

Orígenes del Turismo en Málaga

Rafael Esteve Secall

Vista de Málaga hacia 1868 por A. Guesdom.
Cortesía de D. Enrique Ferrer Maese



“...AQUÍ NO LLEGA EL FRÍO, NI LA NIEVE
Y CORREN APACIBLES DE CONTINUO
LOS MARÍTIMOS CÉFIROS SUAVES
A RECREAR LOS HOMBRES DULCEMENTE”¹



Que el clima malagueño ha sido siempre motivo de atracción de visitantes es algo que los restos arqueológicos y las fuentes documentales atestiguan desde las más tempranas edades de la civilización. Ya fueran bástulos, fenicios, griegos, cartagineses, romanos, bárbaros, visigodos, bizantinos, árabes o ciudadanos de las más diversas naciones europeas, precedidos por comerciantes venecianos y genoveses cuando todavía era musulmana, Málaga ha ido asimilando a los diferentes pueblos que sucesivamente se asentaban en su costa. Sus producciones agrícolas y su actividad comercial marítima han estado siempre en la base de una atracción que no hace sino acrecentarse con el desarrollo del moderno turismo. Por tanto, el triángulo formado por el clima, la agricultura y el puerto han constituido desde siempre el crisol en el que se han forjado la ciudadanía y la economía malagueñas a lo largo de toda su historia.



31 de Julio 1840.

El Guadalquivir 2ª serie T.º n.º 20 bis.

¹ [Versos de Masdeu, que los tomó de La Eneida de Virgilio, y figuran en el gran plano de Carrión de Mula sobre el puerto y la ciudad de Málaga]. Debo esta información a mi buen amigo Manuel Olmedo Checa.



Diligencia de Vélez-Málaga.1890. Archivo Díaz de Escovar. Fundación Unicaja

Y si un calificativo aparece ligado a Málaga a lo largo de siglos es el de *paraíso*. No es el poeta Vicente Aleixandre, quien en su libro *Sombra del Paraíso* calificara como tal a *la ciudad de sus días marinos*, el primero en hacerlo, pues el calificativo paradisiaco, o descripciones asimilables al mismo, ya aparece en la época musulmana como el debido a la pluma del poeta veleño Umar al-Malaqi: [...] *y en el mensaje que me ha dirigido cómo su deseo es que nuestro Señor se traslade a Málaga, donde encontrará una atmósfera limpia, arriates que invitan a la siesta, y un reposo que, como suele decirse, se entremete en las almas; donde hallará fragantes perfumes, valles serpenteantes y costas en las que se ensancha el pecho herido; donde la violeta sirve en rueda los cálices del junquillo, y los jazmines son como luceros que surgen en pleno día; donde el aroma del azahar se mezcla con el perfume de la toronja y las brisas de la mañana; donde el chirriar de las aceñas parece el suspiro de las vírgenes enamoradas.*²

Andando el tiempo, también Richard Ford, quizá el viajero decimonónico y crítico de arte que más y mejor escribió sobre España en su época tras vivir varios años en nuestra patria, se sintió atraído por Málaga a través del cónsul británico que aquí residía por aquel primer tercio del siglo XIX, Mr. Penrose Mark, quien le habló de la ciudad como si fuera el segundo paraíso en la tierra. Y hasta tal punto tenía asimilada esa idea que, queriendo encontrar un lugar para el descanso definitivo a los numerosos compatriotas que vivían en ella, construyó el primer cementerio protestante de España, el Cementerio Inglés, al pié del monte de Gibralfaro, a un tiro de pie-

² UMAR AL-MÁLAQI, (1440) *La Maqama de la peste*; traducción de F. de la Granja Santamaría, (1958); citado por Calero Secall, M. Isabel (1995), *Málaga, ciudad de Al Andalus*; Editorial Ágora-Universidad de Málaga, página 51.

dra de la plaza de toros de la Malagueta, con capilla anglicana incluida, que fue inaugurado en 1831. Cementerio estrenado con el cadáver del joven romántico irlandés Mr. Boid, compañero de Torrijos en la intentona liberal que les costó la vida.

Tradicionalmente se vincula al movimiento romántico europeo con el origen del turismo en España. Pero la realidad es que ya los propios ilustrados españoles, concededores de la relevancia del “grand tour” en las naciones centroeuropeas empezaron a tomar conciencia de los beneficios que el turismo podía generar para el desarrollo económico de España. Y para facilitararlo, la mejora de las comunicaciones terrestres era esencial, tal cual intuyó un observador tan cualificado como el impenitente viajero Antonio Ponz que, en su *Viage de España*, esbozando un programa de construcción de carreteras, sienta las bases de financiación de aquellas obras en un factor tardo en anidar en la conciencia de sus futuros compatriotas:

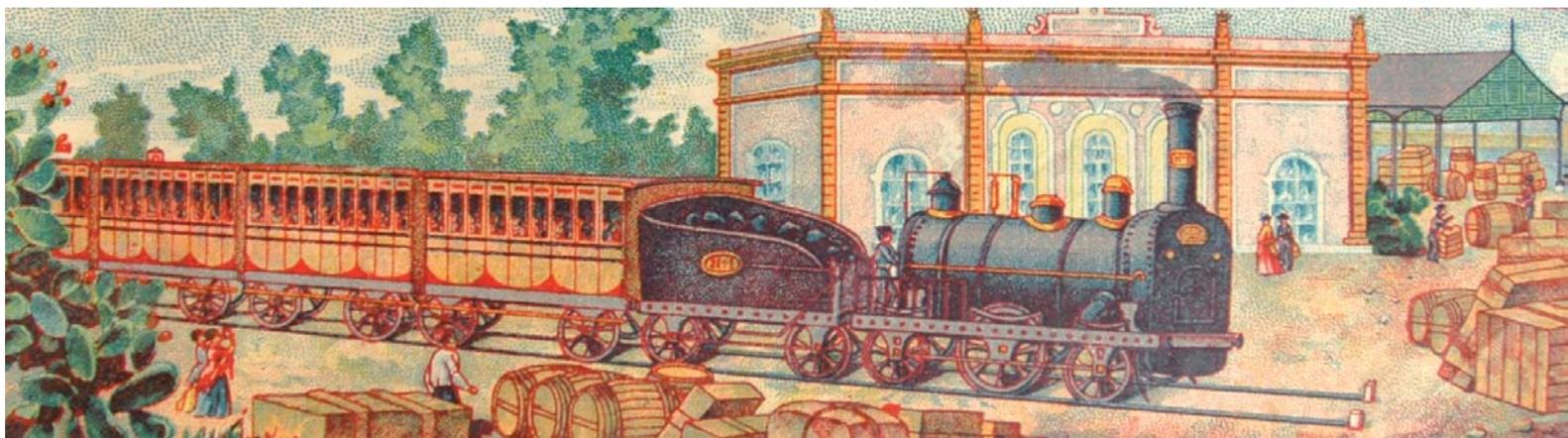
*Sería un proyecto imperfecto el de caminos si no se acompañara de posadas decentes en todos ellos, provistas de mantenimiento a todas horas, de camas limpias y aseadas, administradas por personas a quien no pueda perjudicar en este punto su ejercicio. Todos los caudales que en esto se gastasen se pondrían a ganancia, pues al instante veríamos llenos los caminos de naturales y extranjeros, que viajarían de unas partes a otras, con mucho lucro para la nación*³.

Que don Antonio estaba pensando en aquel instante en turistas, con exclusión de cualquier otro tipo de viajeros, lo confirma de seguido en el siguiente párrafo, una vez señaló en su escrito la necesidad de complementar la bondad de las rutas con buenas calesas y sillas de posta:

*En tal caso, de los que en la Corte pueden y tienen algún gusto, ¿quién dejaría de ver Cádiz, Barcelona, Sevilla, La Coruña, etcétera, si supiese que dentro de cuatro o cinco días podría satisfacer su curiosidad?. Y ¿qué persona acaudalada de las de aquellas ciudades dejaría de venir a la Corte sabiendo que en igual tiempo lo podría conseguir?*⁴.

³ LAVOUR, LUIS (1985); “El turismo español en el siglo de la Ilustración (1715 - 1793). I”; *Estudios Turísticos*, nº 88, páginas 26 y 27.

⁴ LAVOUR, LUIS; *ibidem*.





Plaza de toros de Ronda (Málaga). 1885. Archivo Díaz de Escovar. Fundación Unicaja

Pero si el viaje romántico fue el origen del primer turismo —en el sentido moderno del concepto— que recibió España, el interés especial por la visita a nuestra tierra, que posteriormente despertó, se asentaba en la importancia del clima en el tratamiento de las enfermedades a lo largo del siglo XIX, ya que, de conformidad con la prevalente por entonces “medicina de las constituciones” (de las características de la tierra y del clima), la localización de climas y lugares sanos se encuentra en el origen de las ciudades turísticas pioneras en Europa. De ahí que los estudios climatológicos de Málaga, hicieran permanente hincapié en las características similares y mejoradas a las de lugares como Nápoles, Roma, Madeira, Cannes, Argel u otros, ampliamente reputados en la sociedad europea.

Y sobre la base de esa preocupación por la salud, como motivo primigenio del viaje turístico de la segunda mitad del siglo XIX, los balnearios conocidos de antiguo en Málaga y la calidad de sus aguas termales contribuyeron asimismo a atraer turistas. Personajes ilustres como Cánovas del Castillo, Lord Byron, Alejandro Dumas o la emperatriz Eugenia de Montijo figuran entre quienes utilizaron las instalaciones de Carratraca. Balneoterapia pronto trasladada a las mismas aguas mediterráneas en el tránsito entre el XIX y el XX, con la aparición de instalaciones al borde del mar que pueden considerarse como el germen del moderno turismo de sol y playa; y cuyos principales clientes, además de los propios malagueños, eran los andaluces



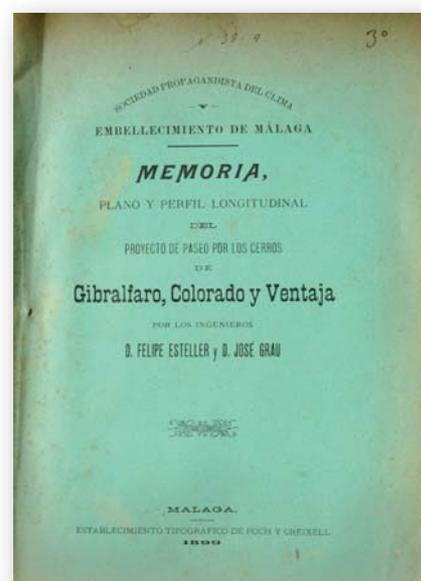
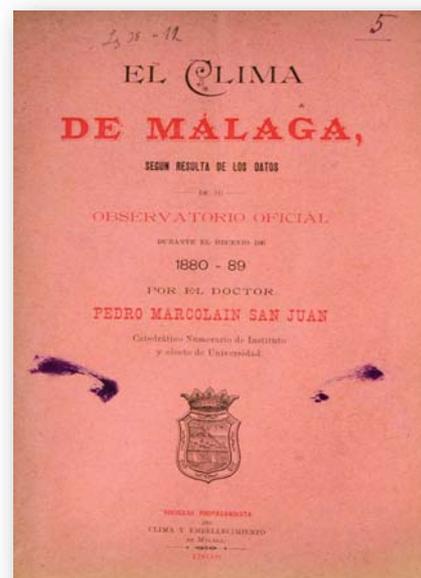
Archivo Díaz de Escovar. Fundación Unicaja

que disponían de conexión ferroviaria con Málaga y huían en verano de los sofocantes calores veraniegos de sus ciudades. Ocioso sería recordar que por aquel entonces no existía la electricidad ni mucho menos el aire acondicionado.

Pero al margen de una atracción a potenciales visitantes basada en razones climáticas, culturales o de otro tipo, es evidente la importancia de unas capacidades de transporte, que hicieran factible un cómodo desplazamiento, y de unas posibilidades de alojamiento. Por tanto, el desarrollo del turismo está fundamentado en la atracción de un lugar, la existencia de unos medios de comunicación y unas capacidades de alojamiento en dicho lugar para la acogida de los turistas. De ahí la importancia que el puerto y el ferrocarril tuvieron en el desarrollo inicial del turismo malagueño, pues tanto uno como otro fueron las puertas de entrada de los incipientes turistas del XIX. Aunque inicialmente aquellos *impenitentes viajeros* que arrostraban mil y una dificultades viajando en diligencias, por aquellas trochas al albur del asalto de bandoleros y durmiendo en fondas infames plagadas de pulgas y chiches, antes y después de la Guerra de la Independencia, fueron quienes “descubrieron” Andalucía y tanto hicieron por difundir las bellezas, el exotismo orientalista, el primitivismo y las formas de vida de aquellos ancestros nuestros. Romanticismo y atracción turística de España en general, y de Andalucía en particular, van pues de la mano.

Cierto es que Málaga no tiene ni una George Sand ni un Washington Irving que contribuyeran poderosamente a darla a conocer turísticamente como los citados hicieron con Mallorca o Granada con sus famosísimas obras literarias. Pero sí aparece en la mayoría de los numerosos libros y guías de viajeros que, a lo largo de más de un siglo, dejaron constancia de su paso por estas tierras. Cualquier viajero que se preciara de tal tenía que visitar una Andalucía que encarnaba el mito del viaje romántico por excelencia. Cádiz, Sevilla, Córdoba, Granada y Málaga con el añadido imprescindible de Ronda y su serranía y, a ser posible, la aventura de ser asaltados en el camino por algún bandolero galante, aparecen como hitos imprescindibles de dichos viajes.

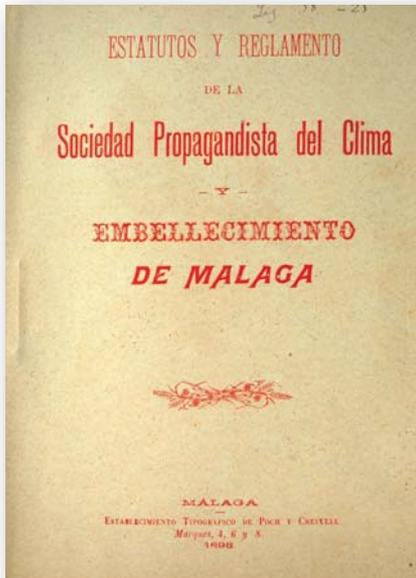
Y referencias literarias a Málaga, unas más y otras menos elogiosas, se pueden espigar en tales relatos de viajeros, como la de Hans Christian Andersen que permaneció algo más de una semana del otoño de 1862 en Málaga, de la que dijo: *En ninguna parte de España me sentí tan feliz y tan en casa como en Málaga*. Algo quieren decir esas frases de otra de las características permanentes del carácter malagueño que es fundamental al moderno turismo, cual es la calidez de la acogida del visitante; la hospitalidad como característica enmarcada en otros rasgos muy destacados,



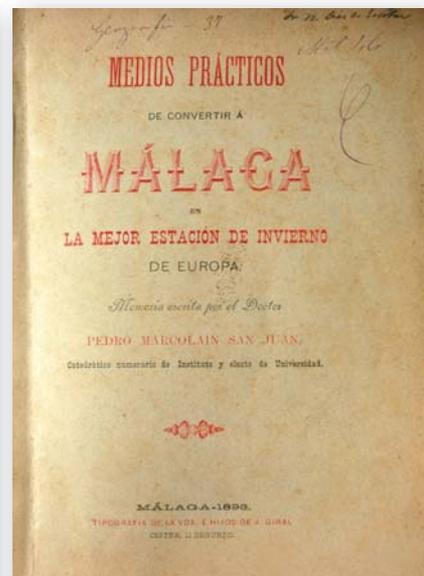
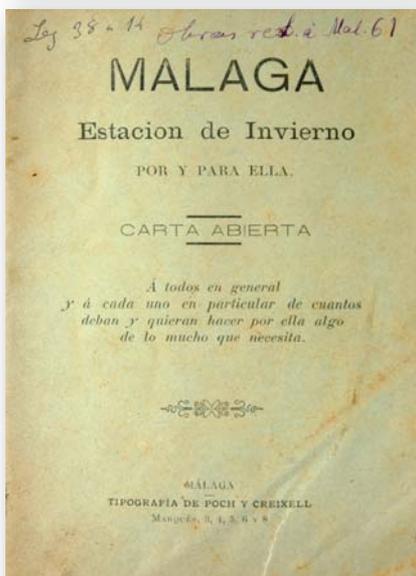
cuales son la alegría de vivir y la belleza de las mujeres, que aparecen una y otra vez en los múltiples relatos existentes. Un siglo más tarde fue la difusión del mito del “latin lover” otro de los motivos de atracción turística, en este caso los varones mediterráneos, para las féminas de allende los Pirineos.

Pero estábamos hablando de los “viajeros impenitentes” que relatan detalles de sus correrías por una España exótica que acababa de ser descubierta turísticamente por Europa, entre otras razones por los avatares políticos de aquellos convulsos años de finales del XVIII y principios del XIX, con sus variados y sucesivos ejércitos francés e inglés –en los que estaban enrolados ciudadanos de otros países europeos– guerreando por toda España. Estos, a su vuelta, tuvieron que despertar el interés de su visita tras los relatos de lo visto y vivido en el solar peninsular. Algo especial debía haber en España, y características asimismo especiales tener el pueblo español, al ser el primero en derrotar al hasta entonces invicto ejército napoleónico. Y eso, además de la admiración causada, intrigaba en Europa.

No obstante, el moderno turismo, con la aparición del viaje organizado, no nace hasta la introducción del ferrocarril. En el caso de Málaga, la activa burguesía de mediados del XIX, articulada en torno a la tríada Heredia, Larios, Loring, mostró un decidido interés por romper la efectiva insularidad malagueña –el acceso por medios carreteros hacia el interior de la península era prácticamente impracticable– tratando de esa forma de ensanchar los mercados para la floreciente industria malacitana. Pero lejos de motivaciones turísticas, en el pensamiento de los promotores del ferrocarril Málaga-Córdoba estaba el tender una vía que enlazase el puerto de Málaga con el interior



Archivo Díaz de Escovar. Fundación Unicaja



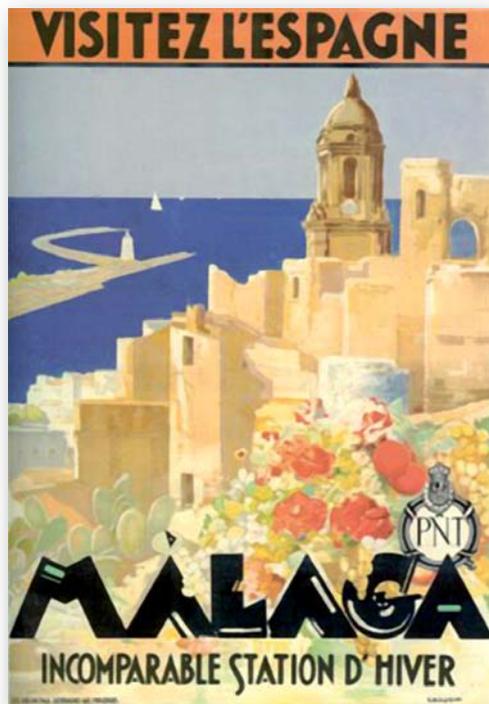
de España al objeto de favorecer el comercio, facilitar el acceso del carbón de Sierra Morena a las ferrerías del litoral malagueño y reforzar el papel de Málaga como gran puerto importador y exportador del mediodía español. Por consiguiente, el puerto era clave en el diseño ferroviario y ambos modos de transporte se complementaban y relacionaban estrechamente. Eran prácticamente la única forma que tenían los turistas para llegar a Málaga.

Pasaron los convulsos años de la Primera República y con la Restauración, y a imitación de lo que ocurría en otras cortes europeas, empieza a desarrollarse en España una actividad turística relevante, aunque limitada a las capas sociales de mayor nivel económico que podían permitirse el lujo de “invernarse” o de “veranear”. Tanto en uno como en otro caso, por lo general, —el veraneo se orientaba hacia el Cantábrico y la invernada hacia el Mediterráneo—, la duración de la estancia era bastante prolongada, y los problemas para el desarrollo turístico no venían tanto por el lado de los transportes y del tiempo necesario para el desplazamiento como por el del alojamiento. Alojamiento que se trataba de potenciar en su sentido más amplio de habitación personal y acogida general de la ciudad, es decir calidad de un entorno urbano saludable, agradable y con atractivos complementarios. De ahí la preocupación que se aprecia en la ciudad por la mejora del alojamiento, de sus condiciones de higiene y salubridad, por la construcción de parques y paseos públicos, etc.

Y aunque no fueran turísticas las motivaciones principales de los promotores e impulsores de los transportes, como ya hemos visto, eso no quita para generaran nuevas oportunidades en ese campo. Y Málaga, tras la crisis del último cuarto del siglo XIX apostó decididamente por el turismo de invierno ya a finales del mismo. De la crisis padecida puede uno hacerse

Archivo Díaz de Escovar. Fundación Unicaja





Cortesía de D. Agustín Castillo (Granada)

⁵ ECHEVARRÍA, ELENA (1995); *Andalucía y los viajeros franceses en el siglo XIX*; Universidad de Málaga, página 125.

una idea leyendo a nuestros viajeros decimonónicos. *Jamás se pronuncia este nombre [Málaga] sin pensar en el vino y en las uvas que la hacen famosa en el mundo entero... Este clima permite incluso el cultivo de la caña de azúcar, también hay en Málaga refinerías importantes, muchas fábricas de todos tipos y una población más activa y laboriosa que la que hayan podido ver nunca en ningún otro sitio*⁵. Y de esa situación de laboriosidad, tras la plaga de la filoxera, la crisis siderúr-

gica, los terremotos de 1878, epidemias varias, y una espiral de decadencia autoalimentada, se pasó a otra nueva realidad plagada de problemas económicos y sociales a los que se trató de encontrar freno en el turismo.

La creación de la Sociedad Propagandista del Clima y Embellecimiento de Málaga nacida en 1899 responde pues a esa estrategia, que venía gestándose de tiempo atrás, constituyendo la culminación de una serie de trabajos anteriores, que incidían en la importancia de promocionar el clima –“la nueva viña que Málaga debía cultivar” tras el descalabro provocado por la jaña–. Trabajos entre los que habría que destacar, como prototipo, “Málaga. Ciudad de Invierno” de José Ramos Power, uno de los promotores de “La Climatológica” y primer secretario de la misma, publicado en 1895, en el que se detallaban numerosas propuestas para la mejora de la ciudad con vistas de hacerla atractiva para ese incipiente turismo invernal. No deja de ser significativo de la importancia que lo británico tuvo en el desarrollo turístico malagueño, el que el primer presidente que tuvo “La Climatológica” fuese otro cónsul británico en nuestra ciudad, Mr. Finn, en la que se estableció por recomendación médica y buscando alivio a sus problemas de salud.

Las numerosas guías que se editaban por aquel entonces hacían especial hincapié en comparaciones meteorológicas y climáticas con otras ciudades de clima afamado, poniendo el acento en las virtudes del invierno malagueño, y, con especial empeño, en el carácter curativo que se le daba al clima; es decir como elemento de atracción turística de base higienista en estrecha relación con la medicina de la época.

Por consiguiente, la opción turística invernal de la ciudad fue una estrategia deliberadamente orquestada por y desde Málaga, como respuesta a la crisis y decadencia económica en que cayó la ciudad en el último cuarto del siglo XIX, por un lado; y a un incipiente y natural desarrollo turístico gestado en el “descubrimiento” por los extranjeros del clima malagueño, por otro.

Y en este descubrimiento, el papel de los ingleses y de Gibraltar fue clave. No en balde, durante muchos años, para los malagueños de mediada la centuria pasada, la palabra inglés sirvió para definir genéricamente al turista.



Archivo Municipal de Málaga

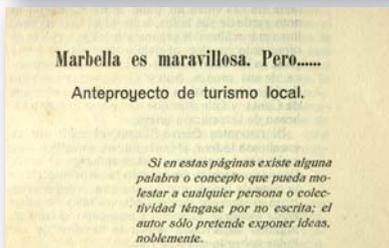
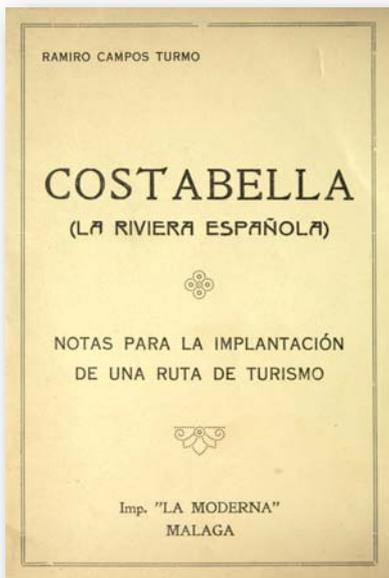
Y Gibraltar fue clave en varios sentidos. Uno, porque las sucesivas guarniciones militares de la colonia fueron quienes primero dieron a conocer las bondades climáticas de sus proximidades –la Costa del Sol– entre sus compatriotas, por la experiencia de las excursiones y viajes de sus días de asueto, y los relatos que dejaron de ellos. Dos, porque su proximidad constituía un “seguro” para la residencia de los súbditos británicos en Málaga, ante cualquier convulsión política que tuviera lugar en España. Tres, porque la simple existencia de la colonia frenó el desarrollo de las comunicaciones terrestres en un amplio radio alrededor de la misma, ante el temor de que su establecimiento facilitara una eventual invasión militar de la península, conscientes las autoridades de la inferioridad militar española ante la potencia imperial de la época. Este factor de carencia de comunicaciones terrestres por la costa, unido a la efectiva insularidad de la ciudad y el litoral malagueño hacia el interior, fueron las razones del tardío desarrollo turístico de la Costa del Sol –en comparación, por ejemplo, dentro de España con Mallorca–, y su inicial y casi exclusivo apoyo en el aeropuerto. La prueba es que los primeros destellos del turismo costasoleño, mediada la década de los cincuenta del siglo XX, tuvieron lugar en Torremolinos, y que ese desarrollo ha ido paulatinamente desplazándose hacia occidente a medida que mejoraban las comunicaciones terrestres del litoral. Cuatro, porque las numerosas líneas de navegación que hacían escala en Gibraltar facilitaron el que muchos turistas británicos utilizaran su puerto para el acceso a Málaga y a Andalucía.



Cortesía de D. Alejandro Ruiz Jaraba



Cortesía de D. Federico Torres Muñoz



⁶ Puede consultarse su colección en el Archivo Municipal Malagueño.

Lo que en cualquier caso parece fuera de toda discusión es que, al margen de los ciudadanos de múltiples nacionalidades europeas residenciados en Málaga capital y vinculados a la actividad comercial, fueron los británicos quienes promocionaron internacionalmente el turismo malagueño.

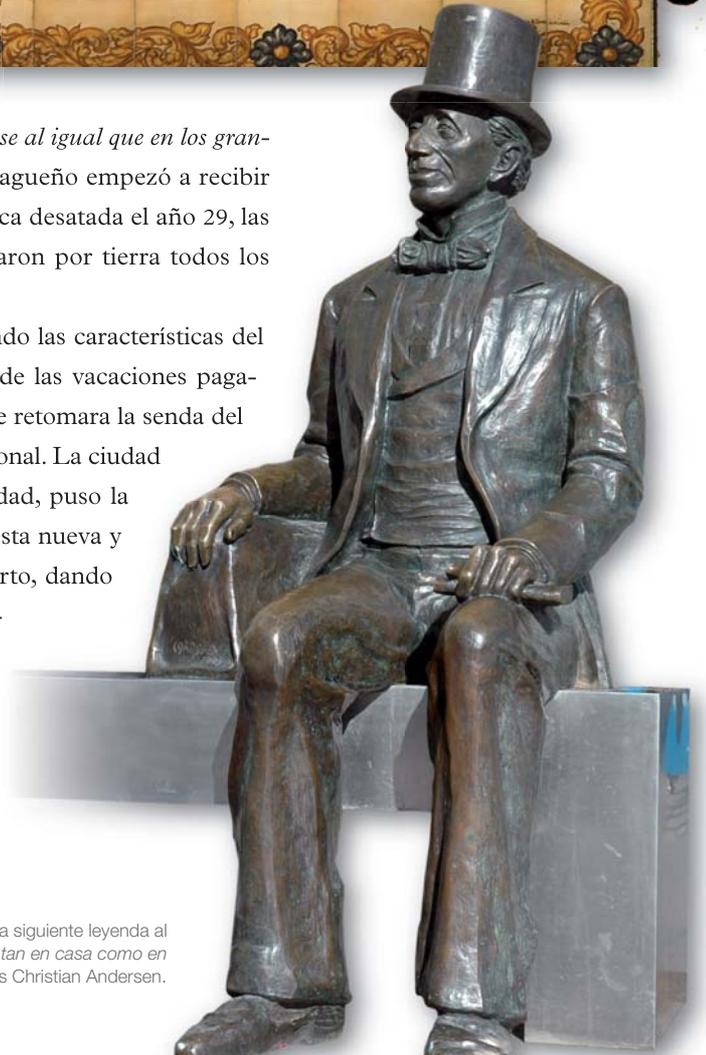
Dato adicional de la importancia malagueña como lugar de residencia de ciudadanos británicos es que, en los años veinte del siglo pasado, la citada colonia de británicos en Málaga debió ser tan numerosa e importante como para crear una asociación que inició en 1926 la edición de una revista mensual bilingüe denominada *British Colony Gazette*⁶, que contribuyó a propagar las virtudes climáticas de la futura Costa de Sol entre las numerosas colonias de súbditos de Su Graciosa Majestad repartidas por todo el mundo. Estos funcionarios y militares coloniales, al jubilarse y no poder acostumbrarse otra vez al frío y las humedades de su tierra natal, y posiblemente también por la mayor capacidad adquisitiva en suelo español de sus pensiones en libras esterlinas, tras muchos años al servicio de la Corona británica en zonas muy cálidas y tropicales, encontraron en el litoral malagueño el lugar ideal para vivir el resto de sus días.

Y dadas las características de este turismo “de invierno”, surge también la preocupación por generar

atractivos “invernales” para ese turismo. De ahí la promoción que se procuró del Carnaval, de las “Fiestas de Invierno”, las “de Aviación” y, sobre todo, de las procesiones de Semana Santa. Éstas con sucesivos intentos que cuajan a principios de la tercera década del siglo XX con la creación de la Agrupación de Cofradías.

El impulso turístico de Málaga era ya importante en aquellos años de mediada la década de los veinte. Buenas pruebas de ello fueron la inauguración del Club de Campo de Torremolinos, primer campo de golf de la Costa del Sol, en 1925; la inauguración del Hotel Príncipe de Asturias, posteriormente Miramar y hoy Palacio de Justicia de Málaga; o las cuatro agencias de viajes y las cuatro empresas de alquiler de automóviles que ya existían en Málaga a finales de dicha década. Y el mismo ferrocarril de vía estrecha –de cremallera entre Viñuela y Ventas de Zafarraya– que unía Málaga con esa localidad a través de Vélez, que se proyectó llegase hasta Sierra Nevada tras pasar por el balneario de Alhama y Granada. La propia compañía ferroviaria construyó un “Hotel de Turismo” al pie de la estación de Zafarraya *con espléndidos panoramas, excursiones, deportes en la nieve que pueden realizarse al igual que en los grandes hoteles enclavados en los Alpes suizos*. Y el puerto malagueño empezó a recibir los primeros viajes “de crucero”. Pero la crisis económica desatada el año 29, las posteriores guerra civil y mundial y la postguerra echaron por tierra todos los proyectos.

Hubo ya que esperar a la mitad de la centuria, cuando las características del turismo habían cambiado radicalmente, con el apogeo de las vacaciones pagadas y del turismo veraniego del “sol y playa”, para que se retomara la senda del desarrollo, esta vez asentado en el turismo de ocio vacacional. La ciudad de Málaga, carente de playas de calidad en su proximidad, puso a la que entonces era barriada, Torremolinos, al servicio de esta nueva y potente modalidad turística que se apoyó en el aeropuerto, dando comienzo a una nueva era para la ciudad y la provincia en que, definitivamente, salió del subdesarrollo. Los visionarios del tránsito entre el XIX y el XX han visto cumplidas por fin sus expectativas, y hoy día Málaga y su provincia son una de las zonas más dinámicas de España.



Escultura de Andersen de la plaza de la Marina con la siguiente leyenda al pie: *En ninguna parte de España me sentí tan feliz y tan en casa como en Málaga.* Hans Christian Andersen.