

## **El turismo como alternativa económica en la Málaga de principios de siglo: Informe del Cónsul de Francia.**

**Carmelo Pellejero Martínez**  
Universidad de Málaga

Fue durante la década de los años cincuenta y, sobre todo y de manera definitiva, a lo largo de la de los sesenta, cuando España logró convertirse en un destacado centro receptor del turismo mundial. Estamos hablando, pues, de un fenómeno relativamente reciente de la historia de nuestro país. No obstante, no debemos olvidar que el interés español por fomentar las visitas de ciudadanos extranjeros se remonta bastante en el tiempo. Fue a partir de las últimas décadas del siglo pasado cuando las opiniones en pro del desarrollo del turismo, no sólo se hicieron cada vez más numerosas, sino que, además, empezaron a ser tenidas en cuenta. Desde ese momento el turismo comenzó a ser considerado en nuestra nación, tanto por la iniciativa privada como por el sector público, como una fuente alternativa de riqueza a la que sería una grave irresponsabilidad renunciar. Se argumentaba que España reunía una serie de condiciones climáticas, artísticas e históricas, que en nada tenían que envidiar a las existentes en Suiza, Francia o Italia, países en los que ya en aquellos momentos el turismo se había convertido en una actividad generadora de considerables ingresos<sup>1</sup>.

---

### 1. EL INTERES POR DESARROLLAR EL TURISMO DE INVIERNO EN MÁLAGA A FINALES DEL SIGLO XIX.

---

La idea de que no se debía seguir dándole la espalda a una actividad como el turismo, que estaba reportando importantes recursos a ciudades y regiones europeas con unas características muy similares a las existentes en España, caló pronto en Málaga. Un buen número de ciudadanos y alguna que otra asociación vieron en el turismo una posible alternativa a la crisis económica que sufría la provincia en aquellos años finales del siglo XIX.

1. Sobre los primeros pasos del turismo en España ver Arcos y Cuadra (1909) y (1918), Fernández Fuster (1991) y Vega Inclán (1927).

Después de haber sido un centro comercial e industrial de relativa prosperidad y con esperanzas de modernización económica, Málaga experimentó una grave contracción en su economía en los dos últimos decenios de la centuria pasada. Fueron unos años en los que se arruinó la industria siderúrgica, hubo debilitamiento del comercio y de la industria textil, el sector agrario sufrió una profunda depresión que afectó a la ganadería y a todos los principales cultivos, y la emigración se convirtió en la única alternativa para buena parte de los malagueños más desfavorecidos. Alejandro Bueno resumía de la siguiente manera la desesperada situación que se vivía en Málaga: “La agricultura ha muerto, la industria casi ha desaparecido, y el comercio se ha resentido muy notablemente hasta el extremo de no ser ni aún sombra del pasado”<sup>2</sup>.

Intentando buscar posibles soluciones a la crisis generalizada que padecía la provincia se alzaron voces reclamando el desarrollo de actividades económicas alternativas: “Hay que aclimatar cuantas industrias puedan desarrollarse en nuestro suelo, (...), abrir a la actividad nuevos horizontes, hacer cuanto sea posible porque no se paraliquen los negocios, encalmados ahora como nunca”<sup>3</sup>. Era vital reactivar la economía y fueron muchos los que consideraron que el turismo podría ser el motor idóneo de dicha reactivación. Destacados miembros de la sociedad malagueña, conocedores de que explotando las innegables condiciones de su clima algunas ciudades de Francia e Italia habían conseguido embellecerse, incrementar su población y ser visitadas por los extranjeros, y conscientes de que nuestra provincia reunía unas condiciones climáticas que en nada desmerecían a las de dichas ciudades, estimaron que la explotación del clima de Málaga, la conversión de la ciudad en una estación de invierno que atrajera a turistas y, por ende, riqueza, podría ser la locomotora que permitiera la recuperación de su maltrecha economía.

En su obra “Málaga, estación de invierno”, Luis de León escribía en 1894 que “el loable propósito de convertir a Málaga en estación de invierno apareció cuando la crisis general de esta provincia hizo sentir en la capital los efectos de una paralización absoluta de la agricultura y el comercio”, y que fue entonces, “al agotarse los manantiales de riqueza que la dieran vida”, cuando “hubo de pensarse seriamente en buscar en su clima elementos nuevos de compensación que alejaran la abrumadora incertidum-

2. Ver el diario malagueño Unión Mercantil, 30 de agosto de 1887.

3. Ver el diario malagueño Unión Mercantil, 23 de abril de 1887.

bre al través de la que divisábase un porvenir angustioso y triste”, (León, 1894).

Otro ilustre malagueño, Narciso Díaz de Escovar, también dejó bien claro en algunos de sus manuscritos que la explotación del clima de Málaga podía ser una buena salida a la profunda depresión económica finisecular. En uno de ellos, escrito en un momento crítico en el que la emigración arrastraba “con enormes esperanzas de tierras de promisión a cientos de familias que preferían verter lágrimas de ausencia a desfallecer de hambre, privadas de trabajo, en los hogares donde nacieron y crecieron”, afirmaba que los nuevos horizontes de prosperidad para Málaga descansaban en su clima privilegiado y se preguntaba: “¿Por qué hemos de ser menos que otras ciudades que al ser consideradas como buenas estaciones invernales han entrado en indiscutible era de prosperidad?”, (Díaz de Escovar, s.a.).

Díaz de Escovar estaba convencido de que la conversión de Málaga en estación invernal sería un éxito seguro: “Miles de opulentos viajeros llegarán a nuestro puerto, en demanda de salud o recreo, y los industriales y los profesionales tendrán mucho campo y un nuevo horizonte llenará nuestras aspiraciones que disiparán nuestras nubes de llanto”. No obstante, consideraba que para alcanzar ese objetivo sería preciso que toda la sociedad malagueña apoyara ese proyecto: “Todos debemos aportar nuestro grano de arena para formar la montaña (...). Es triste, muy triste, que personalidades desinteresadas, algunas de ellas no ligadas a nuestro suelo por filiales afectos aunque sí por lazos de agradecimiento, enarboles su bandera en pro de nuestro clima y los verdaderos obligados permanezcan indolentes o comenten desde el sillón del círculo de recreo o en torno a la mesa de café esas nobles iniciativas calificando de soñadores a los entusiastas”. Pedía a los malagueños que meditaran el proyecto, que estudiaran las ventajas que Málaga podría obtener, y se mostraba convencido que entonces la respuesta de la población sería “tan lisonjera como el más entusiasta del proyecto podría pedir”, (Díaz de Escovar, s.a.).

Todos los defensores de la idea de convertir a Málaga en un centro receptor de turistas estuvieron de acuerdo en que el mejor tesoro de la provincia, o lo que es lo mismo, el principal atractivo turístico, era el clima. En este sentido, y por medio de estudios, informes y publicaciones, se esforzaron por dar a conocer al mundo las excelencias del clima malagueño. Persiguieron, no sólo la publicidad en el exterior, sino, además, demostrar que las estaciones invernales que por aquel entonces disfrutaban de mayor reputación –Menton, Hyeres, Niza, Cannes, Bordiguera, entre otras–

no podían competir en modo alguno con las incomparables condiciones climáticas que reunía la provincia de Málaga.

El doctor Martínez Montes afirmaba en 1880 que Málaga era “un puerto de salvación para infinidad de personas atacadas de enfermedades crónicas del pecho”, y citando al doctor Gigot-Suard, especialista en estudios de los climas en relación a la higiene y la medicina, señalaba que “la dulzura del clima de Málaga asigna a esta importante ciudad el primer lugar entre las estaciones médicas de la Península”, (Martínez Montes, 1880, p. 9). En 1893 Pedro Marcolains publicó unos de los estudios más completos y elaborados sobre la climatología malagueña y en él indicaba que “Málaga, para residencia de invierno, posee especialísimas condiciones climatológicas, y en ellas no le aventaja ningún puerto del Mediterráneo: su suave temperatura, siempre superior al cero centígrado; su ambiente, moderadamente húmedo, mucho menos húmedo que el de las costas del Atlántico; sus brisas apacibles; su purísimo cielo, ordinariamente límpido, en el que las nubes toman por lo regular formas bizarras, ricas en luz y color; su mar brillante y poética; toda la Naturaleza, riente y embelesadora, con su vegetación lozana y su eflorescencia perpetua, hace de este país uno de los más saludables y delicioso (...). Todas las personas cuyo organismo esté debilitado por las enfermedades y que necesiten vivir bajo la influencia de los climas benignos, pueden encontrar bajo el cielo de Málaga el tesoro de más precio”, (Marcolains, 1893, p. 11).

El acuerdo sobre la bondad del clima malagueño y la necesidad de dar a conocer por todo el mundo las excelencias del mismo era unánime. También había consenso a la hora de señalar que para convertir a nuestra ciudad en un centro turístico de primera línea no bastaba con propagar las características climatológicas malagueñas. Era vital, además, mejorar profundamente las deficientes infraestructuras de la capital y de la provincia, labor que, como señalaba Luis de León, no sólo competía “al vecindario y al Municipio, sino también y más principalmente al Estado, cuya misión era velar por los intereses generales”, (León, 1894, pp. 6 y 7).

Para Marcolains, la población que aspirara a ser la mejor residencia invernal de Europa necesitaría demostrar que poseía un buen clima, “el mejor sistema de medidas higiénicas y de saneamiento, un buen régimen de policía y de vigilancia, buen alumbrado, elementos de confort y de recreo, cómodos, buenos y económicos”, y que no descuidaba todo aquello que pudiera “darle la primacía en punto a ornato y embellecimiento de la residencia y de sus afueras”. Aparte de un “clima sano, templado, apaci-

ble, de cielo límpido y de naturaleza espléndida” debería reunir las siguientes condiciones:

- “Domicilios holgados y económicos, higiénicos y confortables.
- Calles bien limpias, fundadas sobre buenos sistemas de alcantarillado, drenaje y empedrado; plazas y paseos, embellecidos con jardines y dotados de aguas limpias y corrientes.
- Buenos sistemas de alumbrado y de vigilancia, seguridad personal y respetuosa tolerancia para con todos los usos y costumbres de los extranjeros.
- Ausencia o supresión de la mendicidad y de la vagancia, así que de las exhibiciones de individuos con órganos deformes y miembros mutilados.
- Un buen matadero, que, previo el oportuno estudio y proyecto, esté hecho a la altura de los modernos adelantos de arquitectura e higiene pública.
- El número de mercados que su área exige, construidos en locales ad hoc con las condiciones de holgura, ventilación y abundancia de aguas, tan necesarias al lavado de carnes, pescados, frutas y verduras; prohibición consiguiente de la venta ambulante de toda clase de comestibles y sustitución por la de los mercados.
- Buen servicio de limpieza de calles, plazas y paseos; imponiendo y exigiendo multas a los contraventores, a fin de extirpar la mala costumbre de arrojar basuras y aguas sucias a las calles desde las puertas o desde las ventanas.
- Remoción de los montones de basuras en las cercanías de la ciudad y esmero especial en evitar el estancamiento de las aguas en calles, plazas y jardines; con lo cual se conseguiría extirpar el paludismo demasiado arraigado en algunos puntos”, (Marcolains, 1893, pp. 83 y 84).

En parecidos términos se expresaba José Ramos Power en 1895 cuando afirmaba: “Nuestra ciudad carece casi por completo de buenos paseos, hermosos jardines, extensos parques y demás lugares de esparcimiento y

recreo que hasta en otras de muy menor importancia hacen la vida de propios y extraños más agradable y llevadera que en esta. (...) La mayoría de los que atraídos, por una eficaz propaganda, invierten por primera vez en Málaga, reconocerán, sin duda, la superioridad de nuestro clima sobre el de Niza; pero no nos hagamos ilusiones y reconozcamos a nuestra vez (...) que aquí no encontrarán distracciones de ningún género, y ni aún siquiera vía pública, donde poner los pies sin riesgo de que les ahogue el polvo o en el barro (...). Hagamos nosotros lo que nos corresponde y es de previa e indispensable necesidad: jardines, parques, paseos y buenas vías públicas; que cuando tengamos esto habremos superado en todos los sentidos a las demás estaciones de invierno”, (Ramos Power, 1895, p. 4).

A diferencia de Marcolains, que llegó incluso a solicitar la demolición de la Alcazaba por razones de salubridad (Marcolains, 1893, p. 82), Ramos Power la consideraba, al igual que al castillo de Gibralfaro, como elementos cruciales para la Málaga turística. Tras las necesarias reformas imaginaba a ambos monumentos de la siguiente manera: “La Alcazaba con su exposición vistosa de magníficos edificios dispuestos en graderías, unos disfrutando de la hermosa perspectiva del puerto, la costa y parte de la vega y otros la no menos agradable de la ciudad y del anfiteatro de montañas que la rodea: los cerros de Gibralfaro coronados por edificios en los que el atrofiado pulmón del triste enfermo recibirá a raudales este vivificador ambiente, y sus laderas pobladas de bellos hoteles, medio ocultos entre el bosque de una vegetación tropical y cruzados en todas direcciones por veredas cubiertas, alamedas umbrosas y amplios caminos, por los que a pie o en el tranvía el paseante se extasiará ante una serie de vistas a cuan más admirable; por todas partes kioscos y cenadores, terrazas y belvederes, fuentes y cascadas; y al pie de todo esto, alegrado de día por nuestro sol espléndido y fantaseado de noche por la luna y los focos eléctricos, la Alameda prolongada hasta el Hospital Noble, con estanques y grandes saltos de agua, espaciados por el centro, sombreada por frondosa arboleda y teniendo a ambos lados magníficos edificios; y mejor todavía, si toda esta parte del ensanche ganado al mar se convirtiera en parques y jardines”, (Ramos Power, 1895, p. 8).

Díaz de Escovar no se quedó atrás y, además de hacer un llamamiento a las autoridades para que contribuyeran, no sólo en metálico, sino “con la reforma de unas Ordenanzas anticuadas y deficientes, con medidas de higiene, con proyectos de embellecimiento y utilidad”, dio un paso más allá al proponer la creación de un libro o guía para que el viajero pudiera apreciar “las bellezas de la localidad, tanto en el orden de sus monumentos

históricos, como en el de sus reformas, o en el de sus encantos naturales”. Dicha guía constaría de tres partes: “Literaria o de interés especial, artística y administrativa”. En la primera de ellas se recogería información sobre “detalles del clima, higiene, flora, historia, descripción de la Catedral, monumentos artísticos, templos, paseos, teatros, asilos, academias, círculos, puertos, etc”. En la parte artística se procuraría “obtener fotografías de los edificios notables, principales calles y plazas, paseos, etc”, y la parte administrativa recogería “una relación de los principales industriales de Málaga, por orden alfabético, al objeto de que el viajero pueda hallar cuantos artículos crea necesario adquirir”, (Díaz de Escovar, s.a.).

Opiniones como éstas, que recomendaban la difusión de las excelencias climáticas y que, además, hacían hincapié en la urgente necesidad de acometer reformas en las infraestructuras, fueron abundantes a lo largo de la década de los años noventa del siglo pasado. Con la intención de aunar en un proyecto común las diferentes iniciativas y de tratar de organizar de manera racional y programada la explotación del sector turístico, se constituyó en 1897 la Sociedad Propagandista del Clima y Embellecimiento de Málaga, (Arcas Cubero, 1980).

Esta sociedad fue creada en cierta medida a imagen y semejanza de los llamados Sindicatos de Iniciativa o Sociedades de Atracción de Forasteros, organismos auspiciados mayoritariamente por capital privado que habían surgido en países como Suiza, Francia e Italia, principalmente, con el objetivo de “ocuparse de una región desde el punto de vista del turismo, perfeccionando los medios de locomoción y vías de comunicación, favoreciendo las atracciones, la comodidad y el confort de los visitantes, y por fin procurando se hiciera conocida la región en el exterior por medio de prospectos, anuncios, artículos de prensa, etc.”, (Arcos y Cuadra, 1909, p. 17).

La labor de la Sociedad Propagandista se orientó, fundamentalmente, hacia la propaganda del clima, especialmente de cara al extranjero, el embellecimiento urbanístico y la higiene pública, y los festejos y actividades culturales. Los miembros de dicha sociedad tuvieron claro desde el primer momento que el desarrollo turístico de Málaga precisaba, además de las bellezas naturales y de las favorables condiciones climáticas existentes, de un amplio programa de reformas que acondicionaran la ciudad en ese sentido. Desde el mismo momento de su fundación, y a pesar de la difícil situación económica que padecía la provincia y de no contar con el necesario y demandado apoyo oficial, los entusiastas propagandistas se volcaron de manera decidida en su ilusionante proyecto con el que pretendie-

ron, mediante el desarrollo turístico, ofrecer a Málaga, no sólo una posible salida a la contracción económica finisecular, sino, además, una sólida alternativa económica de cara al futuro.

---

## 2. EL INFORME DEL CONSUL FRANCES EN MALAGA (1911): MALAGA, CENTRO TURISTICO.

---

En esta empresa participaron destacados miembros de la sociedad malagueña, entre los que se encontraba un importante número de extranjeros. Entre ellos desempeñaron un relevante papel los cónsules, mereciendo la pena destacar el hecho de que uno de los principales promotores de la Sociedad Propagandista fue Alexander Finn, cónsul general de Inglaterra en Málaga. Otra prueba de que no eran sólo los malagueños los que veían posible e interesante la transformación de Málaga en un centro turístico es el texto que se presenta a continuación. Se trata de un informe redactado en 1911 por el cónsul de Francia en Málaga, Jacques Chaumié<sup>4</sup>.

Comienza Chaumié haciendo algunas precisiones sobre los importantes beneficios que, a su juicio, podría reportar para la economía francesa, y especialmente para su comercio, la conversión de Málaga en un destacado centro turístico de invierno. Afirma que el desarrollo turístico de la provincia malagueña, o lo que es lo mismo, una mayor presencia de ciudadanos extranjeros en la zona, repercutiría positivamente sobre el comercio francés de importación y de exportación. Considera, además, que también podrían verse beneficiadas las industrias galas de hostelería y de espectáculos, e, incluso, la vecina región de Argelia. A continuación reflexiona sobre los atractivos turísticos malagueños. Coincide plenamente con todos aquellos que anteriormente ya apuntaron que el principal tesoro de nuestra provincia era el clima y sus bellezas naturales. Alaba las condiciones climáticas, especialmente las del invierno malagueño, el paisaje, el mar y la vegetación, con lo que pone claramente de manifiesto cuáles eran los principales activos sobre los que Málaga debería sentar las bases de su expansión turística.

Como todo no iban a ser elogios, Chaumié termina su informe comentando las carencias que sufría Málaga en materia turística. Como ya antes lo hicieron otros, el cónsul francés señala que para que Málaga pudiera transformarse en un próspero centro receptor de turistas no bastaba con ensal-

4. Chaumié (1911). El original de este informe está escrito en francés. Desde aquí quiero agradecer a Ana María Sánchez Tejeda y a Natalia Ruiz su desinteresada colaboración en la traducción del citado texto.

zar el clima y divulgar sus atractivos naturales. Era preciso ampliar y mejorar la oferta hotelera existente, perfeccionar las comunicaciones y los medios de transporte, tanto por carretera como por ferrocarril, ya que eran muy deficientes cuando no inexistentes, y ofertar al viajero medios de distracción, como museos, espectáculos, teatros, casinos, actividades deportivas, etc.

De la lectura de este interesante testimonio se desprende, al igual que de otros escritos de finales de la centuria pasada, que fue hace aproximadamente un siglo cuando, tanto a nivel nacional como en el caso particular de Málaga, se empezó a apostar por el turismo. Era una actividad nueva pero muy prometedora, habida cuenta de los suculentos ingresos que estaba reportando a otros países. Contábamos con una gran ventaja y es que nuestro principal activo, el clima, era algo que posibles competidores nunca podrían comprar o crear. En cuanto a los lastres, que los había y muy importantes, siempre podrían ser eliminados, o al menos aliviados, con dedicación y esfuerzo por parte de todos. El presente trabajo ha pretendido ser un modesto homenaje, particularizado en el caso de Málaga, a aquellos ciudadanos y asociaciones que supieron vislumbrar en las últimas décadas del siglo XIX las enormes posibilidades que para nuestra pobre economía podría reportar el desarrollo del turismo. Fueron ellos los que, sin olvidar claro está a la propia Administración Pública, que ya en 1905 creó su primer organismo específico dedicado al fomento de las actividades turísticas<sup>5</sup>, los que con su ilusión y trabajo pusieron los cimientos de la que hoy en día es una de nuestras principales fuentes de riqueza.

---

#### INFORME DE JACQUES CHAUMIE, CONSUL DE FRANCIA EN MALAGA

---

##### TURISMO

El turismo es para el país otra fuente de riqueza cuyo desarrollo puede tener para nuestro comercio resultados todavía más afortunados.

Aunque Andalucía sea una de las regiones más renombradas de Europa y un número considerable de viajeros la recorran cada año, ésta no es conocida más que superficialmente y, hasta la presente, casi nada se ha intentado para retener durante algún tiempo los turistas, que sólo hacen

5. Sobre el papel desempeñado por la Administración Pública en la promoción del turismo en la España de la primera mitad del siglo XX ver Pellejero Martínez (1994).

breves estancias en algunas de sus ciudades. Fuera de estas contadas ciudades, el país es ignorado. En las cuatro provincias de la circunscripción consular de este puerto, millares de personas se detienen en Granada y Córdoba, que están incluidas dentro del itinerario clásico de viaje en España.

También éste incluye ya, aunque en menor medida, a Málaga y Ronda; fuera de éstas, no se adentran jamás. Sin embargo, debido a la variedad y belleza de sus aspectos, esta región debería atraer y retener a muchos más viajeros. Ella contiene, en efecto, una cadena de montañas, Sierra Nevada, cuyas cumbres, más elevadas que las de los Pirineos, dominan, por un lado, la costa del Mediterráneo, con su vegetación tropical, y, por otro, el fresco valle de Granada. Contiene, además, macizos como el de la Sierra de Ronda que, sin ser tan poderosos, resultan extremadamente pintorescos. Granada es una ciudad monumental y artística que merece ser vista con placer si se quiere sentir todo su encanto, y que, además, permite disfrutar de un clima exquisito en primavera y otoño.

Málaga podría ser una muy apreciada estancia de invierno. Se han hecho intentos en este sentido y un número creciente de turistas han sido atraídos; pero ese número es ínfimo al lado de los que una propaganda perspicaz y la realización de mejoras indispensables podrían hacer venir y, además, permanecer en ella.

Como el desarrollo de Málaga en una importante ciudad de invierno puede interesar, y con buenas razones, al comercio francés, es útil realizar, a tal efecto, algunas precisiones.

En primer lugar, las importaciones francesas se verían considerablemente aumentadas si hubiera en la región muchos extranjeros ricos que, tanto por sus gustos como por sus recursos, no quisieran contentarse, en cuanto al volumen de artículos, con la producción española. Estos extranjeros constituirían siempre nuestra mejor clientela y, además, contribuirían también a darle a la sociedad más rica del país el deseo de consumir los mismos productos que ellos, facilitándoles a su vez los medios para hacerlo al producir mediante su consumo una mayor renta y un incremento de la capacidad adquisitiva en la región.

Pero nuestro comercio de exportación no sería el único en tener interés en la transformación de Málaga en una ciudad de invierno. La industria hotelera y la de espectáculos son particularmente prósperas en Francia; algunos de nuestros compatriotas podrían, gracias a su experiencia en estas

materias, llevarse una gran parte de los beneficios dejados por los turistas. De este modo ellos también contribuirían a desarrollar el consumo de nuestros productos.

Desde otro punto de vista, no se le escapará a nadie que siendo Francia territorio por donde deben pasar todos los viajeros que se trasladan por tierra a la Península Ibérica, esto es, la mayor parte de los que la visitan, su interés en favorecer el progreso del turismo en España y Portugal es evidente y poderoso.

Finalmente, Argelia se beneficiaría igualmente de la creación de una importante ciudad de invierno en la ribera andaluza, que está tan próxima a la suya. Con las facilidades dadas por las combinaciones de billetes de las compañías de transporte terrestre y marítimo, la preferencia por los viajes de ida y vuelta se propaga. Incluso los turistas que parecen más refractarios a las grandes excursiones, los que por gusto o por motivos de salud quieren permanecer en un punto elegido, así como los más sedentarios, si se puede decir así, toman cada vez más el hábito de variar los itinerarios de ida y vuelta, sobre todo para hacer sucesivos descansos en un viaje bastante largo. Nada sería más tentador para una persona llegada a Andalucía procedente del Norte de Europa que visitar Argelia. No sería difícil provocar, con una publicidad bien hecha, la tentación de pisar el suelo africano a las gentes que vienen de vivir en una tierra impregnada de recuerdos de la dominación árabe. Los servicios de navegación, sensatamente establecidos entre Málaga y Orán, transportarían rápidamente a los viajeros de un puerto a otro y aprovisionarían la ciudad española de determinados productos alimenticios que ella actualmente demanda de Marruecos y que Argelia podría aventajar en su suministro, sobre todo porque el consumo se incrementaría.

No habría por otra parte una competencia peligrosa para nuestra Riviera, la cual, desde todos los puntos de vista, debido a la mayor variedad de sus costas, la perfección de su puesta en escena y su proximidad a Europa Central y a la del Norte, nunca contará con rival. Además, todos los países visitados por los turistas son solidarios, gusta cada vez más cambiar los itinerarios y, por otra parte, de los invernantes que se impondrían un largo viaje para ir hasta Málaga, serían muchos más aquellos que van a Egipto que los que no pasan de Montecarlo.

¿Cuáles son ahora las condiciones que presenta Málaga para llegar a ser una villa de invierno y qué mejoras debe realizar para ello?

El clima de esta costa andaluza ha sido objeto de injustas críticas. Se le ha reprochado agriamente a Málaga ser batida por vientos violentos y frecuentes. La verdad es que, tal y como ocurre en el litoral del Mediterráneo, a menudo sopla el viento, pero menos en resumidas cuentas que sobre muchas otras de sus costas. En primer lugar, los macizos marroquíes del Atlas y del Rif oponen a los vientos del sur una barrera más eficaz que las cadenas de Argelia y, además, no se tiene aquí el siroco que golpea las regiones más orientales del Mediterráneo. Es exacto decir que, en este angosto corredor marítimo, encerrado entre las elevadas cotas de España y de Marruecos y que termina en embudo en Gibraltar, las influencias contrarias del Atlántico y del Mediterráneo chocan y provocan a menudo problemas atmosféricos, pero Málaga y sus entornos están relativamente al abrigo de estos vientos.

Uno de los más violentos, el levante o viento del este, cargado de humedad a su paso sobre la cuenca occidental del Mediterráneo, después de haber castigado con fuerza las costas de Cataluña y, sobre todo, de Valencia, es desviado debido a la orientación de la costa española sobre la de Marruecos, donde encuentra a menudo ciertos puertos inabordables, como el de Melilla. Málaga no lo recibe más que muy indirectamente y, salvo en las grandes tempestades, no le es realmente incómodo.

El poniente o viento del oeste, venido del Atlántico, llega a veces a franquear las sierras que se levantan al norte de Gibraltar; no tiene nada de anormal.

El viento desagradable, difícilmente soportable por las personas nerviosas y que le ha valido a Málaga la mayor parte de las críticas que le han sido atribuidas, es el terral, viento de tierra producido por el mar sobrecalentado al lado de las montañas y de la meseta helada de España. Es seco y agrio y, durante el verano, asfixiante, pero no puede decirse que sea propio o peculiar de esta región. La proximidad del Mediterráneo y de las tierras altas y frías tiene en todas partes las mismas consecuencias. Nuestro mistral, la tramontana italiana, la bora de Illyrie, no son más agradables que el terral de invierno andaluz. La costa de Málaga tiene los inconvenientes ordinarios de las riberas mediterráneas, pero cuenta además con un alto grado de ventajas.

Es, en primer lugar, la parte más cálida de Europa; la presencia de una vegetación tropical, no sólo en algunos puntos cuidadosamente elegidos, sino sobre todo el litoral donde crece la caña de azúcar y los plataneros, es motivo suficiente para probarlo.

El país es muy bello al ofrecer una muy amplia diversidad de aspectos agradables, debido no sólo a los accidentes de un sol atormentado, sino también a las sorprendentes diferencias de coloración de terrenos a menudo muy unidos. El mar, que en Málaga se adentra en una bahía de forma muy armoniosa, es debido a los juegos de luz tan variado como la tierra. Cada viento le da a sus aguas un tono particular que se acentúa con la violencia de un soplo, verde con el poniente, de un gris azulado con el levante, y no es de azul profundo más que con el terral, que seca y purifica la atmósfera poniendo de relieve los detalles más lejanos del paisaje.

El campo y las playas ofrecen por todos lados espectáculos encantadores. Las casas blancas subidas sobre una cresta, rodeadas de una gruesa hilera de cactus o acurrucadas en un hueco con un jardín de naranjos y granados y una gran palmera, en el nacimiento de un barranco lleno de laureles rosas; las siluetas de las cabras en lo alto de los peñascos; en los caminos, los caballos andaluces a pasos danzantes, montados al modo árabe con la silla de respaldo y anchos estribos, las mulas enjaezadas de lana roja y amarilla, los asnos trotando en largas filas cargados con todos los productos de la tierra; por la ribera del mar los barcos varados con su delantera de espolón donde se encuentra pintado un gran ojo, las redes sobre la arena, en alta mar el paisaje incesante de velas latinas; todo forma a cada instante imágenes por las que el hombre menos enamorado de lo pintoresco no puede dejar de sentirse seducido.

Pero estos aspectos que encantan al que hace una parada larga en Málaga, sobre todo cuando los descubre poco a poco en el curso de sus paseos, no constituyen la "curiosidad" recomendada por los guías, a la cual los turistas están obligados a consagrar una parte de su tiempo, generalmente calculado de manera estricta. No hay en Málaga ningún museo y aunque la ciudad ha conservado su espíritu árabe, sus angostas calles y la ciudadela morisca que la domina, y aunque se prolonga por los parques y villas floreadas, no tiene ningún monumento verdaderamente hermoso y, sobre todo, se encuentra fuera de los itinerarios clásicos. No se pasa por Málaga en el curso de un viaje de placer debido a que la ciudad está en el extremo de una sola línea férrea. Fuera de los circuitos terrestres, no es más que un lugar de embarque para turistas; los que entran y los que de España van a Africa, o bien se dirigen a Tánger por Cádiz o Algeciras, o a Orán por Cartagena o Almería. Desde Málaga no se va más que a Melilla, la cual no ha atraído todavía a los viajeros.

Para establecer en Málaga un gran número de viajeros, para crear allí

una verdadera ciudad de invierno, se debería, en primer lugar, construir fuera de la aglomeración urbana, a la orilla del mar, grandes hoteles que, a pesar de la dulzura del clima, contaran con calefacción. Cuando por casualidad llega un día frío, esta falta de precaución es particularmente sentida. Sin duda, el último invierno, que fue el más frío desde 1865, no debería servir de ejemplo; pero, incluso en los inviernos normales, hace falta que los extranjeros se encuentren en los hoteles al abrigo de los descensos, aunque sean ligeros, de temperatura. Es esa una cuestión muy importante sobre la cual quisiera insistir para llamar la atención de las personas que desearan construir hoteles o villas en Málaga, o bien mejorar el confort de los que ya existen.

Se debería también, para garantizar la prosperidad de una ciudad de invierno, crear en ella distracciones. Nada sería más fácil que favorecer el desarrollo de los deportes terrestres y, sobre todo, marítimos, con la bahía que se presta admirablemente a las regatas. También se deberían organizar espectáculos y, para completar los teatros de la ciudad, construir un casino en los barrios de las villas.

Por último, lo que retrasa el desarrollo de un centro de turismo en Málaga es la gran dificultad, si no imposibilidad, de ir en automóvil fuera de las proximidades de la ciudad. Una sola ruta es teóricamente practicable, la de Granada, pero ésta es muy difícil; los caminos del litoral en cornisa, que serían tan interesantes de seguir, son de una deplorable viabilidad y vadean casi todos los innumerables ríos y arroyos que descienden de la montaña, que si bien es cierto que casi siempre están secos, después de una fuerte lluvia suponen una infranqueable barrera y, con un tiempo normal, tratan duramente a los neumáticos con los guijarros de sus anchos lechos.

Bastaría con que se pudiera ir en automóvil por el borde del mar hacia Gibraltar y Cádiz, por un lado, y hacia Almería, por el otro, así como hacia el interior, a Granada, la cual no está a más de un centenar de kilómetros, aproximadamente, y desde donde se debería poder volver a través de Sierra Nevada por la ruta que llega a Motril por el litoral, para así realizar, en un muy corto espacio de tiempo, una de las excursiones más bellas y variadas que existan. En particular, el circuito Málaga-Granada-Motril y el regreso por la ruta a orillas del Mediterráneo, mostrando en varias horas sobrecogedores paisajes de montaña, descarnados y secos en dirección a Málaga, nevados y rebosantes de frescor en Sierra Nevada, los jardines y monumentos de Granada, los campos de caña de azúcar del

litoral y, casi por todos lados, amplias perspectivas de la tierra o el mar; todo ello tendrían pronto un renombre universal.

La construcción de puentes sobre un gran número de ríos a la altura de carreteras del litoral es algo ya previsto; hace falta desear que la mejora de la viabilidad permita a esta región ser recorrida cómodamente en automóvil.

A la espera de todo ello convendría organizar el turismo de montaña y para ello crear albergues que tengan más recursos que las posadas de los pueblos.

Se han manifestado ya iniciativas dignas de elogio para atraer a los extranjeros a Málaga. En 1910 se organizó un concurso de aviación que tuvo lugar en verano. Otra iniciativa, a decir verdad mucho más importante, tendrá lugar en octubre de 1911. Porque hasta ahora ha sido sobre todo en verano cuando Málaga se anima. Su gran fiesta, la Feria, es en el mes de agosto, y el frescor relativo de su temperatura debido a la brisa del mar, atrae en los meses más calurosos a muchos "bañistas" venidos de regiones más tórridas de la Península. Habría en esta clientela una fuente de beneficios complementaria para las industrias hoteleras que se establecieran; sin embargo, los baños en el mar de Málaga no atraen a ninguna persona del extranjero, y como los españoles más ricos prefieren generalmente las estaciones del Atlántico a las del Mediterráneo, el futuro de Málaga depende de una presencia cada vez mayor de los turistas de invierno.

*Málaga, 7 de junio de 1911.*

## BIBLIOGRAFIA

- ARCAS CUBERO, F. Y GARCIA SANCHEZ, A. (1980), "Los orígenes del turismo malagueño: La Sociedad Propagandista del Clima y Embellecimiento de Málaga", *Jábega*, nº 32, pp. 42-50.
- ARCOS Y CUADRA, C. (1909), *De las grandes ventajas económicas que produciría el desarrollo del turismo en España*, Barcelona, Banca Mas Sardá (Edición de 1974). \* ARCOS Y CUADRA, C. (1918), *La industria del turismo en España*, Barcelona, Banca Mas Sardá (Edición de 1974).
- CHAUMIE, J. (1911), *Industrie et Commerce de Malaga en 1910*, París, Typographie Adrien Marechal.
- DIAZ DE ESCOVAR, N. (s.a.), *El clima de Málaga*, Archivo Díaz de Escovar, Caja 103, Manuscrito, Málaga.
- FERNANDEZ FUSTER, L. (1991), *Historia general del turismo de masas*, Madrid, Alianza.
- GUIA DEL FORASTERO EN MALAGA (1894), Málaga, Tipografía de "Las Noticias".
- GUZMAN MUÑOZ, A. Y SUPERVIELLE DE ANDRADE, J. (1906), *Guía de Málaga y su Provincia*, Málaga.
- LEON, L. de (1894), *Málaga, estación de invierno*, Málaga, Tipografía de "Las Noticias".
- MARCOLAINS SAN JUAN, P. (1893), *Medios prácticos de convertir a Málaga en la mejor estación de invierno de Europa*, Málaga, Tipografía de la Vda. e Hijos de J. Giral.
- MARTINEZ Y MONTES, V. (1880), *Del clima de Málaga*, Málaga, Imprenta de R.Giral.
- MUÑOZ CERISOLA, N. (1888), *Guía de Málaga*, Málaga, Tipografía de "El Mediodía".
- PELLEJERO MARTINEZ, C. (1994), "La promoción del turismo en España durante la primera mitad del siglo XX: El papel del Estado", *Información Comercial Española*, Revista de Economía, Junio, nº 730, pp. 127-146.
- RAMOS POWER, J. (1895), *Málaga, estación de invierno. Por y para ella*, Málaga, Tipografía de Poch y Creixell.
- SINDICATO DE INICIATIVA Y PROPAGANDA DE MALAGA (1911), *Guía compendiada de la ciudad*, Málaga.
- UNION MERCANTIL (1887).
- URBANO, R. (1901), *Guía de Málaga*, Málaga, Librería de José Duarte.
- VALVERDE, E. (s.a.), *Plano y guía del viajero en Málaga*, Madrid, Imprenta de Fernando Cao y Domingo de Val.
- VEGA INCLAN, Marqués de la (1927), *Turismo en España*, Madrid.