



GRADO EN TURISMO
Trabajo Fin de Grado
Curso académico 2014/15

AUTOR: María Jesús Ruiz Mateo

TITULO: Condiciones sociales, políticas y económicas para el desarrollo turístico

TITLE: Social, political and economical conditions for tourism development

DIRECTOR: Fermín Trueba Pérez



GRADO EN TURISMO

Trabajo Fin de Grado

Curso académico 2014/15

Fecha de entrega: 16/06/2015

AUTOR: María Jesús Ruiz Mateo

TITULO: Condiciones sociales, políticas y económicas para el desarrollo turístico

DIRECTOR: Fermín Trueba Pérez

TRIBUNAL:

Nombre:

Firma:

Nombre:

Firma:

Nombre:

Firma:

En Santander a

AGRADECIMIENTOS

Concluido este trabajo no puedo dejar de agradecer su ayuda a una serie de personas sin las cuales no hubiera sido posible llevarlo a cabo.

En primer lugar agradezco a mi director de Proyecto, Fermín Trueba, las horas dedicadas a la lectura, crítica y correcciones a este trabajo, como también sus consejos en cuanto a redacción y libros recomendados. También, me gustaría aprovechar la ocasión para agradecer, igualmente, a todos los profesores cuyas asignaturas he tenido que cursar para acabar, en primer lugar la Diplomatura y, en segundo lugar el Grado, por su colaboración, a pesar de la dificultad que tiene un alumno que debe compaginar familia, trabajo y estudio. Volver a la Escuela después de veinte años fue una decisión difícil que quiero agradecer expresamente al profesor Francisco Ruiz, Fran para todos, que me dio los ánimos suficientes y me hizo creer que era capaz. Cuatro años después, a punto de terminar, tengo que admitir que a pesar de los momentos de agobio y de tener la sensación muchas veces de no poder con todo, en ningún momento me he arrepentido, todo lo contrario, a día de hoy me siento muy orgullosa de haberlo conseguido.

En el ámbito personal tengo que agradecer a mi amiga María José por su ayuda técnica y anímica, y su apoyo siempre incondicional. A mis hijos, Nacho y Pablo, el tiempo que les he robado y sobre todo a Fran, mi marido, por todo lo que me ha enseñado, el tiempo que me ha dedicado y su paciencia infinita. Sin él esta aventura hubiera sido imposible.

Por último, deseo dedicar este trabajo a mi padre, porque me consta que siempre quiso que acabara lo que empecé.

De corazón gracias a todos.

ÍNDICE GENERAL

NOTA PRELIMINAR	6
SUMARIO/ABSTRACT	7
METODOLOGÍA	8
I INTRODUCCIÓN	9
I.1 OBJETIVOS	10
I.2 MOTIVOS.....	11
I.3 MARCO TEORICO	12
I.3.1 CONCEPTO DE OCIO	12
I.3.2 ENTORNO HISTÓRICO	13
I.3.3 CONCEPTO DE CONSUMO	15
I.3.4 LA MOTIVACIÓN	17
II CAPÍTULOS	19
II.1 THOMAS COOK: LOS COMIENZOS.....	19
II.2 INDICADORES DEL TURISMO	21
II.2.1 NORMATIVA JURÍDICA Y REGULACIÓN.....	21
II.2.2 INSTITUCIONES TURÍSTICAS.....	23
II.3 FACILITADORES DEL TURISMO	28
II.3.1 LAS VACACIONES PAGADAS	28
II.3.2 EL TURISMO SOCIAL.....	30
II.3.3 LA EVOLUCIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE	33
II.3.4 OTROS PERSONAJES RELEVANTES	40
II.4 ESPAÑA: SITUACIÓN POLÍTICA	42
II.5 EXPLOSIÓN TURÍSTICA EN ESPAÑA.....	44
II.5.1 CONSECUENCIAS POSITIVAS Y NEGATIVAS	47
II.6 EL MODELO BENIDORM.....	50
CONCLUSIONES	58

REFERENCIAS	62
BIBLIOGRAFÍA	62
ARTÍCULOS/ REVISTAS.....	63
VIDEO	63
PÁGINAS WEB.....	63





Viajar es imprescindible y la sed de viaje, un síntoma neto de inteligencia.

Enrique Jardiel Poncela

SUMARIO

El turismo tal y como lo entendemos hoy en día, es una actividad que nace en el S.XIX, pero se consolida como un negocio floreciente y una actividad que da empleo a millones de personas en el mundo, durante el S.XX.

Los cien años que van desde mitad del siglo XIX hasta mitad del XX, constituyen, probablemente, la época de mayores cambios en menos tiempo en la historia de la humanidad.

Es en este apasionante entorno histórico, social, político, económico y tecnológico cuando surge la actividad turística y sobre todo cuando se desarrolla rápidamente.

La curiosidad por conocer cómo empezó todo, y hacer un homenaje a los pioneros es el leitmotiv del presente trabajo. Sin ellos no estaríamos ahora aquí.

Palabras clave: turismo, ocio, motivación, revolución, sociedad, pioneros.

ABSTRACT

As it is understood, Tourism is nowadays an activity born in XIX century, but it becomes established like a flourishing business, and an activity that gets job for millions of people around the world, during the twentieth century.

The period between the mid-nineteenth and the mid-twentieth century registers, the biggest changes in less time in history.

It is in this exciting historic, social, politic, economic and technological environment, that tourist activity arises and, above all, when it is quickly developed.

Both, curiosity about how all this began, and the need for a tribute to the pioneers, is the leitmotiv for this study. Without them, we would not be here.

Key words: tourism, leisure, motivation, revolution, society, pioneers.

METODOLOGÍA

Para la realización de este trabajo ha sido necesario consultar en fuentes históricas, psicológicas y sociológicas. Dado su carácter puramente teórico se ha descartado desde el principio la realización de ningún trabajo de campo puesto que no procedía.

El estudio está dividido en dos partes. La primera es la introducción en la que se analiza conceptos de carácter psicosocial como la motivación o el consumo, todos ellos enfocados al sector turístico. Como fuente se han utilizado libros de sociología y psicología de autores de principios de este siglo, estudiosos del fenómeno turístico desde su inicio hasta el boom. La gran mayoría basan sus estudios en la obra de autores ya considerados clásicos como Maslow o Veblen, cuyo libro "la teoría de la clase ociosa" es un referente constante en todo el trabajo ya que su contenido, a pesar de haber sido escrito en 1899, tiene hoy en día una vigencia sorprendente.

Los análisis de la motivación turística llevados a cabo por Crompton y Pearce, son también la base de la introducción de este trabajo en cuanto a las razones por las cuales el ser humano ejerce la actividad de viajar.

En la segunda parte se desarrollan los capítulos cuya información se ha extraído mayoritariamente de internet, sobre todo lo relativo al área histórica. Desde páginas web que han sido muy útiles para a través de ellas ir avanzando hacia otras páginas de contenido histórico, hasta documentos de carácter visual como el nodo, que ha resultado una forma gráfica muy entretenida de acceder a la Historia más reciente de España. Documentales de TV, artículos de revistas especializadas como Hosteltur o Viajar, sin olvidar, por su importancia en los primeros años del turismo en nuestro país, a la Revista de Estudios Turísticos.

Igualmente señalar consultas realizadas a través de correo electrónico a profesores universitarios que imparten clases sobre materias turísticas y/o han escrito libros relacionados con el tema.

Por último no puedo dejar de citar apuntes de clase de cursos anteriores de asignaturas como Psicosociología y Planificación del Territorio cuyo repaso ha sido muy útil para entender y analizar el fenómeno turístico desde un punto de vista sociológico y urbanístico respectivamente.

I INTRODUCCIÓN

Cuando se habla de cualquier fenómeno histórico, generalmente hay que remontarse a sus orígenes para poder comprenderlo, aunque también es cierto que, normalmente, estos no son del todo claros y siempre existen antecedentes que parece que anuncian la llegada de algo realmente extraordinario. Y es precisamente este adjetivo el que se ajusta perfectamente a la tendencia social que lleva a las personas a salir de su entorno para conocer otros.

Dado que este estudio va a estar dedicado al nacimiento de la industria del turismo es fundamental empezar analizando los orígenes del término.

Aunque hay tantas definiciones como autores dedicados al tema, para simplificar, y por aséptica, se escoge entre todas la que ofrece la Organización Mundial del Turismo la que dice que consiste en los viajes y estancias que realizan las personas fuera de su lugar habitual de residencia y que impliquen al menos una noche de pernocta.

Las palabras turista y turismo se encuentran por vez primera en un diccionario inglés en 1800 y 1811 respectivamente. En aquel documento se consideraba turista a la persona que participaba del Grand Tour y turismo era el ejercicio de ese viaje.

Ciñiéndonos literalmente a esta definición nos encontramos con que el turismo ha existido siempre, dado que el hombre siempre ha viajado. Mientras que en la Grecia clásica se viajaba a los juegos olímpicos, durante el imperio romano eran habituales los desplazamientos para asistir a grandes espectáculos multitudinarios.

Llegada la Edad Media existe un cierto retroceso en muchos aspectos del arte y la cultura, pero, por el contrario, surgen los viajes como respuesta a un fortísimo sentimiento religioso, alrededor del cual gira todo: son las peregrinaciones a Tierra Santa. De esta forma Jerusalén o Santiago de Compostela para los católicos, o la Meca para el Islam se convierten en destinos deseados para muchas personas.

El Grand Tour es una tendencia que surge entre la clase alta británica a finales del S.XVI, que envía a sus jóvenes a rematar sus estudios con un viaje de larga duración por Europa dónde se entiende que adquirirán los conocimientos necesarios para ser los próximos dirigentes del imperio.

Pero es en el S.XIX cuando se desarrolla el concepto de viaje por placer y será esta época, sus circunstancias y su sociedad el objeto de estudio durante este trabajo.

I.1 OBJETIVOS

El objetivo principal de este trabajo consiste en tratar de entender qué cambios se producen en la sociedad y en el individuo para pasar de ver la actividad viajera como una engorrosa e inevitable necesidad a sentirla como un ejercicio de entretenimiento, diversión y ocio esperado con ilusión y por lo cual se está dispuesto a pagar.

Determinar cómo evoluciona la forma de vida para que el viaje pase de ser propio de la alta burguesía y reservado exclusivamente a grupos económicamente superiores, a ser algo prácticamente accesible a la mayoría de las personas y entendido como una necesidad del hombre que contribuye a su conocimiento y bienestar, hasta el punto que es fomentado por gobiernos de muchos países que apoyan a determinados sectores de la población, en principio más desfavorecidos, para que tengan acceso a él.

Examinar cuáles han sido los factores desencadenantes y dinamizadores de la industria turística tanto tecnológicos como sociológicos, así como analizar el término *vacación* como un hecho fundamental en el proceso turístico, sin el cual no hubiera sido posible el fenómeno del turismo tal y como lo entendemos hoy en día.

Estudiar la figura de Thomas Cook, considerado el padre de los viajes organizados, y por tanto del turismo moderno, teniendo en cuenta todos los servicios y las sinergias que de ellos se derivan.

Realizar un breve paseo por la historia más reciente tratando de determinar las etapas del turismo en Europa, para posteriormente contrastarlas con España y tratar de entender qué condiciones determinantes se dieron en ciertas localidades de nuestro país para que en un momento dado una aldea dejara de serlo y se convirtiera en núcleo turístico de repercusión mundial.

Tomar Europa como marco geográfico de punto de partida para acabar extrapolando a España los avances en materia turística, considerando, como es lógico, las enormes diferencias sociales y políticas que las separaban. Por este motivo todos los capítulos se desarrollan desde una óptica general para posteriormente analizar cómo influyen estos condicionamientos en la sociedad española.

Es, en definitiva, un intento de investigar la evolución humana con respecto a una actividad tan antigua como el hombre, pero que sobre todo a partir del s. XIX sufre una revolución que lo convierte en la industria que hoy conocemos.

I.2 MOTIVOS

El turismo como movimiento de masas es algo a lo que nos hemos acostumbrado y se entiende como una actividad habitual del ser humano que genera traslados de millones de personas y produce, así mismo, millones de beneficios para el sector. Pero, a pesar de esa familiaridad con la que hoy es asumido, no deja de ser un fenómeno relativamente reciente, y es por ese motivo por lo que es muy interesante el estudio de su origen, del germen, buscar el principio de todo.

Si comparamos el turismo con otros sectores como el comercio, la construcción, la alimentación o la industria en general, tenemos que convenir que posiblemente sea este el que más ha avanzado en menos tiempo, situándose a la cabeza en muchos países como fuente de ingresos y generador de empleo.

Aunque el viaje es una actividad que existe desde el principio de la humanidad, son muchas y muy diferentes las motivaciones que han llevado al hombre a emprender un camino lejos de su lugar de residencia habitual hacia sitios lejanos, peligrosos e ignotos.

En la antigüedad la justificación principal de los viajes era comercial o religiosa. Los hombres se embarcaban para obtener productos y materias procedentes de otras tierras, o bien para visitar lugares santos, satisfaciendo de esta manera una necesidad espiritual. No existía el viaje lúdico, por placer o por curiosidad, por afán de conocimiento, salvo en muy raras excepciones.

Desde entonces hasta nuestros días la manera de viajar ha variado radicalmente, pero sobre todo ha cambiado el objetivo y la motivación del mismo.

Este trabajo pretende ser una modesta aportación a los cambios sufridos en la historia de la humanidad respecto a los movimientos de personas de unos lugares a otros, los estímulos que impulsan a estos viajeros, los factores que lo facilitan, las señales que indican que algo verdaderamente importante está teniendo lugar y como no, los personajes relevantes sin los cuales la historia del turismo no se habría escrito de la misma manera.

I.3 MARCO TEORICO

Es obvio en este estudio que para poder llevar a cabo la acción de viajar, sin estar ligada a ninguna obligación, exclusivamente como forma de divertimento, relajación o entretenimiento es necesario estudiar el concepto de ocio y de tiempo libre ya que es esto, junto con el factor económico, lo más necesario para poder desarrollar la actividad turística.

I.3.1 CONCEPTO DE OCIO

Se entiende el concepto de ocio como las actividades que se realizan por diversión, para descansar o para satisfacer curiosidades culturales o intelectuales, pero siempre fuera de las obligaciones de cualquier tipo que se puedan tener.

Para poder dedicarse a estas actividades es necesario contar con tiempo libre, y es este otro concepto fundamental que es obligado tener en cuenta. Este término nace con la revolución Industrial gracias a los logros sociales que surgen a raíz de esta. Antes de esta época existía lo denominado "tiempo desocupado", en el cual no se trabajaba pero obviamente no se obtenía rendimientos. Esto daba lugar a que los individuos no pudieran permitirse permanecer sin trabajar ya que en ello les iba la supervivencia.

Históricamente el ocio se ha entendido de formas muy distintas según la época:

- En Grecia, sociedad esclavista, el trabajo lo realizaban los esclavos y los ciudadanos libres podían dedicar su ocio a la contemplación o a la búsqueda de la belleza. En este caso ocio implica precisamente no hacer nada, podemos llamarlo "ocio por defecto".
- Es, por el contrario, la sociedad de Roma la creadora del ocio a través de los espectáculos de masas como el circo o el teatro, que tenían el objetivo de divertirlos y relajarlos.
- En la Edad Media y en el Renacimiento el ocio era prácticamente patrimonio de la clase alta que además gustaba de hacer ostentación de éste para reafirmar su estatus.
- Posteriormente, coincidiendo con la reforma protestante calvinista, el trabajo se considera una acción sagrada que se lleva a cabo para satisfacer a Dios, como consecuencia de esta creencia todo lo que suponga ocio es pecaminoso y condenable.

- A finales del S.XIX aparecen los movimientos obreros como consecuencia de los abusos y excesos a los que da lugar la Revolución Industrial. Gracias a estos se consiguen mejoras en las condiciones laborales, entre otras, la más importante para este estudio: las vacaciones retribuidas.

Hoy en día entendemos el ocio como algo imprescindible para el desarrollo del individuo. Además de un derecho es fuente de calidad de vida, de educación y aprendizaje, de convivencia y la forma de llevarlo a cabo refleja un determinado nivel de vida.

I.3.2 ENTORNO HISTÓRICO

Como ya hemos señalado anteriormente, el nacimiento del turismo como actividad de masas, que merece ser tomada en cuenta por sus consecuencias sociales y económicas, comienza a gestarse en el S.XIX aunque su evolución dura un siglo.

Es este un período histórico muy convulso precedido e influido por la Revolución Francesa, en el que conviven doctrinas políticas de tendencias muy opuestas como son el liberalismo, el socialismo, el anarquismo o el nacionalismo que da lugar a su vez al colonialismo. Es en este siglo cuando nace el concepto político de la derecha y la izquierda.

Se debe señalar como hecho fundamental que las monarquías absolutas son sustituidas por regímenes monárquicos constitucionales, en los cuales la soberanía es popular. En esta situación debemos entender que el individuo deja de ser súbdito de un rey absoluto para ser ciudadano en un sistema democrático de libertades, con todo lo que ello implica.

- El liberalismo social y económico defiende un sistema sin ninguna intromisión por parte del Estado ya que considera que el mercado puede por sí solo regular la economía. Esto deja completamente desasistidos a los grupos más débiles que no pueden contar con la protección del Estado.
- Enfrentado a esta corriente surge el socialismo, como reflejo de la necesidad de la clase obrera de poner límite a los excesos que se cometen en las fábricas a raíz de la Revolución Industrial.
- El anarquismo es otra corriente que considera al socialismo muy tibio, y propone la oposición total a cualquier clase de jerarquía, dado que la posesión más preciada del individuo es la libertad.

- Durante este siglo se pone de manifiesto la necesidad de encontrar tanto materias primas como mercados para vender la producción excedente en territorios de ultramar. Es el colonialismo.

Con una situación política, social y económica tan variopinta como la presentada surge una clase social nueva llamada burguesía, compuesta por comerciantes y empresarios, que es identificada con el éxito y el triunfo y, además, como consecuencia del brutal desarrollo de la industria, nace también el proletariado. Por tanto conceptos como proletario, industria, urbano, empresario, son básicos para entender el nuevo mundo que se nos plantea, completamente opuesto al siglo anterior y que, además, gracias a los grandes avances en ciencia y tecnología toma una velocidad que hasta entonces no se conocía.

En estas circunstancias, en la Inglaterra victoriana, nace Thomas Cook que va a convertirse en protagonista y referencia indispensable en la historia del turismo ya que gracias a su labor, primero de forma personal y más tarde creando un emporio empresarial, servirá de nexo de unión a los primeros movimientos de viajeros más o menos numerosos, con lo que actualmente entendemos como el desplazamiento de millones de personas para visitar lugares, con motivación exclusivamente lúdica.

Aunque hoy el hecho de contemplar aeropuertos y estaciones atestadas de gente resulte lo más natural, no cabe duda que en algún momento tuvo que ser considerado un fenómeno, ya que supuso un cambio en las costumbres sociales de la población que aprovechando la invención del ferrocarril, hito que merece una reflexión aparte, comienza a entender el viaje como una forma de ocupar el tiempo de ocio, posiblemente algo snob al principio, y poco a poco como una actividad que forma parte del ser humano, por la necesidad que este tiene de satisfacer su curiosidad, de adquirir conocimientos o simplemente de escapar de un entorno rutinario.

Esta inquietud que va surgiendo en el individuo por salir de su territorio natural, lleva consigo la necesidad de cubrir una serie de demandas que van más allá del traslado físico del viajero, ya que desde que este sale de su casa hasta que llega a su destino van apareciendo múltiples prioridades que satisfacer como son el alojamiento y la manutención, teniendo en cuenta además, que estos primeros viajeros de los que hablamos forman parte de la alta burguesía y no están acostumbrados a sufrir penurias de ningún tipo.

Todo esto da lugar a la industria del turismo que hoy en día conocemos y utilizamos con todos los servicios que a lo largo de los años se han ido implementando.

Es por esto último por lo que no sería justo citar exclusivamente a Thomas Cook, como padre del turismo, ya que existen otros personajes contemporáneos a él como César Ritz, Karl Baedeker o George Pullman, entre otros, que contribuyeron enormemente al nacimiento de la industria turística.

I.3.3 CONCEPTO DE CONSUMO

Hasta ahora hemos citado el ocio y el tiempo libre como premisas básicas para que exista la actividad turística, pero no se puede dejar de tener en cuenta un concepto de carácter psicosocial que podríamos considerar impulsivo, esto es el consumo.

Es imprescindible hacer una clara diferenciación, cuando estudiamos el consumo, entre los países desarrollados y con economías capitalistas, que son los que pueden permitirse el lujo de ser consumistas y el resto de países que, en muchos casos, bastante trabajo tienen sus habitantes sólo con sobrevivir.

En estos países los ciudadanos tienen unos ingresos que cubren sus necesidades básicas, con lo cual pueden ceder parte de su renta para fines de otro tipo, mucho más superfluos como es nuestro objeto de estudio. Porque no nos llamemos a engaño: lo que hoy significa el turismo no es algo sin lo cual el ser humano no pueda vivir, sino que se puede considerar un lujo, un extra, una recompensa que nos damos pero que, en principio, no es imprescindible.

Y he aquí una de las preguntas más importantes de este estudio: ¿En qué momento el turismo deja de ser el capricho de unos pocos para convertirse en la necesidad de muchos?

Se hace indispensable en este punto citar a Thorstein Veblen (1857-1929), economista e intelectual americano que firmó una gran cantidad de obras en las que analiza el comportamiento humano con respecto al poder económico y al prestigio social, así como realizó críticas durísimas a los magnates de la época y al sistema capitalista que le valieron muchos problemas y dificultades de tipo laboral. Este es, posiblemente, el motivo de que una mente brillantísima como la suya no tuviera el reconocimiento que otros colegas disfrutaron.

En su célebre obra "The theory of the leisure class" (Veblen: 1898), considera la emulación como la gran motivación para ganar dinero. Describe el comportamiento de la clase alta, es decir la ociosa o no trabajadora, como un interés especial en el consumo ostensible de cosas superfluas para lograr, de esta forma, el prestigio social. La búsqueda de

riqueza, por encima, incluso, de lo que se puede llegar a consumir solo puede entenderse cuando el propósito es lograr a través de ello la consideración, la admiración y, posiblemente, la envidia de la sociedad.

Thorstein Veblen hace, en esta obra, un análisis del comportamiento y concluye que en la sociedad moderna al haber poco contacto entre los individuos, la forma de consumir de cada cual se convierte en un medio para que las personas se den a conocer unas a otras.

Por tanto el origen de las necesidades humanas no biológicas, las que impulsan al consumo, debe buscarse en un entorno social y, dado que se convierten en mecanismos de prestigio, el ser humano las otorga prácticamente categoría de vitales. Esto da lugar a que haya personas que pueden llegar a pedir préstamos o a consumir su tarjeta de crédito para poder marcharse de vacaciones.

Independientemente de que esto constituya una conducta poco racional o, incluso reprochable, no podemos obviar lo bien que le viene a la industria del turismo provocar este tipo de actitudes a veces compulsivas.

En "La sociedad de consumo de masas" (G.Katona:1964) el autor adjudicó a esta sociedad dos características para que se diera: en primer lugar, una situación de abundancia que cubra las famosas necesidades básicas, aunque no todo el mundo entiende lo básico de la misma manera, y en segundo lugar, el status importante que la sociedad otorga a ese consumidor.

Esto nos lleva de nuevo a la obra de Veblen en la que se afirma que en las sociedades civilizadas modernas las líneas que separan una clase social de otra son muy difusas, y es la clase superior la que influye en las inferiores, de manera que los miembros de cada estrato consideran el de la clase inmediatamente superior como el ideal que se debe imitar y dedican sus fuerzas a tratar de vivir según éste.

Lógicamente con la actividad turística ocurre esto mismo, es decir, son las clases superiores las que van marcando el camino a seguir por los grupos que se encuentran más abajo y desean medrar, y por tanto los destinos visitados por los primeros se convierten en objeto de deseo de los segundos y esto da lugar a otro fenómeno sociológico muy interesante de estudiar que se conoce como moda. La moda, no es más que la manifestación práctica de las pautas de consumo que la sociedad ha ido asimilando en más o en menos tiempo. Estas pautas dan lugar a actitudes y comportamientos por parte del individuo que al

llevarse a cabo de forma masiva influyen, y mucho, en aspectos económicos y sociales de un determinado territorio.

En definitiva, es obvia la connotación económica del consumo pero también se debe dejar claro que la capacidad de consumir no implica la aceptación automática en un grupo superior. En la obra "Capital cultural, escuela y espacio social" (P.Bourdieu:2001), el autor opina que existe algo que denomina como "capital cultural" que viene dado por los gustos, las costumbres, los conocimientos, en una palabra por la educación. Y esta se adquiere desde la cuna, nunca va a ser proporcionada por una fortuna repentina.

I.3.4 LA MOTIVACIÓN

Si ya sabemos que socialmente existe un fenómeno que convierte lo prescindible en necesario, esto nos aboca a hacernos la siguiente pregunta fundamental: ¿cuáles son las motivaciones que llevan a un individuo a abandonar temporalmente su entorno seguro para conocer otros?

En "Psicología social de los viajes y del turismo" (J.M.Castaño:2005), los psicólogos definen el término *motivo* como "el estado que activa y dirige la conducta del individuo". Por lo tanto las motivaciones explican el comportamiento humano en momentos determinados.

La obra "A theory of human motivation" (Maslow: 1943) plantea un modelo jerárquico de necesidades conocido como la pirámide de Maslow¹. En este refleja en la base las necesidades fisiológicas, después la seguridad física y psíquica, a continuación la necesidad de afecto y relación, después la estima y reconocimiento social, para terminar en la cumbre de la pirámide con la necesidad de autorrealización y desarrollo personal. Para poder alcanzar un escalón es imprescindible haber satisfecho el anterior.

Este modelo, a pesar de haber sufrido críticas, sirve de base para la mayoría de teorías sobre motivación turística que se han planteado. En este sentido debemos de señalar como importantes el modelo de Crompton y el modelo de Pearce.

En su Teoría sobre la motivación turística (Crompton: 1979) basándose en los factores push (de empuje) y pull (de arrastre) de Dann, establece dos clasificaciones en las motivaciones turísticas: los factores psicosociológicos y los culturales. Según este autor la motivación se origina en la ruptura del equilibrio homeostático del individuo, de forma que cuando una necesidad no está satisfecha, nace en éste un estado de tensión que le lleva a

¹ Fuente: Asignatura Psicología. Profesor Fermín Trueba

reaccionar para cubrir esas carencias y de esta manera recuperar el equilibrio que es siempre el fin último.

Este autor establece siete motivos psicosociológicos: huída de la rutina, exploración del yo, relajación, prestigio, regresión, mejora de las relaciones de parentesco y facilitación de la interacción social; y dos culturales: novedad y educación.

En "The social Psychology and tourist behaviour" (Pearce: 1982) el autor añade a estas dos motivaciones una más: la experiencia turística. En su teoría manifiesta que cuanto mayor es la experiencia y la maduración turística, mayor es la preocupación por las necesidades altas de la pirámide de Maslow y de hecho, tomando esta como base, establece algún cambio situando en la cúspide la necesidad de autorrealización, después la de autoestima, las necesidades sociales, las de estimulación y deja en la base las necesidades de relajación.

Parece que esta teoría de Pearce tiene sentido en cuanto a que el individuo siempre tiende a mejorar, a buscar algo más, no se conforma con lo conocido y en sus experiencias futuras ansía innovaciones y eso le lleva a satisfacer cada vez un estrato superior. Esto se adecua perfectamente al ejercicio de la actividad turística, ya que uno de los propósitos que busca el individuo al viajar es la novedad y el conocimiento, lo que le lleva a satisfacer la parte más alta de la pirámide.

Además de la motivación interna que siente el individuo por obtener algo nuevo, para que el fenómeno sea posible, se hace necesario, como en todos los momentos fundamentales de la Historia, que existan hombres y mujeres que contribuyan al nacimiento de éste, porque aportan lo que a nadie antes se le había ocurrido y demuestran un arrojo, una inteligencia y una visión de futuro que pocas veces se da y de ahí que sean extraordinarios. A cada uno en su disciplina se los considera gurús. En este trabajo nuestro gurú del turismo va a ser Thomas Cook y a él va dedicado el primer capítulo.

II CAPÍTULOS

II.1 THOMAS COOK: LOS COMIENZOS

Nace en Melbourne, Derbyshire, Inglaterra en 1808. A la edad de 10 años abandona sus estudios y comienza a trabajar como ayudante de jardinero. A los 16 años se convierte en predicador baptista y distribuye folletos con sus creencias mientras anima a la gente a predicar como él mismo hacía. Para ganar dinero trabaja como carpintero mientras continúa sus actividades como miembro de la iglesia baptista. Esta religión es una variante del protestantismo que se caracteriza, entre otras cosas, por su extremo conservadurismo y su lucha contra el consumo de alcohol, que considera uno de los grandes males de la sociedad de la época.

Es precisamente este afán lo que le lleva a realizar lo que es considerado como el primer viaje organizado de la historia. En julio de 1841 reúne alrededor de 500 personas y las traslada en tren hasta Longhborough, donde se celebra un importante congreso de la liga antialcohólica. Este viaje que costaba un chelín por viajero, no le reportó prácticamente ninguna ganancia, más bien se puede considerar un fracaso económico, pero cabe destacar que su interés era básicamente altruista. Pero sí le sirvió para darse cuenta del potencial que se abría delante de sus ojos.

En 1844 llega a un acuerdo con una compañía ferroviaria y firma un contrato para transportar viajeros siempre que se contara con un número mínimo. En uno de estos viajes llevó de Leicester a Escocia a cerca de 350 personas y es en estos años cuando inicia su actividad a tiempo completo como organizador de excursiones. En 1845 crea el "handbook of the trip" para un viaje entre Leicester y Liverpool y Gales, lo que puede ser considerado la primera referencia en cuanto a guía de viajes de la historia.

Con la intención de que los trabajadores pobres tuvieran acceso a los viajes, negocia con las compañías precios especiales para los grupos y otros para los pasajeros individuales. Esto puede ser considerado la gran aportación de Cook a la industria turística: la posibilidad de viajar a todo tipo de personas, transformar el viaje de artículo de lujo a servicio al alcance de la mayoría. Este logro merece una reseña especial ya que el verdadero germen de la actividad turística está en el momento en que empieza a ser un fenómeno de masas, puesto que si se hubiera limitado a la población de alto poder adquisitivo jamás habría llegado a ser lo que hoy es.

Estos comienzos fueron difíciles ya que los éxitos de la nueva empresa se mezclaron con problemas que surgieron debidos a la falta de capacidad y posiblemente inexperiencia, lo que le llevó a la quiebra.

Pero siendo como era un hombre muy perseverante y además muy convencido de que lo que tenía entre manos era el principio de algo importante, continúa en su empeño y en 1851 consigue organizar un viaje para 165000 personas a la exposición universal de Londres y en 1855 a la de París.

En la segunda mitad del siglo XIX comienza a ponerse de moda los balnearios y los lugares termales como un precedente del turismo de salud. Thomas Cook aprovecha este impulso y en 1863 organiza su primer tour a Suiza promoviendo el descanso y el relax en parajes naturales. Esta expedición tenía como objetivo hacer un recorrido por Suiza venciendo todos los obstáculos que en materia de comunicaciones existían en la época. Fueron 130 ingleses los que se enrolaron en la aventura que duró 19 días y en la que visitaron Ginebra, Chamonix, Interlaken, Lucerna y Neuchatel.

En 1865 traslada la sede de la empresa a Londres y en 1866 viaja a EEUU para concertar servicios con compañías de ferrocarril americanas. En 1868 consigue la exclusiva del tráfico de pasajeros europeos por la ruta de Harwich. Consiguió incluso que durante la guerra franco prusiana la ruta de Brendero a Brindisi sólo estuviese disponible para sus viajeros.

En 1868 organiza el Tour del Nilo y como curiosidad hay que señalar que no existían hoteles, por lo tanto los osados viajeros se movían en una gran caravana acompañados de caballos, mulas, tiendas y cocinas de campaña.

Otro de los grandes logros o invenciones de Thomas Cook fueron los cupones concertados en varios hoteles, posteriormente llamados vouchers, que los clientes usaban como medio de pago. Esto es el origen de la primera agencia de viajes ya que es esta la que emite el bono, el cliente lo adquiere y lo entrega en el hotel de destino, evitando de esa manera el problema del pago en moneda extranjera. En 1874 lanza lo que llamó la "circular note" que fue la antecesora de traveller check y que era aceptada en hoteles, restaurantes y bancos de todo el mundo.

En 1872 realiza una vuelta al mundo con un grupo de 9 personas que tardó 222 días en completar. Thomas Cook muere en el año 1892 y es su hijo quien hereda la empresa.

II.2 INDICADORES DEL TURISMO

Como ya se ha señalado en la introducción con respecto al nacimiento y sobre todo a la consolidación del turismo como actividad empresarial, existen unos elementos que se llamarán facilitadores y otros denominados indicadores.

II.2.1 NORMATIVA JURÍDICA Y REGULACIÓN

Dentro de estos últimos hay que referirse a la normativa jurídica, ya que cuando una actividad surge de forma espontánea es llevada a cabo de forma individual y por cuenta y riesgo de quien la ejecuta. Pero cuando esto traspasa los límites de la autonomía del individuo, y se organiza de manera que una sola persona física o jurídica es quien planifica, proporciona, ejecuta y cobra el transporte y la manutención de un grupo numeroso, lógicamente esto debe llevar consigo una normativa que lo regule, amparando tanto al comprador como al vendedor.

Como ya se ha señalado el despegue definitivo del turismo como actividad de masas tiene lugar en el S.XX, sobremanera en la segunda mitad. En este siglo se parte de un turismo propio de una clase elitista en el que el mismo viajero organiza su transporte, su alojamiento y todo lo que necesita, con lo cual él es el único responsable de lo que pueda ocurrirle durante el transcurso del mismo, hacia un turismo de masas en el cual es necesario un profesional que organice de forma anticipada todo lo relacionado con el viaje y además, como es lógico, cobre por ello. Con lo cual cabe pedirle responsabilidades por los perjuicios que el mismo pueda acarrear.

No debemos olvidar que el llamado producto turístico no es un bien material que se pueda ver, probar o tocar antes de adquirirlo. Sino que, por el contrario, se trata de un servicio, con la particularidad de que, en la mayoría de las ocasiones, se cobra por adelantado, lo cual dejaría al consumidor en una situación de indefensión si no hubiese una normativa que regulase al respecto. Es por tanto un indicador fundamental de la importancia que la actividad turística empieza a tener, el hecho de que se cree una regulación ad hoc.

El turismo como objeto de derecho es un asunto que ha suscitado mucha controversia entre los propios estudiosos de las leyes. Según Juan Carlos Monterrubio, doctor en Turismo por la Manchester Metropolitan University (Inglaterra), no existe el derecho turístico. Este profesor considera que el turismo no es una ciencia, sino que se trata de un campo de estudio forjado por muchas disciplinas (Sociología, Economía, Geografía, Psicología...) En contra de esta

opinión se encuentra la de muchos autores de textos jurídicos que tienen como objeto de estudio la actividad turística.

Los incipientes movimientos turísticos de personas que viajan fuera de su lugar de residencia habitual van a forzar la necesidad de que la Administración adopte las primeras medidas para regular el tránsito de los viajeros y las condiciones de los establecimientos que los acogen como posadas y albergues, ya que se hace necesario garantizar la seguridad del turista y asegurar el pago de los impuestos correspondientes por parte de quienes llevan a cabo esta primera actividad empresarial.

- De hecho, según Fuster (1974), en Europa existía ya en los S.XVII y S.XVIII una normativa que protegía a los viajeros frente a los cobros excesivos por parte de los mesoneros
- En el mismo sentido, encontramos documentos en los que se cita la situación de las posadas y fondas británicas durante el S. XVII con absoluta vigilancia y regulación por parte de los puritanos que mantenían controladas las tarifas.
- En España a finales del s.XIX se aprueban dos códigos, el Código civil y el Código de comercio que recogen normativa interesante al respecto.
 - El art.1783 y 1784 del C.c. se refieren a "la responsabilidad de los titulares de las fondas, mesones o posadas por desaparición de los efectos introducidos por las personas hospedadas en dichos establecimientos"
 - Los arts. 1601-1603 C.c. versan sobre transporte terrestre y marítimo de personas.
 - El art.352 C.co sobre el contenido del billete de transporte terrestre de viajeros y arts. 693-705 C.c. sobre régimen de contrato de pasaje marítimo.
- En la legislación española existe la ley 48/ 1963 de 8 de julio sobre Competencia en materia de turismo.
- A partir de la Constitución Española de 1978 son los legisladores autonómicos a quienes corresponde la competencia sobre ordenación turística.

En estos dos últimos casos la definición del término turismo es complicado. En la ley del año 63 se define como "el movimiento y estancia de personas fuera de su lugar habitual de trabajo o residencia por motivos diferentes de los profesionales habituales en quien los

realiza". Este concepto deja fuera los viajes por motivo de negocio y tampoco considera relevante la duración ni la distancia del desplazamiento.

Actualmente la legislación supera esa primera visión limitada del turismo y admite que la finalidad vacacional no determina la actividad turística, por lo tanto se considera turista en términos jurídicos a todo aquel que permanezca fuera de su entorno habitual durante un año como máximo, cualquiera que sean los motivos de su viaje.

II.2.2 INSTITUCIONES TURÍSTICAS

Siguiendo con los factores indicadores de la importancia que el turismo empieza a representar, hay que señalar a las instituciones dedicadas a esta actividad. En primer lugar se hace imprescindible citar a la Organización Mundial del Turismo (OMT), como organismo de carácter internacional, que sin ser ni mucho menos la más antigua, se funda en 1975, recoge entre sus propósitos el fomento del turismo en el mundo contribuyendo con esto al crecimiento económico de los países, a la paz mundial y al respeto por los derechos humanos. En este sentido no debemos olvidar que la OMT está vinculada formalmente a las Naciones Unidas desde 1976. Su sede se encuentra en Madrid, y esto posiblemente no se deba a la casualidad, teniendo en cuenta que en el momento de su fundación España estaba en pleno apogeo turístico.

Dado lo complejo que sería hacer un estudio universal en este sentido, nos ceñiremos a nuestro país, tratando de hacer un resumen de lo que fueron las primeras instituciones públicas destinadas al turismo.

Los primeros organismos turísticos de los que existe constancia en España son: la Comisión Nacional de Turismo, la Comisaría Regia y el Patronato Nacional de Turismo.

- **La Comisión Nacional de Turismo** nace en 1905, creada por el gobierno liberal de Eugenio Montero Ríos, con José Echegaray como ministro de Hacienda y el conde de Romanones como titular de Fomento. Es este ministerio el que crea la comisión cuya labor consiste en lograr los siguientes objetivos:
 - Divulgación en países extranjeros de itinerarios para visitar de la mejor manera los principales monumentos nacionales, paisajes, poblaciones relevantes...
 - Negociación con las compañías de ferrocarril para organizar trayectos desde las fronteras de forma cómoda y con tarifas especiales.

- Colaboración con las administraciones regionales para mejorar los alojamientos y los servicios.
 - Publicar en países extranjeros guías con datos históricos y artísticos del patrimonio nacional de España.
 - Cualquier trabajo que la Comisión considere bueno para atraer al público extranjero a nuestro país.
- **La Comisaría Regia** nació en 1911, cuando desapareció la Comisión Nacional. Fue creada por el Rey Alfonso XIII que puso como titular de la misma a su amigo Benigno de la Vega- Inclán. Este hombre pertenecía a una familia muy relacionada con la corona y tenía gran afición por el arte y el coleccionismo lo que le llevó a rodearse de artistas y filántropos.

Continuó la labor de sus predecesores en cuanto al fomento del turismo mediante la divulgación de las maravillas nacionales, pero fue más allá en cuanto a la mejora de los alojamientos y creando hoteles de lujo e impulsando la apertura de hospederías en Toledo y Sevilla dónde acometió la rehabilitación del barrio de Santa Cruz y fundó la Casa de América.

También durante la vida de esta institución se llevaron a cabo exposiciones y congresos como "Sunny Spain" en Londres en 1914. La creación de museos como el del Greco en Toledo o la casa museo de Cervantes en Valladolid fue otra de sus iniciativas más importantes.

Otra gran aportación fue la creación en 1926 de una Red de paradores en lugares emblemáticos, así como la restauración del patrimonio monumental como la Sinagoga del Tránsito y los Reales Alcázares.

Finalmente en 1928 y precisamente por ser incompatible la labor del marqués de Vega-Inclán como mecenas y comisario, desaparece la Comisaría Regia.

- **El Patronato Nacional de Turismo** nace en 1928 ante la inoperancia de la institución anterior que únicamente parecía estar preocupada por el arte y las antigüedades.

En estos años la iniciativa privada en materia de turismo era prácticamente inexistente, con lo cual se convertía en imprescindible la intervención estatal.

Los temas fundamentales que consideraban prioritario resolver era la información tanto dentro como fuera de España, y la mejora de los servicios hoteleros.

En 1929 la red oficial de oficinas de información turística llega a ser de 50 centros, atendidas por personal cualificado ya que incluso se reconoció como profesión la de guía –intérprete.

Ante la celebración de las exposiciones del año 1929, el Estado no tuvo más remedio que implicarse en la construcción y gestión de hoteles, ya que nadie se hacía cargo de ello. Como siempre la financiación de todas estas empresas se convirtió en la gran preocupación del patronato. Se creó un crédito hotelero para animar a la iniciativa privada a entrar en la gestión de paradores y albergues. Esto resultó un fracaso ya que en 1930 el Estado no había recuperado prácticamente nada de los préstamos concedidos. Como medida alternativa surge el Seguro Obligatorio de Viajeros que provoca gran controversia y a la larga tampoco contribuye en absoluto a paliar los problemas financieros de la institución.

Con la llegada de la República desaparece el Patronato, cuestionado por su gestión al frente del dinero público.

En los años posteriores se desarrollan transportes y comunicaciones, y se consolida la idea del turismo como una fuente de ingresos y de prestigio importante para el país.

En el año 1936 la guerra civil interrumpe todo este primer intento de expansión turística y como es lógico España entra en un período negro, consecuencia natural de la lucha. Finalizada la contienda los españoles entran en la llamada posguerra, una etapa de escasez de bienes y de interrupción brusca de los intentos de modernización de años anteriores. Además hasta el año 1950 no hay ayudas internacionales y el régimen del General Franco es condenado por la ONU. Esto lleva consigo la retirada de embajadores extranjeros, el cierre de la frontera franco-española y EEUU excluye a España del plan Marshall. Este plan consiste en aportar ayudas a los países europeos que tras la segunda guerra mundial han quedado devastados. Se trata de conseguir su recuperación para que puedan seguir importando producción norteamericana y además detener el avance comunista en Europa. A partir de 1950 la ONU levanta las sanciones tanto económicas como políticas al régimen español. Por otro lado EEUU lo incluye dentro del plan Marshall, ya que considera que sin ser lo ideal, al menos el régimen de Franco garantiza el rechazo total al comunismo.

En 1951 se crea el Ministerio de Información y Turismo y en 1963 el I plan de desarrollo turístico. Entre el año 1962 y 1969 Manuel Fraga Iribarne es nombrado ministro

de Información y Turismo y se debe señalar su mandato como el revulsivo definitivo para que España se consolidase como un destino turístico de primer orden. Fraga da un vuelco a la política de su predecesor, G. Arias Salgado, cuyo único interés parecía estar en la organización de eventos religiosos y consigue la aprobación de numerosas leyes que regulan el sector y cambian por completo el panorama turístico nacional:

- Ley de Competencias (1963)
- Estatuto Ordenador de empresas y actividades turísticas (1965)
- Estatuto de directores (1967)
- Seguro turístico (1964)
- Ordenación de hoteles (1968)
- Ordenación de apartamentos turísticos (1967)
- Ordenación de competencias de turismo (1966)
- Ordenación de ciudades de vacaciones (1968)
- Ordenación de restaurantes (1965)
- Ordenación de cafeterías (1965)
- Ordenación de agencias de viajes (1962)
- Ley de zonas y centros de interés turístico (1963)
- Actividades de informadores turísticos (1964)
- Denominaciones geoturísticas (1964)

Se crearon también el Instituto de Estudios Turísticos en 1962 y la Escuela Oficial de Turismo en 1963. Esto último da idea de la importancia que el sector ya empezaba a tener, dado que se estaban formando profesionales: técnicos de actividades turísticas y Diplomados en Turismo. Esto significa que ya no valía cualquiera para hacer funcionar los primeros "hotelitos" de la época, muchos de ellos casas particulares reconvertidas en alojamientos y cuya gestión llevaban a cabo los propios dueños, por supuesto sin ningún conocimiento en la materia. Ahora se trataba de competir con el resto de países europeos para lo cual era necesario dar una imagen real de profesionalidad y saber hacer, puesto que el clima, el

paisaje y las playas no iban a ser suficientes por si solos para desarrollar una industria de la magnitud que estaba surgiendo.



II.3 FACILITADORES DEL TURISMO

En la introducción a este trabajo se habla de otro facilitador del turismo: las vacaciones pagadas. No obstante, dadas las consecuencias importantísimas que este concepto traerá para el futuro del mismo, merece un capítulo propio.

II.3.1 LAS VACACIONES PAGADAS

El mes de vacaciones al año que hoy en día se entiende como algo habitual a lo que cualquier trabajador tiene derecho, y está perfectamente regulado tanto en el Estatuto de los trabajadores como en los Convenios Colectivos de las empresas, es en cambio, un "invento" relativamente reciente.

Hasta la década de los años 30 el tiempo no trabajado no daba derecho a remuneración, con lo cual eran muy pocas las personas que podían permitirse ese lujo, de ahí que el viaje fuese algo reservado a la alta burguesía y a las clases más acomodadas.

Un paso más para conseguir que los viajes se pudieran extender a la clase trabajadora fue la creación en Francia de las llamadas "les congés payés". Aunque en España existió una Ley de Contratos de Trabajo, en 1931, durante la Segunda República, que ya recogía el derecho de los trabajadores a una semana al año de vacaciones pagadas, se atribuye al ministro francés, Leo Lagrange, del gobierno socialista de Léon Blum, la creación en 1936 del concepto de vacaciones pagadas y la jornada semanal de 40 horas. En un escenario social muy complicado y con el nacionalsocialismo avanzando en Europa, los trabajadores franceses acogieron con alegría la política social de Blum. Los empresarios, conscientes de la situación de conflicto en que se vivía y temiendo una revolución obrera, se avinieron a negociar con el gobierno y llegaron a unos acuerdos llamados Matignon (nombre del hotel dónde tuvo lugar la reunión) gracias a los cuales se pactó, el 20 de julio de 1936, el derecho de los trabajadores a 15 días de vacaciones pagadas. Al término de la Segunda Guerra Mundial las vacaciones pagadas son un derecho de los trabajadores que va extendiéndose por toda Europa.

Posteriormente en 1948 la Declaración Universal de Derechos Humanos, recogía en su artículo 24 la afirmación siguiente:

"Toda persona tiene derecho al descanso, al disfrute de tiempo libre, a una limitación razonable de la duración del trabajo y a vacaciones periódicas pagadas".

Este empuje por parte de los gobiernos da la posibilidad a todos los trabajadores de emplear su tiempo libre en viajar, incentivando el descanso y la relajación, desterrando, además, el ocio como un concepto negativo propio de gente vaga y holgazana.

El nacimiento de las vacaciones pagadas es por tanto un hecho fundamental para el desarrollo posterior de lo que iba a ser el turismo durante el S.XX.

ESPAÑA

En España, como ya se ha indicado, la primera referencia a este hecho data de la 2ª República, aunque es el régimen de Franco el que en 1938, antes incluso de finalizar la contienda, promulga el llamado "Fuero del trabajo", en virtud del cual se regula la jornada laboral y el derecho al descanso en el cual se recoge tanto el descanso dominical como las vacaciones retribuidas, haciendo hincapié en la creación de instituciones que favorezcan las actividades de los trabajadores en este tiempo de asueto. Esta ley fue la consolidación de la Seguridad Social en España que tuvo su origen, a principios de siglo, en 1900, con la promulgación de la Ley de Accidentes de trabajo que en 1932 se convertiría en el germen de la Seguridad Social con el ministro Largo Caballero. Más tarde, en 1908 se creó el Instituto Nacional de Previsión, en 1919 el Retiro Obrero y en 1929 el Seguro de maternidad. Pero fue en 1938, el citado Fuero del trabajo, quien consolidó esa incipiente cobertura social con el subsidio familiar, seguro de accidentes, protección contra despidos arbitrarios y contra el desempleo. Así mismo se desarrollan los seguros de maternidad, invalidez y vejez de forma que a los trabajadores ancianos se les concederá una cantidad para evitar situaciones de miseria.

Es fundamental resaltar como estas mejoras sociales cambian la mentalidad del ciudadano que hasta entonces había vivido siempre con la idea de "guardar para el futuro", mientras que a partir de ahora hay organismos que se encargan de esa previsión, lo cual libera al individuo de obligaciones y comienza una tímida apertura al consumo.

Por supuesto este cambio de pensamiento tarda años en consolidarse, porque no debemos olvidar que España se encuentra en una situación de miseria como consecuencia de la guerra y el bloqueo internacional, que la mantiene aún muy lejos del desarrollo.

II.3.2 EL TURISMO SOCIAL

Una prueba de estas mejoras sociales y de la importancia que los diferentes gobiernos las otorgan, es el nacimiento de las **Organizaciones de Turismo Social**, cuya creación hubiera sido imposible de no haber existido tiempo para poder disfrutar del ocio. En consecuencia, se debe destacar estas organizaciones como otro indicador más de la relevancia que la actividad turística empezaba a cobrar en Europa.

En este sentido se debe considerar al turismo social como un movimiento consecuencia de la redistribución de la riqueza. Y esto no sólo porque los viajes ya no sean patrimonio de la clase adinerada, sino porque a raíz de la Segunda Guerra Mundial la mentalidad de los europeos ha cambiado: los conflictos armados hacen tanto daño a la población que los hombres y mujeres que sobreviven a ellos empiezan a apreciar el tiempo como algo efímero y por lo tanto desean aprovechar cada momento.

Este sentimiento da lugar a que buena parte del dinero que antes se hubiera destinado a adquirir una propiedad, bienes de cualquier tipo o simplemente al ahorro pensando que pueda ser necesario en un futuro, empieza a emplearse en viajar, conocer lugares nuevos, descansar. Y todo esto es muy significativo porque se sustituye la seguridad que aporta la propiedad de los bienes, por el placer que proporciona el disfrute de un servicio aunque se trate de algo no tangible.

Este cambio de mentalidad es imprescindible para que surja el turismo como actividad industrial, porque es en este momento cuando empieza a ser importante: cuando los individuos son capaces de dedicarle su tiempo y su dinero.

El turismo social tiene fuerte relación con los movimientos obreros de finales del S.XIX, dado que sus miembros se reclutaban dentro de la clase trabajadora. Es importante señalar obras como la de Paul Lafargue "El derecho a la pereza", que en su momento (1883) surge como un alegato del derecho del hombre a tener más tiempo de descanso para así lograr el bienestar, siempre en contraposición a las pautas capitalistas que predicaban todo lo contrario. Aunque esta obra era absolutamente utópica, con el tiempo se convirtió en objeto de estudio por parte de los teóricos de "la sociedad del ocio", ya que fue precursora en la lucha por conseguir la reducción de la jornada laboral.

Otra obra que ha sido citada anteriormente, pero que es fundamental en este estudio, es "The theory of the leisure class" o Teoría de la clase ociosa de Thorstein Veblen

donde describe perfectamente como las clases adineradas utilizan el ocio como símbolo de prestigio social.

En el período entre los años 30 y 60 nacen innumerables organizaciones sociales, encargadas de administrar el tiempo libre de la clase trabajadora. Este turismo social tiene su origen en la creencia de que el ejercicio del turismo es algo aún reservado a las clases acomodadas, cuando lo deseable es que sus beneficios lleguen incluso a las clases sociales más desfavorecidas. Además de proporcionar una determinada cuota de libertad, estas asociaciones sirven para mejorar el estado físico y anímico de los obreros que vuelven al trabajo con "las pilas cargadas" y en mejor disposición de llevar a cabo su labor. Muchas de estas organizaciones tienen un objetivo doctrinario y en función del carácter de las mismas las actividades que se realizan tienden más al deporte, la religión o el contacto con la naturaleza. Dentro de todas ellas hay que destacar por su significado y su capacidad de mover personas, la KdF (Fuerza por la alegría) creada por el régimen nazi que llegó a movilizar a cinco millones de trabajadores alemanes. Esta organización estaba obviamente al servicio de la causa nazi, hasta el punto que embarcaba a los trabajadores en cruceros para de esta forma evitar que se contaminaran relacionándose con personas de otros lugares. Otros regímenes de similar ideología crearon asociaciones paralelas como el Doppolavoro en la Italia de Mussolini y en nuestro país surgió Educación y Descanso, todas ellas ligadas a la propaganda de los sistemas fascistas.

Hoy en día en España hay una gran red de Ciudades de vacaciones y Residencias de tiempo libre heredadas de aquella época y cedidas a las respectivas Comunidades Autónomas que se encargan de su administración.

Gran parte de estas asociaciones hoy en día continúan agrupadas en el Bureau International du Tourisme Social (BITS) que fue fundado en 1963 en la ciudad de Bruselas. A modo de ejemplo se citarán algunas de las asociaciones más relevantes de aquellos años:

- Francia: Federation Nationale Leo Lagrange (1950)
- Bélgica: Club Loisirs et Vacances (1939)
- Suiza: Caisse Suisse de Voyage (1939)
- Italia: Asoziacioni Cristiane Lavoratori Italiani (1969)

EL TURISMO SOCIAL EN ESPAÑA

A finales del S.XIX aparecen los primeros síntomas de lo que más tarde se llamaría turismo social y esto se hizo en forma de colonias infantiles. A modo de curiosidad hay que decir que la primera de ellas fue creada por la Institución Libre de Enseñanza y se localizó en San Vicente de la Barquera (Cantabria) en 1887.

Estas colonias tenían un perfil marcadamente caritativo ya que a ellas acudían niños en régimen de tutela o que procedían de zonas insalubres. Para hacer la selección de los menores se daba prioridad a los más necesitados. Con el tiempo se abrieron otras residencias cuyo objetivo era proteger a los más pequeños de la temida tuberculosis que por aquel entonces se cobraba muchas vidas.

En el año 1931 se aprueban las primeras normativas de turismo universitario que da lugar al Patronato de Estudiantes para Viajes de Estudio. Como ya sabemos todas estas iniciativas sufren un parón durante la guerra civil y es en 1943 cuando el llamado Frente de Juventudes comienza a organizar acciones de turismo social como marchas, campamentos y albergues.

En 1957 se funda la Red Española de Albergues Juveniles que adhiriéndose a una organización internacional similar admite demanda extranjera.

En 1960 nace la oficina de Turismo, Intercambio y Viajes Educativos (T.I.V.E.) que pretende contribuir a la formación cultural de la juventud a través del turismo.

En lo concerniente al turismo social dirigido a la clase obrera el primer paso importante, ya señalado anteriormente, fue en el año 1931 con la Ley de Contrato de Trabajo que reconocía el derecho a siete días de vacaciones continuos y sin merma de salario. El siguiente paso reseñable es la creación en 1939, de la Obra Sindical de Educación y Descanso que con su servicio de Viajes y Excursiones lleva a cabo la política de turismo social más significativa de todas las que se habían realizado hasta entonces en España, organizando viajes, gestionando alojamientos y consiguiendo precios especiales de transporte.

En las décadas de los 50 y 60 surgen programas que fomentan este tipo de turismo como "Romería a España", "Primera Semana Turística del Soldado" o "Conozca usted España".

II.3.3 LA EVOLUCIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

En primer lugar fue la aparición del ferrocarril en 1825 que permitió el transporte de alimentos y materiales a través de continentes y dio lugar a las grandes ciudades industriales. Después el barco de vapor que llevó a cabo una labor muy similar a la del tren pero en territorios de ultramar. Más tarde el automóvil que dota al individuo de una autonomía antes desconocida, y por último, el avión convirtiendo cualquier parte del mundo en un lugar accesible, contribuye a que los turistas viajen masivamente y se conviertan, en *los bárbaros de nuestra Edad del Ocio*, tal y como se recoge en el libro "La horda dorada"(Turner y Ash:1991).

En un estudio sobre la historia del turismo se hace imprescindible señalar la gran influencia que en este tuvo la aparición del ferrocarril, al que se puede calificar, sin lugar a dudas, de ser uno de los grandes facilitadores de la industria turística. De hecho, como se ha dicho en capítulos anteriores Thomas Cook empieza su andadura profesional organizando viajes y eventos en tren para grandes colectivos.

Por su importancia y las consecuencias que trajo merece hacer una breve historia tanto de este medio de transporte como de los posteriores.

EL FERROCARRIL

En el S. XVIII los trabajadores mineros de varias zonas de Europa se dan cuenta que las vagonetas que usan para cargar el mineral se desplazan con más facilidad si lo hacen sobre un carril construido con planchas de metal. Al mismo tiempo la Revolución Industrial del S.XIX exige mejores formas de transportar las materias primas hasta las fábricas y posteriormente hacer lo mismo con los productos terminados. En 1804 Richard Trevithick, ingeniero de minas, une los dos principios mecánicos: el guiado de las ruedas y la fuerza motriz adaptando una máquina de vapor para que tirara de una locomotora que consiguió alcanzar una velocidad de 8Km/h arrastrando 10 toneladas de acero y 70 hombres. Este fue el gran invento de principios del s.XIX que durante las dos décadas posteriores fue evolucionando hasta que en lugar de vagones, la locomotora de vapor pudo arrastrar trenes. En 1825 se inauguró la primera vía férrea pública: Stockton- Darlington Durante años esta vía sólo transportó carga hasta que en 1830 se abre la línea Liverpool- Manchester que incluye transporte de pasajeros.

La construcción de vías férreas tuvo un ritmo rapidísimo en Europa, de forma que a finales de 1840 se había puesto en marcha la construcción del ferrocarril prácticamente en todo el continente.

En cuanto a EEUU el desarrollo del ferrocarril fue animado por el deseo de los primeros colonos británicos de llegar al interior desde las ciudades costeras. En 1830 empieza a funcionar el primer tren de pasajeros en la ciudad de Charleston.

Unos pocos años después el ferrocarril dejaba clara su superioridad sobre los canales, y los comerciantes lo preferían, ya que tenía la ventaja de funcionar igual con cualquier clima, sin estar a expensas de que se congelara el agua con el frío o, por el contrario, descendiese demasiado el nivel ante altas temperaturas.

A partir de la II Guerra Mundial se construyeron, sobre todo, líneas metropolitanas y suburbanos y en la década de los 60 se inició el proyecto del ferrocarril de "fin de siglo" en Francia el TGV y el tren bala en Japón. Ambos demostraron que las grandes velocidades eran posibles.

Desde 1850 hasta la II Guerra Mundial tiene lugar una revolución demográfica como consecuencia del desarrollo del ferrocarril ya que hay determinadas áreas y localidades que resultan marginadas al encontrarse fuera del ámbito de influencia de éste y en cambio, existen otras afortunadas que crearon la vía, o al menos se hallaban situadas en el camino o incluso, fueron creadas por la propia necesidad. Tanto unas como otras notan la repercusión económica y social a la que este proceso da lugar.

Una vez que el ferrocarril se consolida, se produce otro fenómeno como es el movimiento masivo de personas desde núcleos rurales a ciudades en busca de puestos de trabajo en las industrias que empiezan a despuntar y en los servicios.

Las estaciones de ferrocarril se convierten en zonas neurálgicas alrededor de las cuales se hace necesario empezar a ofrecer muchos servicios, que hoy son de carácter turístico, como el hospedaje y la alimentación.

La electricidad transforma el ferrocarril y en 1879 las máquinas de vapor pasan a ser eléctricas, y en 1860 George Pullman inventa el wagon-lit que posteriormente se incorpora a los trenes permitiendo que los viajeros duerman en los vagones, lo cual resulta muy práctico sobre todo cuando lo que hay que recorrer son grandes distancias.

Más tarde se crean los vagones restaurante, los vagones- salón y la diferencia de clases entre unos y otros.

NUEVAS TENDENCIAS: BALNEARISMO Y PAISAJISMO

Como consecuencia del rápido desarrollo de los trenes que favorece mucho los viajes de placer, comienza a tener un auge importante actividades como el balnearismo, las playas y el paisajismo, ya que en pocas horas se puede salir de las ciudades y llegar a poblaciones costeras, considerando, además, que no son pocos los médicos que lo recomiendan por motivos de salud. Poco a poco utilizar el tren va convirtiéndose en una moda, lo que desemboca en la popularización de este tipo de turismo.

En el S.XVIII comienza a entenderse el mar como fuente de salud y bienestar. Este uso terapéutico del mar recibe el nombre de talasoterapia, y son muchos los médicos que recomiendan a sus pacientes viajar a localidades costeras para curarse de diversas afecciones como la tuberculosis, problemas de articulaciones o trastornos digestivos. Esto contribuye a una nueva motivación para viajar a destinos costeros, sobre todo, en Inglaterra y Francia. Dentro de estos destinos cabe destacar la localidad de Brighton, que fue originalmente una aldea de pescadores, y con la construcción por parte del entonces príncipe de Gales de un palacete llamado "Pabellón Real" para disfrutar del mar, se convierte en una ciudad turística importante.

Durante el S.XIX cobran importancia lugares como Biarritz, visitado por la emperatriz Eugenia de Montijo o San Sebastián frecuentado por la Reina Isabel II. No cabe duda que la llegada de personas de la realeza proporciona a las ciudades que tienen la suerte de contar con su presencia, un auge y una importancia especial, sobre todo para la clase más adinerada que es la que en esos años viaja. Años más tarde Santander se vería beneficiada, en este sentido, con la presencia todos los veranos de Alfonso XIII y su familia. Tan importante es este hecho para la ciudad, que se construye el Palacio de la Magdalena para ser ofrecido a los reyes como residencia estival.

Otras playas europeas que tuvieron mucho renombre en aquellos primeros años del turismo fueron Trouville y Deauville en la costa francesa, La Baule en la costa bretona, Ostende en Bélgica, Estoril en Portugal o Dubrovnik en la antigua Yugoslavia. Aunque ninguna de estas tuvo la repercusión de la Costa Azul francesa con Cannes, Niza y Montecarlo como lugares emblemáticos para el turismo. Además de balnearios, en estas ciudades se construyeron casinos, que proporcionaron a estos lugares el momento de mayor esplendor durante la Belle Epoque hasta la Primera Guerra Mundial.

Al respecto de todo esto Miguel Angel Acerenza, estudioso del fenómeno turístico, nos indica lo siguiente:

"En enero de 1872 Montecarlo había recibido 180000 visitantes. Los ingresos brutos semanales se elevaron a más de dos millones de francos. Mónaco tenía 433 apartamentos *meublés*, 35 hoteles y 116 villas... En gran medida este auge se vio favorecido por el traslado de los casinos a la Costa Azul, luego de que a fines de 1872 el juego de azar quedó definitivamente prohibido en los centros de aguas termales alemanes situados en la región del Rhin".

También durante el S.XIX se va afianzando la tendencia de buscar descanso y reposo en lugares de montaña, buscando el aire más sano y huyendo de las condiciones en ocasiones insalubres de las grandes ciudades. Gracias al ferrocarril, Suiza, sus lagos y sus estaciones de montaña se popularizan, y cobran importancias deportes como el esquí y la escalada. Aunque es Suiza el primer país en convertirse en receptor de este tipo de turismo, en poco tiempo se va extendiendo hacia otros territorios alpinos como Francia, Italia y Austria. Esto da lugar a la creación de asociaciones que impulsan actividades al aire libre y es de esta forma como se mejoran senderos, miradores y refugios.

EL AUTOMOVIL

A pesar de que el ferrocarril es una de las causas del turismo moderno, ya que consigue unir ciudades principales y da lugar a destinos antes imposibles por su inaccesibilidad, en el S.XX es sustituido en importancia por el automóvil.

El origen del automóvil fue el mismo carronato a vapor que dio lugar al ferrocarril. Los primeros artilugios para transporte de personas por carretera fueron los locomóviles que podían llevar hasta 40 personas a una velocidad de 30Km/h. Desaparecieron en 1836 por resultar poco prácticos y sufrir la competencia de los trenes, además se les exigía una serie de medidas de seguridad que hacía inviable su uso.

En Alemania nace en 1886 el primer automóvil impulsado por un motor de gasolina, y después de este surgen rápidamente otros autos en Inglaterra, Estados Unidos, Italia... Aunque es Francia quien se erige en líder de la producción automovilística. El neumático y el motor diesel fueron otros inventos que contribuyeron a la evolución del automóvil como sistema de transporte antes de empezar el S.XX.

En 1908 la compañía americana Ford Motor introdujo el modelo T que fue producido en serie llegando a crear 15 millones de ese modelo en apenas 13 años. Esta producción en serie abarata el coste del producto haciéndolo más asequible, aunque aún le quedan algunos años para dejar de ser un artículo de lujo.

El apogeo del vehículo da lugar al nacimiento de una serie de necesidades, dentro del sector turístico, como son los restaurantes y hoteles de carretera. Los autobuses panorámicos, las autocaravanas, las empresas de coches de alquiler, las áreas de servicio en las autopistas e incluso guías turísticas especializadas exclusivamente en autoturismo.

El automóvil es el medio de transporte por excelencia. Aunque no sea indicado en grandes distancias, el hecho de no tratarse de un medio regular, o lo que es lo mismo, no tener un horario ni una ruta preestablecida, permite al propietario del mismo una autonomía y una libertad que no ofrece ningún otro medio.

Cuando las costumbres sociales empiezan a cambiar y el fin de semana se alarga gracias al sábado no laboral, el automóvil cobra una importancia enorme ya que permite el desplazamiento de toda la familia a distancias no muy largas y de manera frecuente. Esto indica que ya no es necesario esperar a las tan ansiadas vacaciones anuales para poder disfrutar de un viaje sino que la unión del weekend (una vez más el tiempo como elemento básico del turismo) y la independencia que proporciona el coche, dan lugar a miles de desplazamientos de fin de semana con el consiguiente consumo en servicios turísticos.

Por la autonomía que permite hay que considerar al automóvil como el medio de transporte más trascendental de nuestra civilización.

EL BARCO DE VAPOR

En 1807 el estadounidense Robert Fulton adapta dos motores a vapor a su embarcación de 35 metros de eslora que hacen girar dos grandes juegos de paletas laterales y consigue navegar con ella por el río Hudson. Posteriormente, perfecciona sus ideas y construye el Clermont. Este invento es rápidamente imitado y es de este modo que en 1819 el vapor Savannah cruza el Atlántico. En 1820 se establece un servicio regular en el Canal de la Mancha de forma que se une Francia con Gran Bretaña.

Al igual que en los medios de transporte anteriormente citados, hay ciertos inventos que revolucionan la navegación, como son: la incorporación de los cascos de hierro y las

hélices, que son inventados por el francés Sauvage y sustituyen a las palas como forma de impulso.

En 1860 empieza el nacimiento de las grandes compañías navieras que construyen enormes transatlánticos impulsados por hélices. Gracias a ellos surge la época dorada de la navegación entre los continentes europeo y americano. Esto contribuye a un auge del turismo entre ambos continentes, aunque por supuesto se trata de un turismo de élite ya que son viajes tremendamente caros y que implican mucho tiempo, tanto por la duración del viaje como por el tiempo que se pasa en el país o países de destino, puesto que hay que amortizar la larga travesía.

Lógicamente esto está al alcance de pocas personas, aunque no se puede olvidar que en los camarotes más sencillos, de tercera clase, viaja gente humilde, a veces en condiciones infrahumanas, con la intención de empezar una nueva vida al otro lado del mar.

La construcción del Canal de Suez en 1869 que une el Mediterráneo con el mar Rojo y la del Canal de Panamá que en 1914 comunica el Caribe con el océano Pacífico, son dos importantísimos hitos en la historia de la navegación y por consiguiente en el desarrollo del turismo.

Aunque la creación del avión sustituyó la función de estos grandes buques para viajar a través del Atlántico, los barcos continuaron funcionando como un turismo de recreo y de placer muy importante a través de los cruceros, convirtiéndose en una forma diferente de viajar que posibilita al usuario conocer múltiples destinos durante el día, mientras por la noche descansa cómodamente como lo haría en el mejor de los hoteles.

EL TRANSPORTE AÉREO

A pesar de que el automóvil haya sido trascendental para la historia del transporte, de la humanidad y del turismo por la libertad que proporciona, ningún medio de transporte ha sido más revolucionario para la evolución del turismo como el avión.

Aunque existen intentos previos, está aceptado que sus creadores son los hermanos Wright que en 1903 consiguen hacer volar por vez primera un aeroplano impulsado por un motor de gasolina. Posteriormente en Europa las aeronaves son perfeccionadas para ser utilizadas durante la Primera Guerra Mundial y en 1927 Charles Lindberg realiza el trayecto Nueva York- París.

Se inicia de esta forma la construcción de aviones comerciales y es en ese mismo año 1927 cuando nace la Pan American Airways que comienza a volar a La Habana. Más tarde se fundan otras aerolíneas importantísimas como fueron United Airlines y TWA.

Douglas introduce modelos como el DC-2, DC-3 y DC-4 que son acogidos con gran aceptación, pero es al final de la Segunda Guerra Mundial, que paraliza como es lógico el tráfico comercial de pasajeros, cuando el invento del turborreactor alemán ME262, transforma completamente los aviones permitiendo la creación de los Boeing 707 en 1952 y los DC-8, con los cuales se alcanza el mayor esplendor en la aviación.

En 1969 se construye el "Jumbo" avión de gran tamaño, con capacidad para más de 500 pasajeros. El 747 y el DC-10 son también grandes aeronaves que permiten transportar gran número de viajeros a largos recorridos ya que cuentan con autonomía de vuelo suficiente para cruzar el Atlántico.

El Boeing 727, el Airbus A-300 son modelos de avión que es obligado citar por ser de los más utilizados en la aviación comercial. El Concorde, ya en desuso, es la aeronave comercial más rápida del mundo y volaba a 2150Km/h.

Son incontables los beneficios sociales y económicos que el rapidísimo desarrollo del transporte aéreo en los últimos 50 años ha generado. La aviación es la mayor responsable del crecimiento turístico internacional, ha acercado los continentes, ha contribuido a reducir los tiempos y las incomodidades de los viajes y es por tanto el factor fundamental en el éxito del turismo internacional, contribuyendo a crear infinidad de empresas, puestos de trabajo y en definitiva a la globalización mundial.

THOMAS COOK Y EL TRANSPORTE

Como ya se cita en el capítulo dedicado a Thomas Cook el primer viaje considerado organizado se lleva a cabo en ferrocarril, constituyendo todo un éxito. Más tarde combina trenes y barcos para desplazamientos por Europa y cobra una comisión a los transportistas por cada pasaje vendido.

Cuando la empresa crece crea junto a su hijo la primera agencia de viajes a la que nombró "Thomas Cook & Son", la cual continua la labor iniciada por su fundador y la hace crecer con los viajes alrededor del mundo y la creación de bonos como ya se ha comentado. De hecho el paquete "todo incluido" se considera también un invento de Thomas Cook.

Esta empresa se convierte en un emporio y a la muerte de Cook ya había entrado en el sector bancario e incluso en la administración de barcos en Egipto.

Conforme iban aumentando los adelantos tecnológicos los hermanos Cook los adoptaban e incorporaban a sus paquetes turísticos, consiguiendo de esta forma ser innovadores en el sector y dado que tenían muchas sucursales abiertas, las sinergias de su empresa eran importantes.

En 1931 la empresa se fusiona con Wagon-Lits (empresa de coches cama y trenes expreso en Europa de largo recorrido) creando posiblemente la primera joint venture en el mundo del turismo, y beneficiándose mutuamente de la experiencia y el recorrido empresarial de ambas.

Todo esto demuestra que Thomas Cook fue un innovador, un visionario y en definitiva alguien que supo ver que el negocio de los viajes tenía un potencial enorme y las oportunidades antes de que surgieran, para después convertirlas en necesidad, y hacer de ello algo asequible no sólo para una parte elitista de la población sino al gran público.

II.3.4 OTROS PERSONAJES RELEVANTES

Como ya se ha citado anteriormente no sería justo otorgar sólo a Thomas Cook los méritos de la creación del turismo como industria. Hay otra serie de hombres coetáneos de Cook que tienen un peso importantísimo en la historia moderna del turismo, no tanto en el aspecto del viaje en si mismo como en la estancia una vez alcanzado el destino.

En este sentido cabe destacar como fundamental la figura de **Cesar Ritz**, nacido en 1850, de origen suizo que trabajó en Francia desarrollando multitud de oficios hasta que regresó a su país donde comenzó a formarse como hotelero, profesión para la cual contaba con aptitudes innatas, en el prestigioso Grand Hotel National en Lucerna. Allí se dio a conocer entre la alta sociedad y la clase política que más tarde se convertirían en sus clientes.

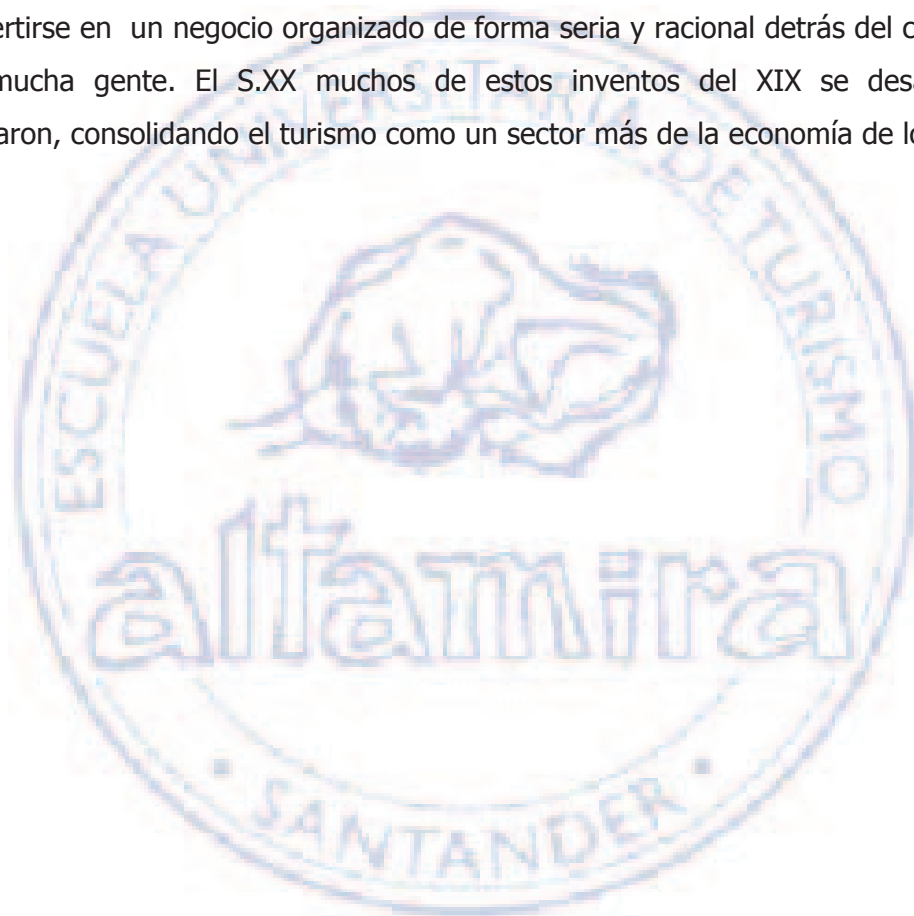
Una de las grandes innovaciones que Cesar Ritz aportó al mundo de la hostelería fue la inclusión de cuarto de baño dentro de las habitaciones en todos los hoteles que construyó o transformó.

Al éxito de Ritz contribuyó en gran medida **Augusto Escoffier**, nacido en la Costa Azul en 1846, que se dedicó a convertir el mundo de la cocina en arte. Escribió además una

guía culinaria y se en cargó de organizar el servicio de comedor dándole un protagonismo que hasta entonces no había tenido.

Henry Wells crea en 1850 en EEUU American Express Company, empresa que puede considerarse heredera de la mítica línea de diligencias Wells Fargo. Además en 1882 introdujo el "money order" que poco después se convirtió en el cheque de viaje que permitía viajar con más seguridad sin llevar encima grandes cantidades de efectivo.

Todos estos hechos y personajes coincidieron en el S.XIX y dieron lugar al nacimiento del turismo que dejó de ser una actividad puntual, realizada casi siempre por necesidad, para convertirse en un negocio organizado de forma seria y racional detrás del cual empieza a haber mucha gente. El S.XX muchos de estos inventos del XIX se desarrollaron y perfeccionaron, consolidando el turismo como un sector más de la economía de los países.



II.4 ESPAÑA: SITUACIÓN POLÍTICA

Como ya se ha indicado es en el último tercio del S.XIX cuando hay constancia de los primeros viajes a España con fines turísticos, bien por parte de viajeros con espíritu aventurero, bien por parte de miembros de la alta burguesía que venían a nuestro país a disfrutar de los efectos terapéuticos del mar y las estaciones termales.

Pero este tímido e incipiente turismo se ve cortado de raíz por los grandes conflictos bélicos europeos y, en nuestro país, prolongado por la guerra civil y sus consecuencias. Son años de una escasez y una miseria que es muy difícil imaginar cuando no se ha vivido, pero también es cierto que el ansia de supervivencia del hombre es enorme y esto unido a las circunstancias sociales, económicas y tecnológicas que empiezan a darse a principio de los 50, hace que el ciudadano europeo empiece a sentir la motivación del viaje. Lógicamente los españoles se encuentran en una situación de desventaja con respecto a sus vecinos de Europa, y salir a conocer mundo es algo aún impensable para ellos. Pero España tiene lo que los demás desean y es precisamente este atractivo natural de nuestro país lo que sus gobernantes se empeñaron en vender. No cabe duda de que lo consiguieron.

De hecho, primeramente, son las costas mediterráneas de Italia y Francia las que se van a ver beneficiadas por los primeros visitantes europeos que van en busca de sol y playa, dado que la situación de España, con un régimen totalitario, recién salida de un conflicto interno y boicoteada por los EEUU, que en un principio no la considera para las ayudas Marshall, retrasó más de dos décadas la modernización del país.

Con un panorama como este eran muy pocos los españoles que accedían a combustible o a medios de transporte para viajar con unas condiciones mínimas de seguridad y confort. Se trata de la misma minoría que podía salvar el sinfín de controles en fronteras, visados, salvoconductos, autorizaciones y una larga lista de objeciones burocráticas que suponía en aquel entonces viajar por nuestro país.

Pero esta situación da un giro radical en la década de los sesenta y esto, no es gratuito sino que es debido a una serie de causas que a continuación trataremos de analizar.

En 1953 y en el marco de unos convenios que suponen el final del aislamiento internacional, España puede empezar a beneficiarse de la ayuda de los EEUU, y como ejemplo es importante señalar que los primeros aviones que formaron parte de la flota de

Iberia fueron los Douglas DC-8 cedidos por los norteamericanos. Así mismo, en 1959 se firmó un acuerdo en virtud del cual España recibía un crédito de 122,5 millones de pesetas destinado exclusivamente a potenciar el sector turístico. Préstamos posteriores se dedicaron a promocionar España en los Estados Unidos y en aquellos años llega a nuestro país la multinacional hotelera Hilton que supuso un nuevo modelo de gestión.

Todas estas medidas, junto con la implantación de un sistema de cambio monetario válido, la liberalización del comercio y la relajación intervencionista del estado que empieza a dejar de ver con recelo todo lo que venga de fuera, proporcionan el caldo de cultivo perfecto para que en el año 1951 se registre el primer millón de visitantes para multiplicarse por seis en 1960.



II.5 EXPLOSIÓN TURÍSTICA EN ESPAÑA

A partir de 1950, en muy pocos años España se consolidó como líder mundial en materia turística, adelantando ampliamente a Italia, y todo esto lo consiguió fundamentalmente con turismo europeo, ya que a pesar de que el nivel de vida nacional había mejorado, el turismo interior era todavía irrelevante.

¿Cuáles fueron los factores que pueden explicar este rapidísimo auge turístico?

España se define como un destino turístico de gran atractivo principalmente por su cercanía, y de hecho los primeros que llenan las costas catalanas son turistas provenientes de Francia.

Aunque no se puede hablar de boom automovilístico en los años 60, sí es cierto que la fabricación en serie contribuyó a la moderación en los precios de los coches y esto, unido a la posibilidad de financiación, trajo consigo que los españoles poco a poco empezaran a disponer de vehículo propio para sus desplazamientos. El tren todavía era un medio mayoritariamente usado en nuestro país, pero los años de bonanza que tímidamente empezaban a notarse, contribuyeron a hacer del automóvil el objeto de deseo de la mayoría de los españoles, que aún consideraba el avión para privilegiados y esto explica perfectamente la supremacía del turismo europeo frente al norteamericano y el desarrollo algo posterior del turismo en las islas.

En esa época la propaganda oficial se empeñó en crear una imagen de España arcaica, típica, abusando de todos los tópicos posibles como los toros o el flamenco que en ese momento dio su resultado, aunque luego tardaríamos mucho tiempo en quitarnos de encima el sambenito de país atrasado y hubiera que esforzarse en demostrar que España es mucho más de lo que Berlanga retrató magistralmente en "Bienvenido Mr. Marshall".

Todo esto estaba en clara contradicción con la apariencia de modernización e intenciones aperturistas que el Gobierno quería dar en los círculos políticos internacionales, pero, sea como fuere, el experimento resultó y esto unido al "hambre de sol y playa" de nuestros vecinos europeos y a los bajos precios que permitían unas vacaciones francamente baratas, con un servicio calidad-precio muy superior al que podían disfrutar en sus lugares de origen, tuvo como resultado una curva vertiginosamente ascendente en la entrada de visitantes extranjeros.

En este marco fueron muy pocas las empresas españolas con suficiente capacidad de iniciativa para poder sobrevivir en el mercado español compitiendo con los grandes

operadores turísticos extranjeros, monopolios con muchos recursos económicos y vasta experiencia.

Si hasta los años 50 entrar en nuestro país era complicado por estar lleno de dificultades burocráticas, a partir de esa década las medidas restrictivas fueron haciéndose cada vez más laxas, de manera que ya no sólo se buscaba ese turismo adinerado que no pusiera problemas al régimen, sino que se empieza a ver con buenos ojos la entrada de un turismo colectivo a gran escala. Esto provoca que durante los años 60 fueran riadas de turistas los que llegaran a nuestras costas, y fue ese "éxito" lo que impidió prever los problemas que años después tendría nuestro litoral en forma de masificación tanto de visitantes como de construcciones.

El turismo se convirtió en una prioridad absoluta para el gobierno que lo tomó como una "cruzada" y buena prueba de ello es que la mayor parte de la inversión pública iba destinada a mejora de carreteras y construcción de alojamientos.

Por supuesto las costumbres y el recato también tuvieron que relajarse y tanto Iglesia como Gobierno debieron de claudicar en su empeño de "proteger" permanentemente a los españoles contra los peligros que venían del extranjero, y, como ejemplo significativo valga que en los años 60 se abolió la prohibición de usar bikini, hasta entonces regulada en la normativa de la Dirección General de Seguridad de 1958.

Así las cosas el gobierno de España puso en marcha un acertado plan de promoción turística consistente en una amplia red de oficinas y organismos turísticos en todo el país, así como en las capitales internacionales más importantes. Prueba de la importancia que los mandatarios otorgaban al nuevo sector fueron las palabras de Manuel Fraga exhortando a todos los españoles a colaborar con el turismo ya que se trataba de "una empresa nacional" y por lo tanto era una responsabilidad de todos, y para predicar con el ejemplo, se dio el famoso baño en la playa de Palomares (Almería) demostrando al mundo que las cabezas de reactor nuclear que habían caído al mar en esa zona no suponían peligro alguno para la salud.

Fue precisamente Fraga, ministro de Información y Turismo desde 1962 hasta 1969, quien creó uno de los eslóganes más populares y que mejor definieron la situación de España en aquellos años. Consciente de la dificultad de pretender anular la imagen que de nuestro país se tenía en el extranjero, "lugar aislado de bárbaras costumbres", Fraga sacó ventaja de ella inventando el famosísimo "Spain is different". Esto era tanto como afirmar

que no se trataba de un destino mejor ni peor, pero desde luego, ofrecía una originalidad que otros no tenían. A partir de ese momento aunque no consiguieran sacudirse del todo el tópico de país subdesarrollado, al menos se empezó a considerar a España un lugar que merecía la pena tener en cuenta a la hora de programar vacaciones.

Fraga formaba parte del sector reformista del régimen y por este motivo apostaba por la necesidad de algunos cambios institucionales para adecuar la forma de gobierno autoritaria a la nueva situación que exigían los avances económicos y sociales. Tan criticado como admirado, no cabe duda que el sector turístico en España tiene mucho que agradecer a la figura de Manuel Fraga, que fue sin duda, un hombre adelantado al tiempo y al lugar que le tocó vivir.

En este sentido otro gran avance fue que en las fronteras se suavizó mucho el control policial, de manera que era suficiente para entrar en España, el pasaporte y la carta gris, ambos documentos de rápido trámite.

La inauguración de paradores en aquellos años era una imagen habitual, e incluso el camping que en los años cuarenta y cincuenta había sido obstaculizado con excusas burocráticas por no estar bien visto por principios de moralidad y orden público, acabó aceptándose gracias al gran número de turistas que lo demandaban.

En 1962 se estableció la llamada "operación precios" en la cual se establecía un precio máximo y mínimo que garantizaba servicios de bajo coste e incluso si los visitantes sufrían accidente, enfermedad o problemas jurídicos durante su estancia estaban cubiertos por el Seguro Turístico Español.

Ningún sector de la economía española reportaba los ingresos que se pudieran comparar a los del turismo y se realizaban enormes campañas de propaganda con cualquier excusa, como celebrar por todo lo alto la entrada al país del turista número X.

El último gran factor que se debe considerar a la hora de valorar el boom de los 60, es el contexto geopolítico mundial que también influyó, aunque fuera de forma indirecta, en el aumento del turismo extranjero en España. La consecuencia fundamental de la guerra fría es el enfrentamiento de dos superpotencias, EEUU y la URSS, lo cual convertía a España en un pequeño rincón al sur de Europa, eso sí bien situado, gobernada por un régimen dictatorial que ya no causaba el rechazo de antaño, sino que su existencia era admitida como un mal menor, como si los años de dictadura ya sólo produjeran hastío al resto del mundo y formara parte del pintoresquismo del país, de esta forma el sistema de gobierno no

democrático paso a segundo plano y no fue obstáculo para que España fuera elegida internacionalmente como un óptimo destino vacacional.

Los extranjeros que más visitaban España eran nuestros vecinos franceses cuya tasa media anual entre los profesionales liberales, pasó de un 62 a un 90% entre 1960 y 1969. Es muy significativo y dice mucho del cambio en las condiciones laborales, de las que se ha hablado en capítulos anteriores, la progresión del sector obrero francés que subió desde 21 a 46%. Al ser países vecinos las vacaciones escolares y profesionales coincidían lo que determinó la estacionalidad de agosto como mes preferido, y el acceso por carretera en coche como medio de transporte para llegar a nuestro país, sobremanera a la Costa Brava, Costa del Sol, Costa Dorada y Costa Blanca y aunque el litoral atlántico tenía una afluencia mucho menor, debemos señalar como excepción la localidad de Laredo (en aquellos años provincia de Santander), que durante los meses de verano veía triplicada su población.

Es evidente con estos datos que el perfil del turista extranjero era el de una persona poco exigente, en busca de sol y playa, precios baratos y muy poca curiosidad por conocer el patrimonio cultural y artístico de España, ya que salvo Madrid, por dónde era obligado pasar por motivos obvios, el resto del interior del país era apenas objeto de interés turístico.

Otro factor importante fueron los bajos precios que llevaron a muchos franceses, así como a habitantes del centro y norte de Europa, a comprar una segunda residencia en nuestro país, y por este motivo la prensa internacional estaba llena de anuncios que hacían alusión a la inversión inmobiliaria en España e incluso algunas agencias vendían desde París y en francos apartamentos en España.

II.5.1 CONSECUENCIAS POSITIVAS Y NEGATIVAS

Por todo lo dicho hasta ahora es incuestionable que el sector turismo contribuyó, muy probablemente, más que ningún otro al desarrollo y la modernización de España, pero tampoco se puede obviar que no es oro todo lo que reluce y que tanto el crecimiento incontrolado de infraestructuras como la llegada masiva de visitantes desbordó al Gobierno que, al haberse encontrado con esta situación de forma tan repentina, no tenía conocimientos ni medios para dirigirla de forma sostenible.

Las consecuencias de lo anterior salieron a la luz en poco tiempo:

- El afán por obtener beneficio a corto plazo y a consolidarse como potencia turística, cuando aún estaba prácticamente naciendo, dio lugar a que la construcción de inmuebles no estuviera presidida ni mucho menos por criterios racionales y, consecuentemente, no tuvieron que pasar muchos años para apreciar el deterioro del litoral.
- La promoción del régimen insistió tanto en la bondad del sol y del calor que contribuyó a agrandar un problema de estacionalidad que arrastramos hasta nuestros días, y contra el que hoy siguen luchando los máximos responsables en materia turística. Esto mismo llevó a que nuestras costas, en especial la mediterránea, se llenaran de especuladores constructores de enormes torres verticales, porque en aquellos años la cantidad de metros hacia el cielo era directamente proporcional al éxito de la localidad como destino. Como es lógico, con el tiempo, esos paisajes de cemento "comiéndose" las playas han ido en contra de la calidad turística y ha conseguido que resurjan destinos mucho menos masificados.
- Por otro lado la mayor parte de los beneficios fue a manos de operadores turísticos y sociedades inmobiliarias extranjeras, y regiones como Andalucía tuvieron un avance enorme en el sector terciario, quedándose completamente anticuada en el agrícola e industrial.
- Además las regiones de interior sufrieron un éxodo masivo de sus habitantes, que emigraban a la costa en busca de trabajo, lo que agravó aún más su estancamiento.
- Lógicamente la construcción y el transporte fueron los sectores más beneficiados por este crecimiento vertiginoso, pero los trabajadores no contaban con experiencia previa y tenían unas condiciones laborales precarias. Pero como eran muchos los dedicados a estos sectores y por otro lado se produjo una emigración importante a Europa en busca de trabajo, la imagen internacional que daba España era la de un país sin problemas de desempleo.
- En definitiva, además del empujón económico que supuso, el turismo representó para la sociedad española de la época, sobre todo para los jóvenes, su entrada en la escena internacional. Así como los extranjeros que venían a España buscaban exclusivamente descanso y diversión sin preocuparse de más, sus costumbres calaron hondo en la forma de vida en nuestro país y en el deseo de igualarse al resto de Europa en cuanto a libertades y derechos.
- Con respecto a la política, el turismo jugó un papel fundamental para que el régimen fuera aceptado internacionalmente como un incidente menor, ya que de alguna forma legitimó su existencia. La llegada masiva de visitantes extranjeros y la enorme

política de propaganda, consiguió que el Gobierno de España fuera considerado de forma más benevolente por la opinión pública y en cierto modo fuera allanando el camino para la transición pacífica que al cabo de unos años tendría que llegar.

- Como aspecto negativo cabe destacar que en el afán de fomentar el turismo, se difundieron una serie de estereotipos y tópicos que si bien contribuyeron a situar a España en el mapa mundial, ofrecían una visión distorsionada de la realidad de nuestro país, que de hecho superó a la dictadura y costó años mejorar.
- En cuanto a la influencia económica no se puede ignorar que actuó como una fuente de financiación básica, y las divisas aportadas por los visitantes extranjeros compensaron el déficit de la balanza comercial, históricamente negativo, y permitió la compra de los bienes de equipo necesarios para la industrialización del país.
- Institucionalmente España se vio obligada a cooperar con organismos internacionales y tuvo que hacer desaparecer todos los filtros que limitaban la entrada de extranjeros. El turismo se convirtió de esta manera en una herramienta de integración y de igualdad con el resto del mundo occidental.

Este análisis de lo que fue el germen y la explosión del turismo en España, nos lleva a afirmar que la historia social, económica y política de nuestro país no hubiera sido la misma de no haberse dado el fenómeno turístico. No se trata sólo de haber impulsado al país a situarse temporalmente en los años que le correspondían, sino que cambió costumbres, formas de pensar, hábitos que hasta entonces estaban firmemente enraizados en la mentalidad española y, en definitiva, contribuyó al nacimiento de un nuevo país, limitando los extremismos e introduciendo pautas que fomentaron el entendimiento entre los pueblos, hechos que después serían corroborados con la llegada de la democracia.

II.6 EL MODELO BENIDORM

Aunque la variedad de localidades que la costa española ofrece en cuanto a desarrollo urbanístico por motivos de turismo es inmensa, dado que había que elegir uno, se ha escogido Benidorm, por tratarse, posiblemente, del crecimiento más vertiginoso en menos tiempo.

En primer lugar para que una localidad, casi siempre aldea, que se encuentra en situación pre turística, se convierta en lugar de referencia es imprescindible que cuente con el favor de visitantes y veraneantes, y sea situado por estos en un lugar de preferencia frente a otros.

Trataremos, por tanto de analizar en este capítulo las condiciones idóneas que de forma innata cuenta un lugar con respecto a otros, en principio con clima y situación similares. Consiste en realizar un pequeño estudio de los motivos que llevan al éxito turístico a un lugar y, en cambio, otros permanecen aislados o bien su desarrollo es mucho más lento. Según los informes que hay sobre el tema, las condiciones geográficas vienen dadas por tres elementos fundamentales y la situación de los mismos: la aldea o pueblo original, el puerto de pescadores y la playa, que se convierte en el máximo atractivo a ojos de los visitantes. Por supuesto la longitud de la playa, la calidad de su arena, las horas de sol anuales y la belleza del pueblo son factores muy importantes a la hora de contar con el beneplácito de los primeros visitantes, pero el elemento diferenciador, el que realmente marca la línea entre la evolución y el estancamiento es la distancia entre el pueblo y la costa. En el área mediterránea hay pocas localidades que fueran creadas pegadas al litoral, ya que motivos de seguridad llevaban a los antiguos pobladores a crear las ciudades en lo alto de las colinas y en muchas ocasiones rodeadas de murallas que las preservaban de los peligros que pudieran venir del mar. Pero los pocos núcleos de población que fueron establecidos adosados a la costa, con el tiempo han visto favorecido "su valor" al ser los elegidos como primeros lugares a la hora del desarrollo en materia de turismo.

Todas estas poblaciones presentan una serie de fases en su evolución desde su origen aldeano hasta su reconversión en núcleos turísticos de gran importancia.²

- Fase de adaptación:

² Fuente: Asignatura: Ordenación y Planificación del Territorio. Profesor Antonio Esquivias

Los visitantes se alojan en el pueblo antiguo en alojamientos poco o nada apropiados para el turismo. Durante la mañana acuden a la playa y es por la tarde cuando el pueblo vive sus horas de máxima animación. La afluencia de estos prototuristas obliga a la aldea a ofrecer una serie de servicios que año a año van modernizándose como es el caso del alojamiento en habitaciones.

- Fase constructiva:

En esta fase se inicia la construcción de apartamentos y hoteles en la mayoría de los casos con capital foráneo. El suelo se encarece porque los indígenas aún son muy reacios a vender sus propiedades. La edificación se hace siempre junto a la playa, lo que provoca dos zonas arquitectónicamente opuestas. Junto al comercio tradicional surge otro enfocado al turismo.

- Fase sustitutiva:

En este momento la recepción turística ya está asegurada lo cual fomenta la especulación urbanística y vence la resistencia de los vecinos a vender sus casas debido a que las ofertas son altas. Comienza la construcción de edificios de uso mixto con comercio, entidades bancarias o agencias de viajes en planta baja y residencias u hostales en pisos superiores.

- La "tercera zona":

Es la fase más crítica porque en ella tiene lugar la unión de las tres zonas. Dependiendo de la anchura del núcleo esta será más o menos rápida. Cuando se consigue la unión de las tres zonas está asegurada la subsistencia de la localidad como núcleo turístico.

- La expansión lineal:

Llegados a este punto el crecimiento de la localidad se hace en forma de *strassendorf*, lo que significa a ambos lados de la población, siempre siguiendo el litoral. El valor del suelo es mayor cuanto más cercano se encuentre al pueblo antiguo.

Si todo lo expuesto anteriormente se extrapola a la ciudad de Benidorm, podemos concluir que se dan las condiciones idóneas para un desarrollo rapidísimo. La antigua aldea se encuentra pegada a una playa de arena fina, orientada al sur. Esto significa que en Benidorm no fue necesario promover una tercera zona que uniera todo, sino que el pueblo

de origen ya contaba con ello. El crecimiento se realizó a lo largo del litoral y con la construcción masiva de rascacielos, lo que, según la opinión popular de hoy en día, provocó un desarrollo artificial a base de enormes bloques de viviendas. Se creó una tercera zona fuera del triángulo base de desarrollo, tierra adentro, lo que a la larga produjo problemas por la distancia al pueblo antiguo.

Pero todavía a día de hoy, Benidorm tiene tantos detractores como seguidores de su modelo urbanístico, porque no cabe duda que sería injusto juzgar con los ojos y las herramientas actuales lo que se llevó a cabo en un pueblo de 2.300 habitantes en la España de los años 50. Por este motivo se va a realizar una breve historia de lo que supuso el desarrollo urbanístico de la ciudad de Benidorm, para después tratar de analizar pros y contras.

Aunque está documentado que la localidad de Benidorm empieza a tener un "turismo" a finales del S.XIX, con viajeros provenientes de Madrid, Alicante y de Alcoy, que se atrevían a realizar una ruta francamente penosa a cambio de pasar una temporada larga en sus playas, el objeto de este estudio se tomará a partir del final de la guerra civil, que como se ha indicado en anteriores ocasiones supuso un parón para cualquier actividad incipiente.

En el año 1950 Benidorm era una población de 2700 habitantes, cuya principal actividad era el sector primario. No existía prácticamente actividad comercial y el número de viviendas era de 642.

A consecuencia de la profunda crisis que atravesaba este sector, que incluso obligó a cerrar la Almadraba más importante, se plantea un cambio radical apostando por el turismo que ya llevaba años manifestándose como una alternativa muy seria en la zona. Pero había un gran problema: la falta de alojamiento para una población turística que ya suponía la mayor fuente de ingresos.

El Ayuntamiento impulsó la creación de un Plan general de Ordenación Urbana, que no es otra cosa que una herramienta para disponer de la mejor manera posible los elementos del medio urbano, impidiendo que un particular modifique el espacio a su gusto y buscando siempre solucionar problemas como la escasez de viviendas, servicios o infraestructuras. En 1953 el alcalde, Pedro Zaragoza, encarga al arquitecto municipal, Francisco Muñoz Llorens, un proyecto para nuevas alineaciones en la playa de Levante. En julio de 1956 se aprueba el PGOU de Benidorm por la comisión provincial de Servicios

Técnicos. El objetivo era crear una ciudad destinada al ocio, donde se pudiera vivir de forma saludable y se favoreciese la relación entre los habitantes, aunque el plan podía considerarse un despropósito ya que planteaba calles de 44 metros de ancho en un pueblo de 3500 habitantes. Por este motivo muchos afectados presentaron alegaciones y este plan original fue reduciéndose hasta convertirlo en menos ambicioso.

Este plan tuvo muchas actuaciones absolutamente acertadas entre las cuales cabe destacar:

- No plantea una clasificación rigurosa del terreno, lo cual lo convierte en muy flexible a la demanda turística que se va a ir generando.
- El viario que en un principio era demasiado ancho, se redujo para proporcionarlo con el tamaño del pueblo y a las demandas vecinales.
- Se reserva una zona exterior como "no urbanizable" o con unas limitaciones mayores y nunca antes de que el resto del espacio estuviera ocupado.
- Los propietarios de los terrenos ceden la parte necesaria de estos al Ayuntamiento para el trazado de los viales.
- Las playas están especialmente protegidas, prohibiendo instalaciones de tipo chiringuito o barraca.
-

Por supuesto este plan no fue perfecto y es importante señalar alguno de sus defectos:

- No existe previsión de terrenos para edificaciones de uso público como escuelas, centros de salud...
- Con el viario ya trazado observan que una de las principales vías termina en un fondo de saco o callejón sin salida, por no haber proyectado de forma correcta su conexión con el casco antiguo.

Posteriormente este plan sufre modificaciones ya que el principal objetivo era la construcción de apartamentos y hoteles y el plan planteaba mucha vivienda unifamiliar en forma de Ciudad Jardín. Se reclasifican todas las zonas permitiendo la construcción de bloques de un máximo de cinco alturas, perpendiculares al mar. Así empieza el aumento del volumen edificable. En 1963 tiene lugar la liberación vertical por parte de las ordenanzas municipales y se introduce el concepto de coeficiente de edificabilidad, lo cual abre paso a una ciudad de rascacielos, levantando edificios muy elevados, con mucha luz y que liberasen espacio para jardines y piscinas.

A partir de aquí la polémica está servida: hay técnicos que opinan que el de Benidorm fue un modelo ejemplar de ciudad sostenible ya que hay un gran aprovechamiento de recursos, dado el gran número de habitantes en poco espacio. Por otro lado, e igualmente incuestionable, se alzan las voces de los ecologistas que consideran, visualmente, la ciudad de Benidorm como una agresión al paisaje por la cantidad de ladrillo que se levanta pegado a la costa.

Por tanto en este sentido hay que concluir diciendo que Benidorm tuvo un desarrollo espectacularmente rápido debido en primer lugar a sus circunstancias naturales, que como ya se ha señalado consistían en tener unido pueblo, puerto y playa, y a un plan que de forma minuciosa llevaron a cabo los responsables municipales de la época, a los que es justo dar el mérito correspondiente ya que fueron pioneros en el desarrollo de núcleos turísticos.

Independientemente de apreciaciones subjetivas, todas respetables, lo que es un hecho constatable y demostrable es que Benidorm es una ciudad sostenible, eficiente y estable ya que el cemento y el hormigón son, en este caso, elementos más respetuosos con el medio ambiente que el propio césped y se trata de una ciudad compacta en contraposición a la ciudad dispersa, con menos sensación de ladrillo, pero que consumen más agua, más energía, más suelo, en definitiva más recursos.

Como punto negativo hay que señalar que el crecimiento de Benidorm se ha enfocado tan orientado al turismo y exclusivamente en este sentido, que si se diera una situación extraordinaria como un desastre ecológico en sus playas, o una amenaza de tipo terrorista que limitase la afluencia de turistas, se produciría una rapidísima degradación de la ciudad dado que han hecho del turismo su única fuente de ingresos.

Con la siguiente tabla que indica vulnerabilidad en determinados aspectos, se va a realizar una comparación entre la ciudad de Benidorm y el resto de la media española. De esta forma trataremos de reflejar en qué medida un lugar absolutamente dependiente del turismo, está afectado por este y cómo repercute en las condiciones de vida.

2001
CentroBenidorm
03031001

INDICADORES DE VULNERABILIDAD

	AEV	Municipio	Comunidad Autónoma	España
Vulnerabilidad sociodemográfica				
Ancianos de 75 años y más (%)	7,04	6,17	6,99	7,40
Hogares unipersonales de mayores de 64 años (%)	9,35	10,32	9,92	9,60
Hogares con un adulto y un menor o más	2,73	3,46	1,98	1,99
Índice de extranjería ⁽¹⁶⁾	5,24	11,33	5,23	3,80
Índice de población extranjera infantil ⁽¹⁷⁾	4,49	7,10	3,86	3,60
Vulnerabilidad socioeconómica				
Tasa de paro ⁽¹⁸⁾	10,38	10,67	11,56	14,20
Tasa de paro juvenil ⁽¹⁹⁾	9,47	8,67	9,90	12,31
Ocupados eventuales (%)	34,65	33,52	29,30	27,51
Ocupados no cualificados (%)	14,96	14,71	11,45	12,20
Población sin estudios (%) ⁽²⁰⁾	23,77	12,75	14,52	15,30
Vulnerabilidad residencial				
Viviendas con menos de 30 m ² (%)	0,80	1,98	0,14	0,40
Superficie media por habitante (m ²)	29,54	31,12	34,35	31,00
Pobl. en viviendas sin servicio o aseo (%) ⁽²¹⁾	1,17	0,79	0,76	1,00
Viviendas en mal estado de conservación (%)	5,40	5,81	2,86	2,10
Viviendas en edificios anteriores a 1951 (%)	16,71	20,10	17,02	17,70
Vulnerabilidad subjetiva				
Ruidos exteriores (%) ⁽²²⁾	44,35	38,41	38,14	31,18
Contaminación (%) ⁽²³⁾	22,83	20,33	23,01	19,89
Malas comunicaciones (%) ⁽²⁴⁾	5,42	9,67	12,68	14,72
Pocas zonas verdes (%) ⁽²⁵⁾	70,75	61,72	42,35	37,40
Delincuencia (%) ⁽²⁶⁾	26,07	22,62	26,06	22,74

En cuanto a los aspectos sociodemográficos la tabla nos indica que en contra de la creencia popular de que Benidorm es una ciudad poblada por ancianos, en realidad es muy similar a la media española, incluso levemente inferior a esta.

En el porcentaje dónde hay una marcada diferencia es en el que indica el índice de extranjería que sí está bastante por encima de la media nacional. Esto indica que hay un gran número de extranjeros que tienen fijada su residencia de forma definitiva en Benidorm, esto sólo puede ocurrir con población jubilada o bien con población extranjera que acude a trabajar a Benidorm por existir gran demanda de trabajadores extranjeros para atender determinados servicios. Lógicamente, se trata de una población en edad fértil y como consecuencia de esto también se da una mayor población extranjera infantil.

La vulnerabilidad socioeconómica arroja datos muy interesantes ya que los hay buenos y malos. Tanto la tasa de paro como la de paro juvenil están muy por debajo de la media española, cuatro y tres puntos respectivamente, lo cual es objetivamente un dato positivo. Analizando los tres siguientes apartados encontramos que los ocupados eventuales, los ocupados no cualificados y la población sin estudios son muy superiores a la media nacional, en el último caso de forma alarmante. La interpretación a estos datos parece obvia: la estacionalidad del turismo también afecta a la ciudad de Benidorm, aunque en mucha menor medida que en otros lugares, y por lo tanto hay una gran parte de los trabajadores con contratos eventuales ya que sólo realizan su labor una parte del año. El porcentaje de ocupados no cualificados significa que hay una parte importante de los trabajadores que no han realizado ningún tipo de estudio para desarrollar su trabajo y por lo tanto esto enlaza con el siguiente dato que es el peor de todos, ya que indica que la población sin estudios supera en ocho puntos a la media del país. Estos son los datos negativos.

Todo esto nos lleva a la conclusión de que en Benidorm hay una mayor demanda eventual de trabajo, propio de los lugares muy turísticos, y que precisamente por este motivo, es muy posible que su población abandone los estudios de forma precoz para desarrollar trabajos que no requieren formación cualificada, lo cual, evidentemente no es un buen dato y por lo tanto nos lleva a pensar que el dato aparentemente positivo de la menor tasa de paro encubre un problema mayor, y por consiguiente no es tan bueno como en principio pudiera parecer.

En cuanto a la vulnerabilidad residencial este es una cuestión que sitúa a Benidorm en una posición inferior al resto de la media. El porcentaje de viviendas menores de 30m es

el doble que la comparativa nacional y como consecuencia de esto el espacio por habitante también es menor. La población en viviendas sin aseo o en viviendas en mal estado de conservación es sensiblemente superior. Todos estos datos nos dan idea de que el metro cuadrado en la ciudad de Benidorm sea posiblemente elevado, lo cual lleva como consecuencia la existencia de viviendas de tamaño reducidísimo y probablemente, haya aún viviendas muy antiguas que no cuenten con los servicios mínimos de habitabilidad. El único dato que mejora con respecto la media española se refiere al número de viviendas anteriores a 1951. Esto es lógico dado que como ya se ha explicado el PGOU de Benidorm fue aprobado en 1956, y es a partir de esta fecha cuando se construye la mayor parte de la ciudad.

Muy significativos resultan los datos de vulnerabilidad subjetiva que analiza aspectos como el ruido, la contaminación, las comunicaciones, los espacios verdes y la delincuencia. El dato del ruido es alarmante dado que supera ampliamente a la media de España. Esto en un lugar que fue concebido para el ocio y el descanso supone a todas luces una contradicción, y es sin duda uno de los retos que el municipio debe proponerse mejorar.

La contaminación también es mayor, consecuencia sin duda de que exista una gran cantidad de población ocupando poco espacio. Por el mismo motivo las comunicaciones son mejores que en la comparativa con España ya que en un lugar tan pequeño, la concentración de servicios es muy grande y probablemente no sea necesario hacer desplazamientos para acceder a ellos. Es un porcentaje llamativo la poca cantidad de espacios verdes, que en principio no es un buen dato, pero precisamente a un lugar con la carestía de agua que tiene Benidorm, le proporciona el calificativo de sostenible. El dato de la delincuencia no aporta diferencias considerables con el resto del país.

CONCLUSIONES

El turismo es una actividad que existe desde siempre, en tanto en cuanto implica el desplazamiento de seres humanos de un lugar a otro. Pero para que este traslado conlleve un ejercicio empresarial, es decir, un flujo de capital que pasa de unas manos a otras, empresas destinadas a ello y millones de puestos de trabajo destinados a este fin, es necesario que se den una serie de circunstancias y cambios en la sociedad para poder llevarlo a cabo.

El sistema económico preponderante en Europa durante siglos fue el feudalismo, que aunque tiene su decadencia en el S.XV, en algunos aspectos sociales y económicos llega prácticamente, en ciertos países, hasta principios del S.XX y termina definitivamente con la Revolución Rusa en 1917. Es por tanto la segunda mitad del S.XIX y el S.XX completo la época de los grandes cambios sociales. Porque es sin duda, la sociedad, los individuos, los que con su cambio de mentalidad impulsan la creación de un nuevo sector empresarial y dan respuesta a la pregunta básica de este trabajo: ¿por qué?

¿Por qué una obligación pasa a ser un placer? ¿Por qué algo en principio superfluo se transforma en necesidad? ¿Por qué un modelo de sociedad basado principalmente en la subsistencia diaria evoluciona hasta adquirir hábitos de consumo mucho más elevados? ¿Por qué ocurre en este momento y no en otro?

Porque es en los 100 años que parten de 1850 cuando se produce un terremoto político, social y económico, que no se ha dado en los siglos precedentes.

La Edad Contemporánea nace con la Revolución Francesa y, posiblemente sea su lema, "liberté, legalité, fraternité", lo que haga nacer en el ciudadano europeo una conciencia en sus propias posibilidades que hasta entonces no había existido. El derrocamiento paulatino de las monarquías absolutas y las instauraciones de sistemas democráticos despierta en la sociedad de la época una inquietud nueva que poco a poco va invadiendo todo el continente. Obviamente a veces dar un paso adelante implica dar otro hacia atrás y esto ocurre con la Revolución Industrial, que paradójicamente, aunque supone un avance brutal en tecnología somete al individuo prácticamente a la categoría de objeto. Pero también da lugar al nacimiento de movimientos obreros, a la lucha de clases y a la defensa de los derechos humanos. La situación política internacional, superado el último gran conflicto bélico, invita a una estabilidad que repercute en los mercados y contribuye a

una prosperidad económica que es la base para que la actividad turística se multiplique. Esta bonanza económica impulsará también una revolución en las comunicaciones que tendrá relación directa con el rapidísimo crecimiento del sector turístico.

En cuanto a los aspectos sociales son igualmente significativos y, por supuesto, se producen en el único momento de la Historia en que se pueden dar. El crecimiento de las ciudades gracias, sobre todo, al desarrollo industrial hace de éstas lugares de los cuales es necesario escapar periódicamente. Esta "huída" además de proporcionar relax y contribuir a mejorar el cuerpo y el espíritu, lleva consigo un prestigio social que crea diferencia. Este sentimiento de vanidad es posiblemente lo único no exclusivo del momento, sino que forma parte de la naturaleza humana desde siempre.

Por otro lado la emancipación de la mujer y su incorporación al mundo laboral proporciona otra fuente de ingresos a las familias, lo que provoca que exista una parte de la renta que no va destinada a cubrir necesidades básicas y por tanto se puede dedicar a ocio. En otro momento esta parte "sobrante" se hubiese guardado para paliar situaciones imprevistas, pero la generalización por toda Europa de la Seguridad Social hará que el individuo se libere de la carga de tener que preocuparse de su supervivencia en el futuro. Todas estas circunstancias provocan un sentimiento de consumismo keynesiano que, dicho de una manera muy simple, defiende la teoría que mientras se consuman todos los bienes producidos, la mano de obra se mantendrá y la rueda no dejará de girar.

No cabe duda que todas y cada una de estas condiciones descritas para que se pudiera llevar a cabo el movimiento turístico de forma generalizada son positivas y todas ellas han contribuido a mejorar la vida de los hombres. Esto nos lleva a hacernos la última pregunta: ¿han sido las consecuencias igual de buenas?. Ahora, al llegar al final de este trabajo, y habiendo analizado todos los cambios que fueron necesarios para que la actividad de viajar se convirtiera en un ejercicio habitual, sería una irresponsabilidad no preguntarse si ha merecido la pena.

- Para el núcleo de población agraciado con el turismo ¿es una suerte o una desgracia?
- ¿Supone realmente una forma de desarrollo social y económico para países emergentes?
- ¿Soluciona los problemas de una economía mal planteada o por el contrario es imprescindible una economía estable para que se realice con éxito?
- ¿Es una forma moderna de imperialismo?
- ¿Somos los turistas destructores de recursos naturales?

Precisamente por miedo a tener que responder a estas cuestiones se ha evitado en la medida de lo posible, utilizar el término "turismo masivo" por entender que lleva implícita una connotación peyorativa y esto hubiera condicionado el trabajo desde el principio. Pues bien, aunque responder estas preguntas daría lugar a un nuevo trabajo, la conclusión general es que la actividad de viajar es algo objetivamente bueno y conseguir que esto se popularice, de forma que sea accesible a una inmensa mayoría, es muy positivo.

Por supuesto hay muchas áreas que son manifiestamente mejorables en el sector, y el reto de todos los agentes que intervienen en el negocio (turistas, empresarios y gobiernos) es conseguir que la actividad turística se lleve a cabo de forma que no pueda ser cuestionada por nadie, y para eso es imprescindible lograr el turismo sostenible, cuyas bases resumidas son las siguientes:

- Los recursos que forman parte del patrimonio natural, artístico, histórico deben utilizarse para beneficiar a la sociedad actual pero preservando siempre que puedan igualmente ser utilizados por sociedades futuras.
- La industria turística debe evitar los problemas ambientales en las áreas de desarrollo.
- Se tratará de dar satisfacción a los visitantes ya que sin ellos el turismo no sería posible.
- Se respetarán las tradiciones de los lugares visitados, sin alterar la vida cotidiana de la población local.
- Los beneficios obtenidos de la actividad turística repercutirán en toda la sociedad.

Por lo tanto podemos concluir citando literalmente la definición que de turismo sostenible se recoge en la Agenda 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo:

"El desarrollo turístico sostenible satisface las necesidades de los turistas en el presente, y de las zonas que los acogen, al tiempo que protege e incrementa las oportunidades para el futuro. Se define como un proyecto que gestionará todos los recursos, de modo que respete las necesidades económicas, sociales y estéticas, y a un tiempo conserve la integridad cultural, el proceso ecológico esencial, la biodiversidad y los sistemas que permiten la vida."

Además de lo anteriormente expuesto hay que señalar que el turismo actual ha evolucionado mucho desde su explosión en la década de los 60. Las demandas actuales son

mucho más exigentes y van más allá del simple servicio tradicional. El turista actual valora volver de su viaje con una serie de sensaciones y experiencias que hayan hecho de ese destino un lugar especial.

Por consiguiente, tanto la Administración Pública como la empresa privada deben centrar todo su esfuerzo en promover una oferta con una relación calidad-precio razonable pero un valor añadido en cuanto a intangibles. Dicho de otra manera, el turismo del futuro debe relegar la cantidad de turistas en favor de la calidad del viajero.



REFERENCIAS

BIBLIOGRAFÍA

- ACERENZA, M.A. (1995). *Administración del turismo*. México: Trillos
- AMAT, P. y RAMÓN, F. (2004). *Curso de sociología del turismo y del ocio*. Valencia: Tirant lo Blanch
- AURIOLES, A. (2005). *Introducción al derecho turístico*. Madrid: Tecnos
- BAZÁN, M. (2005). *Fundamentos de hotelería*. Arequipa: Universidad Autónoma San Francisco
- BOURDIEU, P. (2001). *Capital, cultura, escuela y espacio social*. México: S.XXI
- CASTAÑO, J.M. (2005). *Psicología social de los viajes y del turismo*. Madrid: Paraninfo
- DÍAZ MARTÍNEZ, J.A. y MARTINEZ QUINTANA, M.V. (2002). *Sociología del turismo*. Madrid: UNED
- ESTEVE SECALL, R. (2000). *Economía, historia e instituciones del turismo en España*. Madrid: Pirámide
- GAVIRIA, M. (1977). *Benidorm, ciudad nueva*. Madrid: Editora Nacional
- GIL, A. (2003). *Sociología del turismo*. Madrid: Ariel
- GÓMEZ Y PATIÑO, M. (2012). *Escapistas de la realidad. Los intangibles del turismo*. Barcelona: Laertes
- LAFARGUE, P. (1883). *Le droit a la paresse*. Madrid: Fundamentos
- MASLOW, A. (1943). *Motivación y personalidad*. Madrid: Díaz de Santos S.A.
- MATUTE PEÑA, M. (2008). *Aspectos sociopsicológicos del turismo*.
www.eumed.net/libros/2006/209
- MAZÓN, T. (2001). *Sociología del turismo*. Madrid: Centro de estudios Ramón Areces
- MORAGUÉS, D. (2006). *Turismo, cultura y desarrollo*. Madrid: AECI
- MORENO GARRIDO, A. (2007). *Historia del turismo en España*. Madrid: Síntesis

PEARCE, P. (1982). *The social psychology and tourist behaviour*. Nueva York: Pergamon Press

QUESADA, R. (2000). *Elementos del turismo*. San José de Costa Rica: Universidad Estatal a distancia

TURNER, L. y ASH, J. (1991). *La horda dorada*. Madrid: Endymion

VEBLEN, T. (1889). *The theory of the leisure class*. México: Fondo de cultura económica

ARTÍCULOS/ REVISTAS

CASTAÑO, J.M. y MORENO, A. (2003) *Estudios turísticos nº158 pp5-41*. Instituto de estudios turísticos. Secretaría General de Turismo.

CORREYERO, B. y CAL, R. (2005). "Turismo la mayor propaganda del Estado". Instituto de Estudios turísticos. *Revista Estudios Turísticos* (163-164) pgs 55-80

Razón española nº104: "Franco y la Seguridad Social"

VIDEO

Mara Torres la 2 Noticias / 100 años de Seguridad Social

PÁGINAS WEB

www.elviajero.elpais.com (Último acceso: 27/04/15)

www.guia-de-benidorm.com/es/Informacion/historia.htm (Último acceso: 21/03/15)

www.hosteltur.com (Último acceso: 07/03/15)

www.otromundoesposible.net/secciones-historicas/miradas-urbanas/ciudad-compacta-ciudad-dispersa (Último acceso: 05/04/15)

www.revistaviajar.es (Último acceso: 15/04/15)

www.rtve.es/filmoteca/no-do/ (Último acceso: 03/02/15)

www.traveler.es (Último acceso: 29/03/15)