

TST, Junio 2013, nº 24, pp. 110-136

El Turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855-1900)

Rafael Barquín

UNED

Resumen

Hay dos propósitos en este trabajo. Por un lado, se intenta hacer una estimación del impacto económico del turismo sobre el negocio ferroviario en la segunda mitad del siglo XIX. Para la compañía Norte, pero sólo para ella, ese efecto parece haber sido bastante significativo. En segundo lugar, trata de averiguar hasta qué punto el ferrocarril condicionó el desarrollo del sector y, en particular, el éxito o fracaso de determinados destinos turísticos. En general, los ferrocarriles satisficieron una demanda latente, pero no tuvieron efectos hacia delante en el sector turístico. Por eso no fueron un factor determinante en la localización de los principales destinos.

Palabras clave: Ferrocarril, turismo, balnearios, España.

Códigos JEL: N73, L83

Abstract

There are two aims in this paper. Firstly, it tries to make an estimation of the economic impact of Tourism in the balances of railways companies in the second half of 19th Century. It seems that this effect was significant in Norte, but only in this company. Secondly, the paper inquires into the consequences of the building of railway's web over the development of the Tourism in Spain, specifically in the success or fail of the tourist resorts. Generally speaking, the railways satisfied a latent demand, but they did not create forward linkages in the tourist sector. For this reason, they were not a relevant factor in the location of the main resorts.

Key words: Railway, tourism, spa, Spain.

JEL Codes: N73, L83

El Turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855-1900)

[Fecha de recepción del original: 02-03-2012 ; versión definitiva 01-04-2013]

Rafael Barquín

UNED

1. Introducción

Desde hace medio siglo el ferrocarril ha sido objeto de investigación preferente para la Historia Económica de España. Los estudios sobre Historia Económica del turismo son más recientes, pero ya existe una bibliografía lo bastante amplia como para que no podamos considerar este terreno como virgen. Sin embargo, las relaciones entre ferrocarril y turismo, por otro lado obvias, han recibido muy poca atención; quizás porque la edad de oro del turismo en España, desde la década de 1960, se corresponde con los años de decadencia del ferrocarril.

Lo cierto es que el tren fue el medio de transporte característico del siglo XIX, y lo fue aún más para los primeros turistas. Por incómodo que resultara el viaje en aquellos vagones, no existía ninguna otra opción viable para el transporte de personas en la distancia típica que separaba el lugar de residencia del destino turístico. Seguramente en ningún otro período el turismo fue tan dependiente de un único medio de transporte como en ese siglo. De ahí que resulte lógico esperar la existencia de estrechas relaciones entre uno y otro, y que sean, sobre todo, de dependencia del turismo con respecto al ferrocarril.

Este artículo analiza esas relaciones desde dos perspectivas: la aportación del turismo a la cuenta de resultados de las compañías ferroviarias, y el impacto del ferrocarril sobre el desarrollo de los destinos turísticos. Lo que se puede desprender de todo lo que sigue es que nuestras expectativas se ajustan a lo esperado... hasta cierto punto. Y quizás lo mismo podrían haber concluido quienes en el siglo XIX depositaron grandes esperanzas en el ferrocarril como instrumento para promover el turismo termal o de playa. Al fin, ni el turismo interno era importante, ni la existencia de una buena comunicación ferroviaria era la única clave del éxito de un destino turístico.

2. La estacionalidad del 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 de ingresos 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 nacionalización¹. Este resultado contradice lo que las propias compañías ferroviarias esperaban conseguir cuando planearon y construyeron las primeras líneas. Así, los informantes de la Comisión Parlamentaria de Ferrocarriles de 1850, que por primera vez abordó el diseño de la red básica, basaban sus preferencias en previsiones sobre el tráfico de mercancías, no de personas². Del mismo modo, las memorias económicas de los primeros proyectos ferroviarios estimaban la hipotética rentabilidad de las nuevas líneas fundamentalmente sobre los ingresos esperados del transporte de mercancías³. 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.

No obstante, con el tiempo la importancia del transporte de viajeros fue disminuyendo por dos motivos. Por un lado, desde mediados de la década de 1870 hubo una reactivación del tráfico de mercancías. Por otro, el de personas no creció con la misma rapidez. Los primeros ferrocarriles habían conectado entre sí las ciudades más grandes y con un mayor mercado potencial; pero conforme la red se fue extendiendo a otras menos pobladas y dinámicas, los incrementos en este tipo de tráficos fueron disminuyendo.

La inicial preferencia por el transporte de mercancías tuvo como consecuencia que las líneas no se trazaran para proporcionar un servicio rápido, sino económico. De ahí que muchas constructoras (que también fueron concesionarias) dieran prioridad a las obras de fábrica poco costosas sobre los puentes y los túneles, más caros pero también más

¹ Así, en *Norte* y MZA los ingresos por transporte de viajeros no bajaron del 40% hasta mediada la década de 1870 (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 (Ferro. Barcelona-Zaragoza, 1864-66) En el Tudela-Bilbao en 1867 los ingresos por transporte de viajeros supusieron el 30,8% (Ferro. 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 (Ferro. 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 (Ferro. 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), pp. 84 y 91. Ferro. Alar a Santander, 1874); aunque a diferencia de los casos anteriores esa participación fue creciendo hasta alcanzar el 28% en 1868.

² Comisión Parlamentaria de Ferrocarriles (1850), p. 214

³ Por ejemplo, para el Barcelona-Zaragoza, Barquín (2007), y para el Madrid-Irún, Barquín (2012).

⁴ Por ejemplo, en 1870, Norte sólo percibió 2,3 millones de pesetas por el transporte de cereales y harinas sobre el que se habían puesto enormes esperanzas (y se habían escrito ríos de tinta). En cambio, el tráfico de viajeros proporcionó ingresos por unos 11 millones de pesetas. Artola, (1978), pp.496-97; Norte (1875), p. 24.

[113]

funcionales. Así, el Ferrocarril del Norte buscó el paso del Sistema Central por Ávila en lugar de Guadarrama, lo que implicaba alargar la duración del viaje y perjudicar el transporte de viajeros. Por otro lado, como aquélla no era demasiado importante se multiplicaron estaciones y apeaderos, y se realizaron desvíos poco justificables hacia poblaciones menores. La línea de Lérida a Barcelona eludió la carretera nacional que pasaba por Bujaraloz y Fraga para dirigirse a las cercanías de Huesca, a Sariñena y a Monzón, a las que se presumía (erróneamente) un gran mercado agrícola. Por supuesto, la orografía también jugó un papel importante en estos desvíos. Pero por sí sola no explica más que una parte; nótese que en el último caso señalado se dio preferencia a la ruta difícil sobre la fácil. Por lo demás, no había obstáculos técnicos realmente insuperables. Desde mediados de la década de 1850 las técnicas constructivas ya permitían la construcción de grandes puentes y túneles. En otras palabras: las limitaciones presupuestarias guiadas por una visión productivista y agrícola del negocio ferroviario explican, al menos en parte, el que la red básica tuviera el sinuoso diseño que ha mantenido hasta la reciente construcción de la red de alta velocidad⁵.

El tiempo de viaje es una cuestión relevante para el transporte de viajeros, pero lo es aún más para el de turistas. La definición del turismo, o la distinción del turista dentro del conjunto de viajeros, es una cuestión problemática para el siglo XIX como lo es también para el nuestro. El turista se distingue por rasgos subjetivos (la intención) que sólo puede medirse con cierta aproximación a través de encuestas. Para el Novecientos, la cuestión más espinosa se plantea en estos términos: ¿el cliente de un balneario es o no un turista? A esta pregunta no hay una respuesta rotunda, no sólo porque las razones últimas de cada cliente son y serán desconocidas, sino porque probablemente tampoco eran únicas. Un establecimiento termal es un sanatorio, pero también un lugar de esparcimiento y diversión. No obstante, y dentro de los límites que implica esta inseguridad, se puede afirmar que en esta primera etapa los balnearios constituyeron los principales destinos de lo que podría considerarse como turismo; y que en ellos la clientela que viajaba por razón de recreo u ocio fue creciendo a expensas de quienes lo hacían por motivos estrictamente médicos⁶. Al fin y al cabo, los mismos problemas metodológicos podrían plantearse hoy con respecto a los huéspedes de los balnearios modernos.

Si definimos el destino turístico simplemente como el lugar al que se encaminan esos hipotéticos turistas, para el siglo XIX se pueden reconocer dos tipos principales: balnearios y playas. Otros posibles destinos, como los señalados en el calendario por diversos eventos (ferias, romerías, corridas, exposiciones, etc.) jugaron un papel mucho menor en el movimiento anual de viajeros. En cambio, sí es posible reconocer una temprana y no pequeña actividad excursionista alrededor de las grandes ciudades, como la que se desarrolló en los ferrocarriles de Mataró y Aranjuez y, poco después, El Escorial. No obstante, aquí no se contempla por simples razones de método: propiamente el excursionismo no es turismo.

Debido a sus supuestas ventajas salutíferas, las playas “frías” del Atlántico eran

⁵ Sobre el Barcelona-Zaragoza, Barquín (2007), pp. 54-55. Sobre el Madrid-Valladolid, Barquín (2012), p. 145

⁶ Penez (2005), pp 219-225; Larrinaga (2012)

preferidas a las del Mediterráneo. También existían preferencias en los balnearios atendiendo, entre otros criterios, al tipo de agua mineral y las enfermedades que ésta permitiría curar. En resumen, de acuerdo a los gustos o creencias de la época el Norte peninsular reunía un mayor número de recursos sanitario-turísticos, lo que en gran medida explica la progresiva concentración de esta actividad. En la segunda parte veremos con más detalle este proceso.

Muchos de los viajes que podemos reconocer como turísticos eran muy largos. Las dos mayores ciudades del país, en las que vivía una gran parte de la élite económica y política, se situaban lejos de las playas frías. Y aunque cerca de Barcelona y Madrid se encontraban algunos balnearios interesantes, el Cantábrico y otras zonas atractivas se hallaban muy lejos. Alcanzar San Sebastián desde Madrid exigía prácticamente un día de viaje. Esto era debido, en parte, a la distancia; pero también al penoso diseño de las líneas ferroviarias. Un recorrido de 450 kilómetros en carretera (según el diccionario de Madoz) se convertía en 630 en tren; y lo peor era que rara vez se alcanzaban velocidades superiores a los 50 kilómetros por hora. De ahí que muy pronto, desde la década de 1880, comenzaran a pergeñarse proyectos de ferrocarriles “directos” para agilizar el tráfico, que se abandonaron o readaptaron con otros fines. La principal razón por la que esos proyectos no se llevaron adelante fue su falta de rentabilidad. 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.

Las demoras causadas por esos largos recorridos se doblaban por las deficiencias de la red de carreteras que debía enlazar las estaciones ferroviarias con los destinos finales. Pocos de ellos estaban situados cerca de las líneas, 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 balneario pequeño. Esa temporada acogió a 805 agüistas, en su inmensa mayor parte (776) de clase acomodada. Con todo, ese difícil acceso no era, ni mucho menos, el peor de los descritos en 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 exigían seis horas (Montemayor, Cáceres) y hasta una jornada de viaje (Caldas de Bohí, Lérida). Incluso cuando existía una razonable coordinación de medios los viajes eran 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. A las 3 de la madrugada salía un correo que llegaba a Monasterio al cabo de dos horas. Tras pasar dos noches allí (en realidad, noche y pico), el viajero volvía a tomar el tren en

[115]

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 vacaciones⁷.

La dificultad para acceder a esos destinos ayuda a explicar el elitismo del turismo en la España del siglo XIX. Si el mero desplazamiento implicaba disponer de mucho tiempo y, por tanto, de dinero, resulta casi inevitable que esa actividad se dirigiera casi en exclusiva hacia las clases altas. De hecho, según el *Anuario de Aguas Minerales* quienes eran considerados “acomodados” (una clasificación ambigua, pero reveladora) suponían entre el 85 y 90% de la clientela habitual de los balnearios. En el siglo XIX los establecimientos termales no parecen haber superado la primera fase del ciclo de vida del producto turístico; es decir, apenas rozaron a las incipientes clases medias⁸. No obstante, resulta significativo que, algunos de los más concurridos y populares se encontrasen 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). La existencia y ubicación de estos balnearios 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.

De una demanda elitista no cabe esperar 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 otras industrias, 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. En consecuencia, el débil desarrollo del sector turístico español reprodujo el desequilibrio regional característico de otros sectores económicos de la España decimonónica⁹.

A falta de encuestas, sólo podemos inferir el movimiento de turistas a partir de los datos de viajeros proporcionados por las compañías ferroviarias. Desafortunadamente, el detalle de esa información no es muy satisfactorio para nuestros propósitos. Por ejemplo, en 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 años, quizás porque esa desagregación no debió parecer relevante a los inversores, más preocupados por la rentabilidad de bonos y acciones. Además, la calidad de los datos varía mucho de una compañía a otra. Y lo que es peor: una de las dos grandes, MZA, fue muy escueta. Con todos los datos proporcionados por Norte recogen la información relativa a

⁷ *España en la mano* (1880), p.61.

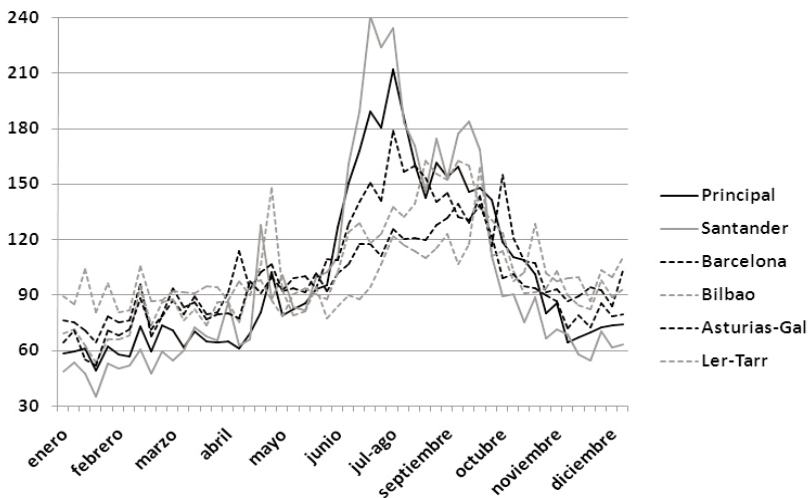
⁸ Sobre el peso de las élites urbanas españolas y su actitud hacia el termalismo y el turismo, Larrinaga (2002), pp. 157-79.

⁹ 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.

los principales destinos turísticos de la España del XIX, los balnearios y playas frías del Cantábrico. Dadas las características de la demanda de servicios turísticos, el movimiento de viajeros debería acusar la presencia de una fuerte estacionalidad. El turismo era una actividad de temporada tanto en los baños de mar como en los balnearios. Con variaciones locales poco importantes, estos últimos abrían desde primeros de junio hasta finales de septiembre, lo que se corresponde con la temporada de playa. No obstante, el elevado precio del billete podría justificar que hubiera turistas que viajasen con tarifas más económicas de 2ª o, incluso, 3ª clase. Y de hecho, las estimaciones realizadas por MZA sobre el transporte de turistas incluían a todas las clases de viajeros que llegaban a las estaciones con balneario. En consecuencia, también sería 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.

El gráfico 1 ha sido construido con la información de los ingresos semanales por transporte de viajeros en las seis líneas que en 1886 formaban la compañía Norte. Se trata de una información muy detallada pero puntual pues, hasta donde he podido averiguar, sólo se tomó ese año y el anterior. Además, no es por completo satisfactoria pues no distinguen las ventas de billetes de 1ª, 2ª y 3ª clase. Con todo, resulta reveladora. De esas seis líneas tres presentan un pico estacional muy marcado en julio y agosto, las correspondientes a Santander, Irún (principal) y Asturias-Galicia. Otras dos presentan un débil pico estacional en octubre, las de Barcelona y Lérida-Tarragona. Finalmente, la línea de Bilbao tiene un comportamiento intermedio, un pico mediano en el mes de septiembre. El gráfico 2 recoge esa misma información pero con las líneas agrupadas en esos tres tipos.

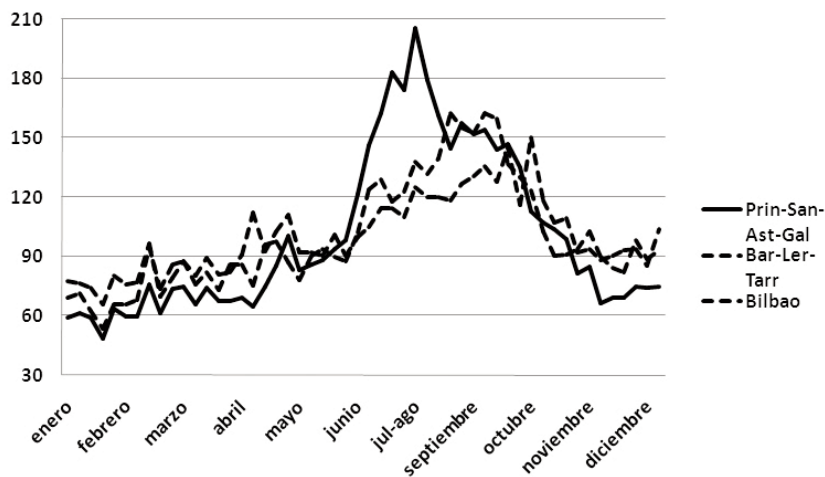
Gráfico 1.
Estacionalidad de los ingresos por transporte de viajeros en varias líneas de Norte. 1886.



Fuente: Norte (1886).

[117]

Gráfico 2.
Estacionalidad de los ingresos por transporte de viajeros en varias líneas de Norte (agrupadas). 1886.

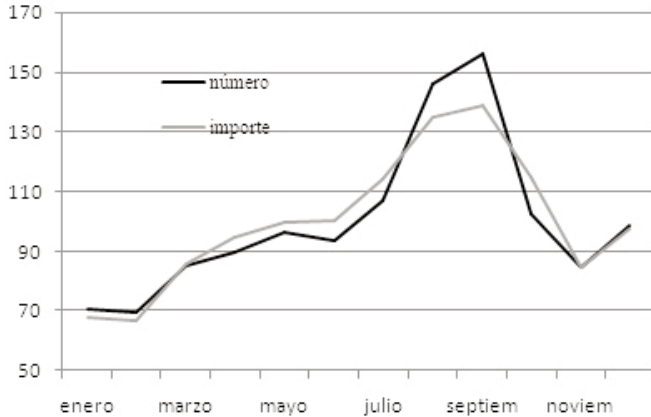


Fuente: Norte (1886).

La explicación más probable a la pequeña y atrasada estacionalidad de las líneas catalanas está en la actividad agrícola de temporada. Los meses finales de verano generaban la contratación de jornaleros que alcanzaba su máximo alrededor de octubre, con la vendimia. Por eso un comportamiento semejante aparece en otras líneas del Sur. El gráfico 3 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, pero 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. Como en las líneas catalanas de Norte, el grueso de la estacionalidad sólo puede explicarse por la vendimia. Igualmente esas tareas agrícolas explicarían los ciclos estacionales de ferrocarriles como Málaga-Córdoba, Granada-Bobadilla y Barcelona-Gerona (TBF), que recoge el gráfico 4. Pero no la de Santiago-El Carril, un ferrocarril con un importante transporte de viajeros (más del 80% de los ingresos en 1875), no relacionado con la vendimia, y que tiene un marcado pico estacional en agosto. Salvo, precisamente, este último, todas las estacionalidades de estos ferrocarriles “agrícolas” son menores que las de Norte en sus recorridos cantábricos en los meses de julio a septiembre.

Gráfico 3.

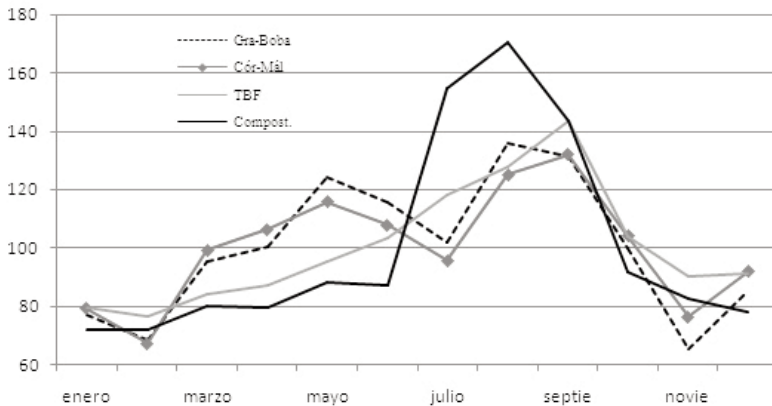
Estacionalidad del movimiento de viajeros en el Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz. 1870-72.



Fuente: Ferrocarril de Córdoba a Málaga (1878).

Gráfico 4.

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



Fuente: Ferrocarril de Córdoba a Málaga(1878), Ferrocarril Compostelano(1876), Compañía de Caminos de Hierro de Barcelona a Francia (1869-73).

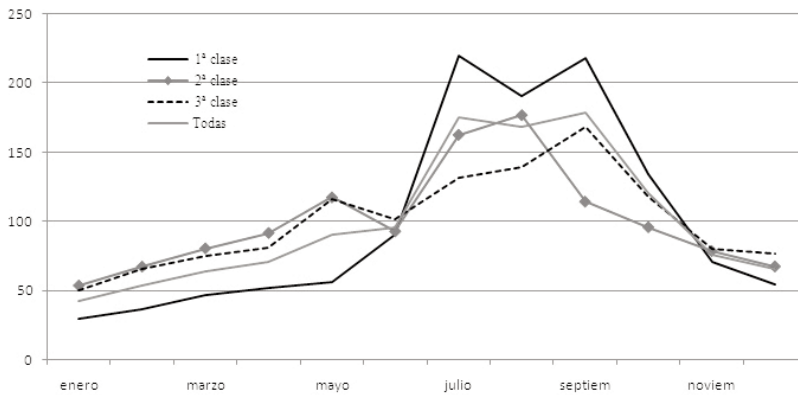
El comportamiento estacional no es único de esos años. El gráfico 5 recoge la estacionalidad de los ingresos de Norte en 1871; esta vez distinguiendo el tipo de billete. Los ventas de los de 1ª y 2ª describen un movimiento similar al del conjunto de ingresos en el Ferrocarril de Alar-Santander doce años antes. Y al contrario de lo que sucede en el ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y Almorchón, la estacionalidad de los ingresos está

[119]

por encima de la de los billetes, lo que significa que se vendían proporcionalmente más billetes de 1ª clase en los meses de verano. Son esos billetes (y también, aunque menos, los de 2ª) los que causan el movimiento estacional en esta línea y la principal de Norte. Y es el turismo veraniego el único que puede explicar esas mayores ventas. Es igualmente revelador que también exista una estacionalidad en la venta de los billetes de 3ª, en todo igual a la de las líneas meridionales y catalanas, pero muy débil y con pocos efectos sobre el conjunto de los ingresos. Quizás la combinación de esta estacionalidad con la provocada por el turismo veraniego y, sobre todo, las fiestas locales de Bilbao, explique el peculiar pico estacional de su línea.

Gráfico 5.

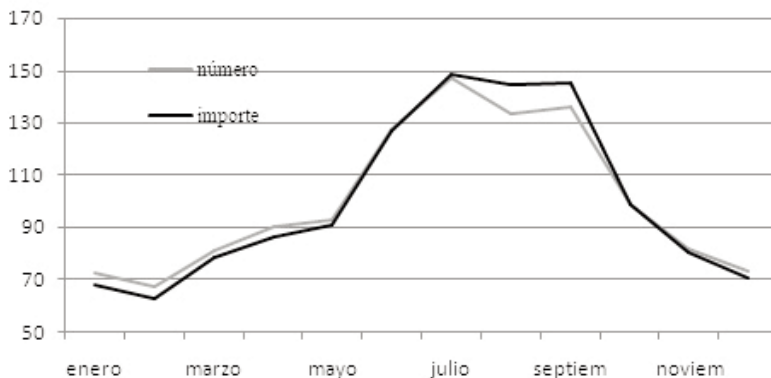
Estacionalidad de los ingresos de viajeros en el Ferrocarril del Norte. 1871.



Fuente: Norte(1872).

Gráfico 6.

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



Fuente: Ferrocarril de Alar a Santander (1859).

En resumen, las líneas ferroviarias que se encaminaban al Cantábrico presentan una fuerte estacionalidad veraniega que sólo puede responder al movimiento de turistas hacia las playas y balnearios del Norte. Esa pauta es más marcada que en otras líneas porque los ingresos derivados de la venta de billetes de 1ª clase sobre el total también era mayor. Así, en 1871 los ingresos de su venta suponían algo más de la tercera parte del total de los de transporte de viajeros en Norte y Alar-Santander. En cambio, 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%.

En fin, la parte de los ingresos por la venta de billetes de 1ª clase que excede una estacionalidad normal reconocible en otras líneas constituiría la aportación del turismo. Si consideramos el movimiento de viajeros de mayo como el máximo de la estacionalidad no-turística (la estación de baños comenzada en junio) la diferencia entre los ingresos de los meses de junio a septiembre con ese máximo nos daría el ingreso por turismo. En 1871 esa diferencia ascendió en Norte a 4,6 millones de reales. Es decir, el 41,3% de los ingresos del tráfico de 1ª clase, el 13,5% del de todo el tráfico de viajeros, y el 5,9% 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 contribución apreciable 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 es relevante en una compañía, Norte, así como en el Alar-Santander que en 1874 se integró en aquélla. Estas empresas explotaban las líneas que canalizaba el tráfico de viajeros desde Madrid hacia el foco turístico 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 y por clase de billete, por lo que no es posible hacer una estimación semejante a la anterior. 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. 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. El impacto del turismo sobre las otras compañías tuvo que ser mucho menor.

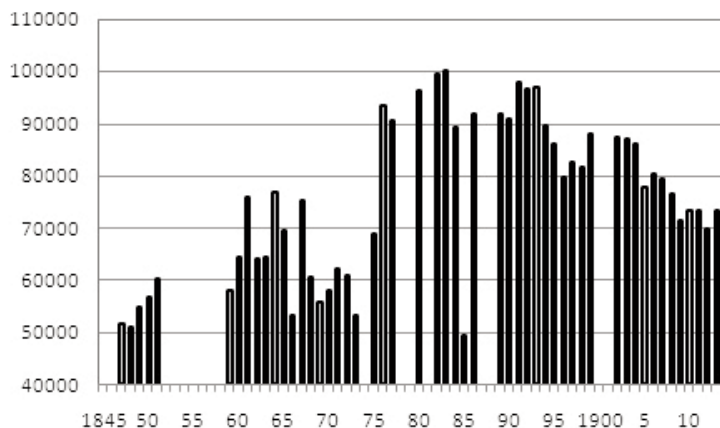
La segunda observación relevante es que ese impacto fue cayendo con el paso del tiempo. El gráfico 7 reproduce el número de agüistas entre 1847 y 1913 de acuerdo a varias fuentes bien conocidas. Esta información revela que a comienzos de la década de 1880 se alcanzó la máxima afluencia a los balnearios¹⁰. Por otro lado, desde la segunda mitad de la década de 1870 se produjo un fuerte incremento del movimiento de

¹⁰ Esta impresión se confirma si contemplamos la demanda real, es decir la que incluye los agüistas no registrados y acompañantes, que Alonso (2013) estima en este mismo número. Cifras que son coherentes con las de movimiento de transporte de viajeros de Norte.

[121]

mercancías que explica el descenso de la participación de los ingresos procedentes del movimiento de personas que vimos al principio. En consecuencia, la importancia del turismo en los ingresos de las compañías ferroviarias, y en particular en *Norte*, decreció, incluso de forma acusada, desde 1875/85. De esto modo, se fue haciendo realidad la visión que promotores y especialistas tenían del negocio ferroviario un cuarto de siglo antes.

Gráfico 7.
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 (2012).

3. La influencia del ferrocarril en la localización del turismo

Hasta finales de siglo la actividad turística de mayor impacto económico (no necesariamente la más numerosa) fue el termalismo. Aparentemente su distribución era bastante uniforme en el conjunto el país. Según el *Resumen Estadístico Oficial de Aguas Minerales* de 1899 ese año estaban abiertos 169 establecimientos balnearios. 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; aunque 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 era algo así como el “centro” turístico de España. De todos modos, muy pocas provincias carecían de algún establecimiento termal.

La distribución de los balnearios dentro del país no experimentó grandes

transformaciones a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. No obstante, hubo una significativa tendencia hacia la concentración que podemos observar a través de las “fotografías” que nos han dejado las diversas guías de aguas minerales publicadas durante esos años. Tomemos tres 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 estimaban 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 supuso 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% del total. Por tanto, hubo un proceso de concentración en las provincias del Norte, pero más bien tardío.

Fuera del área 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 comparable¹¹. En realidad, lo único reseñable para el resto del país es esa dispersión y menor calidad. Para 1850 Rubio anotaba los servicios ofrecidos por cada balneario, lo que con ciertas limitaciones permitiría elaborar un pequeño ranking de 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 y Santander. Hay una cierta mayor calidad en el Norte, donde se asientan la tercera parte. Esa misma proporción encontramos en los balnearios 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).

El cuadro 1 recoge los balnearios con más de 900 visitantes anuales en 1876-77 y en 1899¹². 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

¹¹ Sobre la pobre situación de los balnearios gallegos, pese a ciertas excepciones, Margarita y Lindoso (2010).

¹² Información que también han manejado y publicado Margarita y Lindoso (2010), Alonso (2013), Monserrat (1995), y Larrinaga (2011), pp. 588-92.

[123]

excluir a los agüistas “pobres” y de “tropa”. 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 peninsular, como Caldas de Reyes (Pontevedra), Caldas de Malavella y Bañolas (Gerona), Tiermas (Zaragoza) y El Molar (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 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.

Este 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 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 vascoparlante). Los demás estaban en la mitad Norte del país (incluido El Molar); aunque no todos tuvieron una evolución satisfactoria. El gráfico 8 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 1
Principales balnearios españoles en 1876-77 y 1899

Provincia	Balneario	Aco	Total	%	Aco	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	Caldas 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 la Aguas Minerales de España*(1899).

[125]

Cuadro 2
Variación por regiones de visitantes a
balnearios entre 1876-77 y 1899

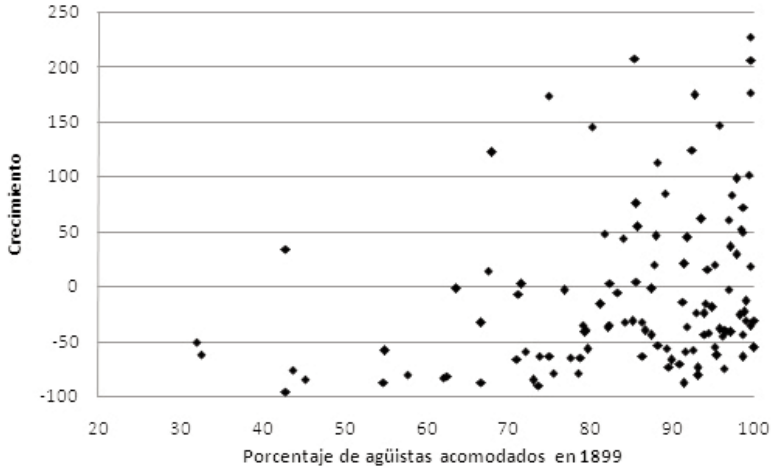
Regiones	%
Euskadi	54,5
Extremadura	48,1
Asturias	19,0
Castilla y León	10,2
Galicia	6,3
Cantabria	5,8
Murcia	5,5
Andalucía	-11,9
Aragón	-19,4
Navarra	-23,0
Valencia	-23,1
Castilla-La Mancha	-23,8
Cataluña	-34,7
Logroño	-48,8
Baleares	-50,8
Madrid	-52,8

Fuente: las mismas Cuadro 1

Pero la importancia del Norte como destino turístico sobrepasa ampliamente el termalismo. Hay bastantes informaciones contemporáneas que revelan 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 de 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 37.000¹³. Si se añaden los que viajaban a Santander

¹³ Un ejercicio similar fue planteado por Aguirre (1995), p.108, con cifras muy aproximadas correspondientes a los años 1870 y 1876.

Gráfico 8.
Relación entre calidad y crecimiento de los balnearios. 1877-1899.



Fuente: las mismas Cuadro 1

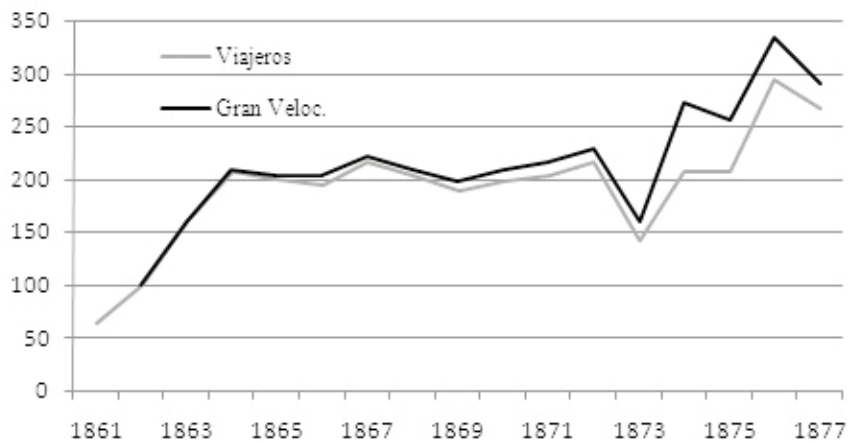
(aproximadamente, un 20% de aquellos) nos moveríamos en cifra semejantes o algo menores a las estimadas por la *Reseña* o el *Anuario* cinco años más tarde.

Dado que el transporte de viajeros 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 desarrollo del turismo termal. Pero lo que se aprecia en el gráfico 9 sobre ingresos de viajeros en Norte (que en el período contemplado sólo incluía la línea principal) no se ajusta a lo esperado. Y tampoco, por ejemplo, el gráfico 10, que recoge los viajeros del ferrocarril Alar del Rey-Santander por tipo de billete. La progresiva inauguración de tramos en las líneas tuvo efectos moderados sobre la venta de billetes de 1ª clase. La apertura total marca un máximo, pero no el comienzo de una fase expansiva. Por ejemplo, 1864, el año siguiente a la llegada del ferrocarril a San Sebastián, fue un máximo local en las dos series de viajeros y Gran Velocidad de Norte. Luego, hubo un largo estancamiento y un descenso durante la Tercera Guerra Carlista; circunstancia que también explica el *boom* del ferrocarril cántabro en esos mismos años. Podemos suponer que, en conjunto, hasta bien entrada la década de los setenta la demanda de servicios turísticos no volvió a crecer¹⁴. Así pues, el ferrocarril vino a satisfacer una demanda latente de servicios turísticos. Y lo hizo con extraordinaria eficacia, como revela el hecho de que incluso sin

¹⁴ La misma conclusión se obtiene de las cifras de Aguirre (1995), p.107, pero no del texto. El error 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.

[127]

Gráfico 9.
Recaudación por transporte de viajeros en Norte (1862=100)



Ferrocarril del Norte(1940): vol II, cuadro 4. También www.docutren.com

Gráfico 10.
Crecimiento de la recaudación en el Ferrocarril de Alar del Rey a Santander (100=1859)



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

haberse finalizado crecía significativamente el número de desplazamientos. Pero no creó una demanda nueva; no generó “efectos hacia adelante”.

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 observa que la apertura de éstas haya favorecido un aumento significativo de las visitas. *Grosso modo*, en una primera fase que concluye con la crisis ferroviaria de 1865/66, se construyó una red básica que enlazaba Madrid con, entre otras, Badajoz, Andalucía, Levante, Cataluña, Cantabria y el País Vasco. En una segunda fase se alcanzó Galicia, Asturias, Cáceres y el Sureste andaluz, y mejoraron las comunicaciones con ciertos balnearios del Pirineo oscense (Panticosa) y gerundense (Bañolas). Pero caso por caso, la relación entre apertura de líneas y crecimiento del sector es, cuando menos, incierta. Veámoslo.

Uno de los primeros destinos turísticos del país se consolidó en Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, alrededor de la alta nobleza andaluza y los duques de Montpensier¹⁵. Su principal atractivo era la playa, atlántica y, por tanto, fría y adecuada a los gustos 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, ésta no tuvo el desarrollo de otras regiones. De ahí que se intentara una diversificación de la oferta de actividades, algo que también veremos en otros casos¹⁶. El hecho de que Cádiz fuera una de las primeras provincias en contar con ferrocarriles, y que la conexión con Madrid se alcanzara ya en 1861, no parece haber tenido mayores consecuencias. Parecer que por entonces Sanlúcar ya había dejado de estar de moda. El ferrocarril no 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 apreciable de huéspedes de clase acomodada. Los balnearios murcianos, y sobre todo Archena, incrementaron espectacularmente sus visitas entre 1850 y 1877; pero perdieron algunas en el período siguiente. Relevante es 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.

¹⁵ Larrinaga (2002), pp. 177-178.

¹⁶ Valero (1991), pp.299-313.

[129]

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, 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 “especiales”, que también hubo en Italia¹⁷, 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 Midi¹⁸. Es posible que, al igual que en el Cantábrico, esta oferta se solapase con la de balnearios de menor nivel, de los que Levante no estaba desprovisto. Por supuesto, los efectos económicos necesariamente fueron menores. Un solo dato: hasta bien entrado el siglo XX la ciudad de Valencia no contó con alojamientos hoteleros de lujo¹⁹. 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 sectores menos pudientes.

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 nunca dispuso de 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 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 pero de precio similar que desde allí hasta Alicante. 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, aunque siempre existió un sector menos pudiente.

¹⁷ Giunti (2002), pp.109-111.

¹⁸ Boyer (2005), pp. 25-26

¹⁹ Obiol (1999).

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 al País Vasco, Asturias captara una clientela más reducida y, sobre todo, menos atractiva en cuanto a su capacidad de gasto²⁰.

El caso de Galicia es casi el contrario. Así como la oferta de turismo de ola era 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 los 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 importante diferencia de que por allí no pasó 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; y los ganó entre la clase acomodada. La conexión ferroviaria sin duda favoreció la afluencia de agüistas a 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 decisiva. Esta nueva concepción viene representada en Galicia por las dos villas termales de Mondariz y La Toja. Esos grandes balnearios acogían una clientela de alto poder adquisitivo que buscaban no tanto las cualidades terapéuticas de los baños como las relaciones sociales o la simple diversión²¹. 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. Este 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 las clases ricas (incluidos no pocos políticos), que redondeó en 1906 con un casino. La llegada del ferrocarril a Huesca en octubre de 1864 habría incrementado la clientela desde 1.500 hasta 2.000 agüistas. Pero la posterior prolongación a Jaca en junio de 1893 tuvo menores consecuencias. De hecho, la mayor afluencia de visitantes en toda la historia del balneario oscense tuvo lugar

²⁰ Sobre el turismo de ola en Asturias, Madrid (2011).

²¹ Vilar (2011); Larrinaga (2003), pp. 102-04.

[131]

precisamente ese año; luego siguió el estancamiento y, ya en la primera década del siglo XX, un lento declive²².

En resumen, no hay una relación automática entre apertura de líneas y aumento de visitantes. Está claro que muy 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. La principal excepción es el País Vasco, donde la llegada del ferrocarril no supone la culminación de una actividad, sino la base de un ulterior desarrollo.

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 arena. En la elección de uno u otro balneario o playa hay un claro componente modal. De ahí que las visitas de la familia Real fueran decisivas para el asentamiento de un destino pues daban forma a la opinión de las élites. En el País Vasco primero, y en Cantabria después, 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 Kursaal²³. También se organizaron corridas de toros, regatas, partidos de pelota y carreras de caballos. E incluso en 1902 se construyó un pequeño funicular para ascender al monte Ulía, donde se instaló un parque recreativo²⁴. 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, de modo que en 1863 el tren llegó a Donostia. Con todos los defectos que implicaba su diseño, el ferrocarril afirmó aquel destino que, con los años, fue ganado posiciones. Pero dado el reducido tamaño del mercado y las dificultades del viaje ferroviario, el crecimiento de ese foco se hizo a costa de otros²⁵. Sólo con el tiempo, y también siguiendo un modelo espacial que resulta familiar en la Historia de España, se consolidaron nuevos destinos turísticos, como las

²² Monserrat (1995).

²³ Sada y Hernández (1987).

²⁴ Larrinaga (2011), pp.588-592.

²⁵ Véase en este mismo número, Alonso (2013), pp. 30-56.

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 o playa, como la moda o las “economías de aglomeración”, y otros 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. 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. En sus primeros años muchos ferrocarriles de vía estrecha de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander obtuvieron una parte de sus ingresos mediante el movimiento de viajeros con destino a los balnearios. En particular, el ferrocarril Astillero-Ontaneda, que sirvió a los balnearios de Puente Viesgo, Alceda y Ontaneda, y el ferrocarril de Zumárraga a Durango, que atendió al de Zaldívar (cuyo dueño participó como inversor en el proyecto); así como otros del interior de Guipúzcoa anteriormente atendidos desde la estación de Zumárraga²⁶. En estos casos, como en otros, la línea de tren no sólo no es la que explica la aparición o desarrollo del destino turístico, sino que, al revés, la existencia de la estación termal es la que parcialmente justifica la nueva estación ferroviaria.

Y por eso mismo, las compañías ferroviarias no vieron en la construcción de líneas un instrumento para la promoción del turismo de balnearios, sino tan sólo uno de los mercados que debía ayudar a cuadrar las cuentas. Los directivos no creían que una rebaja en las tarifas durante la temporada de baños pudiera provocar un incremento en las ventas de billetes que compensase la pérdida causada por esa misma rebaja. Es decir, creían que la elasticidad de la demanda del transporte ferroviario con destino a los balnearios era rígida. Así se pronunciaron los agentes comerciales de MZA a comienzos del siglo XX ante las reiteradas solicitudes de los gerentes de los balnearios de Alhama de Aragón, Montemayor, Archena, Novelda, Los Alcazares y San Telmo (en Cádiz, obviamente mediante una hipotética tarifa combinada). Tal y como señaló en 1900 uno de esos agentes con respecto al balneario de Alhama, para incrementar las visitas al balneario sería necesario rebajar la tarifa en al menos un 25%, “pero eso no generaría una concurrencia de viajeros que compense esa pérdida”. De la misma opinión era Jefe de Tráfico de la compañía en 1902, quien basándose en “diferentes estudios hechos por consecuencia de peticiones de los propietarios de establecimientos de aguas minerales” se opuso a todas ellas²⁷.

Sin embargo, los mismos directivos que se oponían a las rebajas en los billetes con destino a los balnearios eran proclives a la concesión de rebajas que facilitarían el turismo de baños de ola. De ahí que desde finales de siglo las compañías aprobasen tarifas especiales con destino en Levante, Andalucía Occidental, Cantábrico, Galicia e incluso Portugal. Se trata de billetes vigentes durante la temporada de baños; normalmente del 2 de julio al 15 de septiembre, un poco más breve que la de balnearios. Expresamente, no

²⁶ Flores (2005), pp.138-42. Novo (2005). Larrinaga (2005), pp. 99-100.

²⁷ Archivo del Museo del Ferrocarril. D-0092-004.

[133]

estaba permitida la bajada en las estaciones previas a la final, al objeto de evitar la picaresca de comprar un billete económico que no sirva a los fines para los que se expidió. Es significativo que en los destinos levantinos y andaluces esas tarifas rebajadas sólo alcancen a los billetes de 2ª y 3ª clase²⁸. Dicho de otro modo, a diferencia de lo que sucede con el turismo termal, en el de costa los gerentes de las compañías sí creían en la posibilidad de favorecer el turismo mediante mejoras en el precio; la demanda sería elástica. La oferta de ocio podría alcanzar a las clases populares, lo que proporcionaba una base sólida sobre la que desarrollar, en un futuro, destinos turísticos con características muy diferentes a las que conoció el siglo XIX.

4. Conclusiones

Hasta donde pueden llegar las fuentes, todo sugiere que el turismo termal y de ola realizaron una contribución importante a la cuenta de resultados de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España y las otras que fue absorbiendo. En esa empresa, y en 1871, los ingresos directamente atribuibles a los viajes turísticos realizados en 1ª clase supusieron al menos el 5,9% de los procedentes por todos los conceptos, y el 13,5% de los obtenidos por el transporte de personas. Si se incluyeran los ingresos de los viajes turísticos de 2ª y 3ª clase, los destinos menores, las fiestas, las excursiones, etc., esos porcentajes serían bastante mayores. No obstante, es importante observar que esa contribución fue mucho menor en la inmensa mayor parte del resto de las compañías ferroviarias, y que fue disminuyendo conforme avanzaba el siglo.

Sin duda, el ferrocarril contribuyó a la consolidación de muchos destinos turísticos. En 1875 había dos veces más agüistas que en 1850, que en la inmensa mayor parte de los casos llegaban al destino en tren. Pero a comienzos de la década de 1880 se alcanzó el mayor número de recepciones en los balnearios. No fueron pocos aquellos en los que ese máximo se logró en los años inmediatos a la apertura de su correspondiente línea ferroviaria, y que luego conocieron un declive, en general, lento. Así pues, el ferrocarril no habría contribuido a crear una nueva demanda turística; sólo habría dado respuesta a la ya existente. La única excepción relevante a este comportamiento es el País Vasco, que iría convirtiéndose en el principal foco turístico del país, y que de modo creciente aunaba turismo termal y de ola. De hecho, el impacto del ferrocarril sobre esta variedad turística es más incierto que sobre el termal debido a que en él había un mayor componente popular. En todo caso, la complementación de la oferta tradicional con otra de entretenimiento y ocio parece haber sido la clave del éxito de los primeros destinos turísticos.

²⁸ Archivo Histórico Ferroviario (AHF), D-0092-006. En ésta como en otras fuentes hay bastante documentación publicitaria sobre este tipo de ofertas, así como para viajes a ferias como la de Sevilla. Igualmente, los folletos de tarifas de viajeros recogen estas rebajas; incluidas no pocas combinadas.

Fuentes documentales

ANUARIOS OFICIALES DE LAS AGUAS MINERALES (1877-1890) / RESÚMENES OFICIALES DE LA AGUAS MINERALES (1891-1899) 1877-1899 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.

COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (NORTE) (1886): “Boletín semanal de recaudaciones”. Archivo del Museo del Ferrocarril, Sección de Intervención y Estadística, Norte, L 789.

COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (NORTE) (1940): *Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance*. Dos vols. Madrid, Espasa-Calpe.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DEL FERROCARRIL DE TUDELA A BILBAO (1868) “Memoria del consejo de administración”, *Revista de Obras Públicas*, 1868, 16, tomo I: p. 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 (1855): *Revista de Obras Públicas* 1855.

COMPAÑÍA DE FERROCARRILES MADRID-ZARAGOZA-ALICANTE (MZA)(1891): “Baños de aguas minerales. Su inclusión en los baños de mar”, *Archivo Histórico Ferroviario*, MZA, D-0092-004 (B-45-10)

ESPAÑA EN LA MANO (GUÍA DEL VIAJERO) (1880), III, julio. 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): *Memorias presentadas 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): *Memorias leídas 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.

[135]

Bibliografía

- AGUIRRE, Rafael (1995): *El turismo en el País Vasco*, San Sebastián, Gobierno Vasco.
- ALONSOÁLVAREZ, Luis (2013): “De enfermo a bañista. Formación y desarrollo de la demanda en el turismo español de salud y bienestar, 1750-1935”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 24 (este número).
- ARTOLA, Miguel (coor) (1978): *Los ferrocarriles en España 1844-1943*. Vol II.
- BARQUÍN GIL, Rafael (2012): “Segovia versus Ávila: la conexión ferroviaria entre Madrid y la Cuenca del Duero (1845-1865)”, *Investigaciones de Historia Económica*, pp. 144-153.
- 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: pp. 54-55.
- BOYER, Marc (2002): “El turismo en Europa de la Edad Moderna al siglo XX” *Historia Contemporánea*, 25: pp. 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: pp. 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: pp. 33-49.
- FLORES SUÁREZ, José María (2006): “La vía estrecha en Cantabria: al servicio de minas y balnearios” en MUÑOZ RUBIO, Miguel (dir.) *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*, vol. I. Fundación de los Ferrocarriles Españoles: pp. 121-150.
- LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2012): “Orígenes del turismo en España. Las aguas de la vida”, *Anuario IEHS*, 27 (en prensa).
- 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*: pp. 569-608.
- LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2005): “A Century of Tourism in Northern Spain. The Development of High-quality Provision between 1815 and 1914”, WALTON John K. (eds.) *Histories of Tourism. Representation, Identity and Conflict*. Channel View Publications: pp. 88-103.
- LARRINAGA RODRÍGUEZ, 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, Alphil: pp. 91-105.

- LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2002): “El turismo en la España del siglo XIX” *Historia Contemporánea* 25: pp. 157-79.
- MADRID, Juan Carlos de la (2011): *Aquellos maravillosos baños. Historia del turismo en Asturias 1840-1940*. Fundación Caja Rural, Gijón.
- MONSERRAT ZAPATER, Octavio(1995): “La clientela balnearia de Panticosa (1826-1936)” en *Sociología del Trabajo*, 1994-95, Invierno, 23: pp. 129-54.
- 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*, vol. I. Fundación de los Ferrocarriles de España, pp. 151-240.
- OBIOL MENERO, Emilio M.(1999): “Las guías de Valencia (1840-1930). Notas para un análisis turístico”, *Cuadernos de Geografía* 65-66: pp. 255-65.
- PENEZ, Jérôme(2005): *Histoire du thermalisme en France au XIX esiècle*, Paris, Economica.
- 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, pp. 297-329.
- VILAR RODRÍGUEZ, Margarita (2011): “Balnearios, intereses políticos y desarrolloturístico en el noroeste de España: el caso de A Toxa y Mondariz (1874-1935)”: *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 33: pp. 163-185
- VILAR, Margarita y Elvira LINDOSO (2010): “El sector balneario gallego desde una perspectiva histórica (1780-1935)”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 19: pp. 144-55.