

DE LAS GRANDES VENTAJAS ECONOMICAS QUE PRODUCIRIA EL DESARROLLO DEL TURISMO EN ESPAÑA

Por

Carlos Arcos y Cuadra,
Conde de Bailén

Consideramos de interés bibliográfico presentar a nuestros lectores el texto de un trabajo monográfico, edición privada y muy limitada, que fue escrito por el excelentísimo señor don Carlos Arcos y Cuadra, Conde de Bailén, hace ya sesenta años y que tituló «De las grandes ventajas económicas que producirá el desarrollo del turismo en España».

No puede exigirse rigorismo científico a este trabajo; lo que sí debe tenerse en cuenta es que puede considerarse como el primer libro sobre el turismo aparecido en España, en el que se estudia este fenómeno de nuestro tiempo con su importancia económica.

Carlos Arcos, cuando escribió este trabajo, era un joven muchacho que se preparaba para el ingreso en la carrera diplomática, en la que llegó a Ministro Plenipotenciario sirviendo a España en tres continentes.

En el trabajo que presentamos se observan tres características del autor: sus dotes de observación, su preocupación por los detalles y su humor. Con ellas consigue un acentuado sentido crítico que nunca le abandonó y desarrolló en los siete idiomas que dominaba a la perfección.

El Conde de Bailén, al escribir este trabajo, no pensaba que después de su muerte, hace, unos años, iba a merecer la atención de los estudiosos del turismo. Y es que la mera casualidad ha hecho que uno de estos raros ejemplares, que ha aparecido entre sus libros, llegue a poder de un interesado por estos temas.

La revista ESTUDIOS TURISTICOS estima que este trabajo, precursor de la literatura turística española, debe darse a conocer por su interés y como homenaje al autor, quien en 1909 se preocupó por una posibilidad nacional que hoy ha llegado a ser una de las grandes realizaciones españolas.

Quienes conocieron a Carlos Arcos recordarán en este trabajo la personalidad simpática, alegre y cultivada que lo escribió. Pero no sólo escribió; su carrera le permitió hacer un turismo culto. Conoció a fondo los países en los que habitó, llegando al corazón de los nativos, con los que siempre supo mantener estrechos lazos de amistad, por haber sabido «fundirse» con el ambiente.

INTRODUCCION

Antes de entrar en materia y hablar del Turismo, he de decir lo que es, para poder saber a qué atenernos.

La palabra Turismo no aparece en nuestra lengua más que desde pocos años acá. Como se sabe muy bien nos viene de Francia, y el francés la tomó del germano, «turn». ¿Nos la trajeron los visigodos? No lo sabemos, pero es lo cierto que sólo nos es conocida desde hace unos cincuenta años.

Turismo en francés (Tourisme) es literalmente arte de dar un paseo, una vuelta («tour»); en el sentido aplicado y tal como se entiende hoy día, «Arte de viajar».

Ahora bien, el Turismo también quiere decir tanto como «arte de facilitar el viaje» y este es el sentido en que lo consideraremos en este estudio.

La palabra Turismo no se aplica más que al viaje de recreo y no al viaje de oficio, siendo turista, por consiguiente, el que viaja por su gusto, para disfrutar del clima, para admirar las bellezas de un país, para instruirse (estudiando las costumbres y el carácter de una región, visitando las fábricas y explotaciones, o dándose cuenta, en una palabra, del estado de prosperidad de una nación para poder sacar consecuencias prácticas). Excluye por consiguiente al que viaja por obligación o por sus asuntos, como un corredor de comercio, por ejemplo.

Distinguiré dos clases de turismo:

1.º El que podríamos llamar «externo» o exterior, o sea el turismo de los españoles por el extranjero; y

2.º El «interno» o interior, o sea el de los extranjeros y españoles viajando por la Península.

En cuanto al primero, poco tendré que decir, pues mi fin es tratar del Turismo en España, como lo indica el título de este trabajo.

No obstante, antes de entrar en materia he de decir dos palabras del Turismo exterior.

El Turismo exterior español es de suma importancia «práctica» e «instructiva».

Oigamos lo que dice el señor Fleta, Presidente de la Sesión inaugural del Primer Congreso de Turismo Español (Zaragoza, 21 de noviembre de 1908) (1) en su elocuente discurso sobre el tema «El Turismo es el viaje errante del saber humano»: «por medio del viaje conócese las riquezas y progresos de los países en sus diferentes aspectos científicos, industrial, mercantil, etc. Los viajes que a veces se verifican por recreo terminan por serlo por instrucción, debido

(1) Notas de «El Noticiero Zaragozano».

a la psicología de los individuos deseosos de enterarse cuando se ve la chimenea de una fábrica, de los productos que allí se elaboran, etcétera».

Y hablando del Turismo en general: «El Turismo sirve para progreso de las naciones, para enseñanza de los individuos, para adelanto de las ciencias, para confraternidad de los hombres haciendo desaparecer por medio de este contacto las diferencias y el nombre de «extranjeros».»

De todo esto no podemos menos de sacar la conclusión siguiente, tantas veces repetida en las revistas mensuales del «Touring Club de France». «C'est en voyageant que nous apprendrons»; conclusión que con más exactitud y concisión está expresada en este antiguo adagio castellano: «Para saber, viajar o leer».

Existen en Inglaterra, Francia y sobre todo en Alemania sociedades de viaje. Citaré, como ejemplo, una Sociedad Alemana compuesta exclusivamente de profesores de Gimnasio (Institutos) que juntamente con sus familias, se reúnen para viajar. Sería inútil aquí desarrollar las ventajas inmensas de un viaje colectivo de estos, y de lo cómodo y agradable que es viajar en esas condiciones.

De la misma índole son los viajes organizados por los PP. Dominicos de los colegios de Arcuel y Lacordaire, de París.

Entre los últimos efectuados citaré: Egipto, Asia menor y Arabia, Cabo Norte, Rusia y Siberia, Persia, Marruecos (2).

No quisiera extenderme demasiado sobre el turismo externo, pero no puedo menos de repetir que es de utilidad práctica e instructiva reconocida.

El Turismo interno es el que más nos interesa, porque si bien el externo tiene ventajas más bien «morales», el interior las posee «prácticas», pues al mismo tiempo que «nos perfecciona» forzosamente para la recepción del extranjero, nos proporciona una verdadera fuente de riqueza pecuniaria como lo iremos viendo.

Un país que quiera como el nuestro ocupar su puesto entre las grandes naciones europeas, necesita disponer de todos los elementos que constituye el mecanismo de la vida moderna.

Uno de estos elementos es el Turismo.

Debemos facilitar los viajes, propagar el turismo, mejorando las industrias que con el mismo tienen inmediata relación, publicar descripciones de nuestros paisajes y de nuestros monumentos artísticos que estimulen el deseo de visitarlos.

(2) Para refutar el error de que es preciso ser millonario para poder efectuar estos viajes, puedo citar el viaje de Marruecos que consistía en visitar a Córcega, Cerdeña, Trípoli, Túnez, Argel, Marruecos, Andalucía, las principales poblaciones de España, todo en primera clase, Sleepingcar, hoteles de primera clase, caravanas de camellos especiales, etc., 1.500 a 1.700 francos todo comprendido. Pero un viaje colectivo resulta mucho más barato que si lo hiciera uno solo.

El Turismo aumenta el consumo, y, por lo tanto, la producción agrícola e industrial; hace necesaria la instalación de hoteles, fondas y hospederías, dando mayor valor a la propiedad urbana; aumenta la circulación de viajeros, proporcionando mayores ingresos a las sociedades de transportes; favorece el comercio, y es, sin duda, el medio más eficaz, por el ingreso del dinero que produce, para que nuestra moneda alcance un valor efectivo, resolviendo el problema de los cambios (3).

Voy a contestar ahora a una objeción que se me podría poner: ¿Qué tiene que ver el Turismo con la economía? El que hace esta pregunta seguramente ignora lo que es el Turismo. Le contestaré: Cualquiera fuente de producción, fábrica, mina, granja agrícola, explotación de cualquier clase, ¿tiene relación con la economía? Evidentemente; pues el turismo no es sino una fuente de riqueza, una fuente de producción; una explotación como cualquiera de aquéllas. Sólo que presenta la ventaja de ser una industria, por decirlo así, completa o casi completamente ignorada en España hasta ahora. ¿Con qué se ha enriquecido Suiza? ¿De qué vive Venecia? ¿Quiénes han llevado oro y más oro a la Riviera? (4). El turismo y los turistas.

L'Espagne serait un paradis pour les touristes», dice el periódico «L'Auto», hablando del Congreso de Zaragoza. ¿Por qué «serait» y no «est»? Esto es lo que voy a estudiar en este trabajo, procurando ver cómo se podría remediar ese mal financiero.

Iré estudiando los puntos de este trabajo, prácticamente, es decir, procurando sacar consecuencias prácticas de lo que he visto y estudiado en Francia, Inglaterra, Alemania y Suiza, para poder fomentar el desarrollo de esa fuente de riqueza y de prosperidad que ignorábamos casi del todo hasta noviembre de 1908, en que se reconoció por fin su utilidad, en el primer Congreso del Turismo Español de Zaragoza.

EL CONGRESO DE ZARAGOZA (noviembre 1908).

Es el turismo, a la vez que un bien material y moral, una industria nueva, desconocida en general en España, hasta que se oyó por primera vez hablar del Primer Congreso del Turismo Español celebrado en Zaragoza en noviembre de 1908.

Cuando digo desconocida, me refiero a la multitud, pues existían unos cuantos espíritus que, anhelando ver a su patria convertida en próspero centro de turismo, estudiaban ya esta cuestión separada-

(3) «Turismo, los Sindicatos de Iniciativa», publicados por la Asociación de Fondistas y similares de España.

(4) Cannes, Nice, Monte Carlo, Mónaco, Antibes, St. Raphael, etc.

mente. Entre éstos figuran los señores Congresistas de Zaragoza y algunos miembros de la U. V. E. T. C. N. (5).

Pero faltaba unión, faltaba dirección, iniciativa, faltaba organización; necesitaban un Congreso, y lo reunieron.

Pueden, pues, considerarse como los que dieron el primer paso para el desarrollo de esta fuente de prosperidad material, que se halla enteramente por explotar en nuestros suelos, estos señores que se reunieron con el mismo fin en Zaragoza en noviembre de 1906. A éstos se les puede conceder el título de Padres del Turismo Español, calificativo no apreciado aún, pero que, cuando España, abriendo a los extranjeros su tesoro incomparable de bellezas naturales y artísticas, y su clima variado y saludable, llegue a ser el centro del Turismo Europeo (cosa muy probable como demostraré), entonces se reconocerá el inmenso servicio que han prestado esos promotores, iniciando este movimiento.

Las ideas principales que cunden en la mente de los españoles amantes de este medio de prosperidad nacional, ideas que fueron las que probablemente juntaron a los congresistas en Zaragoza, debieron ser las siguientes:

¿Cuáles son los principales territorios de Europa que reúnen condiciones para el Turismo?

Suiza, por sus bellezas naturales; Italia, por sus bellezas artísticas y por su clima, y la Riviera, por su clima y sobre todo por sus atracciones y por la sociedad que la visita.

Estos son los principales centros del Turismo europeo. Claro está que hay otros como la subida del Rhin desde Colonia hasta el Schwartz-Wald (Selva Negra), pero son menos importantes.

Ahora bien, se pregunta el español que ha viajado y visto. Y la Península Ibérica, ¿posee condiciones atractivas?

Considerémosla con la imparcialidad más rigurosa y no podremos menos de reconocer que reúne todas las condiciones y aún con gran ventaja.

Veamos lo que dice don Narciso Masferrer, Presidente del Touring-Club de España, en una circular a los turistas:

«Necesitamos llevar el convencimiento a todas partes de que son muy pocos, contadísimos, los que conocen los tesoros de belleza que encierra nuestro país. Necesitamos estimular a los más indecisos a que se apresten a recorrer la Península, para gozar de la soberbia naturaleza, de sus riquezas arquitectónicas, de su tesoro agrícola, de su importancia industrial, de sus usos y costumbres, que (verguenza da decirlo) casi todos desconocemos (6).

(5) Unión Velocipédica Española Touring Club Nacional. La Unión fue fundada el 13 de febrero de 1896 y es Touring Club Nacional desde 1901.

(6) El representante del Alto Aragón en el Congreso de Zaragoza dice que los valles de Broto y Boltaña son más conocidos de los turistas franceses que de los españoles.

»Es preciso que salgamos de esta atonía incomprensible, que laboremos surcando nuestra tierra, que nos hagamos cargo del país en que vivimos y que pregonemos «urbi et orbi» esas bellezas, esa importancia y esas costumbres.

»Es un fin patriótico, altamente patriótico, al que os excitamos. ¡Ay! Si conociéramos palmo a palmo el suelo de nuestra patria, quizás no renegaríamos tanto de ella. Y es que más pronto nos hacemos eco de las bellezas que otros cantan de puertas a fuera, que las que debiéramos pregonar «desde dentro de nuestra propia casa». Suiza, Holanda, Dinamarca, proclaman la belleza y encantos de su suelo; ahí tenemos Galicia, la incomparable Suiza española, la risueña Valencia, la hermosa Cataluña, todas estas regiones sin disputa, pueden luchar en belleza con todos los demás países, con manifiesta probabilidad de salir vencedores en la comparación.»

Otro argumento que demuestra la excelencia de nuestro suelo como centro de turismo es el siguiente: Aunque siempre vaya aumentando en el mundo el número de los que quieren viajar para ver, hay muchos que están ya hartos de Suiza y de Italia y que, no pudiendo alejarse a lugares más remotos (como Egipto, por ejemplo), desean «descubrir» un nuevo país, rico en bellezas para poder estudiarlo. Suiza e Italia están ya agotadas, por decirlo así; se conoce ya todo lo que han podido enseñar. Pero ¿ocurre otro tanto en España? Lejos de esto: está aún por conocer.

Y ahora vamos a la cuestión práctica.

¿Por qué no han venido ya turistas a España como van a Suiza e Italia? ¿Por qué dejan de venir los extranjeros a un país de tantos atractivos?

A tres causas atribuyo este efecto:

1.º Porque muy contadas personas saben en el extranjero lo que es nuestra patria, e ignoran las maravillas que contiene.

2.º Por el mal estado de sus carreteras y de sus ferrocarriles y por la exageración de su deficiencia.

3.º Por la mala condición de sus hoteles, salvo rarísimas excepciones.

Para remediar estos males y con otros fines anejos, se ha reunido el primer Congreso del Turismo en Zaragoza.

Iré estudiando cada uno de estos puntos en otros tantos capítulos a saber: Sindicatos de Iniciativa, carreteras, ferrocarriles y hoteles.

En cuanto a las conclusiones votadas en el Congreso de Zaragoza, que aparecerán en la reseña oficial de las sesiones, son según he podido ver por la prensa zaragozana, de carácter general, siendo este primer Congreso más bien «de organización», no habiéndose tomado por consiguiente en él sino pocas medidas de carácter exclusivamente práctico.

No sucederá así seguramente en el próximo Congreso del Turismo que se reunirá en San Sebastián, pues seguramente en él se tomarán medidas prácticas para el fomento y desarrollo del turismo.

Este Congreso, reunido en un verdadero Centro de Turismo cual es la capital de Guipúzcoa, será seguramente muy importante, pues en él se resolverán los problemas prácticos que puedan facilitar y aumentar el movimiento de los turistas.

LOS SINDICATOS DE INICIATIVA

Cuando digo, al tratar del Congreso de Zaragoza, que una de las causas a que se puede atribuir el poco desarrollo del turismo en España comparativamente hablando, es a la casi completa ignorancia del valor de nuestra tierra en el extranjero, dejo para este capítulo el remedio a este mal. Este mal, pues, se puede remediar y este remedio se encuentra en el Sindicato de Iniciativa.

¿Qué son Sindicatos en general?

Sindicatos en general son, según la Ley francesa del 21 de marzo de 1884 que autoriza expresamente la constitución de los mismos, las agrupaciones libres, formadas entre personas que ejercen la misma profesión u oficios similares o profesiones conexas con el fin de atender al estudio o a la defensa de sus intereses económicos, industriales o comerciales.

En España se rigen por la Ley de Asociaciones de 1887 y de Sindicatos, de enero de 1906 (7).

A falta de una definición técnica, daré una definición descriptiva del de Iniciativa, diciendo que es un Sindicato o agrupación de personas que se reúnen con el objeto 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 haga conocida la región en el exterior por medio de prospectos, anuncios, artículos en la prensa, etc. En una palabra, Sindicato de Iniciativa es el que estudia y practica el arte de atraer al turista.

Por esto se les llama también «Sociedades de atracción de forasteros», sinónimo que explica claramente su fin.

El primer Sindicato de Iniciativa se fundó en Grenoble, en 1888, y desde entonces, reconociendo su utilidad, se han ido creando en Francia hasta 223 Sindicatos.

En España existen: el de Barcelona, que es el más importante, el de Madrid, el de Zaragoza, el de Toledo y, probablemente a estas horas tres o cuatro más.

(7) Véase «Gaceta» del 30 de enero de 1906 (índice P. III).

El señor Laffitte, representante de San Sebastián en el Congreso de Zaragoza, prueba la necesidad absoluta de la pronta fundación de un Sindicato en San Sebastián, en un interesantísimo artículo, titulado «El Turismo y los Sindicatos de Iniciativa», publicado en el «Pueblo Vasco» (diario donostiarra) (8).

Habiéndome autorizado amablemente este señor para citar su artículo en este trabajo, voy a copiar unas cuantas de sus frases. Empieza diciendo que la provincia de Guipúzcoa y su capital son más que suficientes con sus bellezas, excelentes carreteras, limpieza de sus viviendas, confort de sus hoteles, etc., para atraer una corriente de inmigración extranjera.

«Pero no basta tener estas ventajas, hay que darlas a conocer por medio de una eficaz propaganda y para ello conviene que constituyamos en nuestra ciudad un Sindicato de Iniciativa, compuesto de personas amantes del turismo que por su entusiasmo colaboren en esta magna obra.»

«Suiza, Francia e Italia han sabido explotar tan hábilmente este procedimiento que de año en año han ido aumentando el contingente de turistas y, por consiguiente, los millones de francos que entran en sus arcas.»

«Pero los ricos americanos que vienen a Europa y los ingleses que los inviernos salen huyendo de las nieblas de su país, desean visitar algo nuevo y España en este sentido está aún por descubrir.»

«A pesar de lo universalmente que es conocido San Sebastián, todavía hay personas que pasan por ilustradas en París, que preguntan si aquí se puede venir en ferrocarril.»

A continuación expone la necesidad de la propaganda para que se haga conocida esa provincia, por medio del anuncio, la guía, el álbum, el periódico, las conferencias y sigue diciendo:

«Si aspiramos a crear una estación de invierno y a mejorar, si cabe posibilidad, la de verano, necesitamos un organismo que se encargue exclusivamente de la propaganda de las excelencias de nuestra provincia y de cuanto afecta a la industria del turismo, y ese organismo ha de ser el Sindicato de Iniciativas.»

Una pluma tan perita en la materia como la del señor Laffitte viene a apoyar una de las tesis que sostengo y es que el «turismo es una industria», como lo he dicho más arriba. Para aclarar más este concepto, dice el señor Laffitte, que el turismo no sólo interesa a la industria de los hoteles, sino que beneficia también a la agricultura, la industria y el comercio.

La «Asociación de fondistas y similares de España», que trabaja activamente para la fundación de estos Sindicatos en nuestras provincias, publica un folleto que recomiendo mucho a todo el que se interese

(8) «El Pueblo Vasco» del 29 de noviembre 1908.

por el turismo en España, por lo admirablemente bien hecho que está y en que da reglas para la constitución de los mismos.

«Proponemos, dice definiéndolos, la 'industrialización' racional de cuantas fuentes de riqueza artística e histórica nos han legado los tiempos. Asociaremos esta acción industrial a la explotación, racional también, de las bellezas naturales en paisajes de montes y de llanos, y pondremos en valor las ignoradas por nosotros mismos, consiguiendo todo con vías de comunicación, buenos hospedajes y amenidad en el trato para aquellas personas extranjeras o nacionales que llamaremos mediante una publicidad inteligente y constante sin que nos arredren las dificultades del principio.»

Las razones que motivaron la constitución de los Sindicatos de Iniciativa en Francia, Suiza e Italia, son idénticas en España. Por eso creemos que su organización en varias regiones nuestras no pueden presentar mayores dificultades si un puñado de hombres decididos quiere intentar el ensayo inspirándose en los métodos probados, excelentes allende el Pirineo.

Dejaremos la palabra al señor Meller:

«Bastará con que una docena de personas industriales, comerciantes, y funcionarios se de cuenta cabal de los recursos que el arte, la historia y la naturaleza ponen al alcance de su mano en la región de que son hijos. Hecho este estudio, observarán los medios de comunicación de que disponen, y en seguida elaborarán un proyecto. Paralelamente estudiarán los Estatutos por que se rigen los Sindicatos de Iniciativa en Francia (en el mismo folleto está incluido un modelo de Estatutos), y prepararán sobre sus bases los Estatutos que deberán presentar a la Junta constitutiva. Es necesario llegar a esta Junta con un programa definitivamente elaborado para no eternizarse en pueriles, o peor, estériles discusiones y los doce individuos iniciadores del movimiento cuidarán de reunir en torno suyo, por medio de la acción individual, el mayor número de adhesiones en forma que la Junta general sea desde luego una base pecuniaria.

Esta Junta establecerá el número de socios activos previstos por los Estatutos que serán los que tomen parte activa en la administración del Sindicato sin que en ello tengan ningún interés directo ni personal.

Los socios activos constituyen la Junta general activa, la que nombra anualmente, y en escrutinio secreto, un Consejo de Administración que se renueva durante el primer trimestre de cada año.

Los detalles de la organización del Consejo de Administración se previenen en los Estatutos.

Detrás de los socios activos, se agrupan los miembros suscriptores que forman el número mayor y como si dijéramos el grueso del ejército del Sindicato. Se reclutan sin limitación mientras que los socios activos (no hay que perder de vista las condiciones especiales

de su nombramiento), se admiten en escrutinio secreto por el Consejo de Administración y a propuesta de dos de sus individuos.

Constituida la Junta Directiva del Sindicato, veamos cómo debe entender sus funciones.

Su acción se desarrolla sobre los siguientes temas: 1.º Informes y publicidad. 2.º Transportes y vías de comunicación. 3.º Hospedajes. 4.º Estudio de asuntos que interesan al Sindicato.»

No voy a desarrollar aquí cada uno de estos puntos, por ser demasiados extensos, pero basta con esto para dar una idea de lo sencillo que es la formación de un Sindicato de Iniciativa.

Generalmente acompaña a la fundación del Sindicato de Iniciativa la de un centro de Información o como lo llama el señor Laffitte, una oficina central de Información.

A esta oficina de información generalmente fundada por el Sindicato de Iniciativa, es a donde el turista extranjero se podrá dirigir al bajar del tren o al llegar en automóvil para informarse de todo lo relativo a hoteles, carreteras, excursiones, monumentos que visitar y acaso encontrar un «cicerone» que le acompañe y ayude.

¿Cómo sabrá el turista si existe y dónde existe ese centro? Sencillamente buscándolo, ya en el «Annuaire des Pays Etrangers» del Touring Club de France, donde están inscritos todos los Sindicatos de Iniciativa y centros de información de los países extranjeros, con respecto a Francia) ya en la guía del Automóvil Club de Francia, ya en las Guías de Joane, Baedeker, Michelin, Continental, Dunlop o en cualquier otra guía que trate de España (9).

Por eso es condición tan indispensable la inserción de estos centros en las citadas guías, desde el momento mismo de su fundación.

Existen ya en ciertas poblaciones de España, centros de esta índole, pero estos centros han sido creados por el Ayuntamiento. Así se puede ver en San Sebastián durante la temporada de verano, frente a la estación una oficina donde un empleado del Municipio facilita gratis y en castellano, francés o inglés cuantos informes respecto a alojamiento, excursiones, consejos para la estancia, etc., se le pidan. Así es que, por ejemplo, llega un francés y se dirige inmediatamente al «Bureau de Renseignements» que le indica su guía. Desea un hotel de 2.ª clase, y le da el empleado una lista con los precios: le pregunta cuáles son las cosas dignas de verse o las excursiones más pintorescas y se lo dice. Vuelve el francés a su tierra después de una estancia de 3, 4 o 5 días y dice: «ils sont admirablement bien montés pour recevoir le touriste à Saint Sébastien» que viene a ser la propaganda más eficaz.

(9) La librería Larousse (París) acaba de publicar una guía admirablemente bien hecha por Mr. M. P. Jonnet, muy bien ilustrada y con preciosos fotograbados.

Para dar una idea del bien material que puede hacer un Sindicato de Iniciativa, copio de la Revista mensual del «Touring Club de France» al cual están afiliados todos los Sindicatos de Iniciativa de Francia, un comunicado de los muchos que cuenta de los resultados obtenidos por sus trabajos.

En la Revista de enero de 1909, y en la parte reservada a estos Sindicatos, citaré los resultados obtenidos por el Sindicato de Iniciativa de Annecy «El Sindicato ha dado, en 1908, más de seis mil contestaciones a informes pedidos (3.500 en 1903).

Los coches han transportado a Fayet (Chamonix) 2.819 personas contra 797 en 1903; los tranvías de Thones han transportado desde el 1.º de mayo hasta el 30 de septiembre 60.080 viajeros (48.791 en 1903); los vapores del lago 434.613 viajeros (89.531 en 1903). El movimiento de viajeros de la Estación de Annecy, durante los meses de junio, julio, agosto y septiembre, ha sido de 224.593, contra 121.192 en 1906». ¿No es, por tanto, una verdadera fuente de riqueza para un país el fomento del turismo? y para ese fomento no aparece como eficaz y rápida la acción de los Sindicatos de Iniciativa? Los datos aducidos contestan con la elocuencia de los hechos. Multiplíquense estos Sindicatos en nuestra patria, ya que la naturaleza la ha enriquecido con mano pródiga y nuestros antepasados supieron engastar en esas galas naturales las innumerables joyas artísticas que nos legaron.

Si tuviéramos Sindicatos tan activos como éste en España, ¡qué inmenso bien material harían!

Pero no ha de tardar ese día, ni puede tardar: el movimiento se ha iniciado ya por el Congreso de Zaragoza y por el Touring Club.

Otro punto que no deja de tener importancia respecto a los Sindicatos de Iniciativa es la federación de los mismos. Y en esto puede ser que adelantemos a los franceses, pues no se han federado aún todos sus Sindicatos, aunque se trabaja activamente para ello, visto la necesidad de esta unión.

Los Sindicatos de Iniciativa de una nación deben unirse federativamente por las siguientes razones:

1.ª Se alega, dice el señor Laffitte, que entre algunos Sindicatos hay intereses contrapuestos (y esto se comprende fácilmente), pero como la base de la industria y del turismo es común a todos, conviene la federación.

2.ª Porque sólo una federación tiene la autoridad necesaria para hacerse escuchar de los poderes públicos; de las compañías de ferrocarriles, de las grandes empresas de transportes, de comercio y de navegación (10).

(10) Louis Farges, Revista del «Touring Club de France», de noviembre 1908.

3.^a Nos confirma esta tesis el P. Antoine en su «Curso de Economía Social», al hablar de los Sindicatos en general: Las ventajas que encuentran en unirse los Sindicatos son: La de disminuir sus gastos generales y la de poder proporcionarse diversos servicios que un solo Sindicato no podría tener.

Ahora bien ¿cuáles son los fines de todo Sindicato de Iniciativa? ¿Cuáles son los trabajos que debe realizar? ¿Cuáles son los objetos esenciales a que debe aplicar su actividad la Federación de los Sindicatos?

El señor Farges nos lo dice claramente en la ya citada revista:

«Los Sindicatos deben proveer a la federación de todos los documentos e informes que necesita para su acción, y una vez llegado el viajero al país, cogerle, por decirlo así, a la bajada del tren, retenerle el mayor tiempo posible, informándole por la entrega de un librito-guía exclusivamente consagrado a informes prácticos, sitios y monumentos que visitar, itinerarios de excursiones, horarios de caminos de hierro, tranvías y coches, publicar listas de hoteles, de los correos, teléfonos, mecánicos, etc., bibliografía sucinta de la región; estableciendo una oficina de turismo donde se den oralmente informes precisos o, si es posible, mediante la comunicación de trabajos capitales sobre el país; hacer amar, en una palabra, el país y sus habitantes, y convidar al viajero a volver, con la cortesía práctica de la acogida.

Tienen además que ejercer una acción eficaz en su derredor; hacerse consejeros de todos los que se aprovechan de la venida de los turistas; promover y ayudar a introducir las mejoras necesarias en los transportes, en los hoteles, y en el recibimiento en general de los viajeros.

Su concurso no es menos útil y deseable en las luchas por la conservación de los bosques amenazados (obra de que hablaré al tratar del Touring Club) y en la obra de la conservación de los sitios pintorescos y de los monumentos (11), en la colocación de postes que indiquen su existencia, en la disposición de senderos que faciliten al acceso de los mismos, etc.»

Se puede ver con esto, y sin insistir más en ello, la labor de estas instituciones, la gran utilidad de su fundación y unión para desarrollar el turismo en una nación.

(11) Por monumentos se entienden aquí, los artísticos, arquitectónicos, históricos, en general los que puedan interesar.

EL TURING CLUB

Voy a tratar ahora del elemento más activo, del centro en derredor del cual giran y del que dependen todos los elementos propios para la organización de una nación convirtiéndola en un centro de turismo, del edificio central, por decirlo así, cual es el Turing Club.

Pocas naciones hay en Europa que no cuenten con un Turing Club o institución análoga.

España posee uno desde 1907, el cual ha trabajado activamente por la causa del turismo, habiendo realizado ya grandes reformas y contribuido en mucho a un mejoramiento general para la recepción de los extranjeros.

Como hemos de aspirar a la mayor perfección posible, tomaré como modelo y punto de comparación, el Touring Club de France, que es el mejor organizado, el que más trabajos ha realizado, y el más atendido por su gobierno.

Como prueba de esto último, basta decir que el Touring Club de France ha sido reconocido de utilidad pública por Decreto del 30 de noviembre de 1908.

Para dar una idea exacta de lo que es un Touring Club, veamos en una de las revistas del de Francia el «Objeto de la Asociación». «El Touring Club», dice: «ha sido fundado para desarrollar el turismo 'bajo todas sus formas'. Extiende su acción a todos los turistas, sea cual fuere su modo de locomoción, a pie, a caballo, en coche, en bicicleta, en automóvil, en yate, en ferrocarril y pronto en aeroplano; a todo lo que interesa al viajero en la naturaleza; a facilitar los viajes y a desarrollar la afición a los mismos: publicaciones, transportes, hoteles, mejoramiento de las carreteras; para poner de relieve y proteger las bellezas naturales y artísticas (vistas, bosques, ruinas, monumentos); para la propaganda bajo todas las formas en favor de los viajes en Francia, etc. Ha gastado, con este fin, más de dos millones y medio de subvenciones, publicaciones, trabajos de interés general, estímulos de todas clases». Pero se dirá ¿de dónde sacará todo ese dinero? Casi exclusivamente de las cotizaciones (5 francos para los miembros de número, 100 para los miembros vitalicios y 200 para los miembros fundadores). Pero es de notar que somos a esta fecha más de 114.000 los miembros del Touring Club de France.

En cuanto a las ventajas que proporciona a sus miembros: «Cada socio —dice la citada revista— recibe gratuitamente la tarjeta de identidad (que le proporciona diversas ventajas, principalmente para el paso por las fronteras), la insignia y la revista mensual; obtiene reducciones importantes sobre las guías, mapas (Estado Mayor, interior, mapas extranjeros, etc.) sobre las obras relativas a viajes o a la técnica de la locomoción y rebajas gracias a los tratos celebrados con más de 3.000 hoteles, tanto en Francia como en el extranjero

y cuyos precios y condiciones están indicados en el Anuario; en los servicios prestados por los delegados instituidos en todas las cabezas de distrito; facilidades en las fronteras y en las consultas dadas por el Comité de lo Contencioso; consejos para el viajero, etc.

Además haré notar que buen número de casas de comercio, especialmente sastres, bodegueros, fabricantes de camas, de bicicletas, de relojes, de artículos para caza, pesca y alpinismo, de instalaciones terapéuticas (salas de baños, w. c., etc.) hacen una reducción de un tanto por ciento, según las casas, para los miembros del Touring Club.

Vemos, pues, reunidos aquí los fines de esta asociación y las ventajas de pertenecer a ella.

Ahora volvamos nuestra vista a España y estudiemos el Turing Club español.

Cuando recibí el prospecto y el Reglamento de este Club, quedé asombrado de lo bien organizado que estaba y de los trabajos de que se ocupaba. Sin poder llegar a rivalizar con el modelo de todas estas asociaciones, como es el de Francia, es el Turing Club Español una copia diminuta de su hermano mayor.

En cuanto al número de socios, cuenta con siete socios protectores (que pagan un mínimo de 125 pesetas), 152 socios vitalicios (50 pesetas). Los de número pasan de 3.600 y pagan cinco pesetas anuales.

El Turing Club español es una rama de la Unión Velocipédica española. Fundada ésta en 1896, ha creado en 1907 una sección aparte que depende directamente de la Unión. ¿Se separarán algún día constituyendo dos cuerpos aparte? Es más que posible: es probable (12).

Entre tanto no podemos menos de reconocer el gran acierto que ha tenido la Presidencia de la Unión en crear y sobre todo en proteger y guiar en sus primeros pasos a una Asociación que, de no haber nacido y empezado a accionar bajo la tutela de otra más poderosa, no hubiera prestado ya los servicios que ha prestado.

La Unión Velocipédica Española Turing Club Nacional que, como he dicho, forman un conjunto armónico, proporcionan a sus miembros casi las mismas ventajas que el T. C. F.; y efectúan, aunque hasta ahora con resultados menos satisfactorios que éste, los mismos trabajos.

«Hemos conseguido adherir a nuestra Federación un número muy importante de hoteles, de fondas y posadas recomendables bajo todos conceptos; ya no admitimos ningún contrato de adhesión sin persuadirnos, antes de aceptar su afiliación, de que reúnen todas las condiciones aceptables de limpieza, confort y buen servicio.»

(12) Pues en Francia y otras naciones la Unión Velocipédica y el Turing Club son dos Sociedades, si bien relacionadas entre sí, distintas la una de la otra.

«Hemos publicado en nuestro «Boletín Oficial», revista que se reparte mensual y gratuitamente a nuestros socios, una importante serie descriptiva de excursiones que pueden verificarse por nuestro país, otra serie muy completa de planos de nuestras carreteras por provincias y por secciones; indicaciones muy recomendables acerca de nuestros hoteles y fondas con apreciaciones acerca del confort y limpieza, de la mesa, habitación y w. c., y, por último, acabamos de editar una «guía» del turista que publicaremos anualmente, a ser posible, y en la que van insertas todas cuantas indicaciones pueden servir de alguna utilidad al excursionista.»

«También hemos instalado «postes indicadores» en sitios peligrosos de nuestras carreteras, como asimismo celebrado diferentes concursos, de carácter nacional, para «premiar a los peones camineros» del Estado y de la provincia que en mejor estado de conservación tienen los respectivos trozos de carretera, a su cuidado encomendados.»

«Y por último, aunque hasta ahora con escasos resultados, hemos apelado en diferentes ocasiones por medio de razonadas exposiciones dirigidas a los excelentísimos señores Ministros de Obras Públicas y de Hacienda, en demanda de un poco más de cuidado para nuestras carreteras y de aquellas medidas que estimamos necesarias para el más fácil ingreso por nuestras aduanas para los autos, motos y ciclos, al servicio del turista, facilidades análogas a las decretadas en casi toda Europa.»

Hemos, pues, realizado en principio cuanto hemos creído que era de obligación nuestra, en nuestro afán decidido de conseguir la atracción tan deseada de turistas extranjeros y nos hemos afiliado a la Liga Internacional de Asociaciones Turistas, y firmado asimismo contratos de reciprocidad con los Touring Clubs de Inglaterra, Italia, Bélgica, Rusia, Suecia, Austria, Suiza, Holanda, Alemania, Finlandia, Luxemburgo y Noruega.

Así vemos que los trabajos realizados por la U. V. E. T. C. N. son considerables y que, si progresan como lo han hecho hasta ahora, pronto veremos a nuestra patria convertida en próspero centro de turismo, lo que equivale a decir que el Turing Club Nacional habrá contribuido al desarrollo y riqueza de la industria, agricultura y comercio españoles.

El Touring Club de Francia tiene instituida una serie de Comités que se dedican exclusivamente a los diversos puntos de que se ocupa el Club.

El Turing Club Nacional no ha llegado aún al período en que tenga que crear estos Comités, pues puede ocupar la dirección de todo por ahora.

Voy a dar una sucinta idea de estos Comités especiales, para que se vea la utilidad de los mismos.

Están basados en la división del trabajo, pues, no pudiendo el Comité central o dirección, ocuparse en todos los ramos cuando han adquirido ya gran importancia como en Francia, se ve obligado el Club a encargar a personas competentes, de la dirección y administración de cada ramo.

Estos Comités especiales se componen de un Presidente, un Vicepresidente, un Secretario y Vocales.

El Touring Club Francés cuenta con ocho, que son: El Comité de vistas y monumentos pintorescos, el de bosques y prados, el del Turismo náutico, el del Turismo invernal, el del Turismo hípico, el del Turismo escolar, el del Turismo aéreo y el Comité de lo Contencioso.

Voy a recorrer estos diversos Comités para dar una ligera idea de ellos.

El Comité de vistas y monumentos públicos se ocupa de la conservación de los monumentos artísticos e históricos, solicitando del Gobierno o de la Municipalidad las reparaciones y obras necesarias cuando amenazan ruina, ayudando algunas veces con subvenciones a la mejor restauración de los mismos. Se ocupa también en la protección de las vistas, velando por la conservación de la belleza natural, influyendo para que no vayan a instalarse ahí, desarmonizando el paisaje una fábrica o un ferrocarril.

Gestiona cerca de los particulares, para que dejen visitar a los turistas sus casas señoriales, antiguos castillos (que por lo general son monumentos artístico-históricos de gran interés). Trabaja activamente para que no se estropeen los diversos monumentos antiguos con restauraciones feas y de mal gusto y para que no se peguen carteles de anuncios sobre los mismos. Influye, por fin, notablemente en la edición, elaboración, publicación y venta de tarjetas postales de los monumentos que no las tienen, para su mejor conocimiento.

Basta con estas cuantas ideas para darse cuenta de los importantes trabajos que realiza este Comité.

El Comité de bosques y prados. El Touring Club de Francia, anhelando constantemente el embellecimiento de la tierra que ha de atraer a los turistas, ha fundado este Comité con dos fines: primero, para que se ocupe en el embellecimiento de los prados y bosques, velando para que se conserven ciertos árboles curiosos, se vuelvan a plantar inmediatamente donde se cortaron, etc., en una palabra, para que el golpe de vista sea agradable al viajero. El segundo fin es uno de los que le han valido el ser reconocido de utilidad nacional. Hace ya bastantes años están empezando en Francia a arrancar árboles sin volver a plantar otros; así se ven desaparecer bosques inmensos para una fábrica de papel o de elaboración de maderas, produciendo los males ya sabidos; derrumbamientos, si es el

terreno montuoso, e irregularidad de lluvias (grandísimo mal que tanto nos afecta en España).

Todos los años da cuenta el Touring Club de Francia de los miles de árboles plantados por su cuenta, nada más que para la utilidad común y para que el extranjero que viene a excursionar, goce de un clima agradable y regular.

¡Ah! Si todos esos montes pelados y tristes que se notan en el momento mismo de pasar la frontera española (13) estuviesen cubiertos de verdes bosques, ¡qué diferencia habría! Los montes de Aragón darían mil vueltas al Swartzwald más negro.

Sin contar con la benéfica influencia que tienen los bosques contra las inundaciones tan frecuentes y que tanto asolan nuestra tierra, proporcionan mil otras ventajas que serían demasiado largas de enumerar aquí.

Sin extenderme más, dejaré de ocuparme en la influencia que puede tener una Asociación activa, en cuestión tan importante para nosotros como es no sólo la preservación de los bosques que nos quedan, sino la repoblación de los ya asolados.

Pero no omitiré que existen en España (sobre todo en Cataluña) Sociedades y Corporaciones como las Diputaciones Vascongadas y la Foral de Navarra que obligan a los municipios a plantar dos árboles por cada uno que corten, y el corte no lo pueden hacer sin la competente autorización, que se ocupan en la cuestión forestal, y que parece se ha iniciado de varios años acá un movimiento de protección para nuestros montes amenazados y para la repoblación de los ya asolados, estimulando especialmente a los niños al amor a los árboles con «fiestas del árbol», que tan buenos resultados han dado.

No dudo que cuando el Touring Club Español haya aumentado su contingente de socios y por consiguiente de fondos, influya notablemente en esta obra de prosperidad nacional con subvenciones y con activas diligencias.

No quiero detenerme acerca de los Comités de Turismo náutico, invernial, hípico y aéreo, pues fácilmente puede verse su acción por tener todos el mismo fin; el favorecer su práctica.

El Comité del Turismo escolar, fundado recientemente, es de gran interés y es una obra llamada a dar grandes y fructuosos resultados.

Tiene por objeto fomentar el gusto del Turismo entre los jóvenes para que conozcan mejor su país. Es una obra benéfica desde todos los puntos de vista, pues además de instruir práctica y agradable-

(13) *C'est un contraste frappant que celui du haut Aragón aux roches brûlées aux terrains craquelés par les morsures de l'implacable soleil, aux cimes dénudées, aux pentes ravinées et comme rapées, avec le versant français si frais et si bien foresté; paysage grandiose mais désolé, morceau d'Afrique succédant brusquement, sans transition à une région bucolique; tragedie après l'idyle (Henri Bolla Revista del T. C. F., agosto, 1908).*

mente, ofrece a los jóvenes ejercicios saludables, sacándoles de las aglomeraciones viciadas para hacerles gozar del aire libre tan saludable, y convertirlos en amantes de la naturaleza y de lo bello.

El Touring Club de Francia se ocupa en el Turismo escolar desde julio de 1907, y cuenta ya con más de 40 asociaciones escolares y con más de 1.520 miembros.

En España se ha iniciado ya, aunque muy débilmente, este movimiento, pues vemos a menudo a nuestros escolares y estudiantes realizar excursiones (14).

El señor Ernest Merimé (catedrático de la Universidad de Toulouse) ha conseguido del Gobierno francés que los alumnos más aprovechados en Lengua castellana de los Liceos y Escuelas de Maestros de Francia viniesen en excursión a Burgos durante el verano de 1903. Esta excursión se realizó, juntándose 50 jóvenes bajo la dirección de un profesor de Burdeos.

Su estancia en Burgos fue de dos meses, durante los cuales oyeron interesantísimas conferencias dadas por los profesores del Instituto de Burgos sobre la historia de la civilización española, del arte español, etc.

Entre los profesores que, además de las clases, explicaron alguna conferencia, se encuentran el señor Berrueta (de la Universidad de Salamanca) y el señor Lampérez (profesor de Arquitectura de la Escuela de Madrid). El Ayuntamiento nombró una Comisión para acompañarlos y verificaron excursiones a la Cartuja de Miraflores, a Santo Domingo de Silos, a Las Huelgas y Fres del Val, y visitaron todos los monumentos de la ciudad.

Visto el éxito que obtuvo esta primera excursión instructiva, se ha pensado repetirla, pero esta vez con reciprocidad, pues se piensa organizar una excursión de jóvenes escolares españoles a Francia.

Dios quiera llegue a realizarse tan laudable proyecto.

En cuanto al Comité de lo Contencioso, se ocupa en la materia jurídica. Da consejos a todos los socios que los solicitan, estudia los casos no previstos por las leyes entre turistas (automovilistas principalmente) y las autoridades. Denuncia a todos los que faltan a los reglamentos (carreteros que no quieren apartarse, o que conservan el lado en la carretera opuesto al que deberían guardar); denuncia a los que han echado clavos para reventar neumáticos, a los que echan piedras, etc.

(14) Los alumnos de la Universidad de Deusto realizaron en 1908 varias como la de León, donde bajo la dirección de un Padre, visitaron cuantos monumentos artísticos e históricos eran dignos de verse (que no son pocos), la de Simancas (visita del Archivo), etc.

Ha logrado ser escuchado por los poderes públicos, por el prestigio de que goza el Club, y contribuir con su gran influencia a que se respete al turista.

Da a conocer por medio de la Revista, todos los nuevos reglamentos que les pueden interesar (impuestos sobre automóviles, ciclos, etc., sobre la reglamentación de velocidades en las poblaciones, de los ferrocarriles, de las aduanas, etc.). Ayuda asimismo a los miembros del Club en sus siempre numerosos pleitos contra las Compañías ferroviarias.

Vemos, pues, en esta rápida ojeada acerca de los diversos Comités, la actividad de este Club modelo y podemos deducir de esta actividad el inmenso bien que hace a Francia.

No hemos llegado aún a este período en España, pero no dudo que está próximo el día (sobre todo si sigue nuestro Turing Club Nacional moviéndose y gestionando como lo ha hecho desde su creación), en que también se reconozca al Turing Club español de utilidad nacional no sólo por el Estado, sino por los mismos españoles.

HOTELES

De éstos depende en gran parte el que los turistas vayan o no a una región. Porque no basta que una región reúna condiciones climatológicas, topográficas y artísticas maravillas y que éstas sean conocidas por una activa propaganda, ni que los medios de locomoción y transporte sean excelentes, para hacer de ella un próspero centro de turismo, si no hay donde alojarse o si las fondas y hoteles son deficientes.

Aunque empleo la palabra «hoteles» en este capítulo, es de notar que entran en esta agrupación las fondas, restaurantes con hospedaje, casas de viajeros, posadas y similares.

El señor Farges, secretario de la Federación de Hosteleros del Sur, Centro de Francia, divide los hoteles (15) en hoteles-pensión, hoteles de paso y hoteles centrales, división perfectamente comprensible basada en los fines especiales a que se dediquen.

La industria hostelera es de las industrias más ventajosas para una nación; si llegásemos a perfeccionarla en España, sería una verdadera fuente de riqueza nacional.

Suiza nos puede dar un ejemplo palpable de lo que puede ganar un país con sus hoteles. Visitada anualmente por 2.500.000 extranjeros, sacan por año de sus hoteles un beneficio «neto» de 200 millones de francos.

(15) Discurso pronunciado en el Congreso de Hosteleros de Toulouse, sesión del 21 de octubre de 1908.

Y digo que la industria hostelera es de las más ventajosas para una nación, porque además entran en ella e indirectamente un sin fin de industrias más o menos relacionadas con los hoteles. Sería inútil exponer aquí una lista detallada de estos oficios e industrias; pero es fácil comprender que en una explotación tan ramificada como es la de uno de éstos, intervengan directa o indirectamente multitud de otras industrias.

Siendo el hotel una de las condiciones esenciales para la atracción de forasteros, no es de extrañar que se hayan reunido ya varios Congresos Internacionales, Nacionales y Regionales.

Así se reunieron en 1908 y en Roma buen número de hosteleros de todas las naciones en el famoso Congreso Internacional de Hosteleros, y entre los menos importantes citaré el que tuvo lugar en Toulouse los días 20, 21, 22, 23 y 24 de octubre de 1904.

Para todos los que se interesan en la industria hostelera, recomiendo especialmente la reseña de este Congreso, publicada por el boletín trimestral del Sindicato de Toulouse (Federación del Sur-Central de Francia).

Antes de entrar en los detalles de buena organización de los hoteles, he de hablar de la federación de los mismos, cuestión importantísima y casi trascendental desde el punto de vista del turismo.

Hasta hace poco, o más bien, hasta que se inició en Francia y recientemente en España, el movimiento provechoso de la atracción de turistas, se ignoraba en gran parte la importancia de los hoteles, siguiendo éstos su sistema antiguo de no perfeccionarse o de perfeccionarse a medida que iban aumentando el número y, por consiguiente, las exigencias de los viajeros.

Se ha iniciado desde entonces y sobre todo en Suiza, Italia y Francia un movimiento general para construir o perfeccionar los antiguos hoteles destinados a la recepción del turista, para que éste sea «atraído» por decirlo así hacia los hoteles que llenen las condiciones de que luego hablaré, y no esté «obligado» a alojarse en tal o cual hotel por ser el único o el menos malo.

Estos dos sistemas constituyen lo que hoy día se llama «hoteles contruidos a la moderna y hoteles a la antigua».

Para transformar los hoteles según el antiguo régimen o imperfectos en hoteles limpios, cómodos e higiénicos y con otros fines relacionados con esta industria, se han creado las Federaciones de Hosteleros.

En España, además de asociaciones de fondistas regionales como las de Zaragoza (señor Zopetti, presidente), Barcelona, etc., existe una Asociación de fondistas y similares de España, admirablemente bien organizada. Su presidente, el señor Ibarra (Madrid), ha trabajado ya activamente en favor del «espíritu nuevo» de la industria de los hoteles, habiendo logrado ya con su incansable actividad un mejoramiento notable en muchas fondas.

Veamos en los Estatutos de dicha Asociación lo que se proponen:

a) El fomento y desarrollo de los intereses morales y materiales de la industria hostelera, en armonía con toda mejora de carácter general.

b) Solicitar de los poderes públicos leyes que amparen los derechos de los asociados en la esfera civil y en la penal (16).

c) Estudiar detenidamente todo cuanto pueda interesar a esta industria en cada región a fin de mejorar los servicios y hacer agradable la residencia del viajero.

d) Propagar y fomentar el turismo, poniéndose de acuerdo con las Comisiones especiales que deberán nombrarse con este objeto en todos los municipios, según la Real Orden de 6 de junio de 1906. Al efecto organizarán fiestas populares, festejos, concursos y exposiciones; y para ello estarán en relación constante con todos los periódicos, revistas, agencias de excursiones y viajes, Cámaras de Comercio y Círculos de las principales capitales del mundo.

e) Publicará una guía general que indique al viajero nuestras riquezas artísticas, los grandes monumentos y los pintorescos paisajes que encierra el país, con el fin de que los turistas extranjeros se detengan en las ciudades, villas y lugares de las distintas regiones.

f) Solicitar de las compañías de ferrocarriles una modificación en la tarifa de viajeros para poder obtener billetes diarios de ida y vuelta para todas las líneas, valederos por cinco fechas desde cualquier punto de partida a las capitales de provincia y poblaciones mayores de 10.000 habitantes, regulando por el número de kilómetros recorridos el precio del billete.

g) Pedir asimismo la creación de una tarifa especial, no para los transportes en general, sino para aquellos artículos que, siendo de consumo para la industria hostelera, vayan consignados a nombre de los economotos o delegados de cada provincia.

h) Solicitar de las mismas compañías el establecimiento de mozos de equipajes en las estaciones donde hoy no existen.

i) La supresión inmediata de los «pisteurs» o comisionistas que en nombre de los hoteles, y pagados por éstos, discurren por todos los puertos, trenes y líneas ofreciendo casas u hospedaje en perjuicio de los demás que no lo hacen.

(16) Para dar una idea de las gestiones realizadas por la «Asociación» sobre este punto, citaré la interpelación hecha en el Senado por el señor Lastres en nombre de la «Asociación de Fondistas y similares de España»... «Porque es verdad que el Código civil y el penal están salpicados de indicaciones que afectan a la industria de hosteleros; pero casi todas estas referencias son para pedir responsabilidades, y casi ningún texto existe que ampare el derecho que ellos reclaman, etc.» Esta interpelación tuvo por resultado la publicación en la «Gaceta Oficial del 18 de marzo de 1909, de una Real Orden reglamentando las casas de huéspedes, fondas, hoteles, etc., propicia para los hosteleros, que tanto la necesitaban.

j) Procurar que, por quien corresponda, se reglamenten en los puertos, aduanas, muelles, fronteras y estaciones, los servicios de intérprete, mozos, representantes y carruajes destinados a la recepción y conducción de viajeros a los hoteles y domicilios.

k) Pedir al Gobierno la creación de un cuerpo especial de guardias intérpretes, que destinados a los puertos, aduanas y estaciones de las grandes ciudades, estén encargados de la recepción de turistas extranjeros, para guiarlos al punto donde se dirijan.

l) Crear y sostener un periódico especial, órgano de la clase, donde puedan colaborar todos los asociados, atemperándose a lo acordado en la Junta o Asambleas que se celebren.

m) Fundar economatos en todas las capitales de provincia apoyados por la Asociación y regidos autonómicamente.

Estos son los fines que persigue la Asociación de fondistas y similares de España que se pueden resumir en esta frase: «Unirse para defenderse y perfeccionarse.»

Si esta Sociedad, empleando su unión (que hace su fuerza), trabaja activamente, podrá realizar una revolución en nuestras fondas, guiándolas con mano segura para convertirlas en hoteles limpios, baratos e higiénicos. Pero esta Asociación tiene un deber moral importantísimo del cual no habla en sus Estatutos y es el de la lucha contra el invasor.

Me refiero a los hosteleros y fondistas extranjeros que vienen a instalarse en España, quitándonos una fuente de riqueza de la cual nos podríamos aprovechar con más derecho. El señor Rignault, del Sindicato de Iniciativa de Toulouse, dio la voz de alarma en el Congreso de Toulouse, diciendo que una sociedad suiza recorría los Pirineos para encontrar sitios favorables a la fundación de hoteles.

«Voilà le danger à éviter; s'il en est temps encore». Si l'on n'y prend garde, ce sont les étrangers qui viendront construire des hôtels, dont les bénéfiques sont certains chez nous, alors qu'il eût été facile d'en bénéficier nous mêmes.»

Cojamos una lista de hoteles en España y (vergüenza da el decirlo) muchos y sobre todo los mejores están en manos de extranjeros. No voy a citar ninguno, pero podría enumerar desgraciadamente buen número de ellos.

¿Es que somos incapaces de crear buenos hosteleros? De ningún modo: el español posee todas las cualidades y aún más que los extranjeros para ser un buen amo de fonda.

El español por lo general es limpio (aunque muchos digan lo contrario), es inteligente, amable, hospitalario y buen comerciante.

¿Por qué se han instalado ya tantos hoteles franceses e ingleses en España? Sencillamente porque han previsto que España se había de convertir tarde o temprano en centro de turismo, y esto nos lo demuestran las «recientes» fundaciones de hoteles extranjeros (espe-

cialmente en Andalucía); porque ignorábamos el valor de esa industria hasta hace poco y han sabido aprovecharse de nuestro poco conocimiento en esta materia; ignorancia que explica la casi general deficiencia de nuestras fondas. Por eso la obra de la construcción de hoteles con un espíritu nuevo es tan importante. A no ser así, seguiríamos en este letargo del cual se aprovecharía el invasor, como ha sabido aprovecharse, por desgracia, de otras ramas de la industria.

Pero ¿en qué consiste el «Hotel de espíritu nuevo»? ¿Cuáles son los signos particulares que le caracterizan? Ahora lo vamos a ver.

No voy a dar una descripción técnica de un hotel perfecto, pues sería tarea que superaría mis pocos conocimientos; pero sí podré dar unas cuantas indicaciones sobre lo que exigen de un hotel los turistas.

El hotel de espíritu nuevo tiende a abolir por completo la magnificencia inútil de los decorados y de todos esos objetos antihigiénicos y que no sirven para nada.

«Le spirituel conférencier (17) condamne sans appel la chambre superbe dans laquelle on le conduit, véritable repaire de bacilles et de microbes, avec son luxe en loc et dans laquelle on ne trouve rien de ce dont on a besoin.»

«Le lit est meilleur, mais est susceptible de nouvelles améliorations dans un grand nombre d'Hôtels. Il faut absolument, supprimer les matelas galettes, les rideaux ou tentures en loques et les torchons décorés du nom de tapis. Et la cheminée dans laquelle on ne peut pas faire de feu! Et la pendule sans aiguilles ou ne marchant pas! Et le papier stupide avec ses dessins idiots à vous rendre fou!»

Estas líneas pintan a lo vivo un cuarto en uno de estos hoteles viejos.

Pero dejemos lo que debe desaparecer, y yendo a lo que más nos interesa, veamos las características de un hotel higiénico y confortable.

El señor Petit dice que el hotel se resume en dos cosas: la mesa y la cama.

Son las dos cosas más importantes de un hotel sí, pero existen otras muchas que influyen también, como son, la cuestión del servicio, el buen trato, la afabilidad y la cuestión de los precios.

Por lo que toca a la mesa, me extenderé poco, contentándome sólo con unas cuantas observaciones relativas a nuestra comida.

Lo que aterroriza a los extranjeros y esto lo he oído mil veces, es el aceite. «La cuisine est à l'huile de lampe dans votre pays.» ¿Por qué en un país de los más productivos en aceite, hay aceite tan malo? y ¿por qué se empeñan todos los españoles en freirlo todo con aceite? Sencillamente porque es más barato y sobre todo porque muchos prefieren el gusto del aceite, no diré rancio, pero sí poco refinado,

(17) Mr. León Petit, conferencia dada en Toulouse durante el Congreso de Hosteleros.

al de la manteca o mantequilla. Es lo que constituye la nota clásica de nuestra comida. Pero casi todos los extranjeros no acostumbrados a esta comida, que algunas veces les sienta mal, se resisten a entrar en un hotel español y prefieren un hotel francés o inglés, y con mucha razón, y esto viene a constituir también nuestro atraso.

Que se emplee aceite más refinado o, si es posible, grasa o mantequilla en los hoteles nuevos, cosa que no desagradaría seguramente ni mucho menos a los turistas españoles, y veremos aumentar considerablemente el contingente de turistas extranjeros.

Prueba de esto es, que todos los hoteles franceses e ingleses y buen número de españoles anuncian su «Cuisine française» y no es sino por el aceite, pues los platos característicos españoles pueden competir perfectamente con los franceses.

Otra de las cuestiones (aconsejada en el Congreso de Toulouse) que influyen notablemente sobre los turistas son las especialidades de cada región. No deben perderse estos platos típicos que tienen mucha más importancia de lo que se piensa.

En general se recomienda una comida «sencilla y sana»; nada de platos complicados y rebuscados.

El vino en los hoteles es una cuestión importante; es preciso conservar la tradición del vino comprendido en el precio de las comidas. No vayamos a estropear este punto que nos hace superiores a los franceses que han empezado ya a querer traficar demasiado con él.

Lo mismo digo para la comida; no se trafique con ella por querer economizar, empleando el sistema conocido en Francia bajo el nombre de «Grivèlerie», pues sería una economía de la cual se arrepentirán pronto los fondistas.

Por lo que toca al agua potable, ha de ser ésta inmejorable y el fondista tiene el deber de proveer al turista de aguas minerales de mesa en caso de que se lo pidan.

En lo que toca al material higiénico culinario, el aluminio, dice, el señor Rieux en una conferencia, es el metal perfecto por excelencia. Es ligero, sano y se puede, sin inconveniente, dejar alimentos en él; el óxido no lo ataca y su conservación es fácil.

Se puede objetar que necesita un gasto de compra más elevado; el señor Rieux lo reconoce, pero este aumento de precio de compra está compensado, al cabo de dos años, por la ausencia completa de reparaciones.

Vamos ahora a la segunda parte: la habitación.

El Touring Club de France ha publicado un interesantísimo folleto que trata exclusivamente de la habitación perfecta en un hotel. De él sacaré los siguientes datos que se pueden resumir en dos palabras: higiene y baratura.

La campaña realizada por el Touring Club, dice el folleto, persigue un doble fin.

1.º Sanear los hoteles viejos y, para esto, introducir en ellos claridad y salubridad, reemplazando los papeles y tapicerías, generalmente oscuras, de los cuartos y pasillos por una pintura lavable, de tonos claros, y proveerlos de aparatos sanitarios.

2.º Enseñar que un mueblaje concebido según las reglas de la higiene moderna es más alegre, más agradable y menos costoso que los muebles aparatosos, las tapicerías y falbalaes, nidos de polvo y de microbios que se acumulan actualmente, so pretexto de «confort» en las habitaciones de los hoteles.

Estas condiciones parecen estar realizadas por el tipo de habitación presentado en la exposición de 1905 en el «Gran Palacio de París» (18) habitación examinada detenidamente por una comisión técnica, compuesta de las personas más competentes (miembros de la Academia de Medicina de París, médicos de fama y arquitectos del Consejo superior de edificios civiles de Francia) y aprobado como modelo.

La habitación debe estar compuesta preferentemente al sol, que combate la humedad y da animación; pero ésta no es condición necesaria.

Una habitación para responder a las condiciones exigidas por la higiene, debe tener, por lo menos, 45 metros cúbicos, lo que puede dar por ejemplo como dimensiones, las proporciones siguientes: 5 metros de ancho, 3 de largo y 3 de altura.

La ventana debe ser alta y, si es posible, con un ventanillo encima para poder dejar pasar una corriente que ventile y cambie el aire viciado durante la noche. Las celosías de tablillas juntas deben abolirse por completo, pues acumulan polvo entre las rendijas y se pudren fácilmente.

Los postigos son los más aconsejables para el caso, pues dejan la ventana libre cuando están abiertos.

La calefacción puede ser de dos sistemas: central y por chimenea. La calefacción central es más cómoda y, por tanto, más práctica, pero es cara como instalación y como coste de funcionamiento; puede ser de vapor o de agua caliente. También hay sistemas de calefacción eléctricos que podrían emplearse provechosamente en este país, tan rico en energías eléctricas; pero presenta el mismo inconveniente que el anterior; su precio es elevado.

No voy a hablar del brasero, poco práctico y combatido por la higiene más rudimentaria.

La chimenea, además de desempeñar un papel importante en la ventilación de la habitación, es más práctica y alegre, debe ser en lo posible de mármol claro pues, en éste, las manchas son más visibles y, por tanto, requiere una limpieza más frecuente.

(18) Este cuarto o habitación viene a costar 290 francos.

Resumiendo: la calefacción central para los hoteles de lujo y la chimenea para los más modestos.

El cielo raso de la habitación ha de ser sencillo, sin esas molduras complicadas donde los insectos se instalan tan fácilmente. Una curva sencilla evitaría el ángulo formado entre las paredes y el techo.

El polvo, en los cuartos y habitaciones de suelo entablado, no es solamente una incomodidad muy seria y un elemento de suciedad, sino que constituye un verdadero peligro, pues sirve de vehículo para el contagio de numerosas enfermedades. En los intersticios del entarimado se aloja una cantidad de este polvo que toma proporciones formidables. Cada vez que se frota, este polvo se levanta y va a fijarse sobre los muebles, colgaduras y otros objetos; el sacudimiento del polvo no hace más que trasladarlo de un sitio a otro.

Luego suprimir el polvo es hacer muchísimo menos peligrosa para la estancia, una habitación donde hubiera morado un enfermo desconocido y esto constituye para el viajero una garantía de un precio inestimable.

El problema se resuelve con la masilla antiséptica y con el encaústico pulverífero de H. Coppin.

Pero lo más sencillo es rellenar los intersticios con masilla ordinaria y pasar una buena capa de encaústico que se renovará de tiempo en tiempo.

Se han de proscribir por completo las «alfombras» y no se han de emplear éstas si no son amovibles y lavables. Hoy día se encuentran en el comercio alfombras de lana lavable que dan muy buen resultado.

Tres son los procedimientos comunmente empleados para cubrir las paredes, la tela, el papel y la pintura. La tela debe desecharse radicalmente. Es uno de los más temibles agentes del contagio. Se impregna de olores, de microbios de toda naturaleza y los conserva.

El papel se adhiere a la pared con engrudo que se pudre más o menos rápidamente. Se forman cavidades en las cuales pululan los insectos parásitos. El cambio de papel no los destruye. El papel como la tela se impregna de los microbios del aire de los cuartos y si la pared no está completamente seca, se despega y se pudre fácilmente. Además no es lavable, como la tela lo podría ser, aunque a mucho coste. Pero es preciso que las paredes de una habitación de hotel sean perfectamente lavables, para después de la estancia de un huésped atacado quizás de un enfermedad contagiosa, como la tuberculosis, por ejemplo, efectuar el lavado concienzudamente.

Esto se obtiene con la pintura, recomendada en nombre de la higiene. La lechada de cal tiene el inconveniente de tener que renovarse por lo menos dos veces al año y de ser poco elegante. La pintura al óleo, barnizada o maqueada, puede lavarse con agua caliente y jabón; resiste a las variaciones de temperatura, a los ácidos diluidos y a los desinfectantes. Sin embargo, para los que encuentran la pin-

tura, desnuda y poco decorativa, se puede aconsejar el uso de papeles barnizados lavables (que hoy día se encuentran casi en todas partes y cuyo precio no es elevado).

Empleando los materiales citados hasta ahora, se puede hacer una habitación higiénica y fácilmente lavable; en una palabra, una habitación que se pueda desinfectar y limpiar rápidamente, reuniendo con esto una de las condiciones más exigidas por los turistas: la limpieza.

La cama de hierro o cobre ha de tener un jergón metálico. Nada de esos antiguos jergones de madera cubiertos de tela donde tan fácilmente encuentran morada compañeros de noche poco agradables. Las mantas de la cama deben ser lavables, así como la alfombra colocada al pie de la misma.

Es preciso desterrar a toda costa las cortinas que cuelgan encima de la cama.

Todos los demás muebles, armarios, mesas, cómodas, lavabos, sillas, sillones serán también sencillos y lavables, y si es posible de colores claros: exigen más limpieza. Para los dos últimos es preferible que sean de rejilla.

Abolición completa de tapices y cortinas por las razones ya dadas; sólo unas cortinas blancas y lavables delante las ventanas.

No me voy a extender mucho sobre las dependencias del cuarto del hotel como tocador, retretes, pasillos, etc. Sólo diré que en un hotel de espíritu nuevo, es de toda necesidad una sala de baño por piso bien instalada. (Si no es posible, por lo menos una en el hotel.) Los excusados desempeñan un papel muy importante, pues basta con verlos para darse cuenta del estado de limpieza y perfección higiénica de un hotel.

Han de ser de depósito de agua que arroje de 8 a 12 litros de agua cada vez. No insistiré sobre los sistemas de éstos, pues ya son conocidos y fácilmente se puede uno enterar de los mejores y de sus precios. El papel especial ha de reemplazar al periódico cortado, que tapa las cañerías; el primero se ablanda en el agua y su coste no es elevado (19).

La cocina debe ser irreprochable como instalación y facilidad de limpieza, y estas condiciones la puede reunir la cocina más modesta. Es preferible mire al Norte para sustraerla (sobre todo en nuestro país) a la acción del sol que juntamente con el calor del hornillo hacen insoportable la estancia en ella y no muy propicia para los alimentos. Bien ventilada, con anchas ventanas, con un suelo de baldosas claras fácilmente lavables, han de ser las paredes iguales a las de los cuartos; de pintura clara y sin adornos de yeso. Es preciso que el trapo mojado pueda pasar por todas partes: Se pintan prefe-

(19) Se ha calculado que una docena de rollos de papel, o sea, 24.000 hojas, bastan para el consumo anual de un hotel de 20 cuartos constantemente habitados, los gastos no ascienden a 9 pesetas.

rentemente de blanco o de colores claros, «los únicos que se limpian bien». Limpieza, más limpieza y siempre limpieza.

El buen trato, la afabilidad y las cuestiones de precio y del servicio, son, como dije antes, otras condiciones particulares que influyen también mucho sobre el turista.

Por no extenderme demasiado, sólo diré dos palabras de la cuestión de precios y de la del servicio. En cuanto a la primera, claro está que varía según sea el hotel de primera, segunda o tercera, si es hotel-pensión, de paso o central, según las dificultades para adquirir los materiales y alimentos y según el precio de los mismos en las diferentes regiones. Pero una cosa es de notar: el hostelero o fondista no ha de tasar sus precios según la clientela, sino según las circunstancias arriba indicadas. Lo que sí puede hacer es variar sus precios según las temporadas (como hacen los hosteleros suizos).

Lo que a todo trance ha de evitar es hacer pagar más de lo que exija el comercio honrado. De manera que no se pueda decir: Se paga muy caro y está uno muy mal, como desgraciadamente sucede en varios hoteles de nuestra tierra que no me atrevo a citar.

El servicio o trato dispensado por el personal y la cuestión de las propinas son los dos últimos puntos de que voy a tratar.

Ante todo debe el personal ser honradísimo, amable, servicial, limpio y de buenas maneras.

En España el personal de los hoteles es por lo general complaciente, honrado y servicial. La limpieza deja en ciertos casos algo que desear. Algunas veces por exceso de amabilidad o por la esperanza de una propina es hasta molesto con sus conversaciones llenas de buena intención, pero en ocasiones llegan a fastidiar al que no las desea. «Buenos días, señorito, ha descansado usted? ¿Tomará usted una tacita de chocolate?», y le dan a uno «conversación» con propósito de agradar, sin pensar que puede suceder lo contrario. Esto es efecto de lo comunicativos que somos los españoles, pero es muy posible que a los extranjeros no les plazca esta afabilidad, en la cual se adivina muchas veces, la esperanza de granjearse la simpatía del huésped para obtener una buena remuneración.

Es mil veces preferible un criado que le deje a uno en paz y que no hable más que cuando se le pregunta. Así, pues, el criado debe tener modales reservados, sin ser frío y evitar esa intimidad que nosotros los españoles comprendemos, pero que otros no apreciarían.

La cuestión de las propinas. He aquí una cuestión que ha dado mucho que hablar, una cuestión sobre la cual se ha escrito mucho. No hay Congreso de hosteleros en que no se haya tratado, ni Touring Club que no se haya ocupado en ella.

Los turistas empezaban a encontrar un abuso verdadero la obligación moral de tener que dar al marcharse una propina a todos y a cada uno de los empleados del hotel (aunque no le hubiesen ser-

vido), propinas que venían a sumar una cantidad demasiado crecida comparada con la cuenta del hospedaje.

Todos hemos presenciado el curioso espectáculo de la salida de un huésped con la tradicional fila de criados, desde el guardián de la puerta hasta el «botones» del ascensor, esperando cada uno su propina.

Se han ideado muchos sistemas para remediar o atajar por completo este abuso, desde la lista de propinas máximo que razonadamente puede darse, hasta los cartelitos en cada cuarto rogando a los turistas no den propinas. Este último sistema se ha aplicado ya en muchos hoteles, especialmente en Suiza, basándose en que el criado recibiría una paga más elevada, para evitar a los turistas el tener que dar la tradicional y desagradable propina. Pero ninguno de estos sistemas han dado resultado, por la sencilla razón de que llegaba un ricachón a un hotel; quería estar bien servido y sacaba de su cartera un billete. Los criados al ver un señor con trazas de generoso se apresuraban a servirle bien, con detrimento de otros huéspedes, cosa que justamente se quiere evitar con la abolición de las propinas.

Es imposible materialmente que la propina desaparezca. Lo único que se puede hacer es regularla lo más posible para evitar los abusos.

Dice la revista de diciembre de 1908 del T. C. F.: «La cuestión de la propina no es tan insoluble como se quiere creer. He aquí como la ha reglamentado un hostelero cuyo hotel está afiliado al Club. Un aviso puesto en cada cuarto ruega a los viajeros depositen las propinas que quieran dar en el escritorio del hotel, o en manos del amo de la fonda. Estas propinas se inscriben en un libro especial y la repartición se efectúa todas las noches, proporcionalmente al trabajo de cada empleado.»

Ejemplo de un día:

Fechas	Número del cuarto	Nombres de los huéspedes	Sumas	Criados			Observaciones
				Luis Pedro	Doncella	Ropera y portero	
18 Dic.	17	Sr. y Sra. de V.	5	2,00	1,20	0,60	1,50
	1	Don F. V.	1	0,50	0,20	0,10	0,20
	5	Don F. X.	3	1,80	0,80	0,40	No ha comido en el hotel.
12	Familia Y.	5	2,65	1,20	0,65	0,60	Sólo desayuno.
	2 Familia Z.	10	4,00	2,00	1,00	3,00	Ha tenido convidados.

Este sistema produce, como es fácil de comprender, un pequeño aumento de trabajo, pero vistos los resultados vale la pena de emplearlo, pues huéspedes y criados están satisfechos de él.

Con esto doy por terminado lo relativo a los hoteles. Hemos visto, pues, los inconvenientes de un hotel malo y antihigiénico, y cuales son las condiciones necesarias de un hotel de turismo.

Si en España se fundase una sociedad, a semejanza de la famosa Societé des Grands Hôtels Italiens que construyese cierto número de hotelitos no lujosos, sino sencillos, pero limpios e higiénicos (que son los que más producen), darían éstos vida a cientos de lugares desconocidos y maravillosos que contiene nuestra patria, resolviendo del modo más perfecto la cuestión de la federación, pues iría el turista de hotel en hotel, seguro de encontrar una habitación y mesa irrepugnables. ¿Son éstos castillos en el aire? No, espero que no, y deseo sinceramente ver el día en que se funde una de estas «sociedades que dan vida».

Si así fuere sería contribuir al desarrollo de la actividad industrial, mercantil y comercial de España, haciendo rica a nuestra nación que sólo necesita esto para volver a recuperar «su puesto» de nación de primer orden.

FERROCARRILES Y CARRETERAS

En esta materia, hay que confesarlo, estamos atrasados, muy atrasados. Pero no hemos de contentarnos con repetir esta frase como desgraciadamente hacen muchos sin más fin que el de poder decir algo en contra de nuestra patria, sino que hemos de averiguar el por qué de este atraso y cuáles son los medios de evitarlo. Veamos primero lo de los ferrocarriles.

Cierto es que casi todas las líneas de ferrocarriles en España están en pésimo estado como material y organización, pero no es esto de extrañar, puesto que casi todas las compañías de caminos de hierro están en manos de extranjeros, cuyo único fin es el de enriquecerse sin cuidarse de la prosperidad y bienestar nacional.

Por otra parte, es de notar que nuestro suelo es de los que menos se prestan en Europa para una empresa de este género. Basta ver los mapas-relieves en yeso de las diferentes naciones, y se puede observar a primera vista que, excepción hecha de Suiza, es el suelo español de los más accidentados.

Si a esto añadimos que el español viaja poquísimo, podemos excusar hasta cierto punto el defectuoso estado de nuestra red de ferrocarriles.

Si se compara el número de kilómetros de vía férrea en las principales naciones de Europa, veremos que España ocupa un lugar inferior al que debiera tener respecto a su superficie en kilómetros cuadrados.

Según las últimas estadísticas, el número total de kilómetros de vías férreas son las siguientes:

	<u>Kilómetros</u>
1.º Alemania	152.139
2.º Francia	45.500
3.º Inglaterra	36.102
4.º Italia	16.039
5.º España	13.851
6.º Bélgica	4.486
7.º Suiza	4.283

Es decir, que por cada 1.000 kilómetros cuadrados de superficie hay en:

	<u>Kilómetros de línea férrea</u>
1.º Bélgica	195,1
2.º Inglaterra	109,9
3.º Suiza	91,8
4.º Alemania	90
5.º Francia	75
6.º Italia	54,6
7.º España	26

Vemos, pues, que nuestra España ocupa el último lugar en esta lista, teniendo delante de sí a seis naciones que nos demuestran palpablemente que el ferrocarril es uno de los elementos más influyentes en la prosperidad de una nación.

Bien lo pensó así el señor Maura (presidente del Consejo de Ministros) al presentar su proyecto de ferrocarriles estratégicos.

El ferrocarril es el que lleva consigo las relaciones de unas regiones con otras, de unas naciones con otras, difundiendo la industria y el comercio y en algunos casos la civilización: «Es el principio de fraternidad universal», como dice el señor Fleta en la sesión inaugural del Congreso de Zaragoza.

¡Qué bien han reconocido, no diré su utilidad, su casi necesidad los colonizadores modernos como Inglaterra, Bélgica y Alemania. El ferrocarril, decía un oficial alemán que volvía de la campaña contra los «Herreros» (Africa occidental alemana) en una conferencia que oí en Bonn (Prusia renana), el ferrocarril, nos era de toda necesidad.

Decía que, cuando se instalaba una línea, parecía que se iban civilizando las regiones por donde pasaba a medida que iban avanzando hacia el interior.

Basta recordar también los servicios prestados por el famoso tren de Ladysmith durante la guerra del Transval.

Pero no solamente sirve el ferrocarril en circunstancias estratégicas, sino que sirve para llevar consigo por donde vas la civilización y la prosperidad.

¡Cuántos pueblos existen hoy día en España, muertos y atrofiados en cuanto a su industria, comercio y agricultura, por falta de caminos de hierro!

Casi todo el mundo reconoce hoy día lo imprescindibles que son para la prosperidad de una región y sin embargo no faltan quienes van contra la idea de la creación de nuevas líneas (contra el proyecto de los estratégicos) alegando que más valdría emplear esos millones en otras empresas que no en la construcción de vías secundarias, que pasen por puntos sin vida, cuyos habitantes no sabrán o no podrán utilizar sus servicios.

No voy a tratar de refutar aquí estas afirmaciones dignas de espíritus antipatrióticos o necios, pues afortunadamente la gran mayoría desea la pronta ejecución de un proyecto que nos ha de hacer dar un gran paso de avance, paso quizá decisivo en orden a nuestra prosperidad nacional.

Un gran economista francés, el padre Ch. Antoine, dice en su «Curso de Economía Social»: «Una explotación agrícola situada en las cercanías de un ferrocarril, de un río o de un canal sacaría de sus productos un beneficio mayor que otra explotación que, por su alejamiento de las vías de comunicación, tuviera que satisfacer gastos de transporte más importantes.»

Hasta ahora he considerado el desarrollo y perfección de los ferrocarriles en España desde el punto de vista industrial, que es el más importante, pero desde el punto de vista del turismo, que es del que principalmente me toca tratar. ¿Importa que la red de ferrocarriles sea de mallas estrechas? ¿Es conveniente que el material de las líneas sea perfeccionado? Aquí no hay discusión posible. Sólo cabe preguntar si este desarrollo y este perfeccionamiento estarían compensados por la afluencia de viajeros. En otras palabras, si en cuanto se hayan construido nuevas líneas con vagones cómodos y con trenes rápidos, aumentará el número de viajeros en proporción tal que los gastos de construcción y explotación se vean cubiertos al cabo de poco tiempo. Es decir: ¿Sería un negocio?

He afirmado, al indicar las causas de la poca circulación de turistas en España, que el defectuoso estado de nuestros ferrocarriles era una de ellas.

Y sigo afirmando que, cuando los ferrocarriles en España se perfeccionen, perdiendo la pésima reputación que tienen en el extranjero (reputación, hay que reconocerlo, exagerada), la afluencia de turistas será grande, sobre todo si se hace buena propaganda.

Es una cosa universalmente sabida, que del estado de los ferrocarriles depende en mucho el que los turistas acudan a un país. Buen ejemplo de ello nos puede dar Egipto, que, desde la fundación de

las nuevas líneas y de los servicios de transporte de viajeros por los magníficos barcos del Nilo, ha aumentado su contingente de turistas hasta el punto de amenazar a los centros de turismo europeos. Inútil decir que desde estas fundaciones de nuevas líneas, los hoteles se han quintuplicado y por consiguiente se ha creado una nueva industria.

De modo que, desde todos los puntos de vista, la creación de nuevas líneas de ferrocarriles en nuestra patria sería favorable a nuestra prosperidad.

Y no sólo es preciso se favorezca este desarrollo, sino que es necesario «darlo a conocer» sobre todo en el extranjero, para que sepan que pueden venir a España con la perspectiva de viajar cómodamente y por donde quieran. Es preciso que el turista sepa que aquella España pintada por los novelistas extranjeros cambió ya. Que aquellos «Voyages en Espagne» ya no se verifican en tartanas amenazadas por bandoleros. Que no necesitan venir equipados como exploradores. Es preciso que nos burlemos un poco de su ignorancia de España, cuando los vemos contrariados al no encontrar una «España de pandereta» donde la gente va vestida por la calle de toreros y de chulas; donde los trenes son atacados por toros bravos cuando no por salteadores; ¡donde se presencian tormentos de la inquisición! Hay que enseñarles que nuestra patria está tan civilizada como la suya y hay que sacar a relucir además todas las ventajas que posee.

Por lo que toca a las carreteras, parece se ha iniciado también un movimiento en vista del arreglo de las viejas y de la construcción de otras nuevas.

En todo caso «la reputación de nuestras carreteras en el extranjero está muy por debajo de la realidad». Se ha exagerado muchísimo acerca de su mal estado, llegando a decir que España era un país impracticable para el automovilismo.

Es de notar que esta mala reputación viene de Francia, país donde las carreteras son inmejorables; país que ocupa el primer lugar en el mundo en esta materia.

La revista automovilista «Omnia» ha publicado una serie de artículos dando cuenta del estado de las carreteras en las principales naciones de Europa.

Aunque esta publicación de carácter técnico es muy seria, me atrevo a decir que el que escribió acerca de nuestras carreteras se dejaría influir por el sol de nuestra patria que, según dicen, desarrolla intensamente la imaginación.

El señor E. B. Clan que firma esos artículos, dice por lo que toca a nuestras carreteras: «Je ne dirai que quelques mots des routes espagnoles... et pour cause. Ce ne sont d'ailleurs pas routes, mais de «simples voies tracées à travers la campagne». Elles conviennent peut-être aux ânes et aux mulets, mais nullement aux automobiles ou même aux modestes voitures à chevaux. Elles sont pour ainsi dire impracticables. Les ornières, les grosses pierres viennent à chaque instant

vous menacer d'une catastrophe si vous n'y prenez bien garde. On est malgré soi obligé de leur préférer les chemins de fer, et Dieu sait pourtant que les chemins de fer espagnols no sont point parfaits. Oh non! Pas du tout!

Un seul exemple fera mieux comprendre qu'une longue dissertation comment agissent les autorités espagnoles. En 1905, il y avait 37.000 kilometres de routes officielement classées. Or, à cette époque, il y en à peine 15.000 terminées.

.....

A l'heure où j'écris, le gouvernement espagnol á déjà nommé une Commission dont la présidence est confiée au señor García Renduelles, que le représentera au Congrès de la route. Je souhaite que cette Commission fasse profiter son pays des utiles enseignements qu'elle ne manquera pas de trouver à Paris. Mais je serais curieux d'entendre ses rapporteurs, et de voir les tableaux statistiques qu'ils ne manqueront pas de nous donner. Apres tout, peut être les documents présentés au public donneront-ils une excellente idée de l'état du réseau espagnol. Nous en avons vu d'autres, n'est-ce pas? Mais nous saurons à quoi nous en tenir.»

Espero que el señor Clan no habrá visto las carreteras de Guipúzcoa, ni las de Cataluña, ni las de Vizcaya, ni muchas otras; o que, de haberlas visto, ha caído en una triste exageración.

Yo he rodado por las carreteras españolas, francesas, belgas,, holandesas, alemanas, suizas e inglesas y puedo decir con gusto que, aunque malas, no son las nuestras las peores.

No voy a compararlas con las italianas ni con las rusas, ni con las portuguesas, etc., que, según los artículos del ya citado señor, están por debajo de las nuestras. Las compararé con las inglesas, con las de ese país que, según los españoles, es el «non plus ultra» de la perfección. Y me alegro de poder increpar en algo a ese país que pregona tan orgulosamente lo bueno que tiene, con buen cuidado de esconder lo malo; sistema diametralmente opuesto al que desgraciadamente empleamos los españoles. Y así, apoyándonos en otro y haciéndolo bajar, podremos subir aunque sólo sea en consideración ante la mala reputación que tenemos en este punto.

Es tan interesante el artículo sobre las carreteras inglesas del señor Clan que me permito insertarlo casi íntegro.

Se verá que en este artículo los datos son auténticos y sus fuentes oficiales, no sucediendo así en el artículo de las carreteras españolas, donde se nota que el señor Clan, se ha dejado dominar demasiado por las «leyendas» que corren allende el Pirineo.

«Je suis frappé du peu de routes dont est pourvu le royaume. Non seulement ces routes sont peu nombreuses, mais encore elles sont mal tracées, mal entretenues, et ne répondent pas aux besoins actuels.

Les causes de cet état de choses sont multiples.

Il y a soixante ans environ, les routes d'Angleterre étaient sans doute les meilleures du monde. En 1762, le célèbre économiste écossais, Adam Smith, déclarait que la richesse de l'Angleterre dépendait principalement de l'excellence de ses voies de communication, et il donnait comme exemple la prospérité croissante de Glasgow, coïncidant avec l'amélioration des routes qui y conduisaient.

.....

Mais, avec l'apparition des chemins de fer, l'excellence des routes anglaises cessa peu à peu d'exister. L'Angleterre, préoccupée d'établir un peu partout des voies ferrées, se désintéresse de ses routes, qui pourtant sont indispensables et que même les chemins de fer ne peuvent remplacer.

.....

Les anciennes routes étaient sans doute suffisantes autrefois. Mais, avec l'extension du commerce, le besoin de porter ses affaires toujours plus loin, de combattre des nouveaux venus, avec l'automobilisme que s'impose d'une façon si absolue, la largeur des routes de 1830 ne suffit plus au commerce et à l'activité de 1900; L'on n'a pas dû construire, en Angleterre de nouvelles routes conduisant aux villes neuves, si bien que maintenant les voies de communication sont encombrées de véhicules de toutes sortes, au grand détriment des voyageurs et du bon état des chemins.

.....

Il n'y a, en Angleterre, aucune autorité centrale s'occupant des voies de communication. Rien ne remplace, de l'autre côté du détroit, nos Ponts et Chaussées. Tout le monde s'occupe un peu, et à sa manière, de maintenir dans un état à peu près convenable la portion de la route qui lui est confiée. Il s'ensuit un chaos indescriptible, une différence inouïe de procédés, et, avec des dépenses énormes, un résultat fort médiocre.

En France nos routes sont divisées en six classes principales entretenues soit par le gouvernement central, soit par le département ou encore par les communes. Un homme compétent est chargé de la bonne organisation d'un district et il a sous sa direction des hommes chargés de l'entretien des routes. Lui-même est contrôlé par des inspecteurs et d'autres employés, également compétents. Il s'ensuit que le travail est très bien fait, avec des frais relativement peu considérables.

En Angleterre, rien de tout cela. Personne ne peut dire, à l'aspect ou à la largeur d'une route, si c'est un chemin rural ou une route nationale exception faite, peut-être, pour la fameuse grande Route du Nord. Cela tient à ce que la direction manque, à ce que les hommes chargés du soin des routes ne sont point compétents, et qu'ils ont

à leur service des hommes ou trop vieux, ou trop peu nombreux, ou incapables.

D'ailleurs, au lieu de donner à un agent voyer (survoyer) un salaire convenable, de le mettre à la tête d'un district assez peu étendu pour qu'il puisse y exercer son contrôle d'une façon efficace, le gouvernement ne se préoccupe nullement des difficultés techniques et divise la travail de la façon la plus extravagante. C'est ainsi qu'un certain agent voyer recoit 1.562 fr. 50 par an, y compris ses frais de déplacements, pour contrôler et assurer le service d'une route sur une longueur de 490 kilètres (20).

En revanche, il arrive parfois que la même route est sous la direction de plusieurs autorités différents, ainsi, la fameuse Great North Road, qui va de Londres à York, soit 180 milles, est administrée par 72 corps d'administration différents, et sans aucun contrôle central.

Dans Londres seul, 29 autorités s'occupent des routes (sans compter le County-Council, qui «administre» (?) les quais et les ponts de la Tamise, et le ministère des Travaux Publics, qui a la direction de routes dans les Parcs). Je dois dire d'ailleurs que la condition de ces routes laisse fort à désirer. Celui qui a traversé les rues de Londres n'a pas manqué d'en remarquer le mauvais entretien; c'est pour le voyageur une suite ininterrompue de heurts et de cahots, occasionnés par les trous de la route et les ornières des allées. Montesquieu se plaignait du même état de choses en 1730!

Les chaussées de Londres ne sont guère mieux entretenues, les pavés sont usés, d'énormes trous rappellent, par les cahots qu'ils impriment à son «cab», le voyageur à la réalité, tandis qu'il s'était laissé aller à la rêverie en contemplant les hôtels magnifiques qui bordent ces rues trop primitives. Ajoutez à cela un trafic énorme, insensé, et vous demanderez comment il se fait qu'un gouvernement n'ait pas le souci de faciliter à ses sujets les moyens de communication nécessaires à une activité si fiévreuse.

Dans l'Angleterre et le Pays de Galles seuls, on compte 1855 autorités chargées des routes et des grands chemins. Un comté, à lui seul, en compte 151.

Naturellement, un si grand nombre de directions diverses entraîne à des dépenses multiples. Les frais ont doublé et triplé en dix ans, et l'on cite un district où ils ont quadruplé dans ce même laps de temps. M. Rees Jeffreys, l'an dernier, dans son rapport au Départemental Committee ou Highways (21) disait que «chaque mille de grande route revenait annuellement à 4.850 francs dans les districts urbains et à 1.575 francs dans les districts ruraux», ce qui donne une dépense totale annuelle de 300 millions et cela pour arriver à un résultat fort insuffisant.

(20) «Daily Mail», 1905.

(21) En 1905.

Ces sommes ne sont point cependant dépensées à la construction de routes nouvelles: nous avons vu qu'elles étaient fort rares en Angleterre. L'entretien absorbe-t-il donc à lui seul tant de millions? L'on peut vraiment en douter. Mais seule une mauvaise administration semble responsable.

Les routes, en France, sont praticables par tous temps et par toutes sortes de véhicules. En hiver, les pluies les plus abondantes ne font que donner un peu de boue, qui n'a jamais une épaisseur suffisante pour arrêter personne, même les cyclistes. En été, la poussière, sauf peut-être dans le Sud, n'est point un obstacle aux excursions, quoiqu'elle soit souvent une source d'ennuis et de désagréments nombreux.

En Angleterre, au contraire, l'économie pousse les autorités à mettre sur les routes des matériaux de mauvaise qualité. Ce sont presque partout des pierres calcaires, qui devraient être remplacées par des pierres plus dures, comme le granit, par exemple. Quand viennent les pluies, ces pierres se délayent et forment la boue la plus épaisse et la plus gluante qu'on puisse imaginer. Il m'est arrivé souvent de descendre de bicyclette, d'enlever, avec un couteau ou même avec mes mains, la boue qui s'était collée aux roues en si grande abondance qu'elle les empêchait absolument de tourner! Cette boue durcit d'ailleurs très vite et ruine les pneumatiques. Ajoutez à ces désagréments les dangers divers auxquels sont sujets, de par cet état de choses, les cyclistes et les chauffeurs, et vous aurez une idée de ce que sont les routes anglaises en hiver. En été, ce n'est point meilleur. La boue séchant s'est changée en poussière blanche, qui couvre tout, salit tout, pénètre partout, et endommage les moteurs et les «mouvements» des automobiles.

Je me suis toujours demandé, en Angleterre, pourquoi les routes présentent ces courbes et ces profils qui leur sont habituels. Telle route du Comté de Hereford, par exemple (dans l'Ouest), présente six tournants à angle droit dans l'espace d'une demi-mille.

La plupart de ces routes anglaises présentent les profils fortement accentués, quoiqu'il eût été très facile de suivre, sinon l'horizontale absolue, du moins une pente fort douce. D'ailleurs le profil des grandes routes anglaises, même dans les contrées les moins accidentées — comme les comtés de Surrey et de Hants, par exemple — montrent que les routes atteignent des hauteurs de 800 pieds, et souvent même au delà.

En France, dans les centres peuplés, la plus grande pente permise est de 9 % Il y a en Angleterre des centaines de routes qui accusent une pente beaucoup plus grande. Ces pentes nécessitent l'emploi de chevaux de renfort dans les montées, et de patins d'enrayage dans les descentes. Ces patins creusent des trous profonds dans le sol, labourant littéralement la route, et causant ainsi des dommages irré-

parables. La présence de ces profondes et larges ornières m'avait toujours étonné lors de mes premières excursions en Angleterre; mais l'explication m'est venue vite, dès que je rencontrai un charretier qui se servait de ces patins.

Un touriste belge, M. P. Rœlop, qui, il y a deux ans parcourut l'Angleterre entière en automobile, résume en ces mots son appréciation: «Les profils des routes anglaises sont «affreusement mal» établis. Il y a des tournants brusques des descentes rapides, des angles aigus, pas de lignes droites. La vue est bornée par des haies et, surtout il n'y a aucune idée de construction ou d'entretien».

Une autre cause du mauvais état des routes est l'excès d'arbres et de haies qui les bordent. Ces arbres, certes, donnent aux routes anglaises un aspect plus pittoresque, et qui varie suivant la contrée que l'on parcourt. Cependant, les chemins sur lesquels ne pénètrent pas les rayons du soleil et sur lesquels l'eau ne s'évapore que lentement sont vite défoncés par suite de l'amollissement du sol.

En France, les autorités ne craignent pas d'ordonner l'elagage des haies bordant les routes, au grand détriment du pittoresque il est vrai, mais indispensable à l'excellence des chemins: il faut en somme savoir faire quelques concessions pour arriver à de bons résultats.

L'état actuel des routes anglaises ne peut certainement manquer d'être contraire au bon développement du commerce et du trafic anglais. De l'état des chemins dépend le prix du transport. Or, si le charbon, par exemple, doit être apporté chez le client, et si les rondes d'accès sont mauvaises ou encombrées par le trafic (ce qui arrive toujours aux environs des grandes villes, les routes étant beaucoup trop étroites), le marchand augmentera le prix de son charbon car il ne voudra pas supporter seul le coût du transport, rendu plus difficile et plus onéreux.

Les Anglais commencent à s'en rendre compte. Sir John Mac Donald, le premier magistrat de l'Ecosse, et l'homme qui a eu plus que personne l'occasion de comparer les routes d'Angleterre aux routes du continent, disait: «La question de l'avenir est: d'abord, les routes; ensuite, les routes, et enfin, les routes».

Pourquoi donc l'Angleterre ne s'occupe-t-elle pas de ses voies de communication intérieures? Jusqu'à ce qu'un gouvernement central, pareil à nos Ponts et Craussées par exemple, ait seul l'entière administration des routes, l'Angleterre ne pourra avoir des chemins convenables. Il est clair, par exemple, qu'un canton, dont le mouvement des affaires est peu important, ne construira pas à grands frais une route nouvelle qui ne profitera qu'au commerce des grandes villes des comtés voisins: il faut que les frais soient partagés entre tous, comme cela existe depuis longtemps en France.

Sous les conditions actuelles, l'agriculture languit. D'un autre côté, les habitants des villes, désireux d'aller passer quelques semaines à

la campagne hésitent considérant combien les moyens de communication —je ne parle pas des chemins de fer— sont difficiles entre le village et la ville voisine, et par suite sont longs et onéreux.

Le tourisme a toujours été une manifestation des habitudes anglaises. La bicyclette est venue encore, développer ce goût des excursions. Plus récemment encore, l'automobilisme est entré dans nos moeurs. Ainsi en trois ans, de 1902 à 1905, le nombre des automobiles a été porté, dans le Royaume-Uni, de 8.000 à 80.000. Il atteint en ce moment une centaine de mille, et tout fait croire que l'augmentation ira sans cesse grandissant.

Cependant, le gouvernement ne fait rien pour favoriser ce développement et pour encourager ce goût du tourisme. Sans aller aussi loin que Sir Douglas Fox, ce député anglais qui demandait la construction de routes spéciales pour automobiles —ces routes devraient être sans courbes accentuées, des ponts supprimeraient les passages à niveau, si dangereux; et enfin la lumière électrique, répandue à profusion, rendrait les voyages nocturnes aussi agréables que des excursions de l'après midi—, ne pourrait-on vraiment remédier au fâcheux état des routes, en Angleterre.

Si le gouvernement s'occupait de diriger lui-même les travaux s'il consacrait chaque année certaines sommes à la construction de routes nouvelles et à l'entretien des routes déjà existantes, tout porte à croire que le commerce deviendrait de plus en plus facile, et par suite de plus en plus rémunérateur.

Surtout, l'excellence des routes appellerait en Angleterre les touristes étrangers, et certes la Grande-Bretagne est assez riche en sites pittoresques et grandioses, en curiosités de toutes sortes, pour qu'on invite les étrangers à les aller voir. Je sais bien que l'on m'objectera la situation insulaire de l'Angleterre. Mais des compagnies de navigation accordent d'ores et déjà des facilités aux chauffeurs qui veulent emmener avec eux leur auto favorite, et l'on rencontre encore assez souvent des Français qui n'ont pas craint la rudesse des routes anglaises, ou qui n'étaient pas prévenus...

L'Angleterre enverra des délégués au prochain congrès de la route. Il me semble qu'elle n'a qu'à y gagner, surtout si elle est décidée à faire son profit des projets qui y seront sans doute adoptés ou tout au moins discutés. Cependant, il est bizarre de constater que ce pays si riche, si novateur aussi, ne puisse mettre ses routes au niveau de celles d'autres nations européennes, celles de la France restant au premier rang.»

De este artículo sólo haré un pequeño comentario. Dice: «Surtout l'excellence des routes appellerait en Angleterre les touristes étrangers, et certes la Grande Bretagne est assez riche en sites pittoresques et grandioses, en curiosités d toutes sortes, pour qu'on invite les étrangers à les aller voir.» Ya se ve que el señor Clan no sabe lo

que es España, porque si no hubiera reservado preferentemente este párrafo para «Les routes en Espagne» o dedicado otro similar a este artículo.

Porque vamos a ver: ¿quién es el que se atreve a comparar las bellezas (del suelo y de las artes) españolas con las inglesas?

De todo esto no podemos menos de deducir que, si las carreteras influirían en el turismo inglés, país de pocas bellezas y «accesible sólo por mar»: ¿No han de influir notablemente en el turismo español?

Luego el desarrollo y perfección de nuestras carreteras sería un bien no sólo para la industria, sino también para el turismo.

Conque todo lo que podamos hacer para favorecer el aumento de carreteras y su buen estado será un verdadero bien para nuestra prosperidad.

En octubre de 1908 se reunió en París el último Congreso Internacional de la Carretera («Congrés de la Route»).

Espero que los que fueron en representación de España nos trajeron provechosos conocimientos y sobre todo una decidida intención de hacer lo que puedan por nuestras carreteras.

En una publicación semanal inglesa, «The Car» (22) que, como su nombre lo indica, se dedica al automovilismo, apareció un «Tour from Seville to San Sebastián» o descripción de un viaje efectuado en automóvil por nuestras carreteras, que no puede ser más elogioso por la extrañeza que causó a su autor (Lionel de Rothschild) el encontrarse con las carreteras que describe y no con las «simples voies tracées a travers la campagne» descritas por el señor Clan.

Únicamente traduciré «literalmente» de él unos cuantos párrafos sueltos relativos a nuestras carreteras que corren entre Sevilla y San Sebastián.

«La información que se puede obtener acerca de un «Tour» en España es tan vaga...» ¡Qué verdad es esto! Pues muy contadas son las personas que no creen en la pésima reputación que sobre este punto tenemos en el extranjero.

«Una excursión en automóvil por España es no solamente posible, sino uno de los medios más deliciosos de ver el país.»

Hablando de la provincia de Jerez: «En ninguna parte de España, como aquí, hay jardines tan frondosos y floridos, ni casas tan limpias y de próspero aspecto», y de sus carreteras: «Frecuentemente llegábamos a velocidades de 40 millas por hora» (23).

De las carreteras en general dice: «Puede obtenerse una velocidad de más de 20 millas por hora (24) en la mayor parte de las carreteras.»

(22) «The Car», 21 julio 1909.

(23) 64 kilómetros y pico.

(24) 32 kilómetros.

Y de la carretera de Madrid: «Nos sorprendió el poder conservar una velocidad constante de 25 millas por hora (25), sin que el coche se moviese demasiado.»

«El número de automóviles que cruzamos en el camino fue motivo de gran extrañeza para nosotros.»

Después de elogiar grandemente las bellezas de Cádiz, Algeciras, Tarifa, Ronda, Granada, Sevilla, Utrera, Córdoba, Toledo, Madrid, El Guadarrama, El Escorial, Segovia, Valladolid, Burgos y San Sebastián, termina con las conclusiones siguientes:

«Gasté solamente dos neumáticos (cubiertas) de detrás en las 800 millas» (26).

«Los habitantes son siempre en extremo amables.» (The inhabitants always most polite.)

«... y puedo asegurar que no soy de ningún modo del parecer de los que dicen: Irá usted una vez a España, pero jamás volverá.»

Estos artículos dan esperanza y me hacen creer que contrarrestarán la exageradamente mala reputación que tenemos.

Sin embargo, queda aún mucho por hacer y creo que alentados por este movimiento de turistas que empieza a iniciarse, pondremos manos a la obra, tabajando activamente en la restauración de las antiguas carreteras y en la construcción de buen número de kilómetros de otras nuevas. Yo considero el gasto invertido en esta empresa, casi como un capital que ha de producir un interés no sólo para el poder central, sino para los municipios y para el pueblo.

SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

Estos servicios regulares de transporte de viajeros de pueblo a pueblo, que reemplazan las vías férreas donde no las hay, son conocidos en España desde luengos años acá. ¡Cuántas veces hemos oído narraciones de viajes verificados en las «tartanas» o diligencias antiguas tiradas por ocho mulas, por caminos pedregosos, fangosos o empolvados. Esos viajes constituían verdaderas empresas heroicas, pues salían los viajeros ignorando si llegarían o no al punto donde se dirigían.

Hoy día muchas de estas líneas han ido desapareciendo por causa de haberse construido líneas de ferrocarriles, pero visto el poco número de kilómetros de éstos en nuestra tierra (25 kilómetros por 100 kilómetros cuadrados) es fácilmente explicable la existencia de buen

(26) 1.287 kilómetros.

(25) 40 por hora.

número de estas líneas de diligencias que vemos aún rodar por nuestras carreteras.

Las estudiaré desde el punto de vista de su buena explotación industrial, y más principalmente desde el punto de vista de su perfeccionamiento para el turismo.

Hemos visto ya en el capítulo anterior las grandes ventajas que proporcionaría a España la construcción de una nueva red de ferrocarriles secundarios.

Pero con la construcción de éstos morirán los servicios por carreteras. De ningún modo, y los que deseamos la prosperidad de la agricultura, de la industria y del turismo en España hemos de combatir todo lo que podamos su supresión. Porque si es verdad que los ferrocarriles secundarios darían vida a muchas regiones, muchas regiones también quedarían sin medios de locomoción si por encontrarlos defectuosos se suprimiesen los servicios de pueblo a pueblo por carretera.

Ahora bien, lo que es preciso a todo trance es mejorarlos, porque: primero, nuestras antiguas diligencias que tanto han corrido por caminos y carreteras malas están, y esto con rarísimas excepciones, en pésimo estado; segundo, y desde el punto de vista del turismo han de ofrecer estas líneas al turista, coches cómodos, pues a no ser así, el excursionista se resistirá a hacer tal o cual excursión, por lo defectuoso de los vehículos. Y en cuanto a esto, recordaré que no todos los monumentos artísticos, históricos o arquitectónicos se hallan a proximidad de las vías férreas, sino que muchos castillos antiguos y paisajes pintorescos se hallan separados de este medio de locomoción.

Vamos a tener, así lo espero, dentro de poco una red de ferrocarriles secundarios; vamos a tener nuevas carreteras, o antiguas reformas. ¿Seguiremos conservando las antiguas diligencias hipomóviles? No, y la práctica nos demuestra, con la reciente fundación de líneas de omnibuses, automóviles o «autobuses» que la diligencia, pequeña, mal suspendida y de jornadas interminables, está llamada a desaparecer. Y esto se comprende fácilmente. La explotación de una línea de diligencias automóviles resulta más barata que la de diligencias de mulas. El automóvil es caro para particulares, pues su servicio es en pequeña escala y es tomado como objeto de lujo. No sucede así con un «autobús» costeadó en sus viajes no por un propietario, sino por el número de personas que transporta. Por otra parte, las nociones más rudimentarias de economía nos dicen que la explotación en gran escala resulta «siempre» menos cara que la en pequeña escala. Otro de los muchos argumentos que podría citar es que un automóvil particular tiene por término medio de 25 a 40 caballos de fuerza, pero no transporta más que cinco o a lo sumo seis personas, de las cuales no paga generalmente más que una; en cambio, un autobús de 30 ó 40 caballos (nunca suele tener más fuerza) transporta muchísimas más personas y cada una paga su parte.

Otra ventaja sobre la cual insistiré es la rapidez de los viajes, pues si bien no corren los «autobuses» como un doble factón particular, son muchísimos más rápidos que los ómnibus, tartanas y diligencias hipomóviles.

Un error que es preciso refute es el de que en los automóviles va uno más sacudido que en las diligencias, cuando justamente sucede lo contrario. Las ruedas de goma, la buena suspensión y la regularidad en el tiro son pruebas en contra de este error. Con orgullo puedo decir que España es de las primeras naciones, si no la primera, en cuanto a estos servicios por «autobuses». Pues existen, y sobre todo en el Norte y en el Este de nuestra península, multitud de ellos. En Guipúzcoa y Vizcaya son por lo general automóviles Fiat (italianos) y Brillé (franceses). En Navarra son de Dion-Bouton (franceses) y en Asturias, Galicia y Cataluña se emplean automóviles de la nunca bastante alabada «marca española, «la Hispano Suiza».

Y ya que hablo de esta acreditada marca, voy a dar a conocer varios datos que amablemente me ha proporcionado la «Hispano Suiza de Barcelona» para este trabajo.

Creo entender bastante de automóviles para poder decir que poseemos en España una fábrica, cuyos coches pueden competir con los extranjeros desde todos los puntos de vista, y aunque es salirme un tanto del plan de mi trabajo, no puedo menos como buen español, de aprovechar esta ocasión para pregonar las perfecciones de este coche. Da vergüenza oír la frase siguiente: «¿Contraídos en España? pues no valdrán gran cosa», tantas veces oía en boca de personas que prefieren ir a comprar a Francia porque «creen» que es «mejor», y pagan los derechos de entrada.

Mi sangre de español se revuelve cuando oigo injusticias semejantes, pronunciadas por necios o por gente, falta de buena fe.

La opinión que emito es completamente desinteresada, pues siendo este un trabajo particular no tendría ningún interés en servir de reclamo a la citada marca.

Cuando veo que una industria española fabrica productos buenos, simpatizo con ella sólo por ser española; pero no puedo reprimir un impulso de justo enojo cuando veo que algunos de mis compatriotas la rechazan por creer más elegante abastecerse en el extranjero.

Es por lo mismo de interés para este trabajo, hablar, aunque sea muy poco, de esta fábrica española, que merece ser más conocida y apreciada de lo que es al presente.

En sus talleres, dotados de maquinaria de la más moderna, trabajan más de 400 operarios. Fundada en 1904, ha tenido que construir nuevos locales vastísimos para satisfacer la gran demanda que la favorece. He de hacer notar que la «Hispano Suiza» vende no sólo en España sino también en la América del Sur, principalmente en la República Argentina y en México.

De suizo no tiene más que el ingeniero que la fundó, pero todos los capitales y la mayor parte de los materiales son españoles. Claro está que hay ciertas piezas (como juegos de bolas, radiadores, etcétera) que no se encuentran aún en España y que se fabrican en casas que exclusivamente se dedican a estas piezas y que abastecen gran número de otras fábricas de automóviles.

Para dar más apreciación (falible claro está) del coche de la «Hispano Suiza», diré con toda imparcialidad que es resistente, pues está expresamente estudiado para carreteras españolas. Hay, sin embargo, marcas como Lorraine-Diétrich, Panhard y otras, cuyos coches son también fuertes; no obstante, puede preferirse la marca española por otras ventajas que posee el coche barcelonés. Es silencioso, rápido, sencillo y sobre todo económico.

No quiero extenderme demasiado sobre este tema que constituye un paréntesis de este trabajo, y citaré la lista de líneas de transportes de viajeros por carretera, servidas únicamente por automóviles de la «Hispano Suiza».

SERVICIO DE TRANSPORTES DE VIAJEROS CON AUTOBUSES DE LA «HISPANO SUIZA»

TRAYECTOS	Kms	Núm. de coches	
		25 X 30	12 X 15 (27)
1 Calaf a la Seo de Urgel	110	2	
2 Tárrega a Pobla de Segur	110	3	
3 Tárrega a Balaguer	33	1	
4 Tremp a Guerri de la Sal	40	1	
5 Lérida a Pon	67	2	
6 Graus, Barbastro, Huesca	87	3	
7 Manresa a Solsona	52	3	
8 Comillas a Torrelavega	25	2	
9 Reus a Cornudella	28	1	1
10 Reus a Montroy	16	1	
11 Vigo a Bayona	26	2	
12 Castellón a San Mateo	75	2	
13 Rubí a Papiol	9	2	
14 Vinaroz a Morella	65	2	
15 Madrid a El Escorial	40	1	4
16 Martorell a Esparraguera	9	2	
17 Esparraguera a Montserrat	14	2	
18 Sabiánigo a Panticosa	42	1	
19 Jaca a Canfranc	18		1
TOTAL ...	866	32	6

(27) Fuerza en caballos.

En estos servicios es donde se puede ver si un coche es resistente o no; pues es un trabajo de verdadera prueba el de recorrer diariamente, con buen o mal tiempo, carreteras no siempre enteramente llanas; cierto que nada hay que canse más a un coche, que esta clase de servicios.

Para dar una idea del porvenir que tienen las explotaciones de líneas de autobuses, voy a traducir sin comentarios un párrafo de un interesantísimo artículo publicado sobre este asunto en el periódico francés «L'Auto», dice así: «Los transportes automóviles en España se desarrollan rápidamente; desde el mes de agosto pasado, más de 45 líneas, con un total de 40 coches, han sido puestas en servicio, sólo en Cataluña.

Todas estas líneas dan de 45 a 60 por 100 a los accionistas. La mayor parte de estas líneas tienen coches fabricados en Barcelona. Si los constructores franceses quieren abastecer a España, que se apresuren».

.....

«Que la industria automovilística francesa no olvide pues, que España le ofrece grandes salidas.»

Se comprende fácilmente que sea un verdadero placer para el turista, poder hacer una excursión, en un coche cómodo y rápido, por carreteras pintorescas; razón por la cual se ha de proteger y favorecer la explotación de estas líneas que aseguran un servicio constante y rápido que da vida a los pueblos.

Con esto, doy por terminado este trabajo que, si bien es defectuoso, como no podía menos de serlo, lleva entre sus líneas las aspiraciones de un español entusiasta de su patria, que después de haber viajado mucho por el extranjero, desea de todo corazón su prosperidad, y para ello ha vuelto sus ojos hacia una «nueva industria», que es el turismo, que contribuirá, de fijo, a este fin tan anhelado.

Bilbao, mayo 1909.