

ELVIRA LINDOSO TATO  
Área de Historia e Instituciones Económicas  
Departamento de Economía  
Facultad de Economía y Empresa  
Universidad de A Coruña  
Campus de Elviña s/n  
15071 A Coruña  
España  
Tlf. (+34) 981167000 Ext.2424  
Fax 981 167 070  
[elviralto@udc.es](mailto:elviralto@udc.es)

MARGARITA VILAR RODRÍGUEZ  
Área de Historia e Instituciones Económicas  
Departamento de Economía  
Facultad de Economía y Empresa  
Universidad de A Coruña  
Campus de Elviña s/n  
15071 A Coruña  
España  
Tlf. (+34) 981167000 Ext.2583  
Fax 981 167 070  
[mvilar@udc.es](mailto:mvilar@udc.es)

RAFAEL VALLEJO POUSADA  
Universidad de Vigo  
Área Historia e Institucións Económicas  
Departamento de F. da Análise Económica e Historia e Institucións Económicas  
Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais  
Universidade de Vigo  
Campus de As Lagoas s/n.  
36310 Vigo  
España  
[vallejo@uvigo.es](mailto:vallejo@uvigo.es)

Sesión 4: Desarrollo económico y trayectorias regionales del turismo durante los siglos XIX y XX. Coordinadores: Carlos Larrínaga (Universidad de Granada) y Rafael Vallejo (Universidad de Vigo). XII Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica (6-9, septiembre 2017) Salamanca

### **Orígenes y evolución del turismo en Galicia hasta la Guerra Civil de 1936-1939**

Elvira Lindoso Tato ([elviralto@udc.es](mailto:elviralto@udc.es))

Margarita Vilar Rodríguez ([mvilar@udc.es](mailto:mvilar@udc.es))

Rafael Vallejo Pousada ( [vallejo@uvigo.es](mailto:vallejo@uvigo.es))

#### **RESUMEN**

Este trabajo tiene por objeto identificar y explicar los orígenes y la evolución del turismo tanto fenómeno sociológico como económico en Galicia desde principios del siglo XX hasta la Guerra civil. Con este fin, estudiaremos los sujetos de dicha práctica, las modalidades turísticas desarrolladas y los agentes que permiten esta actividad desde el lado de los equipamientos, de los medios de transporte y del alojamiento, así como de la administración turística. En paralelo, analizaremos el papel de las ciudades en los orígenes del turismo en Galicia, así como su extensión por la geografía gallega, encuadrando dicho estudio en el marco del sistema turístico español del primer tercio del siglo pasado.

Palabras clave: Galicia, siglo XX, turismo, urbano

Códigos JEL: N73, N74, R59

### **Origins and evolution of tourism in Galicia until the Civil war (1936-1939)**

#### **ABSTRACT**

This work aims to identify and explain the origins and evolution of tourism as a sociological and economic phenomenon in Galicia from the beginning of the 20th century until the Civil War. To this end, we will study the subjects of this practice, the tourist modalities developed and the agents that allow this activity from the side of equipment, means of transport and accommodation, as well as tourist administration. In parallel, we will analyze the role of cities in the origins of tourism in Galicia, as well as their extension through Galician geography, framing this study within the framework of the Spanish tourist system of the first third of last century.

Key words: tourism, urban, Galicia, 20th century

JEL classification: N73, N74, R59

## **Presentación**

La comunicación tiene por objeto identificar y explicar los orígenes y la evolución del "turismo" en Galicia, como práctica social y como actividad económica, hasta el estallido de la Guerra Civil (1936-1939). La explicación atenderá a los sujetos de dicha práctica, a las modalidades turísticas, a los agentes que permiten esta actividad, y especialmente a la geografía turística en Galicia. En este sentido, se pregunta qué papel han podido jugar las ciudades en los orígenes del turismo en Galicia, cómo se extendió éste por la geografía gallega y si este fenómeno sociológico y económico en Galicia tuvo relevancia respecto el conjunto de España hasta el conflicto.

### **1. Turismo y turistificación del territorio, fenómenos de largo recorrido.**

El turismo como fenómeno sociológico y económico tiene un nacimiento y un desarrollo, generalmente en forma de crecimiento a largo plazo, aunque pueden darse fenómenos de saturación e incluso de retroceso turístico. En esa evolución, el turismo ofrece un perfil cambiante en los sujetos, en las motivaciones, en las modalidades e, indudablemente, en los territorios que generan turistas (núcleos emisores) o que los reciben (núcleos receptores o destinos turísticos). El turismo constituye una actividad humana que se proyecta sobre el territorio. En la medida en que aparece y se extiende, se produce una especie de transmisión capilar, de "turistificación" del espacio, una nueva geografía, la *geografía turística*. En ésta, la tradicional toponimia adquiere una nueva significación, a la vez que emergen topónimos antes inadvertidos para los observadores contemporáneos.

¿Cuándo empezó este fenómeno de irrupción del turismo y de progresiva turistificación en España? Establecer una datación precisa con carácter general resulta difícil. El turismo como hecho sociológico empieza a través de comportamientos minoritarios, de una élite social, muy localizados en el espacio. La prensa local de muchas de las provincias españolas deja testimonios precisos de estas prácticas turísticas ya en las décadas de 1830 y 1840, en las ciudades y, en general, desde las ciudades hacia los pueblos inmediatos u otras ciudades. La modernización de los transportes aparejada a la primera revolución industrial (barcos de vapor y ferrocarriles) y a la segunda (vehículos de motor: turismos y autobuses) facilitaron esta extensión

capilar, unidos a los cambios en la renta y en las costumbres. De esta forma, en la década de 1930, antes de la Guerra civil, encontramos una mayor densidad turística, en un país en el que el turismo como práctica social, como actividad económica y como motivo de preocupación política había empezado a conformar un particular sistema turístico con diverso desarrollo regional. Tanto es así que el turismo pasó a formar parte de los atributos, en casos significativos, de algunos territorios españoles, trátase de ciudades, provincias o regiones.



**Figura 1.** "Pontevedra industrial y turística", 1935.  
Fuente: *El Pueblo Gallego*, 6-10-1935.

En Galicia esto también ocurrió, con su particular ritmo y los elementos singulares de su específico modelo turístico. En la década de 1850, la prensa se hacía eco de las prácticas turísticas. Casi un siglo después, en la década de 1930, esa misma prensa nos transmitía que, al menos localmente, el turismo como práctica social y como actividad económica a desarrollar formaba parte de la realidad y, en todo caso, de las aspiraciones de un número apreciable de villas y ciudades de Galicia. Disponemos de un ejemplo muy elocuente en la edición extraordinaria que *El Pueblo Gallego* dedicaba el domingo 6 de octubre de 1935 a la provincia de Pontevedra, con el expresivo título de "Pontevedra industrial y turística" (Figura 1). El turismo antes de la Guerra civil ya formaba parte significativa del paisaje económico, social y humano del país. Las ciudades habían representado un papel relevante en esa presencia, bien como centros

receptores de turismo bien como centros emisores. De ello nos ocuparemos en los siguientes apartados.

## **2. Ciudades y turismo.**

Como hecho sociológico y económico el turismo conforma un fenómeno urbano en sus orígenes. Por un lado, los primeros turistas -unos nuevos tipos sociológicos- proceden en general de las urbes. Por otro lado, las ciudades, por su historia, sus equipamientos y sus atractivos monumentales, arquitectónicos y urbanísticos, funcionan como centros de referencia o reclamo para el turista. Los estudios locales o regionales disponibles revelan que el turismo entró en la agenda política de buena parte de las ciudades españolas durante el primer tercio del siglo XX, a través de comisiones de "fiestas y turismo", primero, o de juntas o patronatos locales de turismo en la década de 1930.

Esto no quiere decir que, para el conjunto de España, llegada la Guerra civil hubiese un número elevado de ciudades que presentasen una especialización funcional altamente turística. Existían algunas: San Sebastián, Santander, Palma de Mallorca o Toledo. A la última, en 1934, el diputado Madariaga calificaba como "hermosísima ciudad, que vive en gran parte del turismo". En todo caso, había un número mayor de ciudades que habían situado el turismo como sector de actividad a promover como parte significativa de su especialización funcional o, si se quiere, de su estructura económica (Sevilla, Granada, Málaga, Valencia, Tarragona, Barcelona, Zaragoza, Burgos, Gijón, A Coruña, etc.). Se trataba de centros urbanos que las guías y la publicidad de la época se encargaban de identificar como "ciudad de turismo", y en las mediterráneas con mayor amplitud como "ciudad veraniega, ciudad de invierno, ciudad de reposo"<sup>1</sup>.

Las ciudades poseen una particular dotación de recursos para el desarrollo del turismo. En primer lugar, disponían de recursos naturales, de modo que la ciudad modelada históricamente y sus recursos físicos actúan como factores inductores de turismo. Desde el siglo XIX, se observa que en las ciudades españolas que ofrecen la condición geográfica de puertos naturales, en los que se combinan mar, playas y paisajes, esto es, elementos que las hacen gratas para su conversión en destinos

---

<sup>1</sup> Podemos encontrar dos ejemplos sintomáticos en el folleto de la Oficina Municipal de Turismo de Tarragona, c. 1932. Tarragona: Ciudad de turismo, Ciudad veraniega, Ciudad invernal, Ciudad de reposo, Barcelona, Est. J. López; y la guía La Coruña: ciudad veraniega. La Coruña, Imp. El Noroeste, 1921.

vacacionales ("*tourist resorts*"). Dos ejemplos gallegos serían los de las ciudades de A Coruña y Vilagarcía.

Pero no siempre sucede esto. En otras ocasiones, son los recursos naturales y la actividad turística surgida con el reclamo y el uso de aquéllos los que actúan como factor de urbanización, esto es, de creadores de espacios urbanos donde hasta entonces sólo había naturaleza. Un caso claro es el de las aguas minero-medicinales y termales, cuya aplicación terapéutica dio lugar al nacimiento de balnearios y, en los casos más desarrollados, a villas termales. Galicia cuenta con dos casos notables en las villas balnearias de la isla de A Toxa y de Mondariz-Balneario donde "empezó el balneario en una fuente rústica y está terminando en una verdadera población de Hoteles", según observaba en 1903 Isidoro Bugallal (1903, p. 42).

Asimismo, las ciudades disponen de una amplia dotación de recursos humanos. En primer lugar, ésta se concreta en su población que alimenta la demanda turística potencial o real, origen del turismo interior que provoca un proceso de lenta y desigual *turistificación* local o regional en algunos territorios peninsulares desde el primer tercio del siglo XIX. En paralelo, las urbes acumulan recursos cualificados: capital humano en forma de iniciativa empresarial, mano de obra experta, asociaciones y empresas industriales o de servicios como los de hostelería, agencia de viajes, vehículos de turismo, garajes, etc. También crean y proyectan el imaginario de los destinos turísticos, estimulan gustos y tendencias y difunden las formas de la modernidad.

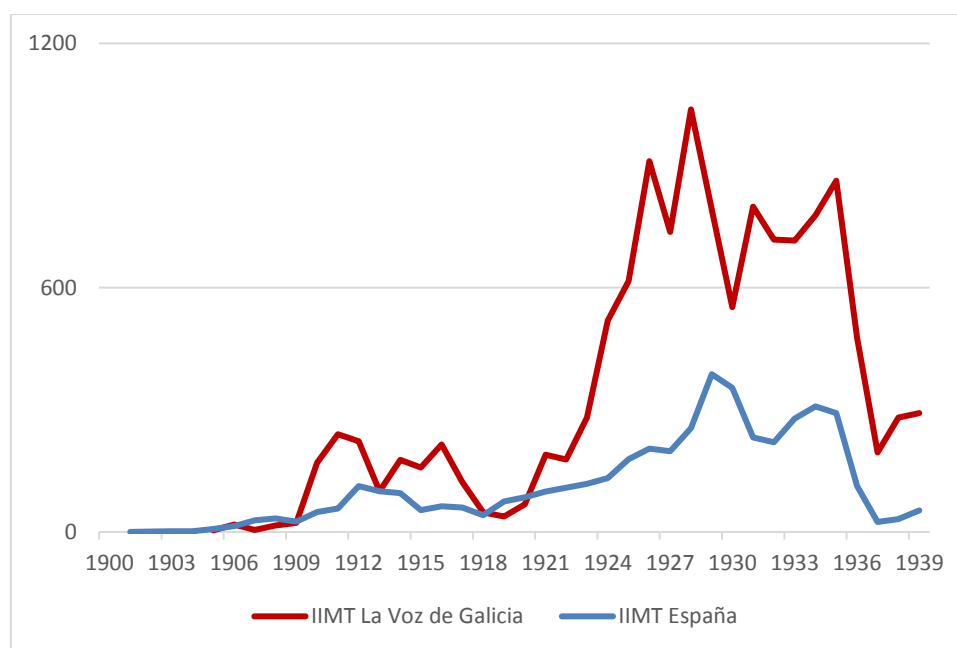
Las ciudades cuentan igualmente con una variada y desigual dotación de capital. Aquí se incluyen varios elementos. Uno de ellos es su patrimonio cultural: historia, arte, monumentos, museos, etc. En las primeras décadas del siglo XX existe una asociación muy clara entre turismo, cultura y ciudades históricas. Otro sería el ahorro directo o indirecto susceptible de ser invertido, como las remesas de los emigrantes, tan importantes en la Galicia de finales del XIX y primer tercio del siglo XX. En tercer lugar, encontramos las infraestructuras del transporte (puertos, estaciones de ferrocarril, etc.), que convierten los centros urbanos en nodos de comunicaciones, además de las empresas de transporte, alojamiento e intermediación turística como las agencias de viajes.

La particular dotación de factores hace que las ciudades presentaran uno o varios perfiles en relación al turismo incipiente de los siglos XIX y primer tercio del siglo XX. En efecto, en función de esa dotación singular, encontramos ciudades que funcionaron, entonces como ahora, como centros receptores de turismo o, lo que es lo mismo,

destinos turísticos, capaces de crear progresivamente lo que hoy identificamos como "turismo urbano". Otras, por el contrario, se comportaron más como centros emisores de turistas y, por tanto, como agentes de turistificación local, regional o extra-regional. En tercer lugar, podemos encontrar ciudades que actuaron como centros de comunicación-distribución de flujos turísticos. Esos perfiles no son necesariamente excluyentes ni únicos. En la práctica se combinan, dando lugar a tipos mixtos, en proporciones variables a determinar en cada caso. ¿Qué sucedió en Galicia a este respecto? ¿Cuándo se produjeron las primeras manifestaciones turísticas? ¿Dónde? ¿Qué papel han podido jugar las ciudades en el turismo histórico de Galicia?

### 3. La geografía turística gallega durante el primer tercio del siglo XX

En su intervención parlamentaria de 16 de septiembre de 1931, el diputado del Partido Galeguista Ramón Otero Pedrayo sostuvo que “De Galicia se ha dicho siempre que es un país muy verde, que es un país de turismo”. Esta afirmación refleja dos cuestiones: una, que el turismo como actividad social y económica había entrado a formar parte del discurso político, y otra, que Galicia se había incorporado o formaba parte de la geografía del turismo español de esta etapa histórica. De hecho, el Índice de Intensidad Mediática del Turismo construido para Galicia a partir del recuento de la voz “turismo” en el periódico *la Voz de Galicia* mimetiza los ciclos turísticos que se observaban para España entre 1900 y 1939, aunque con relativa mayor intensidad (Figura 2).



**Figura 2.** Índice de intensidad mediática del turismo (IIMT) en Galicia y España, 1900-1939 (1913=100). Fuente: para Galicia, hemeroteca La Voz de Galicia; para España, Vallejo, Lindoso y Vilar (2016).

Sin embargo, la incorporación de Galicia al mundo turístico no arranca en 1900. El turismo gallego constituye un fenómeno de largo recorrido. Al menos desde el siglo XIX se estaban configurando algunos destinos turísticos en Galicia en un proceso simultáneo al peninsular. De hecho, la región participó con éxito del renacimiento de los balnearios desde finales del siglo XVIII, aunque debemos recordar que estos centros mantenían todavía un carácter más terapéutico que turístico en esta época. Posteriormente, desde la década de 1830, poblaciones litorales como A Coruña contaron con casas de baños en sus playas al estilo de las estaciones marítimas del norte de España y de Europa e, incluso, potenciaban las temporadas veraniegas con la celebración de fiestas locales de amplia proyección. Sin embargo, su capacidad de atracción se veía mermada, entre otras cosas, por las deficiencias en transporte e infraestructuras, un capítulo que mejoraría desde mediados del siglo XIX con la construcción de carreteras y la tardía llegada del ferrocarril.

Iniciado el siglo XX, Galicia no era ajena al mundo del turismo. Durante el primer tercio de la pasada centuria, su integración en el mismo se amplió participando en el proceso de naciente turistificación que se observaba en ciertas regiones de España desde las décadas finales del siglo XIX hasta la Guerra civil, cuando se ponían las bases del sistema turístico español contemporáneo. Desde el punto de vista de la movilidad, el desarrollo de la navegación a vapor y las mejoras en transporte terrestre constituían un elemento de oferta favorable al desarrollo turístico. Pero el ferrocarril arrancó tardíamente en Galicia. La primera línea construida, Santiago-Carril, se inauguró en 1873 y se prolongó hasta Pontevedra a finales de la década de 1880. Su trayectoria resultó bastante mediocre desde el punto de vista financiero. Sus derechos fueron vendidos a inversores ingleses y, hacia 1889, la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago afirmaba que la compañía se sostenía con el producto del transporte de pasajeros y mercancías; aunque sin observar un aumento del comercio o del producto agrícola e industrial en Santiago y Carril (Lindoso, 2006, p. 120).

La conexión con el interior peninsular se retrasó hasta la década de 1880, lo que alejaba a la región de los principales centros emisores de turistas como Madrid, de donde salían flujos de veraneantes que ya en las décadas de 1860-1880 nutrían los incipientes resorts cantábricos (San Sebastián, Santander) y mediterráneos (Alicante). Al fin, primero A Coruña, en 1883, y luego Vigo, en 1885, se conectaron por vía ferroviaria con el resto del país. Ambas poblaciones, junto con Santiago, estuvieron



entre las mejor comunicadas desde finales del siglo XVIII: entre las primeras a la hora de disponer de caminos reales y, además, A Coruña y Vigo constituyeron activos puertos de entrada y salida de pasajeros relacionados con la emigración a América (Santiago contaba con el puerto de Carril, su salida natural al mar); el segundo cable marítimo tendido entre Gran Bretaña y España llegó a Vigo en 1873. Sin embargo, el entusiasmo debe ser moderado.

En 1910, invitado por la Asociación de Fomento del Turismo de Galicia, el "propagador del Turismo en Inglaterra", Mister Geissler, dejó un inventario de recomendaciones sobre "lo que hay en hacer en Galicia" para fomentar su turismo. Más allá de sus importantes balnearios, enclaves turísticos en los que la banca local, los capitales de indianos, el auxilio financiero de allegados o la reinversión de beneficios jugaron un papel destacado, estaba casi todo por hacer en materia de infraestructura turística (puertos, vías de comunicación y telecomunicaciones, hostelería, salubridad, etc.) (Geissler, 1910, pp. 18-19). No iba desencaminado. Si bien se abrieron nuevas líneas ferroviarias al tráfico durante el primer tercio del siglo XX, el transporte ferroviario resultaba todavía deficiente. El 55% de las líneas gallegas se construyeron entre 1873 y 1886 pero, entre 1887-1942, sólo se construyó un 8% más. Pocos tramos se abrieron hasta la Guerra civil: Vigo-Puerto de Vigo, Pontevedra-Carril y Betanzos-Ferrol. Hasta que esperar a la postguerra para completar la red (Carmona, 1974). Adicionalmente, la duración del viaje a Galicia resultaba excesiva. En 1920, Ferrol, A Coruña y Vigo se contaban entre las ciudades a las que el tren tardaba más en llegar desde Madrid a la velocidad más rápida disponible: de diecinueve a veinte horas y cuarto. Seguíamos ocupando una posición periférica en materia ferroviaria, no sólo geográfica.

El transporte por carretera con los automóviles y los autobuses palió en cierto modo este déficit<sup>2</sup>. Si bien, están todavía por estudiar sus efectos, existen evidencias de que hicieron más factible el viaje hacia Galicia y dentro de Galicia. Entendemos que el motor de explosión y la mejora de las carreteras locales jugarían un papel activador del turismo gallego, sobre todo en la década de 1920 y primeros años treinta, cuando los vehículos motorizados y las líneas metropolitanas de tranvía facilitaron el acceso y la extensión de las prácticas turísticas desde las ciudades hacia los pueblos litorales con

---

<sup>2</sup> Una Real Orden del Ministerio de Fomento del año 1897 recogía por primera vez los vehículos de transporte que no dependían de tracción animal en España (González, 1995, p.11).

posibilidades para ello; tal y como lo había hecho, por otra parte, y de forma muy localizada en Vilagarcía y Carril, la línea de tren Santiago-Carril.

Durante el último tercio del siglo XIX, la construcción y reparación de carreteras atrajo bastantes capitales en la provincia de A Coruña. Precisamente, la mejora en las infraestructuras viarias encontró eco en la aparición de una pléyade de nuevas sociedades de transporte de viajeros y mercancías en los caminos regionales. Por ejemplo, en la citada provincia, el cambio de siglo acogió el desarrollo de las primeras sociedades anónimas de automóviles que tendieron a sustituir a las diligencias y los tradicionales carruajes tirados por caballerías. Junto a pequeñas compañías colectivas y comanditarias y empresas unipersonales cubrían gran parte de la demanda del transporte terrestre no ferroviario. Así, en Compostela, nacieron Automóviles Compostelanos (1900), El Noroeste (1914) y Seijas y Blanco (1914) que comunicaban la primera ciudad con A Coruña, Vimianzo y Curtis respectivamente. En Ferrol, destacó la S.A. El Oriente (1900) y A Coruña fue la cuna de Sociedad de Automóviles Gallegos (1900) (que se domiciliaría en Santiago con posterioridad) y Automóviles Coruñeses (1908), grandes compañías con radio de acción regional (Lindoso, 2006, pp. 106-112).

De hecho, en una fecha relativamente temprana como 1912, el veterinario de origen catalán Juan Rof Codina sostenía que "por su estado y conservación" Galicia poseía unas buenas carreteras y que el "automovilismo de línea, adquiere de día en día rapidísimo desarrollo, constituyendo uno de los medios mejores para desarrollar el turismo de la región", aunque "a pesar de las vías marítimas, los ferrocarriles, las magníficas carreteras y las numerosas líneas de automóviles, el campo gallego vive poco menos que incomunicado" (Rof Codina, 1912, p. 7 y ss.). La mayor imbricación del mundo rural y urbano con la extensión de los vehículos de motor en los años siguientes fue factor de transformación socioeconómica y de "modernización" en Galicia, de la que el turismo, en sus varias manifestaciones, también se benefició.

Villares (2003, p. 489) señala el auge del transporte por carretera a partir de la década de 1920 en Santiago de Compostela con el desarrollo de compañías como Castromil, Celta y Automóviles Santiagueses que enlazaban con A Coruña, la comarca del Barbanza o la estación ferroviaria de Curtis. En Vigo, 1.667 vehículos de tracción mecánica convivían con diez de tracción animal en 1936. El avance resultó notable tras la I Guerra mundial. La revista Motor Clásico cifraba en 15 las provincias españolas que en 1905 habían matriculado vehículos; la quinta parte eran gallegas –con Ourense de excepción-. El registro de matriculaciones en la provincia de Pontevedra se disparó en la

década de 1920 para frenarse con la crisis de 1929. En la Galicia de 1927, las matriculaciones de vehículos se concentraban en las provincias de Pontevedra y A Coruña, 2.870 y 2.414 respectivamente, frente a las 1.018 de Lugo y 974 de Ourense (González, 1995, pp. 12, 22, 50, 75-78). Sin desdeñar estos logros, no debemos olvidarnos de las carencias manifiestas en materia de vías y medios de transporte en la Galicia del primer tercio del siglo XX.

En paralelo, Galicia, como otras comunidades españolas, realizó avances perceptibles en la promoción y en el equipamiento turístico durante el primer tercio de aquella centuria. Respecto a la promoción turística, ésta también resultó temprana en la región. En 1907, surgió el proyecto de convertir A Toxa, junto con Carril y Vilagarcía, en una "hermosa y atractiva" área residencial "para que la Ría de Arosa fuese el punto de concentración de esa ola humana que periódicamente visita la famosa Cote d'Azur, Biarritz, etc". Esta iniciativa estaba ligada al frustrado intento de crear una residencia veraniega para el rey Alfonso XIII en la isla de Cortegada, puesto en marcha en 1902 bajo la tutela del poderoso banquero y político pontevedrés José Riestra (Vallejo, 2016 y Lindoso y Vilar, 2012). Posteriormente, en 1910, nació la primera Asociación para el Fomento del Turismo en Galicia (1910) con dos núcleos fundacionales en Vigo y en Santiago de Compostela. Un año antes, se había celebrado en la última ciudad, con motivo del Año Santo, la Exposición Regional de Galicia<sup>3</sup>, entre cuyos objetivos se encontraba mostrar, pensando en Iberoamérica, los recursos de una Galicia emprendedora, que sus agentes interpretaban en vías de modernización, y presentar sus posibilidades como destino turístico.

En la primera década del siglo XX, industriales, banqueros locales y empresarios de balnearios gallegos (Mondariz y La Toja), intentaron conducir al turista exterior hacia Galicia mediante la primera gran campaña de promoción turística de Galicia hacia el exterior – en especial dirigida al público británico- apoyados en tres pilares: el Vigo de la industria marítimo-pesquera, los grandes balnearios de la provincia de Pontevedra y la ciudad de Santiago de Compostela. Con ello, pretendían consolidar y ampliar el primer paquete turístico hacia la región suministrado por la naviera británica Booth Line desde ese año, con Vigo como puerto de entrada, y presentado como un "First-class

---

<sup>3</sup> El certamen recibió en torno a 53 mil visitantes en 5 meses, el doble de la población urbana del momento (Lindoso y Vilar, 2011).

inclusive tours to Galicia"<sup>4</sup>. El nexa entre los tres enclaves gallegos se sintetizó en la guía publicada en 1912 por la empresa balnearia de Mondariz bajo el título *Mondariz-Vigo-Santiago. Guide to the tourist*, orientada a ese viajero foráneo. Vigo seguiría destacando entre otras cosas por su capacidad generadora de iniciativas en materia turística. En esta población, se creó en la segunda década del siglo XX la compañía Vapores de Pasaje y Turismo, S.A., y la Sociedad Anónima de Iniciativas Turísticas (SADIT), en activo durante 1933-36, tema que retomaremos más adelante. En la ciudad de A Coruña, tras la Gran Guerra, un grupo de emprendedores intentó impulsarla como centro turístico de veraneo, proyectando la construcción de un Gran Casino Hotel en La Marina en 1919 que no cuajó finalmente<sup>5</sup>. De hecho, esta ciudad será de las primeras en Galicia en disponer de una Oficina Municipal de Información, Propaganda y Turismo, patrocinada por el municipio coruñés que comienza a asumir un papel más activo en materia turística en la década de 1930<sup>6</sup>.

Respecto a la cuestión del equipamiento, aunque la formación de capital fijo social y de capital privado renqueó, dadas sus relativamente bajas tasas de inversión, su hostelería se fue montando allí donde las posibilidades de inversión fueron mayores. Precisamente, desde el punto de vista de la oferta hotelera, la comunidad gallega se encontraba entre las primeras durante este período de configuración del turismo español, manifestando un fuerte crecimiento hasta comienzos de la década de 1920, aunque esto podría explicarse en parte por el alojamiento disponible en fondas y pensiones y, en general, en lo que las fuentes fiscales denominaban entonces la "industria de las Casas de Huéspedes"<sup>7</sup>, cuyo negocio se debía en buena medida al tránsito de emigrantes y el trasvase humano campo-ciudad. Prueba de ello fue que, aunque la región continuó registrando cifras por encima de la media nacional en intensidad hotelera en 1929 y 1933 (Vallejo, Lindoso y Vilar, 2016), su hostelería perdió peso relativo desde 1927 y 1933 dentro de la Contribución Industrial y de Comercio y de manera clara a partir de 1929 cuando la crisis internacional frenó las migraciones de trabajadores.

---

<sup>4</sup> Kirsty Hooper lo ha caracterizado como "Spas, Steamships and Sardines" (Hooper, 2012 y 2013 y Barral, 2015).

<sup>5</sup><http://www.elidealgallego.com/articulo/coruna/gran-casino-hotel-nunca-vio-luz/20150718224357250239.html?&ref=FexRss&aid=&tid=d27741f441c94ae9a254e28d8cdd1ffa&c=G-G-eaMND437hlGTWjeCVNbSnOVOxDkXSWx5YMo4ADDk&mkt=es-es>

<sup>6</sup> ABC. Revista Blanco y Negro 13/08/1933. Ejemplos Coruñeses. La municipalización del turismo.

<sup>7</sup> AHPP. Subdelegación de Hacienda de Vigo. G. 11370. Industrial. Casas de Huéspedes. Declaraciones de renta. Noviembre y Diciembre. 1928. En el Vigo de 1928, esta "industria" la constituían pequeñas empresas familiares que utilizaban pisos o casas mayoritariamente arrendadas (más del 80% de las registradas fiscalmente).

Respecto al reparto provincial de la hostelería, en 1929 destacaban las provincias de A Coruña y Pontevedra (2,7% y 2,6% respectivamente de las plazas hoteleras nacionales según la guía de PNT) situándose también en posiciones por encima de la media (Tabla 1). Los datos de 1929 recogidos en la Guía de Hoteles, Restaurante y Garajes del Patronato Nacional de Turismo revelan que las ciudades de A Coruña y Vigo concentraban en 1929 más de la mitad de la oferta hotelera de la Galicia urbana, seguidas de Santiago, Pontevedra, Ferrol y Vilagarcía, en su mayoría pertenecientes a la Galicia litoral. La intensidad hotelera de Galicia resultaba superior a la media española. En paralelo, los datos también reflejan la existencia de una oferta hotelera formal en aquellas localidades que venían recibiendo desde mediados del siglo XIX, con más o menos asiduidad, veraneantes y que ahora empiezan a ser calificadas de "villas estivales", tal y como sucede con Panxón y Sanxenxo.

**Tabla 1**  
Hostelería en las ciudades gallegas, 1929

Ciudades	Población de la ciudad (1930)	Hoteles, fondas, casas de huéspedes, etc.	Plazas hostelería	Hoteles por cada 10.000 habitantes	Plazas hoteleras por cada 10.000 habitantes
A Coruña	61.673	61	1.666	9,9	270,1
Lugo	11.839	11	349	9,3	294,8
Ourense	14.005	10	346	7,1	247,1
Pontevedra	11.902	16	384	13,4	322,6
Ferrol	37.662	16	309	4,2	82,0
Santiago de Compostela	23.207	16	366	6,9	157,7
Vigo	40.336	49	1.541	12,1	382,0
Vilagarcía	4.078	15	197	36,8	483,1
Betanzos (A Coruña)	4.800	5	78	10,4	162,5
Marín (Pontevedra)	4.766	4	26	8,4	54,6
Monforte (Lugo)	6.860	7	105	10,2	153,1
Galicia urbana	221.128	210	5.367	9,5	242,7
España (*)	8.744.000	3.388	100.328	3,9	114,7

(\*) La media española incorpora también a la población no urbana.

Fuente: PNT, 1929. Guía Oficial de Hoteles.

A finales del período analizado, las provincias de A Coruña y Pontevedra registraban todavía el mayor número de hoteles y de habitaciones. La Guía oficial de hoteles del año 1936 no recogía toda la hotelería existente pero sus páginas nos permiten estimar que, en primer lugar Pontevedra y en segundo lugar A Coruña, concentraban el 72% de la oferta hotelera en cuanto a número de hoteles y un porcentaje

ligeramente inferior en cuanto a habitaciones. Las capitales de provincia, Ferrol, Santiago de Compostela y las villas balnearias aglutinaban la mayoría de las plazas publicitadas por la Guía oficial de 1936 (Tabla 2).

**Tabla 2**  
Hoteles en las provincias gallegas, 1936

Provincia	Hoteles	Habitaciones	% hoteles	%habitaciones
Lugo	7	387	13,0	16,3
Ourense	8	358	14,8	15,1
Pontevedra	24	885	44,4	37,3
A Coruña	15	742	27,8	31,3
Galicia	54	2.372	100	100

Fuente: Guía Oficial de Hoteles 1936.

Estos datos nos sirven para apuntar los ejes sobre los que giró el turismo gallego hasta la Guerra civil: el turismo urbano, vinculado en muchas ocasiones a la existencia de arenas susceptibles de ser explotados turísticamente; el turismo religioso; y, el turismo termal, localizado más en el interior de la región que en el litoral<sup>8</sup>.

En todo caso, debemos recordar que las raíces mismas del turismo se encuentran en el turismo urbano tal y como mencionamos en el apartado anterior. Y cabe destacar que Galicia presentaba un débil tejido urbano en comparación con otros territorios. En 1930, la población urbana de Galicia representaba un escaso 0,9% de la población urbana española (entendida como la que habita en núcleos de población de más de 5.000 habitantes). Su tasa de urbanización rondaba el 9%, cuatro veces inferior a la media española (EHE, 2005). Dos ciudades portuarias, Vigo y A Coruña, constituían las mayores concentraciones urbanas en el año 1930, seguidas de Ferrol y Santiago (tabla 3). Es decir, la Galicia urbana es fundamentalmente litoral, y esta litoralización se acentúa durante el siglo XIX y primer tercio del XX, donde tres cuartas partes de la población urbana vivían en el litoral gallego en 1930. En consecuencia, las ciudades litorales (portuarias) de Galicia representaron un papel destacado en el sistema turístico durante el periodo mencionado. Como una excepción a este esquema cabe destacar el caso de Santiago de Compostela, un referente de Galicia en el exterior gracias al fenómeno del Xacobeo, como veremos después.

**Tabla 3**  
La población de las ciudades en Galicia

Principales ciudades	1900	1910	1920	1930
A Coruña	42.900	47.561	50.558	61.673
Lugo	10.733	11.657	11.715	11.839
Ourense	10.626	11.089	11.726	14.005

<sup>8</sup> ABC. Revista Blanco y Negro 13/08/1933. "Ejemplos Coruñeses. La municipalización del turismo".

Pontevedra	8.231	8.072	10.740	11.902
Ferrol	23.769	24.648	28.554	37.662
Santiago	15.551	15.875	21.232	23.207
Vigo	18.905	24.543	34.111	40.336
Galicia urbana	130.715	144.053	168.266	200.624
% urbano /Galicia total	6,60	6,98	7,92	8,99

Fuente: De Juana Lopez y Vázquez (2005, p. 413).

A Coruña se presentaba como una de las ciudades más avanzadas de Galicia en cuanto a comercio, finanzas e incluso industria y aspiraba a convertirse en uno de los resorts turísticos del norte de España. Esta población se presentaba como una de las capitales de provincia con mayor oferta hotelera después de Madrid, Barcelona, Sevilla, San Sebastián, Granada, Málaga (Guía de Hoteles. España 1973). Sus casas de baños, creadas ya en el siglo XIX, mejoraron sus instalaciones durante el primer tercio del siglo XX para acoger a un grupo cada vez más nutrido de veraneantes (Lindoso y Vilar, 2016)<sup>9</sup>. Carecemos de estadísticas de turistas que visitaron la ciudad durante el primer tercio del siglo XX. Sin embargo, las referencias escritas apuntan a que ese turismo estaba formado tanto por turistas nacionales -por ejemplo, los veraneantes madrileños- y extranjeros – cruceristas ingleses que de camino al Mediterráneo recalaban en la ciudad atraídos fundamentalmente por la visita a la tumba del general Sir John Moore en los Jardines de San Carlos-. Tras el crac del 29, estos visitantes componían el grueso del turismo internacional herculino<sup>10</sup>. Pero los usuarios de los hoteles serían fundamentalmente españoles dado que los extranjeros semejan realizar pequeñas escalas que no necesitaban emplear los servicios de alojamiento de la ciudad.

Por su parte, el Vigo del primer tercio del siglo XX sustentó su fortaleza en el complejo marítimo-pesquero (pesca-conservas-construcción naval), la construcción urbana y los servicios marítimos. En el tránsito del siglo XIX al XX, a floraba todavía como una ciudad joven pero destacaba por su extraordinario dinamismo económico y demográfico. Los datos disponibles para 1925-1933 revelan que el movimiento turístico en Vigo se multiplicó por once en este período. Asimismo, la mayoría de los turistas llegaban por tierra, cuyo número se contrajo entre 1931-32 a diferencia de los que llegaban por vía marítima (Tabla 4). La ciudad participaba, con A Coruña y Vilagarcía, del boom del crucerismo internacional de los primeros años treinta (Cerchiello, 2017).

<sup>9</sup> El número de casas de baños apenas se amplió hasta la Guerra civil. La mayor parte de la oferta se había creado ya en el siglo XIX.

<sup>10</sup> ABC. Revista Blanco y Negro 13/08/1933. Turismo británico. La sombra del héroe.

Animados por el mismo, once consignatarios y empresarios vigueses crearon en 1933 una agencia de viajes, la Sociedad Anónima de Iniciativas Turísticas, que funcionó entre 1933 y 1936 y obtuvo el 92% de sus ingresos por el concepto "Cruceiros" y el resto por "Excursiones" varias, aunque en 1935 y 1936 incurrió en pérdidas, tras los beneficios de 1933-1934 (Vallejo, 2015)<sup>11</sup>.

**Tabla 4**  
Movimiento turístico de la ciudad de Vigo, 1925-1933

	Vapores	Turistas por mar	Turistas por tierra	Totales	% Mar/Total
1925	2	1.986	4.166	6.152	32,3
1926	2	989	3.340	4.329	22,8
1927	6	2.433	6.200	8.633	28,2
1928	12	4.866	17.820	22.686	21,4
1929	12	5.017	14.050	19.067	26,3
1930	16	7.642	16.200	23.842	32,1
1931	19	9.460	2.200	11.660	81,1
1932	27	13.121	7.200	20.321	64,6
1933	67	22.477	45.300	67.777	33,2
<b>1925-1933</b>	<b>163</b>	<b>67.991</b>	<b>116.476</b>	<b>184.467</b>	<b>36,9</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de BNE. HD.

Ferrol, la tercera ciudad gallega, por delante de la compostelana, constituía una notable ciudad-arsenal, que despuntó desde mediados del siglo XVIII gracias a su vínculo con la Marina de guerra y el sector público. Iniciada la década de 1880, ya existía una práctica de turismo local ligada a la temporada veraniega que se nutría de habitantes de la ciudad, probablemente de extracción social privilegiada, y de forasteros que acudían a las localidades y parajes próximos animados por su atractivo natural o sus equipamientos para la playa, el baño y el solaz veraniego. Cuando llegaban los primeros calores primaverales empezaba un "trasiego de muebles" que anunciaba el "verano". Un cronista informaba en junio de 1883 que muchos ferrolanos "se ocupan de sus propósitos de veraneo, de sus proyectos de baños, de sus intenciones hidroterápicas y de sus inclinaciones campestres. Se discuten y se comentan las condiciones que reúne cada una de las villas y aldeas próximas, y resulta que todas tienen aficionados y apasionados algunas de ellas". Unos se inclinaban por Serantes, Xubia, entre otras localidades

<sup>11</sup> Cálculos propios a partir de Archivo Histórico Provincial de Pontevedra. Delegación de Hacienda, Vigo. Caixa 11.309.



cercanas; otros por los arenales, las fiestas y las romerías de "La Graña y la Cabana" (El Correo Gallego, Ferrol, 17/06/1883).

Santiago constituye un caso singular en el sistema urbano gallego. Hasta mediados del siglo XVIII, representó la ciudad más poblada de Galicia y de mayor relevancia política y administrativa, un puesto que perdió durante el siglo XIX. Pero es una ciudad-templo: ciudad santa de la cristiandad, lugar de peregrinación desde la Edad Media y que dio lugar a una de las rutas viajeras más renombradas mundialmente: el Camino de Santiago. En la primera y la segunda década del siglo XX, Santiago y su riqueza monumental recibieron los elogios de varios escritores foráneos, que contribuyeron a crear en su país la imagen de un destino turístico a la altura del turista británico. Entre ellos, destacamos a Rachel Challice (1906), Annette Meakin (1909), con su exitoso *Galicia the Switzerland of Spain*, libro que por sí solo sintetizaba un eslogan y un modelo a seguir<sup>12</sup>; y Catherine Gasquoine Hartley con su *Spain Revisited. A Summer Holiday in Galicia* en 1910-1911 (Vallejo, 2015). La ruta milenaria se mantenía viva al despertar el siglo XIX, pero su latido era débil. Hasta mediados del Ochocientos, las peregrinaciones habían fluctuado en función de los años santos y los acontecimientos políticos. Desde finales del siglo XIX, el redescubrimiento de las reliquias del apóstol y la celebración de los Años Jubilares en un contexto político favorable situaron otra vez a Santiago en el mapa y se duplicaron las llegadas de peregrinos. En ese contexto, se explica el empleo de la ruta de peregrinación, el Camino de Santiago, como un elemento simbólico y de promoción del turismo hacia Galicia y hacia España (Lindoso y Vilar, 2011; Pack, 2010).

El paisaje urbano gallego se completaba con otras tres ciudades capitales de provincia -Pontevedra, Ourense y Lugo-. Con menor población, nos encontramos con Betanzos, Vilagarcía, Marín y un conjunto de villas, cabezas municipales o comarcales, con menor entidad poblacional. Hacia 1920, estas localidades, en su mayoría litorales, funcionaban como pequeños nodos comarcales y algunas cuentan con una arquitectura consolidada históricamente (Tui, A Guarda, Baiona, Cangas, Caldas de Reis, Rianxo, Ribeira, Noia, Corcubión, Pontedeume, Ortigueira, Viveiro, Ribadeo, etc.).

El veraneo en las playas de muchas de estas poblaciones ganó adeptos durante el período de estudio. Hemos visto anteriormente que A Coruña contaba con una tradición en ese sentido desde la primera mitad del siglo XIX. Asimismo, en Vigo y Baiona

---

<sup>12</sup> El título ya lo había usado Isidoro Bugallal en Suiza española. Paseando por Galicia. Madrid, 1903.

constatamos prácticas de veraneo y baños de mar asentada desde principios de la década de 1880. La primera dispuso de la casa de baños La Iniciadora (1876), obra de Jenaro de la Fuente Domínguez, y se diseñaron otros proyectos similares al menos hasta la I Guerra mundial (el concedido a Laureano Salgado en la playa de Coia en 1895). Baiona contaba con casa de baños en la playa de A Concheira, en 1893 y recibía "veraneantes" de Vigo y madrileños (Faro de Vigo, 7/7/2015). En 1909, Vigo-Baiona conformaba uno de los primeros itinerarios turísticos y se conectaba a través del servicio de autobuses de la marca española "Hispano-Suiza", uno de los 18 trayectos servidos por este tipo de vehículos en España. Otra de las colonias de las Rías Baixas será Marín (Ría de Pontevedra), en torno a la playa de Placeres. En 1903 contaba con casa de baños y el "Gran Hotel Restaurant de los Placeres" al borde la playa con "baños de mar libre y templados". En las proximidades, se ubicaban una serie de chalets donde se alojaban varias personalidades de la época y el palacete de verano del influyente político gallego Eugenio Montero Ríos, propietario del citado hotel. Este insigne político y su yerno, el diputado Eduardo Vincenti, apoyaron desde el gobierno y el parlamento las iniciativas turísticas desplegadas en Galicia durante los primeros años del siglo XX.

A diferencia del resto de España, en Galicia los balnearios superaban en número a las estaciones marítimas (Tabla 5). En particular, la historiografía ha revelado su liderazgo en el turismo balneario desde mediados del siglo XIX. En 1876, Galicia ocupaba la tercera posición en número de establecimientos balnearios oficiales en España por detrás de Andalucía y Euskadi. En 1904, las instalaciones termales gallegas recibían el 13,8% de los visitantes en el conjunto de España, 11.838. En 1931, recibían el 16,8%, 13.218. Pese a que sufrían el descenso de la clientela al igual que el resto de los establecimientos españoles, su demanda se había incrementado. Entre los más concurridos estaban Caldas de Cuntis, Mondariz, A Toxa, Lugo y Caldelas de Tui. Caldas de Reis y Cuntis, localidades con aguas minero-medicinales de largo recorrido histórico, se convirtieron con sus instalaciones y equipamientos modernizados en "villas de reposo", en 1932.

**Tabla 5**  
Casas de baños y balnearios termales o minerales, 1900-1933 (contribuyentes)

	Galicia			España			%Galicia/España		
	Casas de Baños	Balnearios	Total	Casas de Baños	Balnearios	Total	Casas de Baños	Balnearios	Total
1900	16	39	55	215	210	425	7,4	18,6	12,9
1910	22	41	63	242	223	465	9,1	18,4	13,5
1914	21	25	46	261	234	495	8,0	10,7	9,3

1918	28	40	68	280	233	513	10,0	17,2	13,3
1929	17	39	56	488	298	786	3,5	13,1	7,1
1933	29	48	77	537	312	849	5,4	15,4	9,1

Fuente: Vallejo (2015).

La provincia de Pontevedra presentaba un liderazgo histórico dado que allí se situaban los balnearios con mayor capacidad y las mejores instalaciones terapéuticas. Ourense mantenía un número apreciable de establecimientos balnearios pero su clientela, exceptuando el caso del balneario de Cabreiroá (Verín) y Carballiño, mantenía un carácter más popular (Alonso, Lindoso y Vilar, 2011, pp. 38-49 y 484-485). Este carácter dual del termalismo gallego resulta común al resto del país. Por un lado, empresas modestas y de clientela menos acomodada y, por otro lado, grandes villas termales al estilo de las modernas europeas como A Toxa y Mondariz, que se transformaron en centro de veraneo para las elites de la época (Alonso, Lindoso y Vilar, 2011)<sup>13</sup>. En conjunto, los concurrentes procedían de la misma región pero algunos balnearios recibían un pequeño contingente extrarregional. Por ejemplo, A Toxa era visitado por agüistas europeos en 1878; algún bañista portugués acudió a O Carballiño y Caldas de Partovia al menos en el período intersecular y con la construcción del nuevo balneario de Carballiño se incrementaron los visitantes de la península (madrileños, leoneses, zamoranos) e incluso de América (Alonso, Lindoso y Vilar, 2011, pp. 73, 258-259 y 413, 475). Mondariz sería uno de los más cosmopolitas al atraer desde finales del XIX a clientela española y extranjera. Sousas e Caldeliñas (Verín) acogieron también a agüistas de Portugal mientras que los visitantes americanos eran excepcionales.

Más que por el turismo de salud<sup>14</sup>, Santiago de Compostela será conocido por el “turismo” religioso (Tabla 6). Hasta mediados del siglo Ochocientos, el peregrino tipo respondía a un varón joven de origen español, procedente de León, Castilla, Navarra, Asturias y, sobre todo, Galicia. Entre los caminantes extranjeros sobresalían los portugueses y los franceses, seguidos a distancia por los italianos. Se estima que entre julio de 1825 y 1884, Santiago recibió 5.775 peregrinos (23% extranjeros). Entre 1884 y 1905, se intensificó el ritmo de llegadas: la ciudad recibió casi cinco mil peregrinos de los que la tercera parte eran extranjeros. El clima pesimista reinante en España tras la pérdida de las últimas colonias americanas y el giro nacionalista del capitalismo español

<sup>13</sup> Mondariz-Balneario fue declarado municipio independiente en 1924, por influjo de Enrique Peinador Lines, propietario del balneario, y la villa balnearia de la isla de La Toja fue concebida como un *resort turístico*, es decir, como un espacio urbanizado, de salud y recreo desde la creación de la Sociedad Anónima La Toja en 1903.

<sup>14</sup> En las cercanías de Santiago se encontraban también aguas minero-medicinales de renombre (el balneario de los Ángeles).

convirtió al Apóstol en símbolo de la unificación peninsular y de la lucha contra los infieles.

**Tabla 6**  
Peregrinos en Santiago de Compostela, 1909-1938

Años Santos	Peregrinaciones organizadas		Visitantes totales
	Nº de participantes	Nº peregrinaciones	
1909	140.000	48	250.000
1915	98.000	48	103.000
1920	111.000	48	112.000
1926	90.0000	55	n.d.
1937	133.000	53	136.000
1938	8.000	34	11.000

Fuente: Lindoso y Vilar (2011).

A partir del Año Santo de 1909, adquirieron protagonismo las peregrinaciones organizadas a cargo de agrupaciones religiosas y educativas. La figura del apóstol se vio reforzada por la presencia del rey Alfonso XIII, que realizó la ofrenda al Santo, y la celebración de la mencionada Exposición Regional Gallega, promovida por la Liga de Amigos de Santiago y que conllevó una notable remodelación urbanística. En el año jubilar 1915, se organizaron actos religiosos y visitas turísticas a la ciudad mientras aumentaban las plazas de hospedaje y se reforzaban los servicios municipales destinados a los peregrinos pobres como la cocina económica y los albergues. En estos años, se impulsó una campaña propagandística a través de guías turísticas, anuncios en la prensa local, medallas y sellos de correos con la imagen del apóstol o la catedral (Lindoso y Vilar, 2011).

La Primera Guerra mundial supuso un contratiempo para la llegada de peregrinos extranjeros y la inestabilidad sociopolítica interna tampoco estimuló la movilidad de la población. Posteriormente, la epidemia de gripe de 1918 enfrió la euforia desplegada a comienzos de siglo. La tendencia decreciente de visitantes continuó en los siguientes años jubilares pero el espíritu de las peregrinaciones se mantuvo vivo (Tabla 6). El fallecimiento del cardenal Martín Herrera, figura esencial del jubileo, debilitó la influencia de la curia compostelana en Roma. Mientras tanto, la ciudad compostelana experimentaba una gran transformación urbanística con la construcción de la estación de ferrocarril, la ampliación de la oferta hotelera (Hotel Compostela) y la reapertura del Hostal de los Reyes Católicos. Asimismo, un grupo de intelectuales de ideología galleguista –liderados por Rosalía de Castro y Eduardo Pondal, entre otros- empezó a considerar la ruta jacobea como uno de los signos de identidad de Galicia. Años más tarde, en la asamblea anual de As Irmandades da Fala de 1919 el 25 de julio se declaró Día Nacional de Galicia. En todo caso, durante las

primeras décadas del siglo XX, las peregrinaciones mantuvieron un carácter diocesano y popular. Con la II República, el patronazgo de Santiago y la ofrenda al apóstol perdieron consideración institucional. El golpe de 1936 cambió la situación. Una junta encabezada por el arzobispo, el comandante militar de Santiago y el alcalde asumió la organización de los años jubilares marcando la tendencia futura. Franco prorrogó el año Santo 1937 hasta el siguiente y peregrinó en 1938 ante la proximidad de su victoria (Lindoso y Vilar, 2011).

En consecuencia, el Camino de Santiago y la ciudad del apóstol jugaron así un papel importante en la historia del turismo español de este período, como símbolo y factor de promoción, pero no tanto de una Galicia como realidad nacional –cuyos defensores reconducían a Santiago apóstol a un papel de patrón civil-, como de la unidad de la nación española, un referente de la cristiandad, uno de los tres centros mundiales de peregrinación, con Roma y Jerusalén. Después de la "segunda inventio", tras 1884, dominó la recurrente exaltación del apóstol como patrón de España, símbolo de la "reconquista" cristiana –en España y en Europa-, y se transmitió una imagen turística de Santiago y de su Camino de peregrinación ligada sobre todo a este discurso (Santos y Trillo, 2017 y Santos, 2015).

## **5. Conclusiones**

El turismo es un fenómeno sociológico y económico de largo recorrido. Se inicia, en el caso español y gallego, algo antes de mediados del siglo XIX y se produce desde las ciudades, en forma de turistificación progresiva del espacio, dentro de las propias ciudades, o a partir de éstas. El turismo constituye en última instancia un fenómeno urbano en el que las ciudades, por su particular dotación de recursos, y su escala demográfica y económica representan un papel particular. En el caso gallego esto también fue así con sus particularidades, entre ellas su posición periférica en la geografía física, agravada por una tardía y peor conexión ferroviaria, aunque su posición atlántica (ciudades portuarias) y la revolución de los transportes propiciados por los automóviles de motor pudieron haber limitado esa posición periférica. Las ciudades, pese a un fenómeno urbano modesto respecto a la media española, también aquí jugaron su papel en el desarrollo del turismo a largo plazo. Como centros emisores de turistas y como centros receptores. Lo ejercieron más las ciudades litorales (A Coruña, Vigo, Ferrol, Vilagarcía) que las ciudades interiores (Ourense o Lugo). Aunque entre éstas destaca un caso singular, por su dotación de historia, cultura, religión y profunda carga

simbólica: Santiago de Compostela y el Camino de peregrinaje a Santiago, uno de los tres centros referentes de la cristiandad. Un fenómeno de urbanización también se produjo con otro de los pilares del turismo gallego, los espacios termales, en algún caso convertidos en villas, que experimentaron así, desde su condición rural, un singular proceso de turistificación, al igual que sucedió con un número no muy amplio pero sí significativo de villas o pueblos litorales, que vieron añadir a su condición de pueblos marineros o marineros y agrícolas su condición de centros o "villas de veraneo". Todo ello nos lleva a preguntar si existe un modelo turístico gallego. La geografía turística gallega se articuló en torno a dos modalidades durante el primer tercio del siglo XX que, en realidad, reflejaban continuidad más que ruptura con respecto a la tendencia iniciada en las primeras décadas del siglo XIX. De un lado, el turismo de salud, con su doble vertiente de balnearios y baños de mar; de otro, el caso particular del turismo religioso hacia Compostela simbolizan el turismo en la Galicia de la época. Ciudades como A Coruña, Vigo y Santiago de Compostela, entre otras, contaron con un patrimonio turístico notable. En conjunto, Galicia vivió también su avance en el proceso de turistificación español del primer tercio del siglo XX, aunque con un modelo propio que ha quedado reflejado en este trabajo.

### **Referencias a proyectos de investigación**

Este trabajo forma parte de una investigación más amplia realizada en el marco del proyecto *Historia del Turismo en Galicia. Orígenes y Desarrollo en el siglo XX*, Ref. HAR2014-52023-C2-2-P. Rafael Vallejo Pousada pertenece asimismo al grupo de investigación *ECOSOT. Economía, Sociedade e Territorio*, de la Universidad de Vigo, en tanto que Margarita Vilar Rodríguez y Elvira Lindoso Tato son miembros igualmente del *Grupo de Estudios de Historia de la Empresa* de la Universidad de A Coruña

### **Fuentes**

ABC  
Archivo Histórico Provincial de Pontevedra  
Contribución Industrial y de Comercio  
El Correo Gallego  
El Sol  
Faro de Vigo  
Hemeroteca de La Voz de Galicia  
El Pueblo Gallego  
El Ideal Gallego

## **Bibliografía**

Alonso, L., Lindoso, E. y Vilar, M., 2011. O lecer das augas. Historia dos balnearios de Galicia, 1700-1936. Galaxia, Vigo.

Barral Martínez, M., 2015. El tándem Vigo-Mondariz en los inicios del turismo moderno en Galicia. Historia Contemporánea. 50, 105-132.

Bugallal, I., 1903. Suiza española. Paseando por Galicia. Est. Tipográfico Hijos de J. A. García, Madrid.

Carmona Badía, X., 1974. Ferrocarril. En: Otero Pedrayo, R. (dir.). Gran Enciclopedia Gallega. 12. Silverio Cañada (ed.), Gijón.

De Juana Lopez, J. y Vázquez, A., 2005. Población y emigración en Galicia. En: De Juana, J. y Prada, J. (coord.). Historia contemporánea de Galicia. Ariel, Barcelona.

Geissler, M., 1910. Impresiones de un viaje por Galicia de Mister Geissler propagador del turismo en Inglaterra. Fomento del Turismo (Tipografía del Faro de Vigo), Vigo.

González Martín, G., 1995. Gallegos al volante 1900-1930. Orígenes del automóvil en la provincia de Pontevedra. Instituto de Estudios Vigueses (Fundación ProVigo), Vigo.

Guía de Hoteles. España 1973. Dirección General de Empresas y Actividades Turísticas, Madrid.

Hartley, C. G., 1911. Spain Revisited. A Summer Holiday in Galicia. Stanley Paul & Co, London.

Hooper, K., 2012. Spas, Steamships and Sardines: Edwardian Package Tourism and the Marketing of Galician Regionalism. Journal of Tourism History. 4 (2), 205- 224.

Hooper, K., 2013. Mondariz – Vigo – Santiago. A brief history of Galicia's Edwardian tourist boom. Fundación Mondariz Balneario, Mondariz.

La Coruña: ciudad veraniega, 1921. Imp. El Noroeste, La Coruña.

Lindoso Tato, E. y Vilar Rodríguez, M., 2012. El pulso empresarial entre el Norte y el Sur de Galicia: el caso de Pastor y Riestra, 1776-1936. Historia Contemporánea. 45 (2), 669-704.

Lindoso Tato, E. y Vilar Rodríguez, M., 2015. La literatura de viajes y el transporte terrestre en Galicia desde el último tercio del siglo XVIII hasta mediados del siglo XIX. Cuadernos de Estudios Gallegos. 128, 207-247.

Lindoso Tato, E., 2006. Los pioneros gallegos. Bases del desarrollo empresarial 1920-1913. Lid Editorial, Madrid.

Lindoso Tato, E. y Vilar Rodríguez, M., 2011. El milenarismo Camino de Santiago desde una perspectiva histórica: La apuesta turística de Galicia. En Barciela, C., Manera, C.,

- Molina, R. y Di Vittorio, A. (eds.). La evolución de la industria turística en España e Italia Institut Balear d'Economia, Govern de les Illes Balears, Mallorca, 315-356.
- Lindoso Tato, E. y Vilar Rodríguez, M., 2016. Baños de ola, hoteles y actividades de ocio: el turismo urbano en A Coruña, 1900-1935. Comunicación presentada al XIII Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea. La Historia, Lost In Translation. Universidad de Castilla-La Mancha, 21-23 de septiembre de 2016, Albacete.
- Meakin, A. M. B., 1909. Galicia the Switzerland of Spain. Methuen & Co, London.
- Oficina Municipal de Turismo de Tarragona, c. 1932. Tarragona: Ciudad de turismo, Ciudad veraniega, Ciudad invernal, Ciudad de reposo. Est. J. López, Barcelona
- Pack, S. D., 2010. Revival of the Pilgrimage to Santiago de Compostela: The Politics of Religious, National, and European Patrimony, 1879-1988. *The Journal of Modern History*. 82(2), 335-367
- Rof Codina, J., 1912 [1985 facsímil]. Reformas que se pueden implantar en Galicia para el progreso de la agricultura. Edición facsímil de Ed. do Castro, Sada.
- Santos Solla, X. M. y Trillo, J. M., 2017. Case Study Tourism and nation in Galicia (Spain). *Tourism Management Perspectives*. 22, 98-108.
- Santos Solla, X. M., 2015. O turismo urbano en Galicia. En Lois, R. y Pino, D. (coords.). *A Galicia urbana*. Xerais, Vigo, 367-391.
- Vallejo Pousada, R., 2015. Salud y recreo: los balnearios de Galicia y el descubrimiento de una periferia turística en el primer tercio del siglo XX. *Agua y Territorio*. 6, 62-79.
- Vallejo, R., Lindoso, E. y Vilar, M., 2016. Los antecedentes del turismo de masas en España, 1900-1936. *Revista de Historia de la Economía y de la Empresa*. 10, 137-190.
- Villares Paz, R., 2003. La ciudad de los “Dos apóstoles” (1875-1936). En: Portela Silva, E. (coord.). *Historia de la ciudad de Santiago de Compostela*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, 477-558.