

El Turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855-1914)

Rafael Barquín Gil (Universidad Nacional de Educación a Distancia)

Resumen

El propósito de este trabajo es doble. Por un lado, se intenta hacer una estimación del impacto económico del turismo sobre el negocio ferroviario en el período anterior a la Primera Guerra Mundial. Con las incertidumbres derivadas de la deficiente información, todo hace pensar que la contribución del Turismo en los ingresos de la Compañía *Norte* fue considerable, aunque decreciente. En otras compañías ferroviarias debió ser mucho menor. El segundo objetivo ha sido tratar de averiguar hasta qué punto el ferrocarril condicionó el desarrollo del sector turístico y, en particular, el éxito o fracaso de determinados destinos turísticos. Aparentemente, el ferrocarril habría tenido un efecto considerable en la movilización de turistas. Sin embargo, ésta sólo recogía una demanda ya existente, de modo que el que se mantuviera o creciera el transporte de viajeros dependía de otros elementos, y singularmente de la capacidad del propio destino para generar una oferta turística más amplia.

El Turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855-1914)

Rafael Barquín Gil (Universidad Nacional de Educación a Distancia)

1. La red ferroviaria y el Turismo en la España decimonónica

Uno de los aspectos más llamativos del negocio ferroviario en España fue el notable peso que tuvo el transporte de viajeros dentro de los ingresos de las compañías. En términos generales (de unas líneas a otras las diferencias podían ser considerables) la venta de billetes supuso más de un tercio del total hasta 1870; entre el 25 y 30% hasta la Primera Guerra Mundial; y entre el 20 y el 25% en las tres décadas que precedieron a la nacionalización. Así pues, y aunque su importancia fue disminuyendo con el paso del tiempo, siempre supuso un capítulo considerable de los ingresos de las compañías ferroviarias¹. Esto resulta bastante lógico. Los primeros ferrocarriles conectaron entre sí las ciudades más grandes. Luego la red fue extendiéndose a otras menos pobladas o dinámicas buscando la explotación de recursos mineros, agrícolas o, simplemente, por imperativos legales, como el de alcanzar todas las capitales de provincia. Pero aunque las grandes ciudades conectaron pronto, no lo hicieron por vías rápidas. Así, el ferrocarril del Norte buscó el paso del Sistema Central por Ávila en lugar de Guadarrama, lo que implicaba alargar el tiempo de viaje y perjudicar el transporte de viajeros. Lo mismo sucedió en la línea de Lérida a Barcelona, que eludió la carretera nacional que pasaba por Bujaraloz y Fraga, para dirigirse a las cercanías de Huesca, a Sariñena y a Monzón. Estos giros, como otros, no se explican (o no sólo se explican) por la orografía. Un factor que pudo ser más decisivo fue la búsqueda de mercados agrícolas, aunque en los dos casos señalados, esas expectativas no se cumplieron².

Sin embargo, desde el primer momento el transporte de personas no se consideró prioritario. Por ejemplo, los informantes de la Comisión parlamentaria de ferrocarriles de 1850, a quienes se inquirió para que determinasen la dirección de las principales líneas, emplearon diversos argumentos para, básicamente, defender la construcción prioritaria de la línea de Madrid-Irún; pero ni en ésta ni en otras líneas aludieron al tráfico de pasajeros³. Del mismo modo, los promotores ferroviarios pusieron sus esperanzas en el movimiento de mercancías a la hora de trazar las líneas. Esta preferencia tuvo como consecuencia que éstas no se trazaran con objeto de proporcionar un servicio rápido, sino económico. Velocidad y economía parecían objetivos contrapuestos, pues para la movilización de la mayor parte de las mercancías (pescados o frutas eran las principales excepciones) el tiempo no era importante, y sí lo era la tarifa. Se pensaba con más o menos acierto que cuanto menor fuera el coste de construcción también lo sería el precio del transporte. De ahí que muchas constructoras (que también fueron concesionarias) dieran prioridad a las obras de fábrica poco costosas sobre los puentes y los túneles. Por otro lado, como el tiempo del viaje no era una cuestión relevante tampoco

¹ Así, en *Norte* y MZA los ingresos por transporte de viajeros no bajaron del 40% hasta 1874 o, más bien 1876. (Fundación de los Ferrocarriles www.docutren.com). En el ferrocarril de Zaragoza a Barcelona ese porcentaje se situó entre el 35 y el 41% entre 1864 y 1866 durante los tres años anteriores a su fusión con el Pamplona-Zaragoza en 1867 (Ferroc. Barcelona-Zaragoza, 1864-66). En el Tudela-Bilbao en 1867 los ingresos por transporte de viajeros supusieron el 30,8% (Ferroc. Tudela a Bilbao, 1868). Obviamente, en las regiones más densamente pobladas el peso de estos ingresos fue mayor. Así, entre 1868 y 1873, y en las dos líneas de Mataró y Granollers a Gerona, las dos terceras partes de los ingresos procedían de los viajeros (Ferroc. de Barcelona a Francia por Figueras, 1868-1874). En Andalucía Occidental, durante su primer año de funcionamiento, 1854-55, el ferrocarril de Jerez a Cádiz obtuvo el 56% de sus ingresos del transporte de viajeros (Ferroc. de Jerez a Cádiz y Puerto de Santamaría.). Al contrario, en sus primeros años sólo entre el 10 y el 15% de los ingresos del Alar del Rey-Santander procedían de los viajeros (Hoyo, 1988: 84 y 91. Ferroc. Alar a Santander, 1874); aunque a diferencia de los casos anteriores esa participación fue creciendo hasta alcanzar el 28% en 1868.

² Sobre el Barcelona-Zaragoza, Barquín (2007): 54-55. Sobre el Madrid-Valladolid, Barquín (2012).

³ Comisión de ferrocarriles (1850): 214

hubo inconvenientes en multiplicar estaciones y apeaderos, y en realizar desvíos hacia los pueblos próximos si ello no exigía un aumento importante del coste de la obra. Lo paradójico de todo esto fue que muchas veces los ferrocarriles sobrevivieron porque el transporte de personas fue mayor del esperado y compensó el fracaso del de mercancías⁴.

Las dos rutas citadas son importantes para el tema que aborda este trabajo porque conectaban la principal zona turística del país en el siglo XIX, el País Vasco, con las regiones en donde residía una buena parte de los turistas; y, sobre todo, los de mayor poder adquisitivo; es decir, Madrid y Cataluña. En realidad, los destinos turísticos se repartían a lo largo de toda la península; pero el Norte concentraba una mayor actividad turística que, además, fue creciendo con el tiempo. Sin embargo, alcanzar San Sebastián desde Madrid o Barcelona exigía prácticamente un día de viaje. La importancia del tráfico y lo penoso del recorrido fue tal que muy pronto, desde la década de 1880, empezaron a pergeñarse proyectos de ferrocarriles “directos”⁵. Sin embargo, todos se abandonaron salvo el ferrocarril de Barcelona a Lérida por el Sur. Aunque, en realidad, éste tampoco era un “directo” entre Cataluña y Euskadi. Se proyectó para mejorar la conexión de Barcelona con Madrid, pero acabó desviándose hacia Lérida para competir con la línea de *Norte* que pasaba por Manresa. La principal razón por la que esos proyectos no se llevaron adelante estriba en que no eran un negocio viable. Una vez que una línea era construida la viabilidad de una alternativa dependía de su capacidad para atraer una parte del mercado de la preexistente, que ni era mucho ni era fácil de conseguir.

El problema generado por los largos recorridos en tren se doblaba por las deficiencias de la red de carreteras que había de enlazar las estaciones ferroviarias con los destinos finales. Pocos de ellos estaban situados cerca de las líneas ferroviarias, de modo que el acceso sólo podía hacerse a través de carruajes por caminos que, a menudo, eran tortuosos. Las descripciones que de estos viajes tenemos son muy elocuentes. Por ejemplo, el *Anuario Oficial de Aguas Minerales de España* de 1889 dice sobre el itinerario de acceso al balneario de Cortegada: “Ferrocarril de Orense a Vigo, estación de Filgueira, desde la cual hay que recorrer hasta Cortegada 3 kilómetros de pésimo camino, alternativamente fangoso o lleno de polvo, teniendo además que atravesar el Miño en barca, cuyo servicio es detestable”. Nótese que éste no es un destino pequeño: esa temporada dio acogida a 805 agüistas, en su inmensa mayor parte (776) de clase acomodada. Con todo, ese acceso no era, ni mucho menos, el peor de los descritos por el *Anuario*. Había otros a los que se llegaba exclusivamente por camino de herradura. Eran muy frecuentes los recorridos de dos y tres horas en carro. Pero tampoco eran raros los que requerían seis horas (Montemayor, Cáceres) y hasta una jornada de viaje (Caldas de Bohí, Lérida). Incluso cuando existía una razonable coordinación de medios los viajes terminaban siendo agotadores. Por ejemplo, en 1880 MZA ofertaba una visita organizada al Monasterio de Piedra de dos días de duración por un importe de unos 200 reales, estancia incluida. Este dinero vendría a equivaler al salario de un trabajador agrícola durante uno o dos meses. La salida de Madrid se realizaba a las 19:30, para llegar a Alhama casi siete horas más tarde, a las 2:07 del día siguiente. Entonces el turista esperaba hasta las 3 de la madrugada para tomar un correo que llegaba a Monasterio a las 5 de la madrugada. Tras pasar dos noches allí (en realidad, noche y pico), el turista volvía a tomar el tren en Alhama a las 10 de la noche, para llegar a Madrid a las 7:55 de la mañana siguiente. En otras palabras, el tiempo invertido en el viaje, 20 horas sin incluir los desplazamientos dentro de Madrid, suponía la tercera parte de esas pequeñas vacaciones⁶.

La dificultad para acceder a esos destinos ayuda a explicar el elevado elitismo del turismo en la España del siglo XIX. Si el mero desplazamiento exige un gasto considerable de tiempo y, por tanto, dinero, es casi inevitable que esta actividad sólo captara una clientela adinerada. Por eso mismo,

⁴ Por ejemplo, en 1870, *Norte* percibió 2,3 millones de pesetas por el transporte de cereales y harinas. El tráfico de viajeros proporcionó ingresos de unos de 11 millones de pesetas. Artola (1978): 496-97 y *Norte*, (1875): 24.

⁵ Wais (1974): 457-59.

⁶ *España en la mano*: 61.

algunos de los balnearios más concurridos pero menos elitistas se encontraban en pueblos cercanos a las grandes localidades y con relativamente buenas comunicaciones, como Archena (Murcia), Caldas de Montbui (Barcelona), Bellús (Valencia), Carratraca (Málaga), o Trillo (Guadalajara pero, en realidad, Madrid). Fuera de estos, y de algunos otros balnearios con una clientela muy local, el porcentaje de personas de la clase acomodada que acudía a tomar baños superaba con facilidad el 90% del total. De hecho, según el *Anuario de Aguas Minerales* la media nacional en este tipo de establecimientos se situaba año tras año entre el 85 y 90%. Por supuesto, hubo otros factores sociales y económicos detrás de la elevada participación de las clases altas en el turismo termal, como la distribución de la renta o el prestigio social. Pero la existencia de esos balnearios relativamente populares sugiere que los gastos de viaje limitaban la clientela, y que un mejor diseño de la red ferroviaria y de las carreteras hubiera permitido un mayor crecimiento del sector. Los principales destinos turísticos en el siglo XIX, las playas frías y, sobre todo, los balnearios, no parecen haber superado la primera fase del ciclo de vida del producto turístico; es decir, apenas alcanzaron a las incipientes clases medias⁷.

Pero una demanda elitista no sólo es reducida; al final, tampoco tiene los efectos económicos que se derivan de la popularización del consumo. El turismo y los desplazamientos turísticos supusieron relativamente poco en la economía de un país que, por otro lado, tampoco era particularmente rico. En términos generales, la distribución espacial del turismo reproduce la de varios sectores industriales, como el textil o la siderurgia. Es decir, un foco que concentra una importante actividad, y una pléyade de establecimientos ubicados a todo lo largo del país, con efectos de arrastre muy inferiores y, a menudo, aunque no siempre, con un notable retraso tecnológico u organizativo. Además, se dio la circunstancia de que esa región privilegiada, el País Vasco, no era precisamente la más atrasada del país. En consecuencia, el débil desarrollo del sector turístico español agudizó uno de los rasgos más acusados de la modernización de la España decimonónica: el desequilibrio regional⁸. Aunque, por supuesto, el diseño de la red ferroviaria no fue ni el único ni el principal responsable de esta situación. Sobre esto volveremos en la segunda parte.

La información que tenemos sobre los desplazamientos turísticos en ferrocarril en el siglo XIX es deficiente. Las compañías ferroviarias tomaron registro de los movimientos de mercancías y viajeros, pero el detalle de la esa información es poco satisfactorio. Por ejemplo, en algunas grandes empresas como *Norte* conocemos con precisión el movimiento de viajeros en cada estación, distinguiendo el tipo de billetes. Pero su evolución mes a mes sólo existe para algunos de los primeros años; quizás porque esa desagregación no debió parecer relevante a los principales demandantes de esos datos, mucho más preocupados por la rentabilidad de bonos y acciones. Además, la calidad de la información varía mucho de una empresa a otra. Y lo que es peor: una de las dos grandes, MZA, proporcionó pocos datos útiles. Con esas dificultades (además de las inherentes al mismo concepto de “turista”) resulta hartamente complicado hacer una estimación de los efectos de la actividad turística sobre el ferrocarril, o viceversa. Con todo, podemos hacer alguna estimación razonable cruzando la información disponible.

Dado que muchos de los destinos turísticos habituales en la España del siglo XIX estaban situados en lugares alejados de las ciudades en las que residía gran parte de la alta burguesía parece razonable suponer que muchos de los desplazamientos turísticos fueran realizados en 1ª clase. El elevado precio del billete podría justificar que hubiera turistas que viajaran con tarifas más económicas de 2ª o, incluso, 3ª clase; pero todo sugiere que eran comparativamente menos que aquellos. Como hoy, el Turismo era una actividad de temporada. Por supuesto, los baños de mar sólo eran posibles durante el verano. Pero el termalismo seguía una pauta estacional muy similar, más o menos desde primeros

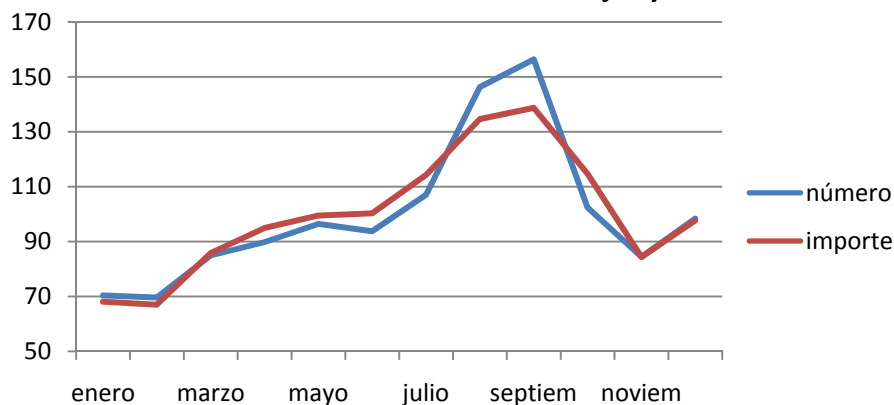
⁷ Sobre el peso de las élites urbanas españolas y su actitud hacia el termalismo y el turismo, Larrinaga (2002): 157-79.

⁸ Para una visión comparada entre el turismo termal en Europa y España se puede consultar el monográfico de *Historia Contemporánea*, 25 (2002). En particular, los trabajos de Larrinaga y Jarrassé.

de junio hasta finales de septiembre. Por este motivo, la importancia que pudiera tener en la parte de los ingresos correspondiente al transporte de viajeros debería aparecer reflejada en una estacionalidad veraniega de los ingresos, especialmente en los billetes de 1ª clase.

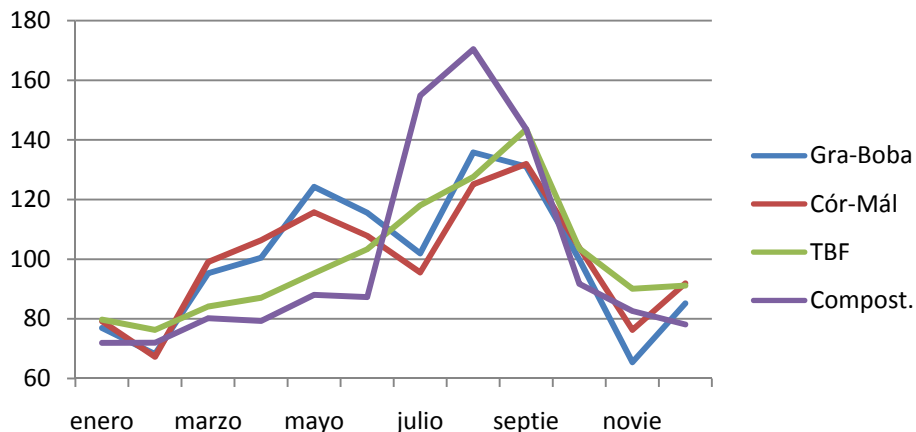
Sería igualmente previsible encontrar una estacionalidad menos marcada en las ventas de billetes de 2ª y 3ª clase, por los desplazamientos de acompañantes, trabajadores temporales, turistas con menos recursos... etc. Sin embargo, la percepción de este movimiento puede oscurecerse por los desplazamientos de los trabajadores agrícolas, especialmente jornaleros ocupados en la vendimia y otros cultivos arborícolas. El gráfico 1 recoge la estacionalidad del tráfico de viajeros en el *Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y Almorchón* durante el trienio 1870-72. Sabemos que más del 70% de los billetes eran de 3ª clase, pero no su desagregación mes a mes. No obstante, el hecho de que la recaudación siga una pauta similar al número de billetes, o un poco menos marcada en agosto y septiembre, sólo puede significar que la estacionalidad se repartía de modo relativamente uniforme entre todas las clases de billetes, con una ligera mayor venta de los de 3ª en esos meses. Así pues, el grueso de la estacionalidad debe explicarse por la vendimia, lo que explica la presencia de picos marcados en esos dos meses. Seguramente las tareas agrícolas explican los ciclos estacionales de otros ferrocarriles, como Málaga-Córdoba, Granada-Bobadilla, Santiago-El Carril y Barcelona-Gerona, que recoge el gráfico 2.

Gráfico 1. Estacionalidad del movimiento de viajeros en el Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y Almorchón



Fuente. Ferrocarril de Córdoba a Málaga, 1878.

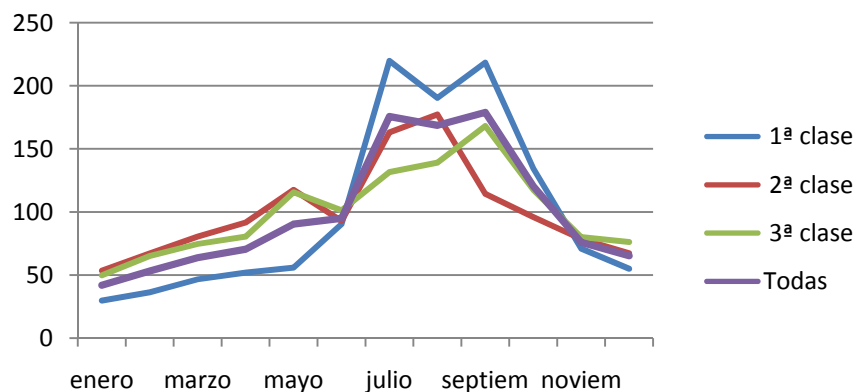
Gráfico 2. Estacionalidad de los ingresos de viajeros en varias líneas ferroviarias. 1868-1875



Fuente: Ferroc. de Córdoba a Málaga, 1878, Ferroc. Compostelano, 1876, C^a de Caminos de Hierro de Barcelona a Francia, 1869-73.

Por supuesto, esta misma estacionalidad existe en los ferrocarriles que se encaminaban al Cantábrico. Y resulta especialmente significativa su pauta atendiendo al tipo de billete, que recoge el gráfico 3. La estacionalidad de los billetes de 1^a es mucho más intensa que cualquier otra, lo que explica que en la serie construida como suma de las tres el pico de agosto-septiembre aparezca desdibujado.

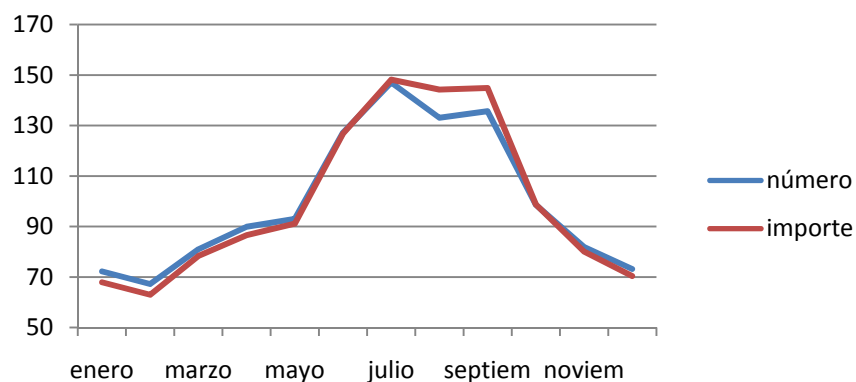
Gráfico 3. Estacionalidad de los ingresos de viajeros en el Ferrocarril del Norte. 1871.



Fuente: Compañía Norte, 1872.

La estacionalidad de Norte es muy semejante a la del Ferrocarril de Alar del Rey-Santander diez años antes, aunque la falta de desagregación de los billetes de 1^a, 2^a y 3^a clase impide apreciarla con tanta nitidez. No obstante, es significativo que las curvas de ingresos o viajeros conjuntos de las dos empresas, y de 1^a en Norte, muestren la misma forma de “M” en los meses de junio a septiembre de 1859 (el único año en el que aparecen esos datos). Es posible que los ingresos de agosto sean inferiores a los de julio y septiembre porque en ese mes muchos veraneantes simplemente estaban descansando, y esperaban a septiembre para volver a sus casas. En todo caso, y al contrario de lo que sucede en el ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y Almorchón, la estacionalidad de los ingresos está por encima de la de los billetes, lo que significa que se vendían proporcionalmente más billetes de 1^a clase en los meses de verano.

Gráfico 4. Estacionalidad del movimiento de viajeros en el Ferrocarril de Alar del Rey a Santander. 1859.



Fuente: Sociedad del Ferrocarril de Alar a Santander, 1859.

En resumen, en los dos ferrocarriles que se encaminaban al Cantábrico existe una estacionalidad veraniega muy marcada que debe responder al movimiento de turistas hacia las playas y balnearios del Norte. Esa estacionalidad es muy clara en los billetes de 1ª, bastante más débil en los de 2ª, y también clara, pero distinta (pico de septiembre) en los de 3ª. Por tanto, podemos suponer que la parte de los ingresos que excede una estacionalidad normal reconocible en otras líneas constituye la aportación del Turismo. Pero no es fácil identificar esa estacionalidad no-turística. Hasta donde he averiguado, sólo *Norte* proporcionó información completa de las ventas mes a mes distinguiendo clases de billetes. Alar-Santander y el resto de las compañías ferroviarias normalmente informaban o bien del peso total de cada clase de billete, o bien de la evolución de las ventas mensuales para todos los billetes; y pocas veces. Llama la atención la importancia que tienen los viajeros de 1ª clase en *Norte* y Alar-Santander con respecto a las otras compañías. En 1871 en esas dos empresas los ingresos de 1ª clase suponían algo más de la tercera parte del total de los de transporte de viajeros. En el Córdoba-Bobadilla-Málaga ese porcentaje sólo llegaba al 20%; y en el Barcelona-Gerona (en una de las regiones más ricas del país) apenas alcanzaba el 7%. Las deficiencias de la información impiden saber con exactitud la parte correspondiente al turismo, pero obviamente tuvo que ser menor que en el Norte.

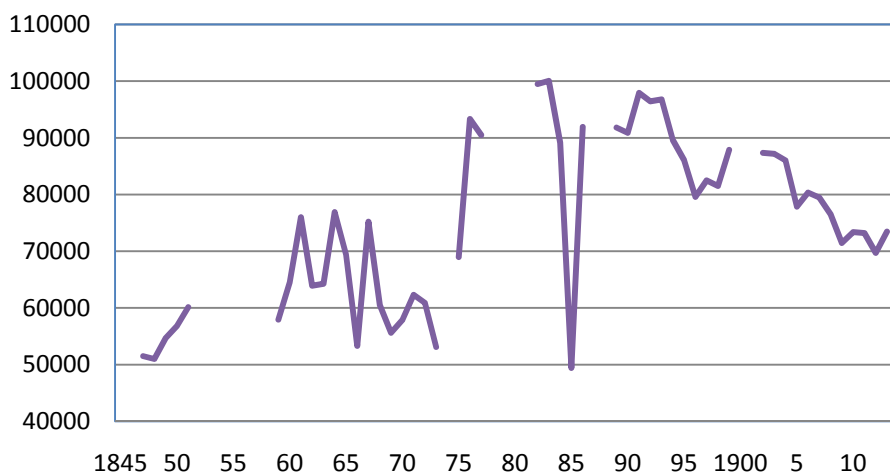
Desde una perspectiva económica, ¿qué suponía la actividad turística para el ferrocarril? Por lo visto hasta ahora, parece que las líneas que se dirigían al Cantábrico absorbieron una parte considerable del turismo decimonónico. Hemos supuesto esa actividad como el elemento estacional de movimiento de viajeros en *Norte* y *Alar del Rey-Santander*. El problema es que parece existir otra estacionalidad veraniega que no responde al turismo, tal y como reflejan algunos datos de los ferrocarriles catalanes o meridionales. Así pues, si consideramos la estacionalidad de los viajeros de 1ª en mayo como la parte estacionalidad del transporte de viajeros, la suma de las sucesivas diferencias entre los ingresos de los meses de junio a noviembre con ese máximo nos daría el ingreso turístico. Esa suma asciende en *Norte* en 1871 a 5,5 millones de reales. Es decir, el 49% de los ingresos del tráfico de 1ª clase, el 16% del de todo el tráfico de viajeros, y el 7% de todos los ingresos de la compañía. Cifras que posiblemente podríamos trasladar al Alar-Santander, especialmente desde que se consolida como destino turístico en la década de 1870. En definitiva, el turismo habría hecho una notable contribución al sostenimiento del ferrocarril.

No obstante, esta conclusión debe ser matizada en dos sentidos. En primer lugar, no hay que perder de vista que el impacto del Turismo sobre los resultados de las compañías sólo parece relevante en una compañía, *Norte*, así como en el Alar-Santander, que en 1874 se integró en aquella. Estas empresas explotaban las líneas que canalizaba el tráfico de viajeros desde Madrid hacia el foco vasco-cántabro. Es posible que otras dos compañías, Barcelona-Zaragoza y Tudela-Bilbao, también acusaran ese impacto. Desafortunadamente carecemos (o yo desconozco) de datos desagregados mensualmente, por lo que no es posible hacer una estimación semejante a las anteriores. La menor participación relativa de los billetes de 1ª, así como los resultados de explotación y su descomposición, sugieren que ese impacto tuvo que ser menor que en las otras líneas. En cualquier caso, las dos compañías se fusionaron en 1867 para posteriormente, en 1878, integrarse en *Norte*. En fin, esta compañía también transportaba a los bañistas de Asturias y de Galicia. Por tanto, si hubo una sociedad que se benefició del turismo sin duda fue la de los Pereire. Pero el impacto sobre las otras tuvo que ser mucho menor.

La segunda observación relevante es que ese impacto fue cayendo con el paso del tiempo. No disponemos de información mensual sobre el movimiento de viajeros con posterioridad a 1875, pero la información procedente de los registros de visitantes de balnearios permite suponer que pocos años después se alcanzó la máxima afluencia de turistas a balnearios hasta, por lo menos, los años 20 del siguiente siglo. El gráfico 5 reproduce el número de agüistas entre 1847 y 1913, con algunas lagunas. La serie alcanza un máximo en 1883, dos años antes de la epidemia de cólera que, como se

aprecia, tuvo efectos demoledores sobre el sector. Esa tendencia se ajusta bien a la del movimiento de viajeros en tren. Pero precisamente desde la segunda mitad de la década de 1870 se produce un fuerte aumento del movimiento de mercancías que explica el descenso de la participación de los ingresos procedentes del movimiento de personas que vimos al principio. En otras palabras, la importancia del turismo en los ingresos de las compañías ferroviarias, y en particular en *Norte*, necesariamente tuvo que decrecer desde mediados de la década de 1870.

Gráfico 5. Visitantes de balnearios españoles. 1847-1913



Fuente: Rubio (1853), *Anuarios Oficiales de las Aguas Minerales* (1877-1890), *Resúmenes Oficiales de la Aguas Minerales* (1891-1899) y Alonso Álvarez (2011)

2. La influencia del ferrocarril en la localización del Turismo

En la España de la Restauración los principales destinos turísticos se repartían a lo largo de toda la geografía nacional. En las costas del Atlántico, tanto del Golfo de Cádiz como del Cantábrico, se fue desarrollando un turismo de playa “fría”. En ciertas localidades se celebraban eventos que atraían un número considerable de visitantes todos los años, normalmente de condición social no demasiado elevada. Ferias como las de abril de Sevilla y la de Málaga, corridas de toros como las de Pamplona y Madrid, o actos litúrgicos como la Semana Santa de Valladolid. Pero hasta finales de siglo la actividad turística, si no más numerosa, sí de mayor impacto económico, fue el termalismo. Y al menos sobre el mapa su distribución era bastante uniforme. Según el *Resumen Estadístico Oficial de Aguas Minerales* de 1899 ese año estuvieron abiertos 169 establecimientos balnearios en todo el país. La provincia con mayor número era Vizcaya, con once, seguida de Valencia con nueve, y Santander y Granada con ocho cada una. No obstante, la provincia que recibía más agüistas no era ninguna de éstas, sino Murcia, con 7.021 visitantes, y que sólo contaba con cuatro balnearios pero uno de ellos, Archena, de considerable tamaño. Otras provincias con una importante afluencia de turistas eran Santander (6.164), Pontevedra (5.589), Vizcaya (4.952), Zaragoza (3.789), Granada (3.395) y Guipúzcoa (3.388). Como veremos, precisamente esta última provincia era algo así como el “centro” turístico del país. Muy pocas provincias carecían de establecimientos termales.

La distribución de estos balnearios dentro del país no experimentó grandes transformaciones, a lo largo del período 1850-1914. No obstante, hubo ciertas tendencias que no son irrelevantes, y que se aprecian en las “fotografías” que nos han dejado las guías de aguas minerales publicadas durante esos años. Podemos considerar tres obtenidas alrededor de los años 1850, 1875 y 1900. La primera procede del *Tratado completo de las fuentes minerales de España* de Pedro María Rubio, publicado

en 1853. En él se calculaban en 43.000 los visitantes de balnearios españoles en 1850, de los que menos de 7.000 viajaban a las provincias del Cantábrico, desde Oviedo a Guipúzcoa (incluida Álava); es decir, un 16,5% del total. Ese porcentaje es un poco menor que el de un cuarto de siglo más tarde. Según el *Anuario Estadístico de Aguas Minerales* de 1877 viajaron a esas provincias casi 16.500 personas, lo que representaba el 18% de todos los agüistas. A finales del siglo, y según el *Resumen Estadístico de Aguas Minerales* (continuación del anterior *Anuario*) de 1899, viajaron a los balnearios de esas provincias algo más de 20.000 personas, lo que representaba un porcentaje cercano al 25% de toda España. Por tanto, hubo un proceso de concentración en las provincias del Norte; pero más bien tardío. Máxime si tenemos en cuenta que en 1899 el número de agüistas era ligeramente inferior al de 1877.

Al margen del área cantábrica (o, mejor, vasco-cántabra), encontramos dos regiones con un número de agüistas ligeramente superior a la media: Galicia y el Sureste. Pero ni por el número de establecimientos ni por su calidad (particularmente baja en el Noroeste) se puede hablar de una situación comparable⁹. En realidad, lo único reseñable para el resto del país es esa falta de concentración, tanto en el número como en la calidad de los balnearios. Para 1850 Rubio anotaba los servicios ofrecidos por cada balneario, lo que con ciertas limitaciones permitiría elaborar un pequeño ranking según su calidad. Encontramos balnearios de 1ª categoría con un número considerable de bañistas en muchas provincias. De los 18 mejores según Rubio, “establecimientos con balsas, estanques o piscinas; pilas para una sola persona; aparatos para baños de chorro o golpe; y estufa para baño vaporoso”, había dos en Alicante, Guipúzcoa, Murcia y Oviedo, y uno en Barcelona, Cáceres, Granada, Guadalajara, Lugo, Madrid, Navarra, Pontevedra, Salamanca, Santander. Hay una cierta mayor calidad en el Norte, donde se asientan la tercera parte de estos balnearios. Esa misma proporción encontramos en los de 2ª categoría, “Establecimientos que tienen balsas y pilas”: 10 de 34. Sólo en los de 3ª categoría, “Establecimientos que tienen balsas”, el Norte apenas cuenta con 3 de 27. Así pues, los balnearios de esa región, siendo más pequeños que la media (acogían a la quinta parte de los bañistas), también eran algo mejores en su servicio (reunían la tercera parte de los de 1ª y 2ª categoría).

A medida que avanza el siglo tiene lugar una cierta concentración en el Norte. El cuadro 1 recoge los balnearios con más de 900 visitantes anuales en 1876-77 y en 1899¹⁰. Las columnas también recogen los agüistas pertenecientes a las clases acomodadas y la proporción que estos representan con respecto al total. La hipótesis que justifica estas columnas es considerar esa proporción como una medida aproximada de la calidad de los servicios prestados. En general, los balnearios de 1ª calidad trataban de excluir a los agüistas “pobres” y de “tropa”, según la terminología empleada entonces. La distribución del número de balnearios o de agüistas sigue siendo relativamente uniforme. Algunas regiones, el Norte desde Navarra a Galicia, así como el Sureste, siguen reuniendo un número ligeramente mayor de establecimientos. Pero no hay grandes concentraciones. No obstante, los establecimientos de 1ª calidad claramente están en el tercio septentrional. Entre los grandes, Alhama de Aragón, Panticosa, Ontaneda-Alceda y Cortegada. El relativo pequeño tamaño de los balnearios del País Vasco y Navarra explica que sólo aparezcan tres, todos con menos de 1.000 agüistas. Pero si la muestra fuera ampliada a aquellos que recibían más de 500 visitantes se incluirían Urbeoga de Ubilla, Zaldivar, Elorrio, Sobrón y Betelú. Así como otros del Norte –Caldas de Reyes, Caldas de Malavella y Bañolas– y de otras regiones –Tiermas en Zaragoza y El Molar en Madrid–. Al revés, los balnearios con una relativa baja proporción de clases acomodadas se encuentran en regiones del interior o del Sur: Archena y Fortuna (Murcia), Carratraca (Málaga), Trillo (Guadalajara), Martos (Jaén), Zújar y Graena (Granada), Sierra Alhamilla (Almería), etc. Entre los “grandes” la única excepción, no muy marcada, es Caldas de Montbui (Barcelona). Evidentemente, la importancia

⁹ Sobre la pobre situación de los balnearios gallegos, pese a ciertas excepciones, Vilar y Lindoso (2010).

¹⁰ Información que también han manejado y publicado Vilar y Lindoso (2010), Alonso (2011), Monserrat (1995) y Larrinaga, (2011): 588-92

económica de los balnearios del tercio Norte debió ser superior a la de su número. La participación del Cantábrico entre las clases acomodadas siempre es algo mayor que la media: 21% en 1877 y 27% en 1899.

Cuadro 1
Principales balnearios españoles en 1876-77 y 1899

Provincia	Balneario	Acom.	Total	%	Acom.	Total	%
Murcia	Archena	5.388	6.764	79,7	5.259	8.258	63,7
Cáceres	Montemayor	1.826	2.258	80,9	2.657	3.022	87,9
Oviedo	Caldas de Oviedo	1.451	1.694	85,7	2.238	2.609	85,8
Pontevedra	Mondariz	62	80	77,5	2.451	2.536	96,6
Huesca	Panticosa	1.932	2.065	93,6	2.304	2.420	95,2
Zaragoza	Alhama de Aragón	3.779	4.009	94,3	2.065	2.150	96,0
Jaén	Marmolejo	277	336	82,4	1.702	2.050	83,0
Santander	Ontaneda y Alceda	3.267	3.355	97,4	1.959	2.033	96,4
Salamanca	Ledesma	2.559	3.210	79,7	1.484	1.870	79,4
Granada	Alhama	934	1.396	66,9	1.383	1.692	81,7
Badajoz	Alange	993	1.233	80,5	1.432	1.559	91,9
Guipúzcoa	Cestona	470	483	97,3	1.537	1.545	99,5
Vizcaya	Urbeoga de Ubilla	908	916	99,1	1.454	1.502	96,8
Murcia	Fortuna	885	1.056	83,8	1.005	1.487	67,6
Santander	Puente Viesgo	562	682	82,4	1.385	1.447	95,7
Pontevedra	Caldas de Cuntis	1.784	2.502	71,3	1.142	1.444	79,1
Cádiz	Chiclana	1.052	1.497	70,3	1.254	1.428	87,8
Álava	Sobrón	650	682	95,3	1.287	1.316	97,8
Logroño	Arnedillo	1.394	1.757	79,3	949	1.115	85,1
Pontevedra	Loujo	300	359	83,6	821	1.096	74,9
Málaga	Carratraca	2.348	3.119	75,3	777	1.094	71,0
Murcia	Alhama	323	393	82,2	717	1.054	68,0
Barcelona	Caldas de Monbui	3.759	4.225	89,0	784	1.038	75,5
Santander	Caldas de Besaya	1.166	1.425	81,8	939	990	94,8
Granada	Lanjarón	885	1.021	86,7	865	989	87,5
Santander	Liérganes	139	154	90,3	914	989	92,4
Guadalajara	Carlos III o Trillo	848	1.635	51,9	320	982	32,6
Pontevedra	Caldelas de Tuy	495	578	85,6	906	932	97,2
Vizcaya	Molinar de Carranza	455	487	93,4	798	932	85,6
Ciudad Real	Villar del Pozo	436	512	85,2	803	901	89,1
...
España		77.360	92.602	85,6	74.535	87.299	84,8

Fuente: *Anuario Oficial de las Aguas Minerales* (1878) y *Resumen Estadístico Oficial de las Aguas Minerales de España* (1899).

El proceso de concentración se aprecia mejor en el cuadro 2 que recoge el crecimiento en el número de agüistas por regiones entre 1876 y 1899. Las que ganaron visitantes fueron claramente el País Vasco y Extremadura; y, en menor medida, Asturias, Castilla y León y Galicia. La impresión que se desprende es que el mayor crecimiento de los balnearios en el último cuarto del siglo XIX correspondió a los que previamente tenían mayor calidad, lo que se confirma por otras vías. Por ejemplo, de los 20 mejores balnearios existentes en 1899 atendiendo al porcentaje de clases acomodadas, exactamente la mitad se situaban en las provincias vascongadas y Cantabria (y dos más, Betelú y Belascoaín, en la Navarra vasco-parlante). Los demás estaban en la mitad Norte del país (incluido El Molar); aunque no todos tuvieron una evolución satisfactoria. El gráfico 6 recoge la

dispersión entre crecimiento y porcentaje de agüistas acomodados (excluidos cinco casos no contradictorios de crecimiento extremo). Se puede apreciar una relación imperfecta pero aún clara.

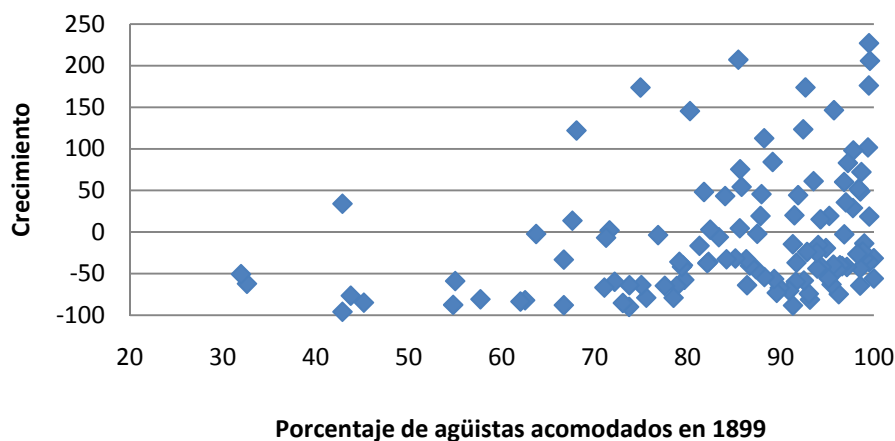
Cuadro 2

Variación por regiones de visitantes a balnearios entre 1876-77 y 1899

Regiones	%
Euskadi	54,5
Extremadura	48,1
Asturias	19,0
Castilla y León	10,2
Galicia	6,3
Cantabria	5,8
Murcia	5,5
Andalucía	-11,9
Aragón	-19,4
Navarra	-23,0
Valencia	-23,1
Castilla-La	
Mancha	-23,8
Cataluña	-34,7
Logroño	-48,8
Baleares	-50,8
Madrid	-52,8

Fuente: las mismas que el cuadro anterior

Gráfico 6. Relación entre calidad y crecimiento de los balnearios. 1877-1899.



Fuente: las mismas que el cuadro anterior

En resumen, las estadísticas disponibles revelan que, dentro de la dispersión, hubo una progresiva concentración de la actividad en los balnearios de 1ª calidad en el Norte, básicamente en Guipúzcoa y las provincias del Cantábrico, que posteriormente arrastró al conjunto del sector.

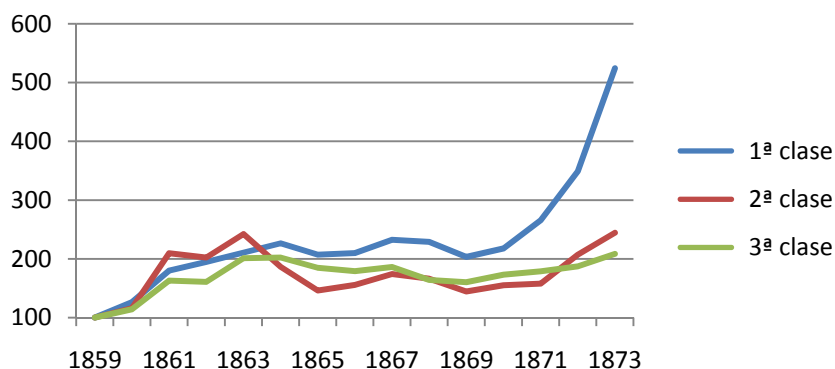
Pero la importancia del Norte como destino turístico sobrepasa ampliamente el termalismo. Al respecto, disponemos de varias informaciones contemporáneas que resaltan el peso del turismo de ola y su vinculación con el termal. Así, la *Reseña de los baños de mar y establecimientos balnearios situados en las provincias del Norte de España y del Mediodía de Francia*, publicada en 1876, señala que la Cornisa Cantábrica recibió unos 45.000 visitantes anuales, de los que algo menos de 20.000 eran agüistas. Como hemos visto, una estimación algo menor se obtiene del *Anuario Oficial de Aguas Minerales de España*, 16.725 visitantes. Pero si se incluyeran los acompañantes, que vendrían a ser, para toda España, casi un 50% adicional, estaríamos en 20.000/25.000 agüistas al año. Y una cifra similar o un poco mayor de bañistas de ola. Según los datos de *Norte*, y aplicado el mismo criterio que vimos en la sección anterior (eliminación los correspondientes al mes de mayo en todos los meses posteriores sobre la serie de billetes de 1ª clase), entre junio y octubre de 1871 se habrían vendido 74.223 billetes de 1ª clase, lo que implicaría la mitad de viajeros; es decir, unos 37.000¹¹. Si se añaden los que viajaban a Santander (aproximadamente, un 20% de aquellos) nos moveríamos en cifra semejantes o algo menores a las estimadas por la *Reseña* o el *Anuario* cinco años más tarde.

Dado que el transporte de los viajeros necesariamente debía realizarse por medio del tren sería de esperar que la conexión ferroviaria del Norte con el centro de la península fuera un factor decisivo en el auge de este turismo termal. Pero lo que se aprecia en el anterior gráfico 5 no se ajusta exactamente a lo esperado. Y tampoco el gráfico 6, que recoge los viajeros del ferrocarril Alar del Rey-Santander por tipo de billete. Podemos suponer que los viajeros de 1ª clase son, en no poca medida, visitantes de los balnearios de la provincia o de las playas de Santander. Tanto en el conjunto del país como en Cantabria la apertura de nuevas líneas ferroviarias expandió el turismo termal. Pero es llamativo que este proceso se agotara muy pronto. De hecho, 1864, el año en el que el ferrocarril llegó a San Sebastián, marca un máximo local en las dos series; y no demasiado alejado del valor de 1863. En los años siguientes y hasta 1876 *Norte* y Alar del Rey-Santander mantuvieron los tráficos e ingresos de aquel año. Hubo un fuerte descenso en los de *Norte* entre 1872 y 1874 causado por la Tercera Guerra Carlista. Y esa misma circunstancia explica el boom del otro ferrocarril en esos mismos años. En fin, podemos suponer que, en conjunto, hasta bien entrada la década de los setenta la demanda de servicios turísticos no volvió a crecer¹². Así pues, el ferrocarril sirvió para satisfacer una demanda latente de servicios turísticos. Y lo hizo con extraordinaria eficacia, como revela el hecho de que incluso sin haber sido concluida la obra crecía significativamente el número de desplazamientos. Pero no creó una demanda nueva o, en términos económicos, no generó efectos hacia adelante en los diez años siguientes a su apertura.

¹¹ Un ejercicio similar fue planteado por Aguirre (1995): 108, con cifras semejantes correspondientes a los años 1870 y 1876.

¹² La misma conclusión se obtiene de las cifras de Aguirre (1995): 107, pero no del texto. El error, muy evidente, estriba en emplear datos no comparables, los anteriores y posteriores a la incorporación a *Norte* de los ferrocarriles de Alar del Rey Santander y, sobre todo, ZPB que doblaron la red gestionada. Descontados esos tráficos de los de la “sección principal” la serie presentada por Aguirre carece de tendencia entre 1865 y 1872.

Gráfico 6. Crecimiento de la recaudación en el Ferrocarril de Alar del Rey a Santander (100=1859)



Fuente: Sociedad del Ferrocarril de Alar a Santander, 1859-1874

Resultados semejantes se repiten en otras líneas, lo que explica la evolución regional del turismo termal. Si observamos los datos de establecimientos en 1855, 1876 y 1899, y los comparamos con las nuevas líneas férreas, no se aprecia una relación clara entre apertura de líneas y crecimiento turístico, más allá del mismo cierre de la línea. Entre esos años el ferrocarril alcanzó varias regiones y provincias del país. *Grosso modo*, en la primera fase se construyó una red básica que enlazaba Madrid con Badajoz, Andalucía, Levante, Cataluña y el País Vasco, entre otros destinos. En la segunda fase se alcanzaron varias regiones que habían quedado fuera: Galicia, Asturias, Cáceres y el Sureste andaluz. Además mejoraron las comunicaciones con ciertos balnearios del Pirineo oscense (Panticosa) y gerundense (Bañolas). Sin embargo, la apertura de líneas no necesariamente implicó un aumento del turismo. Veamos algunos casos.

Uno de los primeros destinos turísticos del país se consolidó en Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, alrededor de los duques de Montpensier y la alta nobleza andaluza¹³. Su principal atractivo era la playa, atlántica y, por tanto, fría y adecuada a los gustos (o creencias) de la época. No muy lejos se construyeron dos balnearios, Chiclana y Paterna de la Rivera-Gigonza, que según Rubio, sólo eran de segunda categoría. Con el tiempo Chiclana parece haber ido ganado calidad. El porcentaje de visitantes de clase acomodada era del 70,3% en 1877, y del 87,8% en 1899. En cambio, Paterna de la Rivera-Gigonza languideció, de modo que en 1899 sólo albergaba a 78 agüistas, 33 de ellos de clase pobre. En fin, no parece que el foco sanluqueño favoreciese el turismo termal ni, en general, tuviese efectos reseñables sobre el desarrollo de la provincia. Al parecer, el interés de la alta nobleza y burguesía decayó pronto, y aunque se mantuvo una cierta actividad no tuvo el desarrollo de otras regiones. De ahí que se intentara una diversificación de la oferta de actividades, algo que también encontramos en otros casos¹⁴. El hecho de que Cádiz fuera una de las primeras provincias en contar con ferrocarril, y que la conexión con Madrid ya se alcanzara en 1861, no parece haber tenido mayores consecuencias. Por entonces Sanlúcar ya había dejado de estar de moda. Lo cierto es que el ferrocarril no le permitió recuperar el terreno perdido.

Más desarrollo tuvo la región del Levante-Sureste: Valencia, Alicante y Murcia. Según Rubio, en 1850 existía un gran balneario en Busot, Alicante, y otros tres en Murcia: Archena, Alhama y Fortuna; pero ninguno importante en Valencia. La conexión con Madrid fue aún más temprana que en Cádiz: 1858. En 1877 Valencia ya contaba con cuatro balnearios, que se convirtieron en ocho en 1899; pero sólo dos de cierto tamaño, Chulilla y Santo Tomás, parecen haber recibido un número

¹³ Larrinaga (2002): 177-178.

¹⁴ Valero (1991): 299-313.

apreciable de huéspedes de clase acomodada. Los balnearios murcianos, y sobre todo Archena, incrementaron espectacularmente sus visitas entre 1850 y 1877; pero perdieron algunos en el período siguiente. Es relevante el caso de Busot, Alicante, por estar situado muy cerca de la capital. La llegada del ferrocarril no sólo no incrementó el número de clientes sino todo lo contrario. En conjunto, en las tres provincias entre 1877 y 1899 disminuyó el número de agüistas y la proporción que los “acomodados” representaban en el total.

Junto a la oferta termal Levante ofrecía un turismo de ola que, al parecer, se dirigía a bañistas de bajo poder adquisitivo. Al menos desde 1880 MZA ofrecía servicios de trenes especiales –los llamados “botijos”– hacia Valencia, Alicante y Cartagena para la “temporada de baños”, de julio a septiembre. En la guía de ferrocarriles *España en la mano* se anuncia un servicio de trenes especiales con “gran rebaja de precios” con destino en Valencia, Alicante y Cartagena. Significativamente, sólo hay billetes de 2ª y 3ª, por 60/65 y 38/40 pesetas, respectivamente, ida o vuelta. Por la contabilidad de otras empresas ferroviarias sabemos que este tipo de trenes tenía una importancia menor en el tráfico de las compañías. La existencia de estos trenes especiales, que también hubo en Italia¹⁵, podría interpretarse como la forma en la que las compañías ferroviarias trataban de extender el producto turístico a consumidores de menor poder adquisitivo en lugares en los que el de alto nivel no llegaba. A pesar de su modestia, el asunto tiene interés no sólo como precursor del turismo de “sol y playa” del siglo XX, sino porque coincide en el tiempo con la aparición de ese mismo producto en el Midi¹⁶. Es posible que, al igual que en el Cantábrico, esta oferta se solapase con la de balnearios de menor nivel; de los que el Levante estaba bien provisto. Por supuesto, los efectos económicos necesariamente fueron menores. Un solo dato: hasta bien entrado el siglo XX la misma ciudad de Valencia no parece haber contado con alojamientos hoteleros de lujo¹⁷. En resumen, Levante-Murcia aparece como un destino turístico de cierto relieve, pero de mucha menor entidad que el Norte. Es probable que la llegada del ferrocarril trajera un aumento de la demanda de servicios turísticos, especialmente en Murcia. En cualquier caso, ese impulso vino seguido de un largo declive, que trató de compensarse extendiendo la oferta turística hacia clases sociales medias, no altas.

El Suroeste y Levante-Murcia fueron regiones a las que el ferrocarril llegó pronto. Con Asturias y Galicia sucedió lo contrario. Aunque el Principado contó con un ferrocarril temprano, el Gijón-Sama de Langreo, la conexión con la Meseta se demoró hasta 1884 debido a las dificultades de la obra. Asturias no contó con una gran infraestructura balnearia: dos establecimientos en 1853, tres en 1877 y cuatro en 1899. Pero, en realidad, gran parte de esa oferta termal siempre descansó en un único balneario, el de Caldas de Oviedo, situado al Suroeste de la capital, lejos de las playas que, con diferencia, eran el principal atractivo de la región. En particular, la de Gijón, punto final de las líneas del Norte y de Langreo y, al parecer, destino de un número notable de turistas. Sin duda, la apertura de la línea proporcionó un gran impulso al turismo de playa. El viaje desde Madrid era más largo y caro que desde allí hasta Alicante. En 1886 el billete en 1ª ascendía a 69,7 pesetas, 51,6 en 2ª y 31,4 en 3ª. Pero Gijón, Salinas (Avilés) y el resto de las playas asturianas gozaban de la ventaja de estar situadas en el Cantábrico; eran playas “frías” como las que en la costa atlántica de Francia atraían a los turistas de clase media de aquel país. Al igual que en el Sur de España, se organizaron trenes “botijo” para las clases populares, aunque más tardíamente. Lo cierto es que hasta comienzos del siglo XX el turismo de playa en Asturias parece haberse alimentado fundamentalmente de la alta burguesía gijonesa y del interior, que compartía espacio con sectores menos pudientes. Del mismo modo que no hubo complementariedad entre turismo termal y de ola, tampoco hubo una extensión de la oferta turística hasta comienzos del siglo XX: regatas, excursionismo, etc. De ahí que con respecto

¹⁵ Giunti (2002): 109-111.

¹⁶ Boyer (2005): 25-26

¹⁷ Obiol (1999): 9.

al País Vasco, Asturias captara una clientela más reducida y, sobre todo, menos atractiva en cuanto a su capacidad de gasto¹⁸.

El caso de Galicia es casi el contrario. Así como la oferta de turismo de ola fue muy reducida, la de balnearios era notable. Algunos de esos establecimientos parecen haber contado con una infraestructura más que satisfactoria; pero, en general, la calidad de sus servicios era media o baja, especialmente en La Coruña. En el último cuarto del siglo XIX, coincidiendo con la apertura de la línea férrea en 1881, se produjo un claro declive del número de visitantes a los balnearios de La Coruña y Lugo. Lo mismo sucedió en el conjunto de la provincia de Orense, si bien uno ganó visitantes –Molgas–, y se creó otro –Verín–. También en la provincia de Pontevedra dos balnearios tradicionales y próximos, Caldas de Reyes y Caldas de Cuntis, perdieron visitantes. Pero esos mismos balnearios habían experimentado un crecimiento notable desde mediados de siglo. Es decir, su comportamiento semeja el de otros donde llegó el ferrocarril –expansión y estancamiento– con la diferencia de que por allí no paso ningún tren. No obstante, otros balnearios pontevedreses, como Caldelas de Tuy, Toja y Mondariz, ganaron clientes en el último cuarto de siglo; y se fundaron otros dos, Puente Caldelas y Valdeganga. En conjunto, Galicia perdió pocos visitantes entre 1877 y 1899; pero también ganó visitantes de la clase acomodada. La conexión ferroviaria sin duda favoreció la afluencia de agüistas a los balnearios como Molgas o Candelas de Tuy. Otros se fundaron en localidades con estación, como Cortegada o, ya en el siglo XX, Guitiriz. Sin embargo, la proximidad de la línea no parece haber favorecido a los de Lugo y Cortegada. Así pues, aunque el ferrocarril fue un elemento importante para el desarrollo del turismo termal en Galicia, como lo fue del turismo de ola en Asturias, parece claro que existían otros factores de localización.

En particular, la aparición de un nuevo modelo de termalismo parece haber sido decisivo. Esta nueva concepción viene representada por las dos villas termales de Mondariz y La Toja. Esos grandes balnearios acogían una clientela de alto poder adquisitivo que buscaba no tanto las cualidades terapéuticas de los baños como las relaciones sociales o la simple diversión¹⁹. De ahí que la oferta estrictamente termal se completara con otras distracciones, como las excursiones; y que se desarrollasen productos específicos, como los jabones y sales de baño de La Toja y las aguas minerales de Mondariz. Éste no es un modelo exclusivo de Galicia. Una historia semejante podría contarse del balneario de Panticosa, Huesca, donde se constituyó una gran villa termal que hizo una decidida apuesta por el turismo de lujo y, en fin, las clases ricas (incluidos no pocos políticos), que redondeó en 1906 con la apertura de un casino. La llegada del ferrocarril a Huesca en octubre de 1864 habría incrementado la clientela en un 25%, desde unos 1.500 hasta 2.000 agüistas. Pero la posterior prolongación a Jaca en junio de 1893 no tuvo consecuencias. De hecho, la mayor afluencia de visitantes en toda la historia del balneario oscense tuvo lugar precisamente ese año; luego siguió el estancamiento y un lento declive desde los años 1905/1910²⁰.

En resumen, no hay una relación automática entre apertura de líneas y auge de balnearios. Está claro que a menudo el ferrocarril vino a dar respuesta a una demanda latente. Pero también hubo casos, y no pocos, en los que el efecto de la inauguración de una nueva línea parece haber sido el contrario, quizás por el desplazamiento de los agüistas de unos destinos turísticos a otros. En todo caso, los efectos del establecimiento de una conexión férrea desaparecían muy pronto. No son pocos los casos en los que el año de esa apertura marca un máximo en la serie de llegadas de visitantes. La principal excepción es el País Vasco, donde el ferrocarril no supone la culminación de una actividad, sino la base de un ulterior desarrollo.

¹⁸ Sobre el turismo de ola en Asturias, de la Madrid (2011).

¹⁹ Larrinaga (2003): 102-04.

²⁰ Monserrat (1995).

Una posible explicación a ese comportamiento diferencial es la siguiente. En el último cuarto del siglo XIX el termalismo dejó de ser una actividad destinada a la mejora de la salud para convertirse en un modo de hacer turismo. Por supuesto, los visitantes acudían al balneario para resolver diversos problemas médicos; pero también para descansar. Venían con sus familias; realizaban excursiones a pueblos cercanos; y, si era posible, también tomaban baños de ola, por sus supuestas bondades sobre la salud o, más bien, por el mero placer de caminar por la playa y ver a los niños jugar con la arena²¹. En la elección de uno u otro balneario o playa hay un claro componente gregario. Los destinos que están “de moda” tienen preferencia sobre los demás. De ahí que las visitas de la familia real sean decisivas para el asentamiento de un destino pues conforman la opinión de las élites. Aunque, obviamente, tampoco la monarquía puede escapar de la absoluta preferencia por las playas “frías” del Atlántico. En el País Vasco y Cantabria tempranamente se formó un polo turístico que fue consolidándose gracias al atractivo de la región y la oferta termal. La aglomeración de un número considerable de veraneantes, especialmente en San Sebastián, permitió diversificar esa oferta turística. Por ejemplo, en 1887 se inauguró el Gran Casino, predecesor del Kursaal abierto en 1922²². También se organizaron corridas de toros, regatas, partidos de pelota y carreras de caballos. E incluso se construyeron parques recreativos en las colinas cercanas a San Sebastián²³. Todo ello redundó en la ampliación de la oferta hotelera. Procesos semejantes aunque de menor envergadura se descubren en Santander y Bilbao. En fin, en aros concéntricos San Sebastián, Guipúzcoa, el País Vasco y el Cantábrico se fue configurando como la principal región turística del país.

Sin duda, en este proceso el ferrocarril tuvo un papel decisivo. La línea ferroviaria de Madrid a Irún fue una de las primeras en construirse. En 1863 el primer tren llegó a Donostia. Con todos los defectos que implicaba su diseño, el ferrocarril afirmó aquel destino turístico que, con los años, fue ganado posiciones. Pero dado el reducido tamaño del mercado y las dificultades del viaje ferroviario en todo el país, el crecimiento de ese foco se hizo a costa de otros²⁴. Sólo con el tiempo, y también siguiendo un modelo que resulta familiar en España, se consolidaron nuevos destinos turísticos, como las villas termales de Galicia, las playas frías de Asturias o el incipiente turismo popular de Levante. El éxito de cada uno de ellos dependía del ferrocarril, pero también de otro tipo de factores, unos externos a cada balneario, como la moda o las “economías de aglomeración”, y otros locales sobre los que sí existía cierto control, como la capacidad de diversificar la oferta turística.

Y precisamente es la concentración de un polo de actividad turística tan destacado lo que explica la construcción de ciertas líneas ferroviarias. En 1902 fue inaugurado el ferrocarril del monte Ulía, cuya única finalidad era proporcionar un fácil acceso al parque recreativo que se inauguro allí, y desde el que existían espléndidas vistas a San Sebastián. La apertura del funicular del monte Igueldo en 1912, con un propósito semejante, pero mucho más cerca del centro de San Sebastián, arruinó el negocio del monte Ulía. Del mismo modo, el ferrocarril de Bilbao a Las Arenas y Plencia, abierto al tráfico en 1887, tenía como finalidad atender la creciente demanda residencial de la margen derecha de la ría del Nervión, pero también al turismo veraniego. Otras líneas también encontraron en esta actividad parte de los motivos que justificaban su construcción ante los inversores. En general, en sus primeros años muchos ferrocarriles de vía estrecha de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander fueron viables por el movimiento de viajeros, una parte de los cuáles, muy variable según la línea, eran turistas. En estos casos la línea de tren no sólo no es la que explica la aparición o desarrollo del destino turístico, sino que la relación de causalidad más intensa es la contraria.²⁵

²¹ Alonso (2011): 19.

²² Sada y Hernández (1987).

²³ Larrinaga (2007): 6-8 y (2011): 588-92.

²⁴ Sobre la crisis balnearia de comienzos del siglo XX, Alonso (2011). 21-24.

²⁵ Novo (2005). Larrinaga (2005): 99-100

Conclusiones

Este trabajo se ocupa de un tema, los desplazamientos turísticos en tren entre 1855 y 1914, sobre el que tenemos una información incompleta. Hasta donde pueden llegar las fuentes todo sugiere que el turismo termal y de ola realizó una contribución importante a la cuenta de resultados de Norte y Alar del Rey-Santander (que más tarde se integraría en aquella). En la primera, una de las dos “grandes” del país, en los primeros años de explotación los ingresos directamente atribuibles al Turismo supusieron al menos un 7% de los procedentes por todos los conceptos. Incluidos los ingresos de los viajeros de 2ª y 3ª clase atribuibles a la misma actividad, los destinos menores, las excursiones, fiestas, etc., es probable que su peso fuera algo mayor. Pero mucho menor en las otras compañías, y decreciente en términos relativos en el largo plazo.

La influencia del ferrocarril sobre la aparición y el desarrollo de los destinos turísticos es un asunto más complicado. Sin duda, el ferrocarril contribuyó al crecimiento de muchos de ellos. En números redondos, en 1875 había dos veces más agüistas que en 1850. Pero desde la década de 1880 su número cayó ligeramente. El impacto sobre el turismo de ola es más incierto, pero hay motivos para suponer una evolución similar a la del termal pero con un componente más popular (y una mayor progresión a largo plazo). El ferrocarril parece haber tenido efectos poderosos en los momentos siguientes (o incluso previos) a la apertura de las líneas. Pero el que ese impulso inicial se mantuviera posteriormente dependía de otros factores. Al fin, el ferrocarril no frenó –acaso reforzó– el proceso de concentración regional del turismo en el Norte y, especialmente, en el País Vasco.

Fuentes documentales

Anuarios Oficiales de las Aguas Minerales (1877-1890) / Resúmenes Oficiales de la Aguas Minerales (1891-1899). Estereat y Galvanop, de Aribau y C^a.

COMISIÓN DE FERROCARRILES (1850) *Información parlamentaria hecha por la comisión de Ferrocarriles nombrada por el Congreso de los Diputados en 10 de Enero de 1850*. Madrid, Imprenta Nacional.

COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (NORTE), (1872): *Datos estadísticos*. Madrid.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DEL FERROCARRIL DE TUDELA A BILBAO “Memoria del consejo de administración”, *Revista de Obras Públicas*, 1868, 16: 191.

COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DE BARCELONA A FRANCIA POR FIGUERAS (1868-1874): *Memoria de la Junta General de Accionistas*.

COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE JEREZ A CÁDIZ Y PUERTO DE SANTAMARÍA. *Revista de Obras Públicas*, 1855, 2: 19.

España en la mano (guía del viajero), III, julio de 1880. Madrid, R. Velasco.

RUBIO, Pedro María, (1853): *Tratado completo de las fuentes minerales de España*. Madrid, R. R. de Rivera.

SOCIEDAD DEL FERROCARRIL DE ALAR A SANTANDER, 1859-74, *Memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas*.

SOCIEDAD DE LA COMPAÑÍA DE CAMINOS DE HIERRO DE BARCELONA A FRANCIA (1869-73): *Memoria leída en la Junta General de Accionistas*. Barcelona, Narciso Ramírez.

SOCIEDAD DEL FERROCARRIL BARCELONA-ZARAGOZA (1864-66): *Memoria leída en la Junta General de Señores Accionistas*, Barcelona, Narciso Ramírez.

SOCIEDAD DEL FERROCARRIL COMPOSTELANO (1876): *Memoria leída en la Junta General de Accionistas*. Santiago, Manuel Miras y Álvarez.

SOCIEDAD DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1878): *Memoria leída en la Junta General de Accionistas*, Viuda de Gil de Montes, Málaga.

Bibliografía

AGUIRRE, Rafael (1995): *El turismo en el País Vasco*, San Sebastián, Gobierno Vasco.

ALONSO ÁLVAREZ, Luis (2011): “El agua como ventaja. Orígenes y expansión del turismo termal en España, 1750-2010” X Congreso Internacional de la AEHE, Carmona, septiembre de 2011.

BARQUÍN GIL, Rafael (2007): “El fracaso de un negocio bueno bajo todas las ‘faces’: el ferrocarril de Barcelona a Zaragoza”, *Revista de Historia Industrial*, 34: 54-55.

BARQUÍN GIL, Rafael (2012): “Segovia versus Ávila: la conexión ferroviaria entre Madrid y la Cuenca del Duero (1845-1865)”, *Investigaciones de Historia Económica*, 62 (en prensa).

BOYER, Marc (2002): “El turismo en Europa de la Edad Moderna al siglo XX” *Historia Contemporánea*, 25: 13-31.

GIUNTI, Andrea (2002): “Ferrocarriles y turismo en Italia desde los inicios del Ochocientos hasta la introducción de los «trenes populares» en la época fascista” *Historia Contemporánea*, 25: 101-123.

HOYO APARICIO, Andrés (1988): *Ferrocarriles y banca*. Santander, Universidad de Cantabria.

JARRASSÉ, Dominique (2002): “La importancia del termalismo en el nacimiento y el desarrollo del turismo”, *Historia Contemporánea*, 25, 2002: 33-49.

LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2011): “Termalismo y turismo en la España del siglo XIX” en BARCIELA, Carles, Carlos MANERA, Ramón MOLINA y Antonio DI VITTORIO (eds) *La evolución de la industria turística en Italia y España*, *Institute Balear d’Economia*: 569-608.

LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2007): “De las playas frías a las playas templadas: la meridionalización y popularización del turismo de ola en España en el siglo XX” *Ier. Congreso Latinoamericano de Historia Económica y en las 4as. Jornadas Uruguayas de Historia Económica (CLADHE I - IV JUHE)*, Montevideo, diciembre de 2007.

LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2005): “A Century of Tourism in Northern Spain. The Development of High-quality Provision between 1815 and 1914”, WALTON John K. (ed) *Histories of Tourism. Representation, Identity and Conflict*. Channel View Publications : 88-103.

LARRINAGA RODRIGUEZ, Carlos (2003): “Le tourisme thermal dans l’Espagne de la Restauration” en Tissot, Laurent (dir) *Construction d’une industrie touristique aux 19^e et 20^e siècles. Perspectives internationales*. Neuchatel.

- LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2002): “El turismo en la España del siglo XIX” *Historia Contemporánea* 25: 157-79.
- MADRID, Juan Carlos de la (2011): *Aquellos maravillosos baños. Historia del turismo en Asturias 1840-1940*. Fundación Caja Rural, Gijón.
- NOVO LÓPEZ, Pedro A. (2005): “Luces y sombras de una red ferroviaria en el País Vasco” en Muñoz Rubio, Miguel (dir) *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*. Fundación de los Ferrocarriles de España: 151-240.
- MONSERRAT ZAPATER, Octavio (1995): “La clientela balnearia de Panticosa (1826-1936)” en *Sociología del Trabajo*, 1994-95, Invierno, 23: 129-54.
- OBIOL MENERO, Emilio M. (1999): “Las guías de Valencia (1840-1930). Notas para un análisis turístico” *Cuadernos de Geografía* 65-66: 255-65.
- SADA, Javier M^a y Tomás HERNÁNDEZ, (1987): *Historia de los casinos de San Sebastián, siglos XIX y XX*, San Sebastián, Nuevo Gran Casino del Kursaal.
- VALERO, Alet (1991): “El turismo de playa en España entre 1850 y 1950. Creación, madurez y crisis” en GARCÍA LORCA, Andrés y Francis FOURNEAU, (coords) *Desarrollo regional y crisis del turismo en Andalucía: Actas del simposio hispano-francés*: Almería, junio de 1991. Almería, Instituto de Estudios Almerienses y Madrid, Casa de Velazquez: 297-329.
- VILAR, Margarita y Elvira LINDOSO (2010): “El sector balneario gallego desde una perspectiva histórica (1780-1935)”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 19: 144-55.
- WAIS SAN MARTÍN, Francisco (1974): *Historia de los ferrocarriles españoles*. Editorial Nacional, Madrid.