

Balnearios Marítimos, Turismo de Playa y Espacios del Ocio: España y México, Siglos XIX y XX.

El turismo de playa ha estimulado y contribuido al desarrollo de algunas de las ciudades más impresionantes del mundo durante los siglos XIX y XX, después de haber empezado en la Inglaterra del siglo XVIII, crecido paso a paso con la revolución industrial y la primera globalización del siglo XIX, y extendido por toda Europa, por la América y por todas partes del mundo.¹ Las inversiones privadas y públicas en obras costeras, paseos, balnearios, parques, hoteles, edificios para entretenimientos, deportes y otros elementos de la ‘industria del ocio’, aspecto muy importante de la industrialización, asociado con el llamado ‘consumo de masas’ y la extensión de la emulación social y de las competencias de la moda, merecen la atención de los historiadores por la magnitud de los proyectos y por los conflictos que han surgido alrededor de los gastos, los impuestos, las cuestiones de propiedad y amenidad, y los impactos ambientales.² Además, este tipo de desarrollo urbano costero ha provocado conflictos sobre acceso a e uso de los espacios preferidos (playas, plazas, alamedas, salones de baile, sitios con vistas pintorescas al mar o a la montaña) entre visitantes y gente local, clase media y clase obrera, tenderos y vendedores ambulantes, ‘respetables’ y menos ‘respetables’.³ Las respuestas de la autoridad local (y a veces nacional) han variado según las circunstancias, y también se puede avanzar la hipótesis que se han producido contrastes reveladores entre los sistemas de urbanización de distintos países. Esta ponencia propone algunas tentativas hacia una historia comparativa del desarrollo de las ciudades de turismo de playa en España y México, buscando cuestiones e interpretaciones basadas en fuentes publicadas y que puedan en su turno estimular proyectos de investigación manejando

¹ John K. Walton, 'Seaside resort regions and their hinterlands in Western Europe and the Americas, from the late eighteenth century to the Second World War', *Storia del Turismo* (Nápoles) 4 (2003), pp. 69-87.

² John K. Walton, 'Tourism and consumption in urban Spain, 1876-1975', en E. Afinoguénova (ed.), *Spain is (still) different: tourism and discourse in Spanish identity* (Lanham, MD: Lexington Books/Rowman and Littlefield, 2007).

³ John K. Walton, 'Policing the Alameda: shared and contested recreational space in San Sebastián, 1863-1920', en S. Gunn y R.J. Morris (eds.), *Identities in space: contested terrains in the Western city since 1850* (Aldershot: Ashgate, 2001), pp. 228-41; idem., 'Consuming the beach: seaside resorts and cultures of tourism in England and Spain from the 1840s to the 1930s', en E. Furlough y S. Baranowski (eds.), *Being elsewhere: tourism, consumer culture and identity in modern Europe and North America* (Ann Arbor: University of Michigan Press, 2001), pp. 272-98.

las fuentes manuscritos de los archivos municipales, provinciales y nacionales tanto en México como en España.⁴

Estos países nos proporcionan una mezcla interesante de características compartidas y contrastes significativos. Ambos han llegado a ser, hacia fines del siglo XX, líderes mundiales del turismo internacional, especializando en el turismo de playa, de ‘sol y mar’. Una clasificación oficial de los países receptores de turismo internacional en 1996 puso España en tercer puesto, inferior solamente a Francia e Estados Unidos, mientras que México ocupó el séptimo puesto, detrás de Italia, China y el Reino Unido.⁵ Hay que destacar que se trata aquí solamente de turismo internacional, y que en ambos países ha crecido una importante demanda doméstica, especialmente durante las últimas tres décadas del siglo XX, pero con antecedentes anteriores. Enfatizamos también que parece probable que España y México habrían llegado a ser, hacia fines del siglo XX, los destinos más populares del mundo para el turismo de playa. El caso de España resulta de importancia clarísima en este sentido, y tratando de México, aunque las estadísticas se contradicen (algo normal en esta esfera de investigación), la importancia comparativa de este tipo de turismo queda indubitable.⁶

La importancia del fenómeno del turismo internacional de ‘sol y playa’, que hoy en día forma la parte todavía más dinámica de la industria más grande y más transformadora del mundo, llama la atención de los practicantes de la historia urbana. He aquí un fenómeno que tiene su historia moderna, contemporánea y ‘actual’ durante más de doscientos cincuenta años y que trae consigo el desarrollo de ciudades turísticas de tipo distintivo, dedicado a la explotación de la naturaleza y la atracción de los forasteros en un ambiente competitivo. La historiografía de las ‘ciudades playeras’ queda en su infancia fuera del Reino Unido y de Francia,⁷ y parece que la

⁴ Una demostración de las oportunidades que pueden proporcionar las fuentes municipales para facilitar las investigaciones locales en asuntos relevantes a tales proyectos en un contexto mexicano (pero no marítimo) es el artículo de C.M. Jiménez, ‘Performing their right to the city: political uses of public space in a Mexican city, 1880-1910s’, *Urban History* 33 (2006), pp. 435-56.

⁵ E.W. Butler *et al.*, *Mexico and Mexico City in the World Economy* (Boulder, Col.: Westview Press, 2001), p. 210, cuadro 10.1.

⁶ *Ibid.*, p. 219, cuadro 10.7; Sasha D. Pack, *Tourism and Dictatorship: Europe’s Peaceful Invasion of Franco’s Spain* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2006).

⁷ John K. Walton, *The English seaside resort: a social history 1750-1914*, Leicester University Press, 1983; *idem.*, *The British seaside: holidays and resorts in the twentieth century*, Manchester University Press, 2000; *idem.*, ‘Spa and seaside cultures in the age of the railway: Britain and France compared’, in A. Cossic and P. Galliou (eds.), *Spas in Britain and France in the eighteenth and nineteenth*

mayoría de las obras relevantes tratando de España y México hayan surgido de proyectos de investigación en geografía, economía, turismo u urbanismo que han tomado en cuenta la necesidad de investigar el pasado para entender lo que pasa en el presente. Tales interpretaciones tienden de tratar solamente de la época del ‘turismo de masas’ o ‘turismo charter’ desde los años sesenta del siglo XX, concentrando la atención sobre el desarrollo más rápido de las nuevas ciudades del turismo balneario. En el caso de España, algunos historiadores han reconocido la importancia de la historia más amplia de los balnearios marítimos, especialmente los de la costa cantábrica que empezaron sus carreras como tales en los años treinta y cuarenta del siglo XIX, pero también los de las costas del Mediterráneo y de las islas Baleares.⁸ La clara importancia económica del turismo después de la Segunda Guerra Mundial ha despertado el interés de varios economistas e historiadores de lo ‘actual’, destacándose las publicaciones de Carmelo Pellejero.⁹ Resulta más difícil encontrar obras de historiadores tratando del turismo de playa en México antes de los años sesenta de manera más sistemática que anecdótica, y las historias de Acapulco y Tijuana como destinos para turistas nacionales e internacionales desde principios del siglo XX merecen especialmente unos trabajos extendidos de investigación en los archivos.¹⁰ El papel de Tijuana y sus alrededores como ciudad de turismo de playa puede haber quedado casi ocultado por otras identidades más fuertes, significativas y céntricas – ciudad de frontera, de placeres ilícitos (juego, alcohol, drogas, prostitución), y de maquiladoras – pero no podemos descartarlo completamente,

centuries (Newcastle: Cambridge Scholars Publishing, 2006), pp. 475-98; M. Chadeaud, *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour* (Pau, 1987); G. Désert, *La vie quotidienne sur les plages normandes du second empire aux années folles* (Paris, 1983).

⁸ Por ejemplo, John K. Walton and Jenny Smith, 'The first century of beach tourism in Spain: San Sebastián and the "playas del norte" from the 1830s to the 1930s', en J. Towner, M. Barke and M.T. Newton (eds.), *Tourism in Spain: critical issues*, Wallingford: CAB Publications, 1996, 35-61; John K. Walton, 'Planning and seaside tourism: San Sebastián, 1863-1936', *Planning Perspectives* 17 (2002), pp. 1-20; C. Larrinaga, 'El turismo y la ciudad de San Sebastián en la edad contemporánea', en P. Battilani y D. Strangio (eds.), *Il turismo e le città tra età moderna ed età contemporanea. Italia e Spagna a confronto* (Roma, 2007), y otras obras suyas; J.M. Beascoechea Gangoiti, 'Veraneo y urbanización en las playas de la costa cantábrica durante el siglo XIX', *Historia Contemporánea* 25 (2002), pp. 181-202; C. Pellejero Martínez, 'La política turística en la España del siglo XX', *Historia Contemporánea* 25 (2002), pp. 232-65; J. Buades, *On brilla el sol: turismo a Baleares abans del boom* (Eivissa, 2004).

⁹ C. Pellejero Martínez, *Evolución histórica del turismo en la provincia de Málaga durante el siglo XX* (Málaga, 2005); idem., *Organización administrativa e intervención del estado en el sector turístico: 1951-1977* (Málaga, s.f.).

¹⁰ T. Oteiza Iriarte, *Acapulco: la ciudad de las naos de Oriente y de las sirenas modernas* (México: Editorial Diana, 1973), pp. 388-400; John A. Price, *Tijuana: urbanization in a border culture* (Notre Dame, 1973), pp. 10-61; D. Berger, *The development of Mexico's tourism industry: pyramids by day, martinis by night* (Londres: Palgrave Macmillan, 2006).

aunque el turismo de playa resultara periférico – en ambos sentidos- a las actividades y identidades dominantes de la ciudad.¹¹ Como nos explican Butler y sus colegas, en el estado corriente de las investigaciones, ‘Los impactos locales (del turismo) en México resultan demasiado complicado para comprender en su totalidad, y además muchos de los temas y sitios relevantes quedan sin investigación.’¹²

La historia urbana de los balnearios marítimos urbanos, como una ‘familia’ de ciudades teniendo características importantes en común, necesita unas tentativas hacia la confección de clasificaciones y generalizaciones.¹³ Pero no se puede generalizar de tal manera sin tomar cuenta de una muestra de estudios de casos minuciosos de lugares específicos, algo que nos afronta con el problema clásico: ¿cuantos ejemplos necesitamos antes de generalizar con confianza? Lo que propongo aquí es el desarrollo de historias comparativas hispano-mexicanas de un fenómeno urbano muy complicado, a través de dos países separados por un océano y posiblemente (como se dice de Estados Unidos y el Reino Unido) por un idioma ‘compartido’. Tendríamos que empezar con estudios casos comparativos, quizás buscando pares de ejemplos análogos por tener características parecidas (habría que definir las), y organizando proyectos juntos hispano-mexicanos; pero antes de pensar en tales posibilidades hay que establecer un conocimiento compartido de las características relevantes del ambiente (en todos sentidos) de los países y la naturaleza de los sistemas o redes de balnearios marítimos y de sus historias.¹⁴

Parece que el desarrollo del turismo balneario y marítimo en España empezara casi un siglo antes de sus orígenes en México, es decir hacia fines de los años 1820. Hay que destacar que tales prácticas tenían orígenes más tempranos que las de México en otros países de la América Latina, como Argentina, Uruguay y Chile, donde la ‘industria de

¹¹ Price, *Tijuana*; M. Guajara Santillan, *Estadísticas y gráficas de Tijuana, 1929-1979* (Tijuana, 1979), pp. 58-9; y con referencia a Rosarito y el ‘corredor costera’, B. Verduzco Chávez, N.L. Bringas Rósago y M. B. Valenzuela Varela, *La ciudad compartida: desarrollo urbano, comercio y turismo en la región Tijuana-San Diego* (Guadalajara, 1995), p. 118 y capítulos 6-7.

¹² Butler *et al.*, *Mexico*, p. 221, traducción del autor.

¹³ John K. Walton, ‘Seaside resorts and maritime history’, *International Journal of Maritime History* 9 (1997), pp. 125-47.

¹⁴ John K. Walton, ‘Spa and seaside cultures in the age of the railway: Britain and France compared’, en A. Cossic and P. Galliou (eds.), *Spas in Britain and France in the eighteenth and nineteenth centuries* (Newcastle: Cambridge Scholars Publishing, 2006), pp. 475-98.

los baños de mar' empezó su carrera hacia fines del siglo XIX.¹⁵ Queda la posibilidad de descubrir un desarrollo paralelo de balnearios marítimos dedicados al turismo doméstico de la clase media metropolitana en México. El puerto de Veracruz, por ejemplo, figuraba en 1996 como el tercer más popular destino marítimo de las ciudades turísticas mexicanas para turismo 'nacional', con más de 1.2 millones de visitantes, y resulta fácil imaginar una presencia de bañistas de la sociedad acomodada de la capital, y quizás de otras provincias, hace más de un siglo, especialmente después de la llegada del ferrocarril que conectaba el puerto con la Ciudad de México en 1873.¹⁶ La economía de la ciudad de Veracruz ha mezclado turismo de varios tipos con actividades navales, portuarias, administrativas e industriales, una mezcla que habría cambiado su énfasis con el paso del tiempo. Pero el desarrollo del turismo de playa aquí parece improbable, por razones de las percepciones dominantes de clima y de salud, y la falta de obras de saneamiento, antes de los años treinta del siglo XX, cuando empezaban a aparecer algunos grandes hoteles, como el Hotel Mocambo (1932), en las playas de Boca del Río.¹⁷

Las ciudades pioneras del turismo de playa en España, San Sebastián y Santander, empezando durante el segundo cuarto del siglo XIX, eran también ciudades portuarias con funciones comerciales, industriales, militares e administrativas, y en tales sitios el turismo balneario era algo añadido u adicional, mejorando la oferta de los entretenimientos comerciales y el tono de la 'buena sociedad', estimulando la economía durante los meses estivales de la temporada de baños, y estimulando también la planificación y construcción de ensanches marítimos con más extensión y pretensión que hubiera sido el caso sin las oportunidades proporcionadas por la presencia de los 'veraneantes'. Los bañistas también podían disfrutar de las amenidades existentes de un capital de provincia, incluso la presencia de una concurrencia de gente 'de moda' dentro de un ambiente a la vez formal y relajado. Lo mismo ocurrió en otros puertos cantábricos después de los años sesenta del siglo XIX, en Gijón y La Coruña, por ejemplo. Casi no había, ni en España ni (al parecer) en México durante el siglo XIX, y hasta antes de los años sesenta del siglo XX, ningún pueblo marítimo construido especialmente para atraer a los bañistas de fuera, salvo

¹⁵ E. Pastoriza (ed.), *Las puertas al mar* (Buenos Aires: Biblos, 2002), y otras obras suyas y del equipo de investigadores de la Universidad Nacional de Mar del Plata.

¹⁶ Butler *et al.*, *Mexico*, pp. 135, 219 (cuadro 10.7).

¹⁷ <http://www.cronicle.com.mx/zt/hoteles-veracruz.html> visitado el 30 de junio de 2007.

unas pequeñas excepciones como Saturrurán (Guipúzcoa) o la parte ‘modernista’ de Comillas (Cantabria), si descontamos los ‘suburbios’ marítimos de la clase adinerada construidos en la Abra de Bilbao desde los años sesenta del siglo XIX. Los bañistas (especialmente familias de la burguesía mediana de Madrid y de las capitales provinciales) que preferían no acudir a las grandes ciudades ‘de moda’ y buscaban la tranquilidad rústica (y barata) lo hacían en puertos pesqueros con playas y amenidades básicas, no en nuevos balnearios planificados para una burguesía exigente.¹⁸

Parece claro que la España de hace un siglo ya tenía sus redes y sistemas de balnearios marítimos, anticipando durante muchos años el desarrollo del turismo de playa en México. No se trata solamente de la costa cantábrica: iba creciendo el turismo marítimo por todas las costas antes de la primera guerra mundial, en Cataluña (Sitges, por ejemplo), Valencia, Alicante, Málaga, Sanlúcar de Barrameda (Andalucía), y hasta el entonces remoto pueblo pesquero de Benidorm, después de la llegada del ferrocarril a la ciudad vecina de Alicante en 1858, y especialmente la del ferrocarril de vía estrecha, calificado afectuosamente como ‘el trenet’, que conectaba la capital de la provincia con aquél pueblo costero desde 1914.¹⁹ ¿Cómo explicar tal contraste?

España y México tenían muchas características relevantes en común. Empecemos con la geografía más básica. España tiene costas atlánticas y mediterráneas, México costas atlánticas y pacíficas. Pero la costa atlántica del norte de España favorecía el desarrollo de la práctica de los ‘baños de ola’ a principios de la boga de las vacaciones a orillas del mar en ese país: los médicos de moda recomendaban las olas bravas y las aguas frías del océano norteño de la costa cantábrica, y avisaban los clientes en contra de las aguas malsanas y la clima deprimente del Mediterráneo. Las indicaciones climatológicas y médicas en México no parecían tan favorables como en las costas de la América del sur, de Argentina, Uruguay o Chile. Ambos países tienen también una

¹⁸ Walton y Smith, ‘First century of beach tourism’; Larrinaga, ‘El turismo’; Beascoechea, ‘Veraneo y urbanización’; M. Calvo Sánchez, *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián* (San Sebastián, 1983); Walton, ‘Planning and seaside tourism’; J.M. Beascoechea Gangoiti, ‘La ciudad segregada de principios del siglo XX. Neguri, un suburbio burgués de Bilbao,’ *Historia Contemporánea* 24 (2002), pp. 245-80; C. Gil de Arriba, *Casas para baños de ola y balnearios marítimos en el litoral montaños, 1868-1936* (Santander, 1992).

¹⁹ Walton y Smith, ‘First century’, pp. 36-7; Charles Wilson, *Benidorm: the truth* (Benidorm, 1999), pp. 184, 205-6.

capital céntrica, situada a varios cientos de kilómetros del más próximo punto de la costa (425 por ferrocarril, en el caso de Veracruz), y por eso alejando la fuente más importante de la demanda adinerada, la de las clases altas y medias metropolitanas, de los sitios atractivos a orillas del mar. Los viajes a la costa resultaban aún más difíciles por tener que pasar por sierras y otros sistemas de relieve complicados, que hicieron más costosa la construcción de ferrocarriles y de carreteras adecuadas, e inhibieron la demanda por extender la duración de los viajes en sistemas de transportes que nunca llegaron a proporcionar comodidad a los viajeros. Los historiadores de los ferrocarriles españoles suelen comentar los problemas del tardío y lento desarrollo del nuevo sistema de transportes durante (y después) de la segunda mitad del siglo XIX, pero con respecto a ferrocarriles el país europeo guardaba una ventaja clara a la hora de compararse con la situación de México.²⁰ La ruta Madrid-Alicante se abrió en 1858, por ejemplo, como ya hemos visto, y la línea del ferrocarril del Norte llegó a San Sebastián desde Madrid en 1864, conectando también este primer y más exitoso balneario marítimo de España con Burdeos y París, y reduciendo la duración del viaje, más de dos días por el servicio de diligencias que ya transportaba a centenares de visitantes desde la capital, a catorce o quince horas.²¹ El ferrocarril llegó a los otros puertos importantes de la costa cantábrica dentro de pocos años, fomentando fuertes competencias entre las ciudades que querían explotar sus atracciones marítimas y especialmente sus playas. No encontramos parecidos indicios del temprano desarrollo del turismo balneario en México, a pesar de que el ferrocarril de la capital a la costa llegara a Veracruz menos de diez años después de abrirse al tráfico la línea Madrid-San Sebastián – París. No encontramos tampoco en México las redes costeras de ferrocarriles de vía estrecha que facilitaba el desarrollo de los pequeños pueblos balnearios que proliferaban en varias costas españolas hacia fines del siglo XIX y a principios del siglo XX.²²

He aquí un contraste muy importante. España seguía el modelo característico de Europa del Oeste, en el que los ferrocarriles constituían influencias claves en el desarrollo de los pueblos y ciudades de baños de mar por casi todas partes, mientras que lo que importaba al punto más tardío del desarrollo de los balnearios marítimos

²⁰ A. Gómez Mendoza, *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)* (Madrid, 1982).

²¹ Walton y Smith, 'First century', p. 39.

²² M. Muñoz Rubio (dir.), *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España* (Madrid, 2005).

mexicanos era el acceso por carretera y por avión. En el caso pionero de Acapulco, por ejemplo, fue la terminación espectacular de las obras de la carretera directa de la Ciudad de México, en noviembre de 1927, que abrió paso a la aparición de la ciudad como balneario y lugar de ocio internacional, despertando celebraciones desenfadadas. El año siguiente llegó el primer vuelo llevando turistas norteamericanos a las playas y a los pocos hoteles que ya existían. Según Turner y Ash el Acapulco de los años cincuenta llegó a ser 'la primera ciudad turística del mundo que dependía primeramente de las llegadas por avión'.²³ Se puede argumentar que en España la relación estación/pueblo o ciudad era muy significativa para la organización del espacio y la ordenación de las calles y de los sitios de esparcimiento, por lo menos en la mayoría de los casos, hasta las nuevas urbanizaciones costeras desde los años sesenta del siglo XX, la primera época del coche como artículo estándar de consumo burgués en este país; pero en México la importancia de la red de carreteras, y la mayor flexibilidad del automóvil como medio de transportación, impuso una organización urbana menos formal y menos centralizado. Propongo aquí una investigación más amplia de este contraste aparente que pueda llevar consecuencias importantes si existe en realidad.²⁴

Las trayectorias políticas y económicas de México e España tuvieron una importancia significativa, especialmente antes de los años sesenta y setenta del siglo XX, porque las fortunas de los dos países seguían senderos muy distintos. España experimentó una mezcla de prosperidad, inflación y conflictos sociales durante la Primera Guerra Mundial, una época favorable a las ciudades españolas de turismo de playa, especialmente San Sebastián; y desde 1923 recibió inversiones estatales en ferrocarriles y carreteras turísticas durante la dictadura de Primo de Rivera. La política gubernamental de la promoción del turismo internacional, que empezó realmente durante los años veinte, continuaba después de la transición a la Segunda República en 1931, con más cambios de personajes y de etiquetas que de sustancia; pero resultaba débil a nivel nacional y casi no hizo nada para promover el turismo de playa, aspecto del turismo que quedaba en manos de los ayuntamientos y a veces de

²³ Oteiza Iriarte, *Acapulco*, p. 388; M. Clancy, *Exporting Paradise: tourism and development in Mexico* (Londres, 2001), p. 43.

²⁴ Barke *et al.*, *Tourism in Spain*, capítulos 10-12.

los diputaciones.²⁵ Después de 1936, por supuesto, la Guerra Civil y la combinación de pobreza e aislamiento internacional que caracterizaba los peores años de la dictadura franquista durante los años cuarenta y cincuenta aseguraba que las ciudades de baños existentes ni crecían ni podían invertir en sus amenidades.²⁶ Estas mismas décadas, entre los años veinte y cincuenta, vieron las primeras etapas del desarrollo del turismo internacional de playa en México, especialmente durante el sexenio del presidente Alemán (1946-52), quien se interesaba mucho por Acapulco, donde tenía tierras estratégicas para el desarrollo de la economía del turismo. Según Shorris, mientras que algunos presidentes anteriores (especialmente Cárdenas, quien también promovía mejoras en Acapulco, incluso un servicio de teléfonos) habían buscado ingresos por un turismo fundado en cultura, tradición e antigüedades, Alemán promocionaba el turismo de playa: ‘Cambió el cálido, húmedo pueblo balneario de Acapulco en uno de los más deseados paraísos del mundo. Las lagartas ambulaban por los techos de las habitaciones de los hoteles, y el agua de grifo corría verde, pero... los turistas extranjeros miraban boquiabierto a los estrellas de cine, sorbían sus bebidas y miraban a los chavales locales que recibieron diariamente sus concusiones cerebrales por saltar en el agua desde el alto acantilado.’²⁷ Víctor Alba comentó ya en 1967, ‘Acapulco y otros lugares han llegado a tener fama de ser suburbios de Hollywood, y México recibe casi tantas divisas del turismo como del petróleo.’²⁸ Las intervenciones presidenciales ayudaron y facilitaron las actividades de otros, como hoteleros y promotores de fraccionamientos. La nueva carretera nacional desde Ciudad de México, cuyas obras terminaron en 1950 y que cortó la duración del viaje a seis horas, resultó clave para el futuro de Acapulco, y durante y después de su presidencia Alemán facilitó las inversiones de la Junta Federal de Mejoras Materiales en la ciudad: carreteras turísticas como la Gran Vía Tropical y la Carretera Escénica,

²⁵ A. Moreno Garrido, 'Turismo y Nación: la Definición de la Identidad Nacional a través de los símbolos turísticos (España 1908-1929),' tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2004; J.C. González Morales, 'Turismo en España (1905-1931),' tesis doctoral, Universidad Carlos Tercero, Getafe, 2003; R. Aguirre, *El turismo en Guipúzcoa* (San Sebastián, 1963); R. Alcover González, *El turismo como fuente de la riqueza* (Palma de Mallorca, 1958).

²⁵ C. Barciela López *et al*, *La España de Franco (1939-1975): Economía* (Madrid, 2001); M. Artola, (ed.), *Historia de Donostia/San Sebastián*, (San Sebastián, 2000); Larrinaga, 'El turismo'; Pellejero, *Turismo en Málaga*, pp. 5-9; I. Martín Jiménez, *La Posguerra en Valladolid (1939-1950)* (Valladolid, 2002), delinea la dureza de la vida cotidiana en una ciudad del interior.

²⁶ M. Clancy, *Exporting Paradise: Tourism and Development in Mexico* (Londres, 2001), p. 43; E. Shorris, *The life and times of Mexico* (Nueva York, 2004), pp. 316-17, traducción del autor; Oteiza Iriarte, *Acapulco*, pp. 389-90.

²⁸ Victor Alba, *The Mexicans* (Nueva York, 1967), p. 234.

la provisión de electricidad y agua potable, el embellecimiento de las playas, el nuevo aeropuerto internacional que se abrió en 1960.²⁹ Según Clancy fue la popularidad de Acapulco el mayor responsable del crecimiento del número de ‘turistas’ extranjeros desde 164.000 en 1947 hasta 401.700 en 1950; pero hasta en la Mallorca de los años veinte y treinta nunca se había encontrado parecidas cosas por las costas de España.³⁰ Antes de estos acontecimientos, la economía y sociedad mexicana pasaban por periodos de inestabilidad durante las primeras décadas del siglo XX, mientras que en España la expansión de la burguesía hizo posible un duradero crecimiento del turismo doméstico de playa. Hasta los obreros cualificados (por lo menos en el País Vasco) vivían el nacimiento de una ‘sociedad de consumo’ popular durante los años veinte.³¹ No era así en México, donde lo que importaba era la búsqueda de las divisas para estimular el turismo internacional de cualquier tipo, especialmente cuando por varias razones los ingresos del petróleo quedaban atrás, pero sin desarrollar una política ni duradera ni consistente antes de los años sesenta.³² Parece que durante la mayoría del siglo XX, durante los periodos en los que España disfrutaba de relativa prosperidad y estabilidad, México padecía problemas peores que lo normal, y cuando la situación política e económica de México parecía más estable, tocaba a los españoles sufrir en su turno. Tales contrastes afectaban también a las fortunas del turismo de baños de mar.

Después del sexenio de Alemán, el papel del estado y de los políticos hacia la estimulación del turismo de playa en México volvió a demostrar una escasa importancia antes de los cambios importantes que empezaron en 1967, aunque las inversiones estatales en Acapulco continuaran durante los años cincuenta y hasta principios de los sesenta. La visita del Presidente Eisenhower en 1959 fue un acontecimiento y un triunfo de la publicidad.³³ Pero el éxito de Acapulco, con tanta

²⁹ Oteiza Iriarte, *Acapulco*, pp. 390-2.

³⁰ Clancy, *Exporting paradise*, p. 43; J.K. Walton, ‘Paradise lost and found: tourists and expatriates in El Terreno, Palma de Mallorca, from the 1920s to the 1950s’, en J.K. Walton (ed.), *Histories of Tourism* (Clevedon, 2005). Las estadísticas históricas del turismo en México son poco fiables, especialmente al nivel nacional, debido a problemas de definición y de cómo calificar el ‘turismo de frontera’ con estancias características de muy corta duración. Como nos explica Gaviria, las estadísticas españolas de visitantes tampoco resultan fiables, por lo menos antes de los años setenta: M. Gaviria, *España a go-go* (Madrid, 1974), pp. 14-15.

³¹ L. Castells y A. Rivera, ‘Vida cotidiana y nuevos comportamientos sociales (el País Vasco, 1876-1923)’, *Ayer* 19 (1995), pp. 135-63; L. Castells, (ed.), *El Rumor de lo Cotidiano* (Bilbao, 1999).

³² Butler *et al.*, eds., *Mexico*, capítulo 8.

³³ Oteiza Iriarte, *Acapulco*, pp. 392-7.

ayuda del exterior, quedaba todavía único. Según Clancy, todavía a mediados de los años sesenta ‘el turismo costero florecía en Acapulco pero quedaba despreciable en otros sitios, con excepción de algunas pequeñas comunidades costeras, la mayoría de ellas a orillas del Pacífico.’³⁴

Estos mismos años eran los más dinámicos de toda la larga historia del turismo costero en España. Desde principios de los años cincuenta el régimen franquista empezaba a reconocer la importancia potencial del turismo como fuente de divisas y de propaganda, al momento en el que necesitaba mejorar una situación económica y diplomática deplorable dada la falta de recursos domésticos y el fracaso de la política de la autarcía. La ‘apertura’ del régimen desde 1959 dio un estímulo a la política de fomentar y facilitar el turismo internacional como, según comentó un pionero del ‘turismo de masas’ en Baleares, ‘fuente de la riqueza’.³⁵ Entre 1950 y 1970 la aportación del turismo al PIB de España había crecido desde el 2 por ciento hasta el 8 por ciento, y el número de turistas extranjeros llegando cada año había incrementado desde 1.263 millones hasta 24.105 millones. En 1950 4,7 por ciento de los visitantes llegaron por avión, 19,2 por ferrocarril, 31,8 por los puertos de mar (los cruceros del Mediterráneo eran muy importantes en esta época), y 44,3 por carretera. Veinte años más tarde los porcentajes de las mismas categorías eran así: 22,4, 7,5, 7,0 y 63,1. Los tres cuartos de estos turistas buscaban vacaciones de sol y playa, y los destinos tradicionales de la costa cantábrica cedieron su plaza dominante a las costas del Mediterráneo. La creciente importancia de Europa del Norte se destaca también: las llegadas desde Alemania, los Países Bajos, y Escandinavia sumaron el 7,5 por ciento en 1950 y el 19,5 en 1970 del entonces total mucho más grande, mientras que la parte del Reino Unido seguía con el once o doce por ciento y la de Francia se quedaba con el 37 por ciento.³⁶ Resulta evidente la magnitud de esta transformación y reorientación del turismo extranjero en España; y durante las décadas posteriores la curva ascendiente continuaba su trayectoria, con breves pero inquietantes interrupciones. Hacia fines del siglo XX el número de visitantes llegando en España aproximaba a los 75 millones cada año, los que llegaron por avión constituyendo un

³⁴ Clancy, *Exporting paradise*, p. 45.

³⁵ Alcover González, *El turismo como fuente de la riqueza*.

³⁶ R. Vallejo Pousada, ‘Economía e historia del turismo español del siglo XX’, *Historia Contemporánea* 25 (2002), pp. 208-9, 212-18; V. Bote Gómez y M. Thea Sinclair, ‘Tourism demand and supply’, en Barke *et al.* (eds.), *Tourism in Spain*, pp. 68-9.

aplastante 73 por ciento, frente al 22 por ciento por carretera, 4 por ferrocarril y 1 a los puertos de mar. Este crecimiento era ampliado por el desarrollo del turismo residencial y de jubilados del norte de Europa, buscando el tiempo uniforme y soleado. Por eso la estacionalidad del turismo extranjero se ha reducido después de 1970, especialmente en el litoral del sureste. También se nota la afluencia de españoles a las costas suyas que no frecuentaban antes, como respuesta a la creciente prosperidad de la economía española desde los años setenta.³⁷ La multiplicación de ciudades, pueblos y urbanizaciones dedicadas al turismo de sol y mar, especialmente por las costas del sureste y las islas Baleares y Canarias, ha resultado realmente transformacional, como han demostrado de manera original e impresionante los gráficos del grupo MVRDV.³⁸ Durante estas últimas décadas el desarrollo de la industria turística de sol y mar, continuando e extendiendo los cambios de la época franquista, ha transformado la economía, la demografía y hasta la geografía de la nación entera, desatando fuertes polémicas sobre las implicaciones para la cultura, la moralidad, el acceso e uso de los recursos naturales y los problemas que se presentarán en el futuro.³⁹

El desarrollo espectacular del turismo ‘sol y mar’ en España desde los años cincuenta resultó de la fuerte demanda para tales vacaciones surgiendo de varios países de Europa del norte, a la que respondían las empresas ‘charter’ que se pululaban después de la guerra y de los años difíciles de la posguerra en los países de origen de los turistas, alquilando aviones veteranos de la guerra y reservando habitaciones y servicios para organizar las vacaciones todo incluido. Tales iniciativas recibieron la vista buena del gobierno español, a pesar de algunos recelos sobre asuntos de moralidad y política; y varios historiadores han explicado las políticas adoptadas por gobiernos sucesivos para facilitar el desarrollo y promocionar el turismo ‘sol y playa’ en el extranjero.⁴⁰ Pero lo que más importaban dentro de España eran las iniciativas locales, colaborando con las empresas ‘charter’, las empresas inmobiliarias y los ayuntamientos. Como nos ha explicado Gaviria, en su manera polémica pero estimulante, se podría interpretar la suma de los resultados de tantas iniciativas

³⁷ Vallejo Pousada, ‘Economía e historia’, pp. 208, 213, 217, 219.

³⁸ MVRDV, *Costa Iberica: hacia la ciudad del ocio* (Barcelona, 1998).

³⁹ Un fuerte comentario crítico publicado en los últimos meses del régimen franquista en Gaviria, *España a go-go*.

⁴⁰ Barke *et al.*, eds., *Tourism in Spain*, capítulos 5-6; Pellejero, ‘Política turística’; Vallejo Pousada, ‘Economía e historia’.

específicas como un neocolonialismo europeo, la explotación del sur por el norte industrial y postindustrial, pero se trata aquí de las operaciones del mercado, ayudado y facilitado por los gobiernos centrales y locales, que con poca frecuencia tomaron iniciativas directas por su propia cuenta.⁴¹

El contraste entre la política de turismo ‘sol y playa’ en España y México después de los años sesenta parece notable. En México se destaca el papel del gobierno nacional, fomentando el desarrollo de nuevas ciudades dedicadas al turismo de playa, e invirtiendo también en infraestructuras existentes. Hacia fines de esta década casi la única ciudad especializada en turismo internacional de playa por todo el país era Acapulco, con su combinación tan interesante del apoyo político del presidente y ex presidente Alemán, y de los proyectos específicos del capitalismo local e internacional. La carrera de Acapulco resultó bastante parecida a lo que pasaba con anterioridad en San Sebastián y Santander a principios del siglo XX, época en la que las dos ciudades competían entre ellas en busca de apoyos y subvenciones de la familia real y de ministros claves de los gobiernos de turno, e a la manera de crecimiento de los balnearios del mediterráneo y de las islas después de la Guerra Civil, con su escasa o (en el caso de Benidorm, por ejemplo) fallida planificación y falta de ordenación a nivel del vecindario y de la ciudad.⁴² La diversidad cultural de los visitantes internacionales a las playas españolas presente otro contraste hispano-mexicano. La dependencia de Acapulco del mercado estadounidense, una dependencia que se aplicaba también más tarde a algunas de las nuevas ciudades mexicanas de turismo marítimo, imponía las cuestiones universales de la globalización y americanización de manera más directa que en el caso de la mezcla de culturas nacionales y regionales que formaba el ambiente europeo y cosmopolita del sureste de España, aunque Stephen D. Morris, tratando de la influencia estadounidense sobre el consumo y la cultura popular en México, comente la restringida y negociada influencia estadounidense sobre asuntos de consumo y cultura popular, sin mencionar el turismo como tema significativo. La opinión de Earl Shorris resulta más pesimista, destacando el impacto nefasto de las importaciones culturales

⁴¹ Gaviria, *España a go-go*.

⁴² Walton y Smith, ‘San Sebastián’, pp. 44-5, 49, 55-6; Wilson, *Benidorm*.

de Estados Unidos.⁴³ La proximidad de México a Estados Unidos afectaba tanto al desarrollo de la industria turística como a la economía en términos generales, y se puede proponer la hipótesis que las influencias culturales e económicas sobre el desarrollo del turismo de playa en México han sido más americanas que españolas.

El verdadero acontecimiento en la historia del turismo de playa en México era la decisión tomada en 1967 de construir cinco nuevas ciudades del ocio a orillas del mar, planificadas por tecnócratas del gobierno central. Empezó con un gran proyecto de investigación organizado por el Banco Central, y llevado adelante por INFRATUR, una entidad estatal, constituida en 1969, que ostentaba poderes extensivos incluso el derecho de expropiación. He aquí algo completamente diferente de lo que ocurría en España. Los ‘polos’ elegidos para el desarrollo de los balnearios fueron Cancún, Ixtapa, Los Cabos, Loreto y Huatulco. El jefe del proyecto, Antonio Enríquez Sauvignac, recibió el apodo ‘el padre de Cancún’, y este primer proyecto individual llegó a ser la ciudad playera emblemática, por buenas y malas razones, de México hacia fines del siglo XX. Enríquez había trabajado en el Inter-American Development Bank antes de trasladarse al Banco Central, y por eso resultó menos difícil el obtener créditos de los bancos internacionales, hasta (en 1971) el Banco Mundial, la primera prestación de este tipo (para fomentar el turismo como máquina para promocionar el desarrollo económico) que había acordado esta entidad. Según Enríquez el primer objetivo del proyecto era cobrar divisas, capturando el mercado del llamado ‘turismo de masas’ (concepto que según el presente autor resulta demasiado sencillo) representado por las clases medias norteamericanas que empezaron a tomar vacaciones en el Caribe. Pero había otros imperativos también: aliviar las presiones del turismo doméstico sobre Acapulco, que había crecido con demasiada prisa y encontraba problemas de infraestructuras y planificación; controlar el proceso de urbanización costera, evitando los problemas de la explotación del suelo y de la contaminación del ambiente que habían surgido en Acapulco; y estabilizar o desarrollar las economías regionales periféricas que faltaban puestos de trabajo e integración en la economía nacional.⁴⁴ No dominaba completamente la captación de

⁴³ S. D. Morris, *Gringolandia: Mexican identity and perceptions of the United States* (Lanham, MD, 1993), capítulo 7; Shorris, *Life and times*, p. 471. Clancy, *Exporting paradise*, p. 45, nos informa que el 80 por ciento de las turistas internacionales que llegaron en México a fines del siglo XX eran estadounidenses. Según Butler *et al.*, *Mexico*, había alcanzado el 94 por ciento en 1997 (pp. 215-16).

⁴⁴ Clancy, *Exporting paradise*, pp. 49-53.

dólares norteamericanos. El 72,5 por ciento de las visitantes a Cancún en 1975 eran mexicanos, aunque cinco años más tarde los extranjeros habían alcanzado una escasa mayoría, y en 1990 sumaron tres de cada cuatro visitantes. He aquí una transición muy interesante. Como imán para atraer a turistas acomodados desde el norte, el proyecto de Cancún resultó exitoso, sumando ya en este mismo año más de 1.575.000 turistas, casi todos por avión, y trayendo a México al estado del arte del turismo de playa mundial. Los otros ‘polos’ quedaron atrás.⁴⁵

Pero hay que destacar dos aspectos problemáticos de esta política de turismo, impuesto desde el centro y de arriba abajo e inventado y construido por tecnócratas liberales. El primer alcalde de la nueva ciudad de Cancún era funcionario de FONATUR, la nueva entidad (creada en 1974) para gestionar las nuevas ciudades marítimas de ocio. El papel de FONATUR no consistía solamente en estimular las nuevas ciudades para preparar la intervención de capitales extranjeros: gestionaba y invertía también en iniciativas turísticas por todas partes del país, incluso otros centros de turismo de playa como Puerto Vallarta, fomentando proyectos que no hubieran atraído a las grandes empresas internacionales, y preparando los sitios para ofrecer ganancias a los de fuera que supieran sacar provecho de las inversiones estatales.⁴⁶ Pero las actividades de FONATUR, y el papel del turismo de playa internacional, forman solamente una parte del cuadro entero. En 1986 Cancún sobrepasó a Acapulco como la ciudad costera más visitado por extranjeros; pero a estas épocas Acapulco se encontraba ya en plena decadencia, y ha de suponer que la competencia de Cancún, Ixtapa y otros nuevos balnearios hubiera contribuido a tales problemas. Durante los años noventa los cinco nuevos ‘polos’ de desarrollo aproximaban al 25 por ciento de las llegadas internacionales de turistas en México y al 62,4 por ciento de las llegadas destinadas al turismo de playa. ¿A donde iban las otras llegadas, y a donde iban los turistas ‘domésticos’?⁴⁷ Según las estadísticas oficiales, en 1996 ocho grandes ciudades costeras (incluso los ‘polos’ de Huatulco y Ixtapa) mostraron un predominio de turismo doméstico, sumando 4.4 millones de visitantes mexicanos. Acapulco había vuelto a especializar en el turismo doméstico (el 82 por ciento de los visitantes ya eran mexicanos), y Veracruz contó con más de 1.2

⁴⁵ Ibid., p. 59-60 y cuadro 10.4.

⁴⁶ Ibid., pp. 54, 56; Butler *et al.*, *Mexico*, pp. 213-14.

⁴⁷ Clancy, *Exporting paradise*, p. 59-61.

millones de visitantes mexicanos, el 96 por ciento del total. He aquí un par de historias interesantes que valdrían la pena de investigarlas y compararlas, incluso con (por ejemplo) Benidorm o San Sebastián.⁴⁸ Parece que el enfoque preferido de las investigaciones sobre el turismo de playa en México, concentrándose en los turistas extranjeros y en las estancias en hoteles urbanos, hubiera ocultado la importancia del turismo doméstico, que muchas veces resulta más barato, menos formal y poco visible a la hora de confeccionar las estadísticas nacionales e oficiales. Algo parecido habrá ocurrido también en la historiografía del turismo de playa en España.

Más prominente en los comentarios existentes son los conflictos sociales e ambientales que han surgido del fomento de los ‘polos’ de turismo de playa, especialmente los pioneros de este sistema de desarrollo, Cancún e Ixtapa. Según Clancy los tecnócratas veían el turismo de playa como un modo de desarrollar y cobrar que no dañaría al medio ambiente y que emplearía mucha mano de obra en lugares demasiado remotos e aislados para atraer a las empresas maquiladoras.⁴⁹ No fue así: desde los comienzos de los proyectos surgían conflictos sobre expropiaciones de tierra, falta de alojamiento para trabajadores esenciales, exclusión de gente local de playas y otros espacios turísticos, explotación y perjuicio a la cultura y a los restos arqueológicos de las civilizaciones precolombianas, migraciones desestabilizadoras, conflictos laborales, daños ambientales por no haber anticipado los impactos de la magnitud y rapidez del desarrollo, y otros asuntos importantes que han sido el objetivo de numerosos proyectos de investigación. El excelente artículo reciente de Torres y Momsen comenta y teoriza los problemas de manera estimulante e accesible.⁵⁰ Enfatizamos también que tales problemas no son nuevos: el desarrollo anterior de Acapulco producía conflictos parecidos que continúan en el presente, incluso problemas de crimen, drogas y asesinatos, y confrontaciones violentas entre sindicatos laborales y autoridades locales, que perjudican al estatus de Acapulco como ciudad del ocio y de la relajación.⁵¹ Tales problemas no surgen solamente en México, por supuesto, ni solamente dentro del contexto del turismo de playa: son aspectos de los problemas de la globalización, y se encuentran también, mostrándose por

⁴⁸ Butler *et al.*, eds., *Mexico*, p. 219, cuadro 10.7.

⁴⁹ Clancy, *Exporting paradise*, p. 55.

⁵⁰ R.M. Torres y J.D. Momsen, ‘Gringolandia: the construction of a new tourist space in Mexico’, *Annals of the Association of American Geographers* 95 (2005), pp. 314-35.

⁵¹ Historias relevantes en Shorris, *Life and times*.

diferentes pero parecidos procesos, en las ciudades españolas de turismo de playa, pero con peculiaridades locales que justificarían la confección de historias contemporáneas, actuales y comparativas informadas por las teorías de las disciplinas contingentes a la historia.⁵² Para entender la historia ‘actual’⁵³ tenemos que entender también los antecedentes de lo que pasa ahora, y recordar que la historia urbana del turismo de playa tiene sus orígenes muchos años antes de la década de los sesenta del siglo XX.

Estoy consciente de haber introducido un montón de temas sin pretender de haber agotado ningún de ellos. A modo de conclusión, propongo unas aproximaciones claves a la posible historia comparativa del turismo de playa en México e España, extendiendo los conocimientos que ya tenemos del contexto político, económico e urbanístico y de las trayectorias opuestas pero también en algunos sentidos convergentes de ambos países. Necesitará investigar lo que hacían los participantes en estas historias: no solamente políticos y tecnócratas, pero también turistas, trabajadores, inmigrantes (de todos tipos), gente indígena de las localidades, empresarios e especuladores en los mercados oscuros de tierras y inmobiliaria. Algunos proyectos de historia oral resultarían imprescindibles. Tendría que tener en cuenta las prácticas del uso de la playa y del espacio urbano, y las tradiciones e adaptaciones de los entretenimientos y de la cultura popular, que formaría parte de la investigación de las relaciones entre lo global y lo local, entre las culturas indígenas, hispánicas, europeas (en España especialmente británico y alemán) y norteamericanas, entre clases sociales y (un asunto complicadísimo en México) entre ‘razas’ y etnias. Podría continuar, pero quedará obvio que he aquí una oportunidad para hacer historias culturales comparativas que merecería la pena aprovecharla. Las implicaciones de la historia comparativa del turismo de playa son múltiples, las conexiones de ancha repercusión, las posibilidades sin fin. ¿Qué podemos hacer para seguir con este tema?

**John K. Walton, Department of Humanities, University of Central Lancashire,
Preston, Reino Unido: jkwalton@uclan.ac.uk**

⁵² Ver Gaviria, *España a go-go*, para encontrar problemas parecidos en el contexto español.

⁵³ Asociación de Historia Actual, Universidad de Cádiz.

