurbanas como en entorno urbano:

- **Autovías interurbanas:**
 - A-8 Autovía Del Cantábrico: de Irún a Santiago de Compostela.
 - A-67 Autovía de la Meseta: de Santander a Venta de Baños (Palencia).
- **Autovías en entorno urbano:**
 - S-10 Acceso este a Santander: de Santander a Solares.
 - S-20 Acceso oeste a Santander: de Bezana al Sardinero.
 - S-30 Rotonda de la Bahía: de San Salvador a Peñacastillo

Se hará especial mención a la vía A-67 por sus características físicas y sobre todo por ser la única que comunica Cantabria con el interior de España. Atraviesa la Cordillera Cantábrica desde Santander a Venta de Baños, en Palencia. Es la vía principal y única de acceso a la Comunidad Autónoma por lo que es la más importante además de fundamental para el puerto de Santander pues hace más fácil su comercio y exportación a otras partes de España como Valladolid y Madrid. Tiene un total de 205.4 kilómetros de longitud y pasa por localidades como Palencia, Frómista o Torrelavega, su titular es el Ministerio de Fomento y configura una vía de carácter principal para la Red de Carreteras del Estado.

Esta vía tiene tramos de gran complejidad pues tiene hasta 5 viaductos como el de Montabliz que es el más alto de España y su coste fue muy elevado. La autovía se comenzó en el año 1984 en Bezana y su terminación fue larga y costosa pues las obras se pararon varias veces durante su construcción. Hasta 2009 no se finalizó la obra por completo y en su momento costó 1020 millones de euros.

Su inauguración coincidió con el verano y la oleada de desplazamientos masivos. Según cuenta el Diario Montañés, Cantabria ansiaba una vía en condiciones para poder dar la bienvenida a más turistas y así abrirse un poco más a España. Para hacerse una idea de lo que ayudó a Cantabria en cuanto a turismo es necesario explicarlo en números. En agosto de 2009, Cantabria recibió un total de 615.335 turistas españoles frente a los 555.626 del año 2000 en agosto. La inauguración coincidió con la crisis española y los resultados tardaron varios años en aparecer.

Madrid es un mercado enorme para la comunidad autónoma pues muchos de ellos adquieren en Cantabria su segunda vivienda. Tras muchos esfuerzos se consiguieron unir las dos ciudades en un total de 4 horas y 26 minutos.

Todas estas carreteras se construyeron para acercar el resto de España a Cantabria. Fueron unas construcciones largas y costosas para el Gobierno de Cantabria que llegaron a durar hasta décadas. La orografía influye en gran medida en la construcción de los trazados lo cual fue un reto para los ingenieros. La red autonómica mejoró tras los Planes de Carreteras I, II Y III de las legislaturas que comprenden los años desde 1995 hasta 2007. Tras las obras, las vías de Cantabria pasaron a ser una de las mejores de España y de las más respetuosas con el medio ambiente respetando la flora y fauna de la zona.

La facilidad de acceso a un destino es muy importante, por lo tanto, tener un buen plan de carreteras es crucial para que un destino sea atractivo en materia turística. En este aspecto, cabe señalar que, aun con todas las mejoras que se han hecho en materia de vías de comunicación vial, la Comunidad Cantábrica no contaba con una autovía que la uniera con Madrid.

El autobús siempre ha sido un medio de transporte público alternativo al coche. Por suerte, Santander tiene una gran estación de autobuses que conecta con toda España. La orografía no permite desplazamientos rápidos en bus, por ejemplo, se tardan cinco horas en llegar a Salamanca o tres a Palencia cuando en coche apenas se tardan dos. El tiempo es una de las grandes desventajas de este medio de transporte pues quien no disponga de varias horas para llegar al destino no le favorece. Lo mejor son las conexiones ya que desde Santander se puede llegar a cualquier parte de España, hasta Barcelona o incluso Sevilla. Los datos dicen que el bus es el medio de transporte preferido para los jóvenes y personas de avanzada edad, mientras que los desplazamientos privados normalmente los usan las personas de mediana edad que dispongan de automóvil.

5.3 Transporte marítimo en Cantabria

El puerto de Santander siempre ha sido muy importante, hace siglos servía como puerta de salida de los emigrantes hacia América. Desde Santander se podía viajar a las ciudades portuarias más importantes de Europa pues las compañías de renombre de la época hacían escala en la ciudad.

Actualmente Santander dispone de conexión directa con Inglaterra y próximamente con Irlanda. La historia de los ferries en Santander podemos considerarla reciente pues el primer recorrido que se hizo data de 1974, hace ya 44 años. Se consideró un hito tanto comercial como marítimo en la época pues en muy poco tiempo se podían transportar viajeros y también sus coches y otras pertenencias. La naviera Aznar fue la primera encargada de realizar el trayecto Santander-Southampton con un ferry llamado "Monte Toledo". Partió desde la recién estrenada Estación Marítima la cual todavía sigue en activo cumpliendo el mismo propósito. Un año después se inauguró la línea marítima Santander-Amsterdam la cual no duró mucho pues en 1977 la naviera Aznar quebró.

La historia del ferry actual no puede desvincularse de la gran empresa Brittany Ferries pues sigue estando presente hoy en día. En 1978 se inauguró un nuevo trayecto que uniría Santander con Plymouth gracias al buque Armorique. Otras compañías operaban también la línea marítima Santander-Southampton en un total de 37 horas lo que obligaba a pasar dos noches a bordo, esto provocó que no funcionase tan bien y acabase cesando por no ser rentable.

Brittany Ferries consiguió unir Gran Bretaña con España con un trayecto de 23 horas y sólo una noche a bordo. La línea regular salía con una frecuencia bisemanal los lunes y los miércoles y regresaba a Plymouth los viernes. Antes de empezar su recorrido, el buque Armorique fue modernizado y se complementó con salas de juegos, un cine y varias tiendas

para entretener a los pasajeros. EL 18 de abril de 1978 se realizó la primera travesía con 54 tripulantes a bordo y fue todo un éxito.

Ya en 1980 las dimensiones del buque eran demasiado pequeñas para la demanda de la época y se adquirió otro con el nombre de Quiberón. Contaba con capacidad para 1040 personas y un garaje en el que podía albergar hasta 252 coches. La gran demanda desde entonces no ha hecho más que crecer y actualmente se usan los buques Pont-Aven, Cap Finisterre y Baie de Seine para cubrir las rutas hasta Plymouth o Portsmouth. El buque Pont-Aven tiene una capacidad de 2400 vehículos, 650 turismos y un total de 2000 camas y une Santander con Plymouth en un recorrido que dura sólo 20 horas.

Gracias al ferry, Cantabria se ha visto beneficiada en gran medida pues ha movido 5.5 millones de turistas, 1.5 millones de coches y más de 200.000 camiones en toda su historia. No solamente abarca el turismo sino muchas otras áreas como los astilleros cántabros, donde se reparan los ferries, o el sector de la limpieza. Esto también tiene sus contras pues hay muchos turistas que utilizan Santander únicamente como puerto para visitar otras comunidades o ciudades. Para celebrar sus 40 años en activo la compañía va a inaugurar próximamente la ruta Santander-Cork. Este nuevo trayecto con Irlanda pretende fomentar el turismo y el desarrollo de ambas ciudades.

Tabla 3. Itinerario de trayectos

Trayectos	Números
Santander-Plymouth	1 por semana
Santander Portsmouth	3 por semana
Santander-Cork	2 por semana

Al igual que ocurre con el aeropuerto, Bilbao es un claro competidor en cuanto a la llegada de ferries pues tiene las mismas rutas que Santander exceptuando la de Cork. Bilbao, aparte de coincidir con Santander en rutas con Plymouth y Portsmouth, tiene una línea directa a Roscoff, en Francia.

Tabla 4. Tráfico del puerto de Santander*Fuente: ICANE y Puerto de Santander*

Variables	2013	2014	2015
Buques	1.334	1.393	1405
G.T. de buques	21.582.224	27.398.599	27.440.630
Tráfico mercancías, pesca y avituallamiento (Tn)	4.979.053	5.317.869	5.641.299
Contenedores (TEUs)	1.169	824	1165
Peso contenedores (Tn)	15.019	12.210	18.702
Automóviles	309.111	372.783	456.764
Peso de automóviles (Tn)	389.563	474.536	610.132
Pasajeros	209.821	223.970	217.533

Estos datos numéricos resumen los movimientos en el Puerto de Santander desde 2013 hasta 2015. Es importante mencionar que en la evolución de los tres años citados todas las variables han crecido menos en la de pasajeros con una tasa de variación negativa del 2.95%. Los automóviles en cambio es la mayor subida de la tabla con un porcentaje muy positivo del 18%. La tabla pretende explicar la evolución del puerto de Santander y su crecimiento desde el punto de vista longitudinal..

Desde hace unos años Brittany Ferries oferta a los pasajeros billetes de ida vuelta especiales. Consiste en un mini crucero de lujo de tres días y dos noches en el barco pero atracado en el puerto de Santander y con posibilidad de visitar la ciudad. A todo esto se le suma un gran entretenimiento en el propio ferry como spa, cine, comida exquisita y otros divertimentos.

El problema principal que presentan los ferries es básicamente el tiempo y dinero. Hoy en día el abaratamiento de los billetes de avión y la rapidez son clave a la hora de elegir un destino turístico y un duro competidor. Actualmente el ferry es usado por personas de una edad más avanzada que busca descubrir una Cantabria menos popular y, de ahí, moverse a otros puntos cercanos del norte de España como Asturias o Galicia. A todo esto se le suma la ventaja de poder llevar vehículo propio sin peso límite de equipaje y la seguridad que transmite.

Es una opción ideal para camiones pues una parte del garaje del barco está destinado sólo al transporte de mercancías. Resulta más fácil, rápido, cómodo y económico para trabajadores y empresas.

4.4 Transporte por ferrocarril

Fue durante muchos años el medio de transporte más utilizado y popular. A día de hoy sigue teniendo mucha fuerza y se posiciona como la segunda opción para los viajeros por detrás del coche. Como ya se ha visto, el ferrocarril se introdujo en el siglo XIX y desde entonces los viajeros no han hecho más que aumentar en número. Renfe en Cantabria tiene varios servicios disponibles, aptos para las diferentes necesidades de los viajeros.

El ferrocarril en Santander se distingue en dos grandes grupos y éstos en otros subgrupos:

Renfe

- Cercanías Santander: a Reinosa
- Alvia: a Palencia, Valladolid, Segovia, Madrid, y Alicante
- Regional: a Palencia y Valladolid
- Regional Exprés: a Palencia, Valladolid, Ávila y Madrid

Feve: se encarga de gestionar los ferrocarriles que circulan por vía estrecha en el norte de España.

- Cercanías:
 - Santander - Torrelavega - Cabezón de la Sal
 - Santander - Solares - Liérganes
- Largo recorrido:
 - Santander - Bilbao
 - Santander - Oviedo
 - Bilbao - La Robla⁵

Renfe promueve la idea del viaje en ferrocarril como algo novedoso y lo consigue con constantes inversiones en infraestructura y modernización de las vías y de los trenes. Actualmente España es el segundo país del mundo con más kilómetros de AVE por detrás de China, en total se compone de unos 3000 kilómetros de los cuales ni uno pasa por Cantabria. La Rioja y Cantabria son las únicas comunidades autónomas sin un buen plan por parte del Ministerio de Fomento para mejorar la situación.

⁵ Fuente: *Renfe*

Miles de millones de euros y años después se consiguió resucitar un plan a manos de PP que pusieron de fecha 2023. La incertidumbre política actual retrasará los planes aún más pero se sabe a ciencia cierta que el tramo Aguilar-Reinosa costará entre 436 y 460 millones y reducirá el viaje Santander-Madrid en 65 minutos, llegando a realizarse en 3 horas exactas.

El tema del AVE en Cantabria es complicado pues la orografía, la climatología, la flora y fauna hace dificultar cualquier gran obra que se pretenda hacer. Todo esto en suma supondría una inversión enorme de dinero del cual el Gobierno no puede hacer frente a día de hoy.

No todo el mundo que acude a Cantabria en tren lo hace de forma tradicional pues en el año 1982 Feve decidió transformar unos viejos vagones y convertirlos en un crucero pero sobre raíles. La idea tuvo una buenísima acogida ya que es una idea muy atractiva. El recorrido que realiza sale de Santiago de Compostela y acaba en León, en función del número de días que se elijan se hace parada en más o menos pueblos en el camino. En el recorrido para en Cabezón de la Sal y Santander como únicos puntos de Cantabria.

El Transcantábrico de lujo es superior en categoría al anterior y realiza un recorrido diferente pues sale de Santiago y acaba en San Sebastián, recorriendo todo el litoral Cantábrico.

Ambos están considerados como unos de los mejores trenes del mundo y sus servicios son exquisitos y a la altura de su precio. El gran inconveniente de este tren-crucero es el gran precio que tiene, no para todos los bolsillos. La gran ventaja es la repercusión del gasto que puedan tener en las tiendas o en los restaurantes de las ciudades en las que se hagan parada por ser turistas con gran capacidad adquisitiva.

5.5 Transporte público de Santander

El primer transporte de carácter público de Santander fue el tranvía llamado Gandarillas o de la Costa. En un principio arrastrados por mulas (un total de 32) y más tarde ya con vapor. Unía el centro de la ciudad con la playa por un precio muy bajo y el gran éxito que se obtuvo permitió mejorar las instalaciones de los tranvías haciéndolos cada vez más potentes y baratos.

A medida que fueron pasando los años la situación se normalizó y cada vez hubo más infraestructuras y nuevos métodos para moverse por la ciudad. El antiguo tranvía se sustituye por uno nuevo movido por vapor y con un recorrido más céntrico. A finales del siglo XIX se consigue llevar el tranvía hasta Maliaño pero años más tarde el proyecto fracasó al tener que ser vendido. En 1892 el tercer tranvía, "el de Pombo", cruzó el túnel de Tetuán por primera vez pero la crisis económica hizo que las tres compañías quebraran seis años más tarde.

En 1898 las antiguas tres compañías que regentaban los tranvías fueron vendidas a una compañía belga y de esta forma se unieron los esfuerzos. Tras un período bastante inestable en cuanto a infraestructuras y carencias en el mantenimiento de las vías, las antiguas compañías adquieren otros tranvías pero esta vez eléctricos y más eficientes.

Con la llegada del siglo XX y el aumento gradual de la población el Ayuntamiento se encarga de la gestión del transporte público. En los años 50 los tranvías serán sustituidos por trolebuses eléctricos a cargo de la nueva "Empresa Municipal de Transporte". Llega la hora de remodelar el transporte urbano en Santander mirando al futuro y para ello se amplía el horario de noche, se crea una línea para universitarios y se invierte mucho dinero en nuevos trolebuses e infraestructuras. Los años 70 y 80 traen una bajada de precio en sus billetes, los microbuses, el bono-bus y los autobuses como se conocen hoy en día. En los años 80 se aplicó el estudio EYSER que consistía en encontrar la mayor rentabilidad identificando las carencias que pudiera tener la red de líneas y subsanándolas.

Se observó que se necesitaban más líneas para poder llegar a toda la población de la ciudad, más paradas y que la frecuencia de los autobuses fuera más regular. En la actualidad se realizan más de 38,5 millones de viajes anuales en los más de 80 buses y 6 microbuses que ostenta el ayuntamiento de Santander. La ciudad también dispone de FEVE que conecta Santander con diferentes puntos del Cantábrico como Bilbao, Oviedo u otras localidades dentro de Cantabria como Liérganes o Cabezón de la Sal.

En febrero de este año el tradicional sistema de transporte público de Santander se sustituyó por el Metro Tus. Una propuesta muy polémica pues solamente 7 líneas mantuvieron sus antiguas rutas, las restantes sufrieron importantes cambios. La idea nunca llegó a gustar y tras muchas quejas se decidió volver al sistema antiguo por la lluvia de quejas de los barrios periféricos de la ciudad.

5.6. Transporte dentro de la comunidad Cántabra

En el año 1908 el comillano Alejandro González, antiguo trabajador de la empresa automovilística Hispano-Suiza se percató de las carencias que tenían los cántabros en moverse alrededor del territorio. Fundó La Cantábrica cuando adquirió una variante de autobús de la empresa en la que trabajó, reconvirtiéndola en un automóvil apta para transportar personas. Se fundó así una de las primeras empresas para el transporte humano por carretera pero a falta de una regularización se tuvo que esperar hasta las concesiones de Calvo Sotelo a finales de los años veinte para poder fijar unas líneas regulares.

La primera línea regular la compuso el trayecto entre Comillas y Cabezón de la Sal, la cual existe todavía. Más tarde llegó Torrelavega-Santander y así la adquisición de nuevos

vehículos para poder hacer frente a una demanda creciente. La Guerra Civil supuso un duro golpe pues se perdieron dos de los tres autobuses que tenía la empresa y también perdió la vida el primogénito del fundador que ayudaba a regentar. Tras muchas dificultades se recuperó adquiriendo vehículos más modernos y con más plazas, ya de fabricación española.

En tiempos más cercanos se vio la posibilidad de abrir líneas regulares para los escolares ya que el transporte individual adquiría cada vez más fuerza. La empresa en la actualidad sigue funcionando y cubre otras muchas rutas, sigue regentado por la familia original. La Cantábrica acortó los tiempos de recorrido entre varios puntos de la comunidad y todavía hoy tiene éxito.

Aunque el método más cómodo para visitar Cantabria es acudir en coche para poder verlo todo, algunos turistas carecen de vehículo o llegan en avión a Santander. El Gobierno de Cantabria y Scapha Viajes pusieron hace unos años a disposición de quien esté interesado unas rutas normalmente en autobús para poder visitar enclaves importantes de Cantabria. Son rutas guiadas, a precios asequibles y normalmente duran medio día. Se pueden visitar: la Cueva de Altamira y Santillana del Mar, la cueva del Soplao, Santoña, Comillas, San Vicente y el Monasterio de Santo Toribio de Liébana. Evidentemente la gran desventaja en estas rutas en bus son los horarios, nada flexibles, pues al ser rutas guiadas no hay opción de elegir.

Esa no es la única opción pues también se pueden visitar diferentes sitios sin necesidad de que sea guiado. Las compañías de autobús Palomera, Turytrans, la Cantábrica y ALSA cubren un gran número de rutas a diferentes pueblos. Esta opción es la adecuada si al turista le gusta ir con mayor libertad. Desde la estación de bus salen autobuses a pueblos como Santoña o Laredo aproximadamente cada hora. Otra manera de visitar más el interior de Cantabria es en FEVE, con el ferrocarril se puede visitar Santillana del Mar y es otra cómoda opción. La libertad que te permite esta opción es una ventaja muy importante y también el precio pues por poco se visita mucho. La desventaja por excelencia es el tiempo, si se demora el autobús se tiene menos tiempo, además, suelen ser rutas que paran en varios pueblos de camino al destino principal y puede llegar a ser tedioso y cansado.

El Parque de Cabárceno, el Museo Altamira o la Cueva del Soplao son los lugares más visitados en Cantabria ya que tanto uno como otro entretienen a grandes y pequeños. Son emplazamientos muy populares y casi obligatorios pero si se carece de vehículo propio es muy difícil de acceder. Al ser tan famosos la gran ventaja es que hay una gran variedad de horarios y facilidades para visitarlo, por otro lado, el inconveniente es querer visitar un lugar menos visitado

Antes se ha hablado de que se podía acudir por rutas en bus pero esas ofertas se mantienen solamente en verano. La necesidad de una buena red de autobuses/trenes/otros tipos de transportes públicos son muy necesarios en Cantabria. Poder presumir que Cantabria se está volviendo mucho más accesible para jóvenes y mayores debería ser una prioridad. Hay muchos lugares de Cantabria a los que no llega el transporte público como son Carmona y Bárcena Mayor, en plena reserva natural Saja-Besaya.

En el caso de querer visitar Cabárceno, tendría que esperar en la estación de autobuses un bus con destino Liérganes y por un precio de 2.05€. El bus llega hasta el mismo parque pero anteriormente hace un total de 18 paradas en aproximadamente en 45 minutos. Los horarios no son nada convenientes pues solamente hay dos salidas desde la estación al día: uno a las 9:30 de la mañana y el segundo a las 14:30 horas. Para la vuelta pasa algo parecido, solamente dos viajes: a las 10:45 y a las 18:25 horas. Como segundo ejemplo se expondrá el de visitar el Museo de Altamira en Santillana del Mar. En este caso el asunto cambia pues la red de transporte es mejor, con 7 salidas diarias y otras 5 de vuelta. El gran problema es el acceso al museo pues sin vehículo resulta casi imposible, el horario antes citado es a Santillana del Mar pasando por Torrelavega y destino final San Vicente de la Barquera. El recorrido se hace en 55 minutos y realizando 10 paradas en total.

En conclusión, moverse por Cantabria en transporte público puede llegar a ser muy difícil. Los tiempos de viaje son muy largos por lo que se necesitarían más días en el destino para poder verlo todo bien y a la larga más presupuesto. La única ventaja evidente y a grandes rasgos es el ahorro de combustible y el cuidado del medio ambiente.

6. EL TRANSPORTE Y TURISMO EN CANTABRIA EN UN FUTURO

La manera en la que los transportes evolucionan puede llegar a medir la economía de un país. Cada vez alcanzan más importancia en el mercado y son una gran fuente de ingresos: generan mucho empleo, mejoran la economía de una zona y fomentan el desarrollo entre otros muchos aspectos. El Gobierno impulsa grandes infraestructuras que facilitan la accesibilidad a Cantabria y fuera de ésta.

El turismo también es un importante motor para el desarrollo económico de una región, uno de los más importantes en nuestro país pues según el INE, en febrero de 2018 llegaron a nuestras fronteras un total de 4.224.826, una cifra muy superior a la del año pasado.

El turismo ha evolucionado en gran medida gracias a la fácil accesibilidad de los transportes y a la mejora de los servicios. Empresas como Ryanair o Vueling, que son compañías aéreas de bajo coste, con sus tarifas permiten a un grupo más amplio de población la posibilidad de viajar a otros países. Esto aunado a los llamados "Hostel" hacen posible a los jóvenes poder viajar con un presupuesto muy limitado. Los hostel son establecimientos hoteleros parecidos a los típicos albergues de peregrinos pero destinados a la población joven en los que no se venden una habitación sino una cama. Las habitaciones pueden variar según el tipo de hostel pero normalmente se componen de varias literas en un mismo espacio. Cantabria también tiene hostels, sobre todo en Santander, que ya cuenta con dos muy próximos al centro. Los jóvenes son un gran reclamo para cualquier destino turístico pero hay otros muchos perfiles que se están poniendo de moda y que sería otro nicho de mercado, algunos son los siguientes:

- Mascotas con dueño: aprovechando todos los rincones verdes de Cantabria y unirlos con alguna actividad de turismo activo.
- Mujeres que viajan con mujeres: un viaje de experiencias para conocerse a una misma. Esquiar, senderismo, taller de actividades en la naturaleza...
- Nuevos ricos: jóvenes con alto poder adquisitivo que buscan experiencias diferentes en destinos no tradicionales. Cantabria encaja perfectamente puesto que no es una ciudad tan conocida como la capital o Barcelona. El tren Transcantábrico antes mencionado sería un reclamo esencial en un turismo así.
- Turismo musulmán: quizás uno de los más difíciles de atajar pero más necesarios. Está presente en muchos lugares de Europa e incluso en algunas zonas del sur de España, configura un gran mercado puesto que en la Comunidad Europea viven más de 14.2 millones de personas.
- Singles: solteros que buscan pasarlo bien en compañía de otros solteros o solos. Se calcula que casi 8.5 millones de personas en España son solteros, viudos, divorciados o separados. Paquetes turísticos que incluya descubrir playas menos conocidas de Cantabria y la noche cántabra.
- Familias monoparentales: se busca la sencillez, la facilidad y, sobre todo, el precio.

Fuente: Hosteltur

Hace no mucho tiempo el lujo de viajar era solo alcanzable para unos pocos y Santander supo cómo beneficiarse desde prácticamente su origen. La evolución del turismo y

de los transportes ha llevado a plantearse de qué manera seguirá cambiando tanto el uno como el otro. El turismo ha llegado a un punto muy general en el que la gran mayoría de la población viaja, viajará o alguna vez ha viajado. Como se ha comentado antes, los jóvenes sienten incluso la necesidad de conocer nuevos lugares y es un turismo que va en aumento gracias a las compañías aéreas y alojamientos de bajo coste.

Ya es visible que cada vez más transportes utilizan energías renovables y más limpias para cuidar el medio ambiente, desde autobuses urbanos hasta los aviones de gran tamaño. La importancia del turismo sostenible es cada vez mayor, para poder preservar los recursos que se pueden disfrutar hoy en día y en el futuro. Según los datos del Global Sustainable Tourism Council y del Instituto Tecnológico Hotelero, hasta el 90% de los turistas encuestados elegirían un hotel sostenible y que el 34% estarían dispuestos a pagar más por alojarse en estos establecimientos. En un país como España en el que el 80% de su planta hotelera cuenta con más de 20 años requeriría tiempo para que los compromisos sociales tomados por diferentes organizaciones vean resultados significativos.

En una encuesta hecha por Hosteltur un 51% de los consumidores prevén un futuro viajando por carreteras inteligentes con coches sin conductor así como en aviones con combustibles alternativos y por último en Hyperloops. El Hyperloop es un nombre comercial registrado por la empresa SpaceX, se basa en una aeronave con el propósito de transportar mercancías y pasajeros en un futuro no muy lejano. Aunque se trate de un diseño de aeronave se asemeja a un tren de alta velocidad pues tiene todas las características propias de este método de transporte. Poseerá carriles del que se emanará aire de baja presión para hacerlo más ligero, se propulsará mediante placas solares y se dice que alcanzará hasta los 1200km/h. De momento hay un plan redactado en el que se dice que si las pruebas funcionan, la primera línea en construirse será desde Los Ángeles a San Francisco.

No obstante, el futuro del turismo y el transporte subyace en las aeronaves y el intermediario entre el turista y el aeropuerto. En este orden de ideas, los aeropuertos contarán de realidad aumentada, robots en atención al cliente, etiquetas electrónicas entre otros muchos avances. El departamento de innovación de grandes empresas como AirFrance o KLM proponen el teléfono móvil como centro de todo: desde un localizador colocado en tu maleta hasta saber cómo moverte en el aeropuerto del destino. Estas compañías ya gozan de un moderno sistema de abordaje en el que el asiento se ajusta a tus preferencias y permiten cargar cualquier dispositivo con sólo el contacto con la mesa.

El portal Web de la cadena CNN asegura que en unos pocos años viajar en aviones eléctricos será una realidad pues la compañía Británica EasyJet ya ha encargado a una empresa ingeniera estadounidense un prototipo de aeronave. De esta forma la próxima

década se acercará a un mundo sin combustibles fósiles y paliando así la amenaza de la subida de precios de las compañías low-cost por el precio de la gasolina.

La revista turística Hoteltur está convencida que el futuro de los trayectos en avión de distancia corta y media será la de viajar de pie. En abril de este año ya se presentó un prototipo llamado "Skyrider 2.0" que lo conforman asientos que son casi verticales pero con espacio suficiente para colocar las piernas. Estos asientos ofrecerían incluso tarifas más reducidas a quien lo deseara y se aumentaría hasta un 20% el número de personas por trayecto. También se reduciría el peso de los asientos habituales y por lo tanto el coste y el mantenimiento de las aeronaves.

7. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

7.1 Conclusiones

En primer lugar, obra decir que Cantabria es una comunidad muy pequeña pero con una oferta paisajística y turística envidiable. Es la mezcla de mar y montaña y sus respectivos colores lo que más gente atrae. No es un destino masificado y aunque el tiempo no acompañe siempre, a Cantabria nunca le han faltado ni le van a faltar turistas. Pionera en España y uno de los primeros destinos turísticos en Europa, siempre ha estado un paso por delante en muchos aspectos menos en uno muy importante para desarrollar una actividad tan importante como es el turismo: el transporte.

Desde hace un par de décadas y más aún en tiempos recientes, Santander se llena en verano de madrileños o andaluces en busca de un tiempo con menos calor y de paisaje diferente al suyo. Se disfrutan las playas, la comida, los paisajes en general, los contrastes y todas las actividades culturales que animan tanto la ciudad en la época estival.

Como ya se ha comentado antes, Cantabria necesita un AVE y también que las instituciones lleguen a un acuerdo que permita su adecuado desarrollo.

Relacionando los objetivos al principio del Trabajo de Fin de Grado con las conclusiones se ha llegado a las siguientes conclusiones:

- El primer objetivo tenía como misión explicar la evolución de la industria de los transportes y de qué forma afecta esto al turismo. El proceso ha sido lento y muy largo para los habitantes de Cantabria desde su aparición. Se ha conseguido el aumento del número de turistas y habitantes cada año pero queda mucho por hacer. Las playas de Santander son pioneras y siempre habrá reclamo de visitantes.
- El segundo objetivo es advertir el motivo por el cual Cantabria ha sido en el pasado un lugar de muy difícil acceso. Ha quedado bastante claro que la orografía es imposible de cambiar y

que es muy complicado trabajar en ella. En el pasado era por falta de herramientas y maquinaria necesaria, en la actualidad por falta de fondos y un plan realizable. Inestabilidad política, una grave crisis económica en la que todavía estamos son otras de las muchas razones.

- El tercer objetivo pretende mostrar la evolución y los medios usados para las mejoras llevadas a cabo por las diferentes instituciones. Se ha visto en la historia de los transportes que al principio se construían puentes, se mejoraban los caminos y hasta se construían ventas para el descanso de caballos y personas cuando no existían los vehículos a motor. Se ha visto que siempre ha habido gente preocupada por mejorar las vías de comunicación ya fuesen marinas, terrestres o aéreas.
- Como cuarto objetivo se propuso diferenciar los diferentes medios de transporte de Cantabria. Se ha hecho una clara diferenciación de todos los medios de transportes habidos en Cantabria, tanto marinos como terrestres y aéreos y sus características. Se han visto tanto las ventajas y las desventajas de cada uno de ellos. Se ha llegado a la conclusión de que el transporte marítimo es el más infravalorado de los que tiene Santander ya que es una manera diferente, divertida y muy recomendable para familias de viajar pero una de las menos explotadas. Hacer más ofertas o promocionarse mejor sería una de las maneras más recomendadas para poder llegar a más población. El medio de transporte preferido para los extranjeros es el aéreo aunque cada vez se mueve más el turismo interior. El terrestre es el más común para desplazamientos domésticos.

Por otro lado, desde el punto de vista deductivo, no es de extrañar que todos los aeropuertos, incluyendo el de Santander entraran en crisis debido a la gestión de las aerolíneas. Esto principalmente debido al gradual encarecimiento de los combustibles que irremediablemente resultara en que los aviones no podrían operar. Aerolíneas como Ryanair o Vueling no podrán mantener los precios de los vuelos y nosotros lo tendremos cada vez más difícil viajar. Las dos compañías antes mencionadas son las que operan mayoritariamente en el aeropuerto de Santander por lo que se ha creado una dependencia a estas de manera desproporcionada. La solución más adecuada en este contexto es sin duda crear e impulsar otro tipo de combustibles, sostenibles y limpios. Ya quedara de parte de todo el cuerpo ingenieril y técnico que trabaja incansablemente en el uso de energías renovables de cara al futuro, patentar y combustibles que se ajusten a las necesidades del mercado turístico en materia de transporte.

En materia de avances realizados en épocas recientes en cuanto a vías de comunicación, sin lugar a dudas que la carretera A-67 ha sido una de las mejores ideas que se tuvo para poder hacer Cantabria más accesible. No obstante, ya casi ha cumplido su

primera década desde su inauguración y la falta de mantenimiento es evidente, el tramo de Palencia-Aguilar de Campoo está agrietado y mal asfaltado, siendo un potencial foco de accidentes de tránsito. Asimismo, otra de las desventajas que tiene esta autovía es uno de los puntos más altos, el Puerto de Pozazal. Este puerto está encajonado entre dos montañas y el clima de la zona es propicio a que se den ventiscas y se hiele en invierno. Cuando esto pasa, Cantabria queda muy aislada de la Meseta.

El relieve y el tiempo son variables que también deben tomarse en consideración ya que este factor ha perjudicado el sistema ferroviario en Cantabria. Desde Palencia a Santander se tarda unas dos horas y media aproximadamente cuando en coche se toma menos de dos horas. Hay tramos de vías en muy mal estado y puntos en los que he llegado a esperar una hora para que pasase otro tren en dirección contraria. Las vías del tren también sufren el invierno pues hacen casi el mismo recorrido que la autovía y se cortan, se paran trenes.

Huelga decir que este tipo de obstáculos ambientales no pueden ser abordados desde una perspectiva como parte de un problema, ya que las condiciones climáticas no son variables que puedan ser controladas. No obstante, se evidencia sin lugar a dudas que, la clave en mantener y/o mejorar el turismo en Cantabria depende principalmente de unas vías de comunicación en buenas condiciones para el transporte terrestre; reiterando por supuesto en la vía aérea como el medio más rápido, fácil y seguro para seguir impulsando el sector turístico en la región.

7.2 Propuestas

Tras la información recabada en el TFG haré las siguientes propuestas:

-Es necesario llegar cuanto antes a un plan realizable en un corto período de tiempo. Para ello es necesario que las instituciones se pongan de acuerdo y se comprometan a ello. Tener cerrado un precio para el AVE se debería considerar prioritario ya que después de varios años con la propuesta todavía no se ha conseguido nada. Rebajar u ofertar diferentes propuestas por parte de Renfe, por ejemplo: viaje ida y vuelta + hotel en Cantabria. Abaratar los precios en general e invertir más en el mantenimiento de las vías.

-Asfaltar y arreglar los tramos dañados de la autovía A-67 y poner a en los meses de nevadas más quitanieves o máquinas especializadas. De esta manera se limitaría el esfuerzo y se evitaría cortar la autovía como pasa casi todos los años y que en cierto modo aisle Cantabria. Restringir el paso de camiones de cierto peso en fin de semana y festivos.

Buses directos a Madrid desde Santander, de esta forma se competiría mejor con trenes o vuelos. Se ahorraría mucho tiempo y dinero.

-Se ha comprobado que el aeropuerto de Santander es una forma genial de darse a conocer y de traer a turistas. Abrir nuevas líneas sería una buena idea para hacer crecer a Cantabria y darse a conocer otros destinos. Mejorar las instalaciones del aeropuerto sería un buen comienzo y hacer posible que sea adaptado a personas con movilidad reducida.



8. ÍNDICE DE GRÁFICOS Y TABLAS

Gráfico 1: Esquema de la relación medio de transporte y los demás entidades que conforman el producto turístico.....	8
Gráfico 2: Gráfico 2. Evolución del transporte interior de viajeros (viajeros-km) por modos. 2007-2016.....	14
Tabla 1: Evolución del transporte interior total de viajeros (millones viajeros-km) por modos. 2007-2016.....	14
Tabla 2: Evolución del tráfico aéreo en pasajeros. Enero 2017-noviembre 2018.....	18
Tabla 3: Itinerario de trayectos.....	23
Tabla 4: Tráfico del puerto de Santander.....	24



9. REFERENCIAS

9.1 Bibliografía

- Álvarez, Á. (2004). Transporte urbano. 356, 7. Retrieved from http://siteresources.worldbank.org/INTPERUINSPANISH/Resources/Cap.11._Transporte_Urbano.pdf
- Casado, J.L. (1986). *Historia General de Canabria Siglos XVI y XVII*. Santander: Tantin.
- Cedeño, N. E. V. (1997). *Gestión turística. Gestión Turística* (Vol. 17). Retrieved from <http://revistas.uach.cl/pdf/gestur/n17/art02.pdf>
- Cisneros, M.;Palacio, R.; Castanedo, J.M. (1997). *El astillero de Colindres (Cantabria) en la época de los Austrias Menores*. Santander: UC.
- Cooper, C., Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D., & Wanhill, S. (2007). *El turismo: Teoría y práctica*. Retrieved from <http://www.tatrevista.com/PDFs/2007/09-10/libros.pdf>
- Ecomotor.es. (2015). ¿Cuántos coches hay en España? El parque creció en 2014 después de dos años -. Retrieved November 29, 2018, from <https://www.eleconomista.es/ecomotor/motor/noticias/6887322/07/15/Cuantos-coches-hay-en-Espana-El-parque-crecio-en-2014-por-primera-vez-desde-2012.html>
- Hunziker, W., & Krapf, K. (1942). Grundriss der Allgemeine Fremderverkehrslehre. Retrieved from https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=Hunziker%2C+Walter+y+Krapf%2C+Kurt+%281942%29.+Grundriss+der+Allgemeine+Fremderverkehrslehre%2C+Zurich%2C+Polygraphischer+verlag.&btnG=
- JLA López. (1994). Definiciones: turismo-turista. *Dialnet.Unirioja.Es*. Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=208762>
- Sánchez, M.A. (1987). *Historia General de Canabria Siglos XVIII y XIX (1)*. Santander: Tantin.
- Sánchez, M.A. (1987). *Historia General de Canabria Siglos XVIII y XIX (2)*. Santander: Tantin.
- Seguí, J.M. y Petrus, J.M. (1988). *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid: Síntesis.

9.2 Webgrafía

AENA. 2018. [Consulta: 21 marzo 2018]. Disponible en: <http://www.aena.es/es/aeropuerto-santander/historia.html>

AENA. 2018. *Estadísticas, Pasajeros, operaciones y cargas 2018*. [Consulta: 21 marzo 2018]. Disponible en: <http://www.aena.es/es/corporativa/estadisticas-traffic-aereo.html>

ALSA. 2018. Estación de Santander. [Consulta: 1 julio 2018]. Disponible en:

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER. 2012. *Santander: Guía Oficial de Turismo*. [Consulta: 10 julio 2018]. Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/cantabria/cantabria-rioja-unicas-20180722202932-ntvo.html> 30 noviembre

RITTANY FERRIES. 2018. [Consulta: 6 agosto 2018] Disponible en: <http://www.brittanyferries.es/>

CARBALLO, S. 2012. *El Transporte y Turismo en España*. En: Revista Online de Escuela de Organización Industrial. 22 febrero 2012. [Consulta 3 abril 2018]. Disponible en: <http://www.eoi.es/blogs/serafincaballo/el-transporte-y-el-turismo-en-espana/>

CANALIS, X. 2014. *Los 10 nuevos perfiles de turistas que el sector deberá satisfacer*. En: HOSTELTUR. 2 julio 2014. [Consulta: 3 diciembre 2018]. Disponible en: https://www.hosteltur.com/161260_10-nuevos-perfiles-turistas-sector-debera-satisfacer.html

CARRASCO, C.; FIGUEIRA, D.; GONZÁLEZ, G.; GONZÁLEZ, J. L.; MARCOS, A.; SIERRA, G.; TORRES, F. *Edad Media y Edad Moderna en Cantabria* [Archivo PDF]. En: CIENCIAS SOCIALES, GEOGRAFÍA E HISTORIA 2º ESO. Serie "Adarve". [Consulta: 14 marzo 2018] Disponible en: http://oupegestor.com/ficheros/cc_autonomicos/c_sociales_geo_hist/2eso_ccss_pa_mec/cantabria/libro_alumno/11_LA2C.pdf

Concejalía de Educación y Festejos. Ayuntamiento de Reocín. (2017). *El Origen de la Comunidad Autónoma de Cantabria de las Asturias de Santillana a la Comunidad Autónoma*

de Cantabria, 8-11. Recuperado de https://www.educantabria.es/docs/publicaciones/guia_reocin.pdf

CUEVAS DE CANTABRIA. 2018. [Consulta: 14 marzo 2018]. Disponible en <http://cuevas.culturadecantabria.com/>

EL DIARIO MONTAÑÉS. 2014. *Cantabria será la única comunidad que no tendrá AVE con el PP.* 2 octubre 2014. [Consulta: 5 mayo 2018]. Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/cantabria/201410/02/cantabria-unica-comunidad-tendra-20141002125139.html>

EL DIARIO MONTAÑÉS. 2018. *La llegada del AVE a Reinosa costará cien millones de euros más de lo previsto.* 5 mayo 2018. [Consulta: 6 mayo 2018]. Disponible en: https://www.eldiario.es/norte/cantabria/ultima-hora/Seleccionadas-alternativas-AVE-Aguilar-Reinosa-millones_0_768173458.html

ESQUIAGA, JR. 2008. *De Siglo a Siglo, en un autobús de la Cantábrica.* En: Cantabria Negocios. 9 mayo 2014. [Consulta: 20 julio 2018] Disponible en: <http://cantabrianegocios.es/de-siglo-siglo-en-autobus-de-la-cantabrica/>

EUROPA PRESS. 2017. *De La Serna Anuncia que el Ave Llegará a Cantabria.* 1 agosto 2017. [Consulta: 6 mayo 2018]. Disponible en: <http://www.europapress.es/economia/noticia-serna-anuncia-ave-llegara-cantabria-20170801172319.html>

KOTTASOVA, I. 2017. *Los vuelos del futuro podrían ser en aviones eléctricos.* En: CNNMoney. 27 septiembre 2017. [Consulta: 20 agosto 2018]. Disponible en: <https://cnnespanol.cnn.com/2017/09/27/los-vuelos-del-futuro-podrian-ser-en-aviones-electricos/>

LÓPEZ, M. 2018. El Ducado de Cantabria. En: *Regio Canabrorvm: Tierra de Leyenda.* [Consulta: 14 marzo 2018] Disponible en: http://www.regiocantabrorum.es/historia/el_ducado_cantabria

LÓPEZ, R. 2013. *Relación del transporte con el sector turismo*. En: MONOGRAFÍAS. [Consulta: 11 mayo 2018]. Disponible en: <http://www.monografias.com/trabajos95/transporte-turistico/transporte-turistico.shtml>

MINISTERIO DE FOMENTO. 2007. *Puerto de Santander, Datos Históricos*. [Consulta 3 abril 2018] Disponible en: <http://www.puertasantander.es/cas/home.aspx>

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO. 2017. *Noticias 2017*. [Consulta: 15 mayo 2018]. Disponible en: <http://www2.unwto.org/es>

PAZOS GARCÍA-MORALES, A. 2017. *La Evolución del Turismo en España* [Archivo pdf]. En: BIBLIOTECA UNIVERSITARIA DE LA UNIVERSIDAD DE VALLADOLID. [Consulta: 20 marzo 2018] Disponible en: <https://uvadoc.uva.es/>

RAMÓN VILARASAU, D. 2018. *¿Ir de pie será el futuro en los vuelos?* En: HOSTELTUR. 22 abril 2018. [Consulta: 6 agosto 2018]. Disponible en: https://www.hosteltur.com/127783_ir-pie-sera-futuro-vuelos.html

RENFE. 2018. [Consulta: 1 julio 2018]. Disponible en: <http://www.renfe.com/viajeros/feve/mapas/index.html>

TRANSPORTE EN CANTABRIA. 2018. En Wikipedia. [Consulta: 29 marzo 2018]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_en_Cantabria

TRANSPORTES URBANOS DE SANTANDER. 2018. [Consulta: 5 junio 2018]. Disponible en: <http://www.tusantander.es/acerca-tus/empresa/historia>

TRAVELGENIO, (18 agosto 2013). *El Nuevo Perfil del Turista que Viaja a España*. Travelgenio. [Consulta: 3 diciembre 2018] <http://es.travelgenio.com/blog/el-nuevo-perfil-del-turista-que-viaja-a-espana/12609/>

VIVAR, R. (6 agosto 2017). *El Pasado Franquista del Festival de Santander*. El Diario Montañés. [Consulta: 20 junio 2018]. Disponible en: https://www.eldiario.es/norte/cantabria/sociedad/franquismo-UIMP-FIS-legitimidad-politica_0_666684234.html