

Las asociaciones de turismo activo en el desarrollo turístico español del primer tercio del siglo XX: el papel del Real Automóvil Club *

Active tourism associations in Spanish tourism development in the first third of the 20th century: the role of Royal Automobile Club

CARLOS LARRINAGA RODRÍGUEZ

Universidad de Granada. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Campus de la Cartuja s./n, 18071 Granada.

clarrinaga@ugr.es

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7053-5877>

Recibido/Received: 16/07/2024 Aceptado/Accepted: 14/01/2025

Cómo citar/How to cite: LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos, “Las asociaciones de turismo activo en el desarrollo turístico español del primer tercio del siglo XX: el papel del Real Automóvil Club”, en *Investigaciones Históricas, época moderna y contemporánea*, 45 (2025), pp. 681-708. DOI: <https://doi.org/10.24197/gdhfkp50>

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access article under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumen: Durante el primer tercio del siglo XX se conformó en España un primer sistema turístico en el que llegaron a participar diferentes agentes, entre otros componentes del mismo. En este artículo vamos a analizar el papel que desempeñaron las asociaciones de turismo activo en el desarrollo turístico español de esas décadas. Para ello nos vamos a centrar en el Real Automóvil Club y en la ciudad de San Sebastián, epicentro del turismo español de la época y centro internacional de las carreras de automóviles en España.

Palabras clave: Asociaciones de turismo activo; primer tercio del siglo XX; turismo; automovilismo; España.

Abstract: During the first third of the 20th century, a first tourism system was formed in Spain in which different agents participated, among other components. In this article we are going to analyze the role that active tourism associations played in the Spanish tourism development of those decades. To do this, we are going to focus on the Royal Automobile Club and the city of San Sebastián, the epicenter of Spanish tourism at the time and the international center of automobile racing in Spain.

Keywords: Active tourism associations; first third of the 20th century; tourism; car racing; Spain.

* Este trabajo se ha realizado en el marco del Proyecto de Investigación PID2021-122476NB-I00, financiado por MICIU/AEI/10.13039/501100011033 y por FEDER/UE.

Sumario: Introducción. 1. El Real Automóvil Club de España en su contexto histórico. 2. Turismo y automovilismo en San Sebastián durante el reinado de Alfonso XIII. 3. Los años republicanos. Conclusiones. Bibliografía.

INTRODUCCIÓN

Siguiendo las pautas que se dieron en otros países de la Europa Occidental, también en España se conformó un novedoso sistema turístico durante las primeras décadas del siglo XX. Es verdad que nuestro país no estaba demasiado desarrollado a nivel internacional, turísticamente hablando, pero no es menos cierto que en él se observan las mismas lógicas que se dieron en esas otras naciones que sí empezaban a transformarse en auténticas potencias turísticas¹. En el caso de ese primer sistema turístico podemos distinguir cuatro integrantes, a saber: destinos y productos, mercado, agentes y organización turística, tal como puede observarse en el cuadro 1. De estos agentes señalados, en este trabajo nos vamos a centrar en las asociaciones de turismo activo. Es decir, entidades privadas que se auto-organizan como turísticas, que animan las prácticas turísticas y ponen sus medios al servicio de las mismas. Así, cuando el turismo ocupaba aún un lugar muy secundario en España, tanto desde el punto de vista económico, como social, pero no así en otros países europeos próximos, la iniciativa privada empezó a jugar un papel especialmente relevante en el fomento turístico del país, que, inicialmente, fue por delante de la Administración. En efecto, siguiendo el ejemplo de otros países europeos próximos, como Francia, Italia o Suiza², también en España surgieron las primeras asociaciones de turismo activo.

Las asociaciones de estas características nacieron en la segunda mitad del siglo XIX y estuvieron muy vinculadas con la búsqueda de la

¹ OGILVIE, Frederic W., *The Tourist Movement. An economic study*, London, P.S. King & Son, Ltd, 1933; BERRINO, Annunziata, *Storia del turismo in Italia*, Bologna, il Mulino, 2011; HUMAIR, Cédric et al., *Système touristique et culture technique dans l'Arc lémanique*, Neuchâtel, Alphil-Presses universitaires suisses; VALLEJO, Rafael y LARRINAGA, Carlos (dirs.), *Los orígenes del turismo moderno en España*, Madrid, Sílex, 2018.

² BERTHO LAVENIR, Catherine, *La roue et le stylo*, París, Odile Jacob, 1999; RAUCH, André, *Vacances en France de 1830 à nos jours*, París, Hachette, 2001; BOYER, Marc, *Le tourisme en France*, Colombelles, EMS, 2003; BATTILANI, Patrizia, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti*, Bologna, il Mulino, 2001; BERRINO, *op. cit.*; HUMAIR, Cédric et al., *op. cit.*; TISSOT, Laurent, *La Suisse se découvre*, Neuchâtel, Livreo-Alphil, 2023.

Naturaleza, tras prácticamente un siglo de Revolución Industrial. Así, el British Alpine Club fue fundado en 1857, seguido de los clubs alpinos austriaco (1862), suizo e italiano (1863) y alemán (1869)³. El Club Alpin Français se constituyó en 1874 y el Camping Club de Londres en 1875. Ese mismo año se creaban en Francia los llamados Comités de Promenades, la mayoría de los cuales terminaron convirtiéndose en sindicatos de iniciativa. Todas estas asociaciones buscaban el retorno a una vida simple, activa y libre, fuera de las ataduras de la gran ciudad industrial⁴, en las que no faltaba, evidentemente, el componente deportivo⁵.

No obstante, fue a finales del siglo XIX cuando se produjo una fuerte expansión de esta clase de asociaciones. De hecho, es posible hablar de un importante elenco de instituciones de este tipo, destacando, en primer lugar, los Touring Club, que, de índole nacional, tenían como objetivo el fomento del turismo con carácter general. Aunque destacaron los de Francia, Italia o Suiza, por ejemplo, se desarrollaron asimismo en otros países de Europa y de América Latina⁶. Así, la primera asociación de turistas ciclistas, la Cyclist Club, nació en Inglaterra en 1878, transformándose en Touring Club dos años más tarde. En 1890 se fundó el de Francia y en 1895 el de Alemania⁷. Junto a estas asociaciones, tendríamos también otras con una finalidad más especialmente definida, como los Automóvil-Club, los Moto-Clubs y los Clubs Ciclistas, que, junto con los Clubs Alpinos o los clubs de esquiadores, desarrollaron asimismo una constante e importante acción del fomento turístico de sus respectivas naciones a través de los deportes a los que representaban. De hecho, todas estas asociaciones de turismo deportivo constituyeron una base muy importante primero para el turismo interno, pero también, después, para el turismo internacional, en la medida en que pusieron en marcha determinados servicios que más tarde fueron utilizados por el turista internacional⁸.

³ BERTHO LAVENIR, *op. cit.*, p. 67.

⁴ BERTHO LAVENIR, *op. cit.*, p. 67.

⁵ DUCHET, René, *Le tourisme*, París, Vigot Frères, 1949, pp. 152-155.

⁶ MUNTANYOLA, Antoni, *Organització turística de Catalunya*, Barcelona, A. G. "L'Estampa", 1932, pp. 36-37.

⁷ MORENO GARRIDO, Ana, *Historia del turismo en España en el siglo XX*, Madrid, Síntesis, 2007, p. 65.

⁸ MUNTANYOLA, *op. cit.*, pp. 36-38.

Evidentemente, España no fue una excepción en este tipo de asociaciones, aunque, en verdad, no alcanzaron el desarrollo que se dio en otros países europeos próximos. Para Muntanyola⁹, estas asociaciones no fueron modernizadas ni puestas al compás de los tiempos de la manera que hubiese convenido al progreso del turismo interno. Razón por la cual, en su opinión, España no contaba con ningún organismo turístico-deportivo de la categoría de las grandes asociaciones nacionales existentes en otros países vecinos. Con todo, la historiografía actual ha sabido poner en valor la contribución de estas asociaciones al desarrollo turístico español desde finales del siglo XIX. De hecho, diversos autores se han fijado no sólo en el excursionismo, especialmente interesante en los casos de Cataluña¹⁰ y Madrid¹¹, sino también en las asociaciones de velocipedistas¹², destacando una realidad más optimista que la apuntada por Muntanyola.

Cuadro 1. Los integrantes del sistema turístico en el primer tercio del siglo XX

Sistema Turístico	Destinos y productos	
	Mercado (informal, formal)	
	Agentes	- Turistas (consumidores)
		- Asociaciones de Turismo activo
		- Asociaciones de Turismo receptivo
		- Administración
		- Empresas (oferentes)
	Organización turística	

Fuente: VALLEJO, Rafael, “La formación de un sistema turístico nacional con diferentes desarrollos regionales entre 1900 y 1939”, en VALLEJO, Rafael y LARRINAGA, Carlos (dirs.), *Los orígenes del turismo modern en España*, Madrid, Sílex, 2018, p. 85.

Dicho esto, de las diferentes asociaciones de turismo activo que existieron en la España de principios del siglo XX, en este artículo nos

⁹ MUNTANYOLA, *op. cit.*, pp. 38-39.
¹⁰ BERTHO LAVENIR, *op. cit.*, pp. 80-81; MORENO GARRIDO, *Historia del turismo*, *op. cit.*, pp. 37-38.
¹¹ ORTEGA CANTERO, Nicolás, *Paisaje y excursiones*, Las Rozas, Raíces, 2001.
¹² MOTA ZURDO, David, “El velocipedismo/ciclismo en La Rioja en el siglo XIX: sobre el origen e historia de las sociedades Veloz Club Riojano de Logroño y Club Velocipedista Harense”, en *Materiales para la historia del deporte*, 20 (2020), pp. 39-53; MORENO GARRIDO, Ana, *De forasteros y turistas. Una historia del turismo en España (1880-1936)*, Madrid, Marcial Pons, 2022, pp. 106-112.

vamos a centrar en el Real Automóvil Club, en la medida en que contribuyó a la promoción de ciertos destinos turístico, como, por ejemplo, San Sebastián, en un momento en que el automóvil era un bien de lujo sólo accesible a una minoría. Realidad que encajaba perfectamente con el turismo de élite existente a principios del siglo XX¹³. En este sentido, la afición de Alfonso XIII, considerado como un auténtico rey *sportman*, al automovilismo contribuyó de manera clara a su fomento en nuestro país y a su desarrollo turístico¹⁴. A este respecto, la inauguración en 1923 del circuito automovilístico de Lasarte, en las proximidades de la capital guipuzcoana, fue la prueba más evidente de ello.

Siendo conscientes de la dimensión del automóvil como vehículo de turismo¹⁵, este artículo se va a centrar únicamente en su dimensión deportiva. Es decir, nos vamos a referir al automóvil como *sport*, acorde con ese turismo de élite interesado por las carreras, los circuitos y la distinción que su pertenencia proporcionaba a sus dueños. En este sentido, hay que advertir que, conscientemente, dejamos fuera de este análisis el hecho cierto de que el automóvil, en un determinado momento, se convirtió en el vehículo del futuro para hacer turismo y todo empezó a girar en torno a él: desde la construcción de carreteras (a través del Circuito Nacional de Firms Especiales de 1926)¹⁶ hasta la hotelería a pie de carretera (gracias, sobre todo, a los Albergues de Carretera para Automovilistas¹⁷) o a la propia planificación del turismo que empezó a

¹³ VILAR, Margarita y VALLEJO, Rafael, “El automóvil y el turismo en España”, en VALLEJO, Rafael (coord.), *La industria del automóvil de España e Italia en perspectiva histórica*, Alicante, Universidad de Alicante, 2018, pp. 389-431.

¹⁴ GIL DE ARRIBA, Carmen y LARRINAGA, Carlos, “La cornisa cantábrica como región turística en las primeras décadas del siglo XX: (1902-1931)”, en *Investigaciones de Historia Económica*, 17-1 (2021), p. 33.

¹⁵ VILAR y VALLEJO, *op. cit.*, pp. 389-431.

¹⁶ GIL DE ARRIBA, Carmen, “El papel de las carreteras en la configuración de los espacios turísticos españoles de mediados del siglo XX, desde el CNFE de 1926 al plan de modernización de 1950”, en RIO FERNANDES, José Alberto et al. (coords.), *Península Ibérica no Mundo. Problemas e desafios para uma intervenção ativa da Geografia*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, pp. 729-732; GIL DE ARRIBA, Carmen, ““Geografías turísticas”: moda y modos de viajar en la España de la primera mitad del siglo XX”, en *Ayer*, 114 (2019), pp. 161-171.

¹⁷ MORENO GARRIDO, Ana y PELLEJERO, Carmelo, “La red de establecimientos turísticos del Estado (1928-1977), ¿necesidad hotelera o política turística?”, en *Revista de Historia Industrial*, 59 (2015), pp. 147-153; RODRÍGUEZ PÉREZ, M^a José, *La red de paradores*, Madrid, Turner y Paradores, pp. 109-120.

hacerse a escala nacional debido a que, gracias al automóvil, ya se podía salir de las ciudades y llegar a comarcas remotas¹⁸.

Por consiguiente, partiendo de las primeras aportaciones, en general, sobre la materia¹⁹ y de las más recientes²⁰, el objetivo de este artículo es profundizar en los orígenes de este tipo de asociaciones en España y en el papel que desempeñaron en los albores del turismo moderno a través de un estudio de caso, el Real Automóvil Club, y su huella en la capital del turismo español de esos años, San Sebastián. Es decir, cómo esta asociación contribuyó al desarrollo turístico de la capital guipuzcoana mediante la organización de carreras automovilísticas. Para ello, aparte de la bibliografía existente, hemos recurrido a la documentación depositada en el Archivo Municipal de San Sebastián y a la prensa, que se hizo eco de todas estas pruebas y su impacto turístico en la ciudad.

1. EL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA EN SU CONTEXTO HISTÓRICO

Desde finales del siglo XIX y, en especial, durante las primeras décadas del siglo XX España asistió a un proceso de transformación urbana y de cambios socio-económicos relevantes derivados tanto de la revolución industrial, como de la eclosión de la sociedad de masas. A lo largo de estos años se constata un proceso de crecimiento demográfico, de notables transformaciones económicas, de ampliación de los mercados de trabajo, de cambios importantes en los estilos de vida y las actitudes sociales, políticas y culturales, marcadas, en gran medida, por los

¹⁸ MORENO GARRIDO, *Historia del turismo*, op. cit., pp. 117-132.

¹⁹ *L'excursionisme a Catalunya 1876-1976: Cent anys del Centre Excursionista de Catalunya*, Barcelona, Fundació Carulla, 1975; ROMA, Francesc, *Història social de l'excursionisme català*, Barcelona, Oikos-Tau, 1996; Martí et al., *L'excursionisme a Lleida (1884-1936)*, Ajuntament de Lleida, Lleida, 1996; TITOS, Manuel y RUIZ, Miguel, *Los Diez Amigos Limited y los orígenes del montañismo granadino (1898-1913)*, Granada, Comares, 1998; ORTEGA CANTERO, *Paisaje*, op. cit.

²⁰ JIMÉNEZ MANCHA, Juan, "El Veloz Club", en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 44 (2004), pp. 555-568; ORTEGA CANTERO, Nicolás, "Montañismo y valoración del paisaje: La Real Sociedad Española de Alpinismo Peñalara (1913-1936)", en *Eria: Revista cuatrimestral de geografía*, 95 (2014), pp. 253-279; MOTA ZURDO, David, "El automovilismo y el ju-jutsu visto desde el diario La Rioja (1900-1910)", *Cuadernos de fútbol*, 118, (2020), pp. 1-16; MOTA ZURDO, "El velocipedismo/ciclismo", op. cit., pp. 39-53; URKIA, José M^a, *Real Club Náutico de San Sebastián. 125 años en la mar, 1896-2001*, San Sebastián, RCNSS, 2021.

profundos cambios experimentados en el mundo urbano²¹. Siendo verdad que localidades como Barcelona, Madrid y Bilbao estuvieron a la vanguardia de estos cambios, lo cierto es que otras ciudades medias también se sumaron a esta nueva realidad. El caso de San Sebastián, que aquí nos ocupa, resulta un ejemplo evidente²². Las ciudades se convirtieron, en el primer tercio del siglo XX, en verdaderas células de modernización²³. Al punto que la modernidad vino acompañada de una reubicación socio-política y cultural motivada por la emergencia de nuevos actores socio-políticos, los cuales trajeron consigo nuevos usos y costumbres. Así, la electricidad, el automóvil, el deporte, la moda o la publicidad fueron algunos de los elementos más característicos de esta nueva época que evidenció un potente cambio social centrado en la urbe²⁴.

De esta forma, entre finales del siglo XIX y principios del XX comenzaron a desarrollarse en España las sociedades deportivas, dedicadas a la práctica de la gimnasia, el montañismo, el *lawn-tennis*, la equitación, las regatas, el fútbol, el automovilismo o la esgrima. De este modo, se configuró un espacio de ocio que permitió que el movimiento deportivo se fuera implantando en el país²⁵. De hecho, el deporte se institucionalizó en España durante la Restauración en función de factores tales como la estabilidad política, el arraigo de las prácticas deportivas británicas entre las clases aristocráticas, la modernización social, la preocupación por la regeneración integral de la juventud, un embrionario asociacionismo deportivo estrechamente vinculado a la ley de

²¹ MOTA ZURDO, “El automovilismo”, *op. cit.*, pp. 1-2.

²² LARRINAGA, Carlos, *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*, San Sebastián, Instituto Dr. Camino, 1999.

²³ GARCÍA DELGADO, Luis (coord.), *Las ciudades en la modernización de España*, Madrid, Siglo XXI, 1992; SERRALLONGA, Joan y BONAMUSA, Francesc (coords.), *La sociedad urbana en la España contemporánea*, Madrid, Asociación de Historia Contemporánea, 1994; BEASCOECHEA, José M^a y OTERO, Luis E. (coords.), *Las nuevas clases medias urbanas*, Madrid, Catarata, 2015; OTERO, Luis E. y PALLOL, Rubén (eds.), *La sociedad urbana en España, 1900-1936*, Madrid, Catarata, 2017; OTERO, Luis E. y PALLOL, Rubén (eds.), *La ciudad moderna*, Madrid Catarata, 2018; MONTERO, Manuel (ed.), *La ciudad y el progreso*, Granada, Comares, 2019; OTERO, Luis E. (ed.), *Las infraestructuras en la construcción de la ciudad moderna*, Madrid, Catarata, 2020; MONTERO, Manuel (ed.), *Construcción de la ciudad contemporánea. Infraestructuras, sociedad y espacios urbanos*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2021.

²⁴ OTERO, Luis E., “La sociedad urbana y la irrupción de la modernidad en España, 1900-1936”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 38 (2016), pp. 255-283.

²⁵ GONZÁLEZ AJA, Teresa, *Introducción del deporte en España: su repercusión en el arte*, Madrid, Edilupa, 2003, p. 55.

asociaciones de 1887, los primeros pasos de la prensa especializada y las instituciones de educación física, vinculadas muchas de ellas con el ámbito escolar y el impulso de la Institución Libre de Enseñanza²⁶. En general, las clases medias fueron el motor que propulsó el deporte, gracias a su papel al frente de la modernización económica, social y política²⁷. Aunque en muchas ocasiones, como en el caso del automovilismo y en otros, su práctica estuvo más vinculada con la alta burguesía, debido al elevado coste que generaba la compra de un vehículo a motor. No en vano, los Automóviles Club nacieron con un carácter claramente elitista²⁸.

Estas sociedades o clubes, en muchos casos, se convirtieron asimismo en asociaciones de turismo activo, en la medida en que buena parte de estas prácticas atraían a un importante número de forasteros: las regatas, las carreras de caballos o el automovilismo, por ejemplo. A este respecto, no debemos olvidar que, a comienzos del siglo XX, estamos hablando de un turismo de élite, razón por la cual era realmente una minoría la que practicaba estos deportes y tenía tiempo y dinero suficientes como para dedicarse a ellos. Éstos contribuyeron a forjar el estereotipo del *sportman-gentleman*, empezando por el propio Alfonso XIII, quien, a diferencia de su padre, Alfonso XII, un rey soldado, fue un auténtico *sportsman*, interesado por los diferentes deportes de élite que empezaron a causar furor entre las clases altas de la sociedad española de su tiempo²⁹.

El automóvil, en efecto, provocó una mutación rápida en la práctica turística existente hasta la fecha. Junto al veraneante o invernante, el excursionista, el agüista o el bañista, a principio del siglo XX surgió la figura del conductor *sportman*, veraniego o invernante, elitista, que hacía del automóvil un signo de distinción social. Este tipo sociológico incorporó el turismo automovilístico a sus prácticas de ocio, asimilándolo a un deporte, fundando los ya mencionados exclusivos Automóviles Club, organizando caravanas turísticas y competiciones y promoviendo circuitos de carreras en los destinos turísticos a los que proporcionaba distinción. Así, los circuitos de Le Mans, Monza, Lasarte (San Sebastián) o Sitges (Barcelona) nacieron en este primer tercio del siglo XX³⁰. Además, y desde el punto

²⁶ MOTA ZURDO, David, “El ciclismo riojano en el siglo XX: Logroño como motor deportivo (1900-1920)”, en *Citius, altius, fortius: humanismo, sociedad y deporte: investigaciones y ensayos*, 13-1 (2020), pp. 19-35.

²⁷ OTERO CARVAJAL, *op. cit.*, p. 170.

²⁸ VILAR y VALLEJO, “El automóvil y el turismo”, *op. cit.*, p. 396.

²⁹ GIL DE ARRIBA y LARRINAGA, *op. cit.*.

³⁰ VILAR y VALLEJO, “El automóvil y el turismo”, *op. cit.*, p. 402.

de vista turístico, el automóvil permitió acceder a lugares donde no llegaba el ferrocarril, extender las geografías turísticas y acceder a aquellos destinos que los descubridores subrayaban en los mapas, en las guías turísticas o en las secciones dedicadas al turismo en la prensa³¹.

Por consiguiente, en la medida en que el automovilismo se fue desarrollando a finales del siglo XIX, no tardaron en surgir los primeros clubes de esta naturaleza. Así, el Real Automóvil Club de España fue fundado en 1903 con el objetivo de fomentar el uso del automóvil y colaborar en la solución a los problemas que podían encontrar los conductores en ruta y en viaje. En realidad, los propietarios y aficionados al automóvil tenían la intención de crear un club de este tipo antes de esa fecha. En concreto, en 1902 se programó un evento que sería el desencadenante: la celebración de la carrera París-Madrid del año siguiente. Para la realización de dicha prueba, se necesitaba una estructura organizativa, de manera que, el 24 de diciembre de 1902, se redactó y firmó el acta de constitución de la sociedad conocida como Real Automóvil Club de España. Se seguía de esta manera el modelo francés, pues había sido otra carrera, la París-Rouen, la que en 1894 había proporcionado el impulso definitivo para la creación del Automóvil Club de Francia, que quedó oficialmente constituido el 12 de noviembre de 1895³².

Fueron, precisamente, estos pioneros los que organizaron las primeras carreras en Europa, a saber: en 1901 la París-Berlín, en 1902 la París-Viena y en 1903 la París-Madrid³³. En este caso, además, cabe resaltar los oficios del embajador de España en la capital del Sena, José María Quiñones de León, quien propuso este proyecto al Automóvil Club de Francia. Fue el propio diplomático quien puso en contacto al presidente de esa entidad con el marqués de Viana y el duque de Santo Mauro, desplazados a la capital francesa con motivo el Tercer Salón del Automóvil³⁴. Ambos, muy próximos al rey Alfonso XIII, fueron unos auténticos amantes del automovilismo, al punto que ambos formaron parte de la Junta Directiva

³¹ VILAR y VALLEJO, “El automóvil y el turismo”, *op. cit.*, p. 401.

³² MARTÍN ZURIMENDI, Miguel y OLAIZOLA, Juanjo, *Centenario del Real Automóvil Club Vasco-Navarro*, San Sebastián, RACVN, 2023, p. 47.

³³ 1903: *carrera internacional París-Madrid*, Madrid, Tipolitografía Mateu, 1903; POLO PRIETO, Carlos, *La Hispano-Suiza, 1904-1909*, Tesis Doctoral inédita, Universidad de Valladolid, 2016, pp. 54-62.

³⁴ CAYÓN, Francisco y ORTEGA, Pilar, *Historia del Real Automóvil Club de España*, Madrid, RACE, 2003, p. 13.

del RACE como secretario general y presidente, respectivamente³⁵. En este sentido, cabe señalar que el RACE siguió los pasos de otros clubes europeos fundados con posterioridad al francés en países como Inglaterra, Alemania, Holanda o Austria³⁶.

A decir verdad, la carrera París-Madrid desencadenó un auténtico entusiasmo en las provincias del norte del país³⁷ y, en especial, en el País Vasco³⁸. Sin embargo, debido a los numerosos accidentes, la meta se estableció en Burdeos³⁹, aunque hubo corredores que atravesaron la frontera. En última instancia, lo cierto es que este evento sirvió para fundar definitivamente el Real Automóvil Club de España, debido a la firma de una nueva acta de constitución el 6 de diciembre de 1903⁴⁰. Cabe recordar que el Club había colaborado activamente en la introducción de mejoras en las carreteras españolas por las que debían circular los vehículos de la competición⁴¹. Estaríamos hablando de un club, que, como ya se ha mencionado, tuvo en sus comienzos un carácter especialmente elitista. Así, en la *Guía Oficial del RACE* de 1906⁴², de los 138 socios de número, 59 pertenecían a la nobleza, siendo, además, el propio Alfonso XIII el presidente honorario del club.

Así, la fundación del RACE, con el rey a la cabeza, sirvió, sin duda, para impulsar el automovilismo en España, de suerte que, en 1906, se constituyó el Real Automóvil Club de Cataluña. Al año siguiente tuvo lugar en Madrid el Primer Salón Internacional del Automóvil. En 1913 celebró el suyo Barcelona⁴³. Y, además, en 1908 se corrió en Sitges la

³⁵ *Guía Oficial del RACE*, Madrid, RACE, 1906, p. 11.

³⁶ CAYÓN y ORTEGA, *op. cit.*, p. 14.

³⁷ MOTA ZURDO, "El automovilismo y el ju-jitsu", *op. cit.*, pp. 2-5; MARTÍN ZURIMENDI y OLAIZOLA, *op. cit.*, 48.

³⁸ *La Época*, 19 de mayo de 1903, p. 3; *El Globo*, 20 de mayo de 1903, p. 2.

³⁹ CAYÓN y ORTEGA, *op. cit.*, pp. 14-15.

⁴⁰ CAYÓN y ORTEGA, *op. cit.*, p. 15.

⁴¹ GIMENO VALLADOR, Pablo, *El automóvil en España: su historia y sus marcas*, Madrid, RACE, 1993, p. 22.

⁴² *Guía Oficial*, *op. cit.*, pp. 15-19.

⁴³ Cabe recordar que Cataluña fue un centro de producción automovilística de primer orden en España, destacando, sobre todo, La Hispano-Suiza, cuyos vehículos participaron asiduamente en las competiciones automovilísticas de estos años (GIMENO VALLADOR, *op. cit.*, pp. 75-130; POLO PRIETO, *op. cit.*; NADAL, Jordi, *La Hispano-Suiza*, Barcelona, Pasado y Presente, 2020). En este sentido, hay que decir que existió un *lobby* automovilístico catalán que estuvo presionando al gobierno en materia turística desde la primera década de siglo.

primera carrera internacional de automóviles disputada en España⁴⁴. Algo que no es de extrañar si tenemos en cuenta que Cataluña se convirtió en un foco muy destacado de las competiciones automovilísticas, en gran medida, gracias a esa industria de vehículos que se ha mencionado. De hecho, muchas de los campeonatos que se disputaron en España durante el reinado de Alfonso XIII tuvieron lugar en suelo catalán. En efecto, en 1909 y 1910 se volvieron a celebrar sendas ediciones de la Copa de Catalunya. Además, destacaron pruebas tales como la subida a la Rabasseda, en las proximidades de la ciudad condal, con seis ediciones entre 1909 y 1927; la celebración en 1911 de la Iª Copa de Barcelona y primer Campeonato de España Amateur-Copa del Rey; de la Copa de España de 1912; de la Carrera en cuesta de la Copa Tibidabo para motociclistas y automóviles de 1914; de la celebración de cuatro ediciones de la Vuelta a Cataluña entre 1916 y 1920. En fin, la afición al automovilismo llegó a ser tal que el 28 de octubre de 1923 tuvo lugar la inauguración del autódromo de Terramar, en Sitges, con la presencia del Príncipe de Asturias⁴⁵.

A ello habría que añadir, como evidencia de la expansión del automovilismo en el país, que, en los años sucesivos, se irían constituyendo diferentes clubes de automovilistas en distintas regiones o ciudades afiliados al RACE y las propias pruebas automovilísticas se prodigaron, al tiempo que el turismo automovilístico iba ganando fuerza⁴⁶.

2. TURISMO Y AUTOMOVILISMO EN SAN SEBASTIÁN DURANTE EL REINADO DE ALFONSO XIII

Las estancias estivales en el Cantábrico del rey Alfonso XIII se caracterizaron, entre otras cosas, por su variada práctica deportiva, en la que, junto a la navegación y otros deportes, el automovilismo jugó un papel muy destacado. En la medida en que estamos hablando de un periodo dominado por el exclusivismo social, el monarca marcaba el tono de la estación. Hasta tal punto que el ejercicio de todos estos deportes, considerados entonces de élite, contribuyó a la consolidación de la región cantábrica como una zona turística de excelencia, sobresaliendo, sin duda, San Sebastián. A este respecto, una de estas actividades fue, precisamente, el automovilismo y los recorridos y excursiones por carretera⁴⁷. Sin duda, abundan los ejemplos. En

⁴⁴ GIMENO VALLADOR, *op. cit.*, p. 24.

⁴⁵ GIMENO VALLADOR, *op. cit.*, pp. 131-146.

⁴⁶ VILAR y VALLEJO, "El automóvil y el turismo", *op. cit.*, pp. 419-426.

⁴⁷ *Heraldo de Madrid*, 5 de enero de 1905, p. 3.

el verano de 1908 el matrimonio real y otras figuras de alto rango participaron en una gira automovilista entre San Sebastián y Oñate organizada por el Real Club Automovilista de Guipúzcoa, que se había constituido el año anterior⁴⁸. Unos pocos meses antes, en marzo de 1908, el Real Club Automovilista organizó también las llamadas Fiestas Automovilistas de San Sebastián para los días 21 y 22 de abril. Para el primer día se anunciaba una gymkhana de automóviles en el Campo de Ondarreta y para el segundo la subida al Monte Igueldo⁴⁹.

A partir de ese año, dicha entidad llevó a cabo frecuentes celebraciones que tenían por objetivo prolongar la temporada estival, demasiado centrada en los meses de julio y agosto⁵⁰. Estaríamos hablando de las gymkhanas en el campo de Ondarreta y los concursos de subida al monte Igueldo, con una reglamentación oficial y diversos premios, entre los que se contaban la Copa del Rey y la Copa de Guipúzcoa, entre otros⁵¹. En septiembre de 1910 los reyes volvieron a participar en una caravana de vehículos entre San Sebastián y Azcoitia⁵². En varias de estas fiestas automovilísticas, que congregaban a lo más selecto de la sociedad veraneante, intervinieron el Real Automóvil Club de España, el Gran Casino de San Sebastián, la Diputación de Guipúzcoa y el Ayuntamiento de la ciudad, aportando cada una de estas instituciones financiación para la entrega de los diferentes premios. De hecho, tal como se deduce de la correspondencia entre el Real Club Automovilista de Guipúzcoa y el Ayuntamiento de San Sebastián, la financiación fue un tema clave para que se pudieran disputar estas pruebas, hasta el punto de que en 1911 no se pudieron celebrar por falta de fondos. Pese a que el Ayuntamiento donostiarra reconociera en todo momento la labor del Club para alargar, como ya se ha mencionado, la temporada⁵³. Por su parte, en 1913, se celebró el Rally Automóvil de San Sebastián, una prueba en la que los participantes salieron de Varsovia y tenían como destino la capital donostiarra⁵⁴.

El estallido de la Primera Guerra Mundial puso fin a estas pruebas, de suerte que, años más tarde, con la presencia de los reyes, el 23 de julio de 1923

⁴⁸ *La Ilustración Artística*, 28 de septiembre de 1908, p. 646.

⁴⁹ MARTÍN ZURIMENDI y OLAIZOLA, *op. cit.*, p. 55.

⁵⁰ Archivo Municipal de San Sebastián [AMSS], H-00255-11.

⁵¹ *Gran Vida*, 1 de octubre de 1910, pp. 4-7.

⁵² *La Correspondencia de España*, 23 de septiembre de 1910, p. 3.

⁵³ AMSS, H-00255-11.

⁵⁴ GIMENO VALLADOR, *op. cit.*, p. 138.

se inauguró el Circuito Automovilista de Lasarte, cerca de San Sebastián⁵⁵. Cabe recordar que, previamente, en 1922 se había celebrado la I Feria de Muestras de San Sebastián, dedicada a los más avanzados logros en la industria y el comercio de España. El éxito fue tal que, al año siguiente, se decidió celebrar una segunda edición. De forma que el 8 de febrero de 1923 se reunió el Comité Ejecutivo de dicho certamen, bajo la presidencia del alcalde de la ciudad, Felipe M^a Azcona, para organizar una segunda feria. Como el objetivo último era dinamizar la vida de la ciudad y, sobre todo, aumentar el número de visitantes, se pensó en hacer coincidir la II Feria de Muestras con un raid París-San Sebastián, que finalmente no se llevó a cabo. En su lugar se prepararía una gran semana automovilista, organizándose carreras de velocidad en circuito de cyclecars, automóviles, motocicletas y voiturettes. Para que esta propuesta saliera bien, se creó una Comisión Asesora (con Vicente Ameztoy a la cabeza) dependiente de dicho Comité Ejecutivo y se contó con el asesoramiento de Charles Faroux, redactor de la revista *L'Automobile* y persona muy influyente en el deporte del motor. De hecho, Faroux fue invitado a San Sebastián para participar en el diseño del circuito de Lasarte. Aunque no sólo intervino en el trazado del mismo, sino que incluso recomendó ciertas correcciones en la carretera para mejorar la práctica de este deporte⁵⁶.

De forma que la Gran Semana Automovilista se celebró del 23 al 28 de julio, convirtiéndose en la atracción internacional “jamás celebrada en San Sebastián”⁵⁷. Unos días antes, el 15, la reina M^a Cristina, acompañada del ministro de Instrucción Pública y del alcalde, inauguraba la II Feria de Muestras. Más tarde, el 21 de julio, abrió sus puertas el Pabellón del Automóvil, que atrajo a un buen número de forasteros. En él presentarían sus últimas novedades los principales fabricantes europeos y norteamericanos⁵⁸. El acto estuvo presidido por el propio Alfonso XIII. Para entonces, las marcas extranjeras habían solicitado ya los reglamentos de las carreras para poder presentar sus modelos. Aparte de la prensa generalista, que, por lo general, enviaba sus corresponsales a San Sebastián para hacer las crónicas del veraneo y seguir a la familia real, la semana automovilista fue cubierta por la prensa especializada: Ángel Díez de las Heras de *España Sportiva* y Francisco

⁵⁵ *El Pueblo Vasco*, 24 de julio de 1923, pp. 4-5; *La Voz de Guipúzcoa*, 24 de julio de 1923, pp. 4-5.

⁵⁶ ELBERDIN, Ángel, *Circuito de Lasarte. Memorias de una pasión*, San Sebastián, Fundación Kutxa, 1998, pp. 21-22.

⁵⁷ MARTÍN ZURIMENDI y OLAIZOLA, *op. cit.*, p. 114.

⁵⁸ MARTÍN ZURIMENDI y OLAIZOLA, *op. cit.*, p. 115.

Cantó Arroyo de *Mundo Deportivo*, además del ya mencionado Charles Faroux⁵⁹. Aunque el circuito de Lasarte se inauguró con el gran premio de motocicletas el mencionado 23 de julio, el 25 se corrió el gran premio de turismos de San Sebastián. En ese momento, el monarca, vestido de automovilista, y a bordo de un H6, de la casa Hispano Suiza, efectuó la vuelta inaugural conduciendo él mismo y logrando un excelente tiempo: más de 80 km/h.⁶⁰

En general, se podría decir que, desde el punto de vista organizativo y de público, la semana automovilista de 1923 fue un éxito. De hecho, al término de la misma, Faroux anunció que San Sebastián se había hecho acreedora de la celebración del Gran Premio de Europa de 1926, fecha concedida a España para celebrar semejante acontecimiento. No obstante, problemas económicos para hacer frente al pago de los premios en metálico estuvieron a punto de empañar el evento deportivo, de manera que fue el Ayuntamiento de San Sebastián el que asumió dicho déficit para salvar el prestigio del certamen y futuras pruebas. Asimismo, Vicente Ameztoy y sus colaboradores convocaron a una reunión en el Club Cantábrico a todos los aficionados al automovilismo para el 25 de noviembre de ese mismo año de 1923 con el fin de reorganizar el Real Club Automovilista de Guipúzcoa, que había dejado de operar en 1913. Fue precisamente en esa reunión cuando se creó una sociedad con la denominación de Real Automóvil Club de Guipúzcoa, una vez concedido el título por el propio Alfonso XIII⁶¹, quien desde entonces estuvo estrechamente vinculado a él. En ese momento fue elegido como primer presidente Manuel Rezola.

Según el acta fundacional, el club tenía como fines “la práctica y el fomento del automovilismo, la defensa de sus intereses, el obtener el mayor número de ventajas, y beneficios para sus asociados y, en general, todo aquello que redunde en provecho de esta entidad”⁶². La nueva entidad, pues, sería la responsable de la organización las carreras de automóviles a partir del siguiente año, tanto ante la federación internacional de automovilismo, con sede en París, como ante las administraciones públicas implicadas⁶³. De hecho, desde 1924 a 1935, con la excepción de 1931 y 1932, se corrió en

⁵⁹ ELBERDIN, *Circuito de Lasarte*, op. cit., pp. 24-31.

⁶⁰ GIMENO VALLADOR, op. cit., p. 143.

⁶¹ ELBERDIN, *Circuito de Lasarte*, op. cit., pp. 50 y 52.

⁶² ELBERDIN, Ángel, *Circuito automovilístico de Lasarte-Oria*, Lasarte-Oria, Ayuntamiento de Lasarte-Oria, 1996, p. 10.

⁶³ MARTÍN ZURIMENDI y OLAIZOLA, op. cit., p. 122.

Lasarte el Gran Premio de España, celebrándose en este circuito por la presencia del rey durante el verano, hasta la caída de la monarquía en 1931⁶⁴.

La organización de estas pruebas automovilísticas y otras actividades deportivas (como las regatas, los campeonatos de tenis o las carreras de caballos, entre otras) y determinadas actividades lúdicas sirvieron, en cierta medida, para compensar la prohibición del juego dictaminada por el gobierno de Primo de Rivera el 31 de octubre de 1924 y confirmada para San Sebastián el 14 de enero de 1925⁶⁵. Ante una decisión tan drástica, que iba en contra de ese turismo de élite existente en la capital guipuzcoana y que beneficiaba directamente a Biarritz, el Ayuntamiento de San Sebastián y los diferentes clubes y entidades de la ciudad impulsaron todo tipo de eventos para retener y atraer a forasteros, mantener el tono del veraneo donostiarra y sostener el comercio, la hostelería y la industria locales. La medida impactó directamente en el veraneo donostiarra y, pese a la movilización de todos los gremios y empresas interesados en el sector, el gobierno no dio marcha atrás. De ahí la necesidad de promocionar todo tipo de eventos deportivos y espectáculos.

Por tanto, en esta línea de actuaciones, muy importante para la consolidación de San Sebastián como plaza de primer orden dentro del automovilismo internacional fue la celebración en Lasarte del Gran Premio de Europa de 1926. Solventado el problema de los pagos de los premios en 1923, en septiembre de 1924 se celebró el II Circuito Automovilista, que, en opinión de la prensa local, fue un enorme éxito, no sólo el mejor en España, sino también “desde hace muchísimos años en Europa, incluyendo los grandes premios corridos en Monza y en Lyon”. Además del éxito deportivo en sí, el cronista afirmaba que fue el día con más forasteros de todo el verano, por lo que las carreras de automóviles debían ser necesariamente incluidas en el programa festivo de San Sebastián⁶⁶. Por su parte, la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, en su reunión del 28 de septiembre, aprobó no sólo la celebración del tercer circuito al año siguiente, sino también solicitar su inclusión en el calendario internacional. De hecho, siete días más tarde, Manuel Rezola se entrevistaba en París con el presidente de la Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus⁶⁷, al tiempo que el conde de Caudilla, miembro destacado del RACE, realizaba las gestiones pertinentes para la concesión a San Sebastián de la organización del Gran

⁶⁴ GIMENO VALLADOR, *op. cit.*, p. 43.

⁶⁵ SADA, Javier y HERNÁNDEZ, Tomás, *Historia de los casinos de San Sebastián, siglos XIX y XX*, San Sebastián, Nuevo Gran Casino del Kursaal, 1987, p. 157.

⁶⁶ *La Voz de Guipúzcoa*, 30 de septiembre de 1924, p. 10.

⁶⁷ ELBERDIN, *Circuito automovilístico, op. cit.*, p. 11.

Premio de Europa de 1926⁶⁸. En efecto, Rezola se desplazó a París, donde, con motivo de celebrarse el XIX Salón del Automóvil, se reuniría el comité de la AIACR para determinar el calendario internacional de 1925 y concretar la sede del Gran Premio de Europa para el año siguiente⁶⁹. Cabe recordar que la AIACR había sido fundada en París el 20 de junio de 1904 y formaban parte del mismo los distintos Automóvil Club nacionales, de suerte que, a lo largo de los años diez y veinte, fue aumentando progresivamente el número de sus componentes⁷⁰. Con el tiempo pasaría a denominarse Federación Internacional del Automóvil. Pues bien, en 1922 dentro de la AIACR se creó la Commission Sportive Internationale como un comité autónomo encargado de la organización de las carreras automovilísticas de carácter deportivo, como la que se pretendía celebrar en San Sebastián.

Sin duda, el Gran Premio de Europa suponía una excelente oportunidad para San Sebastián. Aunque cabe recordar que la capital guipuzcoana no era la única que aspiraba a celebrar dicho premio. De hecho, aparte del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, presentaron su candidatura el Ayuntamiento de Madrid y el Real Automóvil Club de Cataluña, inclinándose finalmente el RACE por San Sebastián, al ser la opción con más garantías, si bien entre las protestas de los damnificados⁷¹. Se trataba de una carrera única que se celebraba cada año en un país distinto. Así, el primer Gran Premio de Europa se corrió en Italia en 1923, en Francia en 1924 y en Bélgica en 1925⁷². Por eso, las carreras que se corrieron en 1925 en San Sebastián sirvieron como preparativo de ese gran evento programado para el año siguiente, estableciéndose, de hecho, algunas mejoras en el trazado del circuito, al tiempo que se ampliaron también las tribunas⁷³. Sin duda, el Gran Premio de

⁶⁸ MARTÍN ZURIMENDI y OLAIZOLA, *op. cit.*, p. 127. La celebración del Gran Premio de Europa suponía un acontecimiento extraordinario para la ciudad que lo organizaba. Por ejemplo, en 1924 se celebró en Lyon, donde, el día de carrera, cerca de 20.000 vehículos invadieron las avenidas y plazas de esa ciudad francesa. Debido a la gran afluencia de forasteros, los cines funcionaron toda la noche, no cerraron los cafés, los establecimientos hospederos estaban completamente llenos y se calcula en unos 100.000 los espectadores de la carrera. Es lo que declaró Manuel Rezola a su regreso de Lyon a los periodistas (ELBERDIN, *Circuito de Lasarte*, *op. cit.*, p. 56).

⁶⁹ ELBERDIN, *Circuito de Lasarte*, *op. cit.*, p. 84.

⁷⁰ En los *Anuarios* que publicaba el RACE desde 1912 puede seguirse la ampliación de los componentes del AIACR.

⁷¹ CAYÓN y ORTEGA, *op. cit.*, p. 36.

⁷² <https://almacenfl.wordpress.com/2020/06/28/gran-premio-de-belgica-de-1925-alfa-romeo-y-ascari-abruman-y-aburren/>. Consultado el 5 de junio de 2024.

⁷³ MARTÍN ZURIMENDI y OLAIZOLA, *op. cit.*, pp. 128-129.

Europa era la prueba automovilista más importante del calendario continental y en ella participaban los pilotos más renombrados del momento y las marcas de coches más prestigiosas de la época. De hecho, consciente de la relevancia de la prueba y de la trascendencia internacional que tenía, el Ministerio de Fomento concedió al RACE una subvención de 250.000 pesetas para hacerse presente en el Gran Premio de Europa⁷⁴.

Para que nos hagamos una idea del impacto que, a nivel internacional, tenía la prueba, basta señalar que sólo de Gran Bretaña había nueve directores de otros tantos diarios, entre los que destacaban el *Daily Mail*, el *Daily News*, el *Times* o el *Sunday Times*⁷⁵. En San Sebastián la carrera tuvo lugar el 25 de julio y se estima que la presenciaron más de 70.000 personas. De hecho, fue todo un éxito y el Real Automóvil Club de Guipúzcoa recibió todo tipo de elogios por la buena organización y el desarrollo de ésta y del resto de pruebas. Lasarte se había convertido ya en uno de los referentes del automovilismo mundial⁷⁶, lo que, sin duda, habría de repercutir en la afluencia de visitantes, tanto locales como foráneos, en unos años en que las carreras de coches estaban ganando numerosos adeptos. Fue algo que pudo comprobarse en las competiciones de los años posteriores, secundadas por un gran número de público.

Ahora bien, no resulta posible conocer el peso que estas pruebas automovilísticas tuvieron en la llegada de turistas a la ciudad. De hecho, hay que considerar que no sólo las carreras de coches, sino también otros eventos deportivos (regatas, carreras de caballos, torneos de tenis, etc.) y lúdicos (corridas de toros, diferentes espectáculos culturales, etc.) influyeron a la hora de hacer de San Sebastián el destino turístico más importante del primer tercio del siglo XX. En cualquier caso, los datos cuantitativos de foráneos que poseemos parecen apuntar hacia un aumento considerable de visitantes durante los meses de verano una vez concluida la Primera Guerra Mundial. Así se observa en las cifras proporcionadas en el gráfico 1 por un autor de la época⁷⁷. Reconstrucciones hechas con posterioridad, aun no coincidiendo en los datos, al menos sí apuntan la misma tendencia⁷⁸.

⁷⁴ CAYÓN y ORTEGA, *op. cit.*, p. 36.

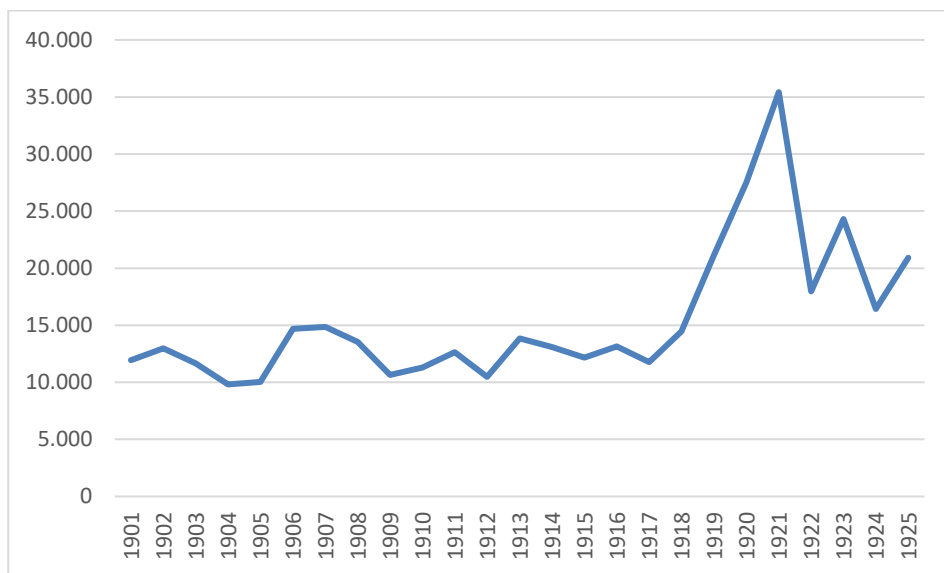
⁷⁵ ELBERDIN, *Circuito de Lasarte, op. cit.*, p. 127.

⁷⁶ MARTÍN ZURIMENDI y OLAIZOLA, *op. cit.*, p. 127.

⁷⁷ ANABITARTE, Baldomero, *Gestión del municipio de San Sebastián (1901-1925)*, San Sebastián, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, 1971, pp. 210-211.

⁷⁸ GÁRATE, Monserrat y MARTÍN RUDI, Javier, *Cien años de la vida económica de San Sebastián (1887-1987)*, San Sebastián, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, 1995, pp. 308-309.

Gráfico 1. Población media flotante en los meses de julio, agosto y septiembre de 1901 a 1925



Fuente: ANABITARTE, Baldomero, *Gestión del municipio de San Sebastián (1901-1925)*, San Sebastián, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, 1971, pp. 210-211.

La crisis económica mundial derivada del crack de 1929 y las dificultades financieras del gobierno español por la ingente labor inversora llevada a cabo en los últimos años por el Ministerio de Fomento pusieron en peligro la celebración del VIII Circuito de Lasarte de 1930. En realidad, no era la primera vez que pasaba, pues, de hecho, en 1928 la prueba arrastraba un déficit de 90.000 pesetas, generado el año anterior porque el gobierno no había librado las ayudas prometidas. Por tal motivo, el programa de 1928 se redujo únicamente a dos carreras⁷⁹. Ahora bien, en 1930, no sólo se confirmó muy tardíamente la subvención gubernamental, sino que, incluso, el Ayuntamiento de San Sebastián se negó a sufragar la prueba, cuando, precisamente, era esta ciudad la que más se beneficiaba de las carreras automovilísticas, figurando ya en la élite de este deporte. La situación de crisis derivada del crack de 1929 afectó a la partida de gastos del Ayuntamiento y a

⁷⁹ ELBERDIN, *Circuito de Lasarte*, op. cit., p. 185.

las subvenciones concedidas para actividades deportivas y lúdicas⁸⁰. Afortunadamente, fue la Diputación de Guipúzcoa la que ocupó su lugar y, finalmente, las carreras se celebraron. Aunque, no ya en verano, sino el 5 de octubre, debido a los compromisos contraídos por los pilotos con otras pruebas. Lasarte cerraba ahora la temporada automovilista europea y San Sebastián lograba prolongar un poco más su oferta estival⁸¹. Ésta fue la última prueba realizada durante el reinado de Alfonso XIII, quien, tras la proclamación de la II República en abril de 1931, decidió partir al exilio.

3. LOS AÑOS REPUBLICANOS

Como se ha podido comprobar, el automovilismo como actividad deportiva había estado muy vinculado a los sectores más pudientes de la sociedad española, con el propio monarca a la cabeza. Había una identificación entre este deporte y las élites en cierta medida incompatible con el nuevo ideario democrático de la República. Desde luego, esta clase de eventos no figuraba entre las prioridades de los nuevos dirigentes políticos, más aún si tenemos en cuenta la grave crisis económica que se vivía entonces a consecuencia de la depresión económica internacional derivada del hundimiento de la bolsa de Nueva York en 1929. No es de extrañar, por tanto, que, en este contexto, se produjera un parón de las competiciones automovilísticas. Hubo que esperar hasta 1933 para observar un cambio de actitud dentro de la clase política española.

Hay que tener en cuenta que en los dos años anteriores no se habían celebrado carreras en Lasarte, por lo que cabía el peligro de quedar prácticamente fuera del circuito europeo. De ello no sólo era consciente el Automóvil Club, sino también el Ayuntamiento de San Sebastián, no en vano, el 10 de enero de 1933, el teniente de alcalde, José María Paternina, se dirigía al ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, para que el Estado siguiera subvencionando la prueba, tal como había hecho en años pasados⁸². La petición de Paternina no cayó en saco roto y, en efecto, el Ministerio de Obras Públicas concedió la cantidad de 200.000 pesetas, cantidad a la que habría que

⁸⁰ LARRINAGA, Carlos, “El Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián (1928-1959). Continuidades y discontinuidades de un organismo de turismo receptivo en tiempos de cambios”, en LARRINAGA, Carlos y STRANGIO, Donatella (eds.), *El turismo en España e Italia antes del boom turístico*, Madrid, Sílex, 2022, pp. 80-81.

⁸¹ ELBERDIN, *Circuito de Lasarte*, op. cit., pp. 233-238; MARTÍN ZURIMENDI y OLAIZOLA, op. cit., pp. 143-145.

⁸² AMSS, H-02404-23.

añadir las participaciones de la Diputación de Guipúzcoa, el Ayuntamiento de San Sebastián y el Centro de Atracción y Turismo⁸³. De esta forma, en 1933 volvieron las carreras de automóviles a San Sebastián, contando, además, con la presencia del presidente de la República, Niceto Alcalá Zamora. Lo que significaba un cambio de criterio por parte de los mandatarios republicanos respecto a las pruebas del Gran Premio de San Sebastián, nuevamente dispuestos a prestarle la ayuda necesaria⁸⁴.

Pese a este cambio de rumbo por parte del gobierno, la preparación de las carreras de 1934 no estuvo exenta de polémica, con discrepancias entre el Automóvil Club de Guipúzcoa y el Ayuntamiento de San Sebastián. El ejecutivo de Madrid enseguida mostró su disposición a ofrecer una subvención de 145.000 pesetas, al tiempo que también otorgaba su apoyo al nuevo circuito de Montjuich en Barcelona. Por su parte, la Diputación ofrecía un aval máximo de 40.000 pesetas, siempre y cuando la corporación municipal avalase la misma cantidad⁸⁵. El principal escollo radicaba en los diferentes puntos de vista entre los grupos políticos representados en el consistorio, ya que algunos concejales consideraban que era mejor invertir esa suma en festejos más populares, al considerar el automovilismo como un deporte sólo para una minoría⁸⁶. El hecho cierto es que estas pruebas habían alcanzado tal éxito en los años veinte, que, pese a la oposición de la minoría socialista, la oleada de protestas dio sus frutos y, finalmente, el 29 de agosto, la corporación aprobó la concesión del aval necesario (subvención)⁸⁷. Confirmado ya el apoyo del Ayuntamiento, la Comisión Deportiva del Automóvil Club de Guipúzcoa trabajó frenéticamente en la que sería la carrera más importante del mundo, puesto que se consiguió reunir, por primera vez en la historia de este deporte, a las principales naciones de la industria automovilista: Francia con Bugatti; Italia con Alfa Romeo y Maserati y Alemania con Mercedes y Auto Unión. De suerte que, para hacernos una idea del éxito que tuvieron estas carreras, hay que decir que cerca de 120.000 aficionados se dieron cita para ver el mejor plantel de pilotos y vehículos de todos los tiempos⁸⁸.

Semejante éxito fue todo un espaldarazo para el afianzamiento de Lasarte como una de las pruebas automovilísticas más importantes de Europa

⁸³ AMSS, H-03455-12.

⁸⁴ MARTÍN ZURIMENDI y OLAIZOLA, *op. cit.*, pp. 146-147.

⁸⁵ *El Pueblo Vasco*, 21 de agosto de 1934, p. 5.

⁸⁶ MARTÍN ZURIMENDI y OLAIZOLA, *op. cit.*, p. 149.

⁸⁷ *El Pueblo Vasco*, 30 de agosto de 1934, pp. 3-4.

⁸⁸ MARTÍN ZURIMENDI y OLAIZOLA, *op. cit.*, p. 151.

y del mundo. Por eso, y con el objetivo de evitar los riesgos vividos el año anterior, en 1935 el Automóvil Club de Guipúzcoa logró cerrar los acuerdos pertinentes con el Ministerio de Obras Públicas, el Patronato Nacional de Turismo, la Diputación de Guipúzcoa y el Ayuntamiento donostiarra dos meses antes de la celebración de la prueba. Es cierto que los concejales socialistas siguieron oponiéndose a avalar este tipo de competiciones, pero una vez más fracasaron en el intento de imponer su criterio, de manera que el consistorio, efectivamente, apoyó la celebración de las carreras, toda vez que “ganar en Lasarte se había convertido en un triunfo imprescindible para el palmarés de marcas y pilotos”⁸⁹. Para hacernos una idea de semejante éxito, entonces se estimó que asistieron al evento unos 150.000 aficionados y que hubo 20.000 autos aparcados en los garajes a lo largo del recorrido⁹⁰. Las carreras de automóviles se habían popularizado de tal manera que se habían consolidado como un evento fundamental en el veraneo donostiarra. Hasta que en julio de 1936 el alzamiento militar y la posterior guerra civil pusieron fin a estas competiciones.

CONCLUSIONES

La conformación de un primer sistema turístico en la España del primer tercio del siglo XX otorgó un papel especial a determinados agentes; entre ellos, a las asociaciones de turismo activo, que, como se ha podido comprobar, nacieron a finales del siglo XIX. Interesadas en actividades de carácter deportivo o lúdico, pronto sus miembros vieron la posibilidad de contribuir al desarrollo turístico de sus respectivos ámbitos geográficos (local, regional o nacional), de suerte que se convirtieron en actores de relevancia en el fomento del turismo, interactuando, eso sí, con otros agentes. En especial, con las asociaciones de turismo receptivo y con la Administración, pero también con las empresas privadas. Las hubo muchas y de diferentes características, de manera que no todas jugaron el mismo rol. Por eso, en este trabajo nos hemos fijado en el Automóvil Club, tanto en su vertiente nacional, como local, refiriéndonos a Guipúzcoa y a San Sebastián, ya que, posiblemente, fue una de las principales asociaciones de turismo activo que operaron en esta ciudad en esas décadas.

Siendo la capital guipuzcoana el centro de veraneo más importante de la España de los primeros decenios del siglo XX, junto a Santander, debido a la

⁸⁹ MARTÍN ZURIMENDI y OLAIZOLA, *op. cit.*, p. 153.

⁹⁰ MARTÍN ZURIMENDI y OLAIZOLA, *op. cit.*, p. 154.

presencia de la familia real, el Automóvil Club contribuyó con sus actividades al fomento del turismo en San Sebastián. Evidentemente, estamos hablando de un turismo de élite, que sólo a partir de los años veinte empezó a alcanzar a las capas altas de la burguesía. De manera que el automovilismo, junto con las regatas o las carreras de caballos, aunque llegaron a alcanzar una gran popularidad, como hemos tenido ocasión de comprobar, fueron actividades cuya práctica estuvo limitada a una minoría. Al frente de la cual, en tiempos de la monarquía, se situó el propio Alfonso XIII, el primer rey *sportman* de la historia del España. Su presencia y la de la Corte en San Sebastián constituían todo un estímulo para que las clases pudientes de la época se acercaran a esta ciudad a disfrutar de todo un catálogo de eventos deportivos y de ocio. Pues bien, en la organización de todos ellos, las asociaciones de turismo activo desempeñaron un papel fundamental. Y pese a que aquí nos hemos centrado exclusivamente en el Automóvil Club, hubo otras asociaciones que también animaron el veraneo donostiarra, como el Club Náutico, por ejemplo. Curiosamente, y ante el impacto que estas competiciones tenían, este fenómeno se mantuvo también en los años treinta, tras la caída de la monarquía, a pesar del debate que suscitó, sobre todo, entre las formaciones locales de la izquierda.

No obstante, es prácticamente imposible estimar en qué cuantía las pruebas automovilísticas influyeron en la llegada de turistas a San Sebastián, pero, por lo que apuntan las fuentes cualitativas, no debió ser pequeña. En realidad, esto podría ser aplicado asimismo a las regatas o a las carreras de caballos, por ejemplo. Por eso, más bien habría que ver el fenómeno en su conjunto, es decir, considerando las sinergias de los numerosos eventos deportivos y lúdicos que se celebraban en San Sebastián a lo largo del verano. Además de un clima benigno y moderado en temperaturas y de sus playas, la capital guipuzcoana ofreció todo un elenco de entretenimientos a sus visitantes, y a los locales, hasta el punto de convertirse, en los meses estivales, en una auténtica ciudad del ocio. Y fue precisamente en este cometido donde las asociaciones de turismo activo, como el Automóvil Club, desempeñaron un rol importante, en colaboración, insistimos, con el resto de agentes del sistema turístico.

BIBLIOGRAFÍA

BATTILANI, Patrizia, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti*, Bologna, il Mulino, 2001.

- BEASCOECHEA, José M^a y OTERO, Luis E. (coords.), *Las nuevas clases medias urbanas*, Madrid, Catarata, 2015.
- BERRINO, Annunziata, *Storia del turismo in Italia*, Bologna, il Mulino, 2011.
- BERTHO LAVENIR, Catherine, *La roue et le stylo*, París, Odile Jacob, 1999.
- BOYER, Marc. *Le tourisme en France*, Colombelles, EMS, 2003.
- CAYÓN, Francisco y ORTEGA, Pilar, *Historia del Real Automóvil Club de España*, Madrid, RACE, 2003.
- DUCHET, René, *Le tourisme*, París, Vigot Frères, 1949.
- ELBERDIN, Ángel, *Circuito automovilístico de Lasarte-Oria*, Lasarte-Oria, Ayuntamiento de Lasarte-Oria, 1996.
- ELBERDIN, Ángel, *Circuito de Lasarte. Memorias de una pasión*, San Sebastián, Fundación Kutxa, 1998.
- GÁRATE, Monserrat y MARTÍN RUDI, Javier, *Cien años de la vida económica de San Sebastián (1887-1987)*, San Sebastián, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, 1995.
- GARCÍA DELGADO, Luis (coord.), *Las ciudades en la modernización de España*, Madrid, Siglo XXI, 1992.
- GIL DE ARRIBA, Carmen, “El papel de las carreteras en la configuración de los espacios turísticos españoles de mediados del siglo XX, desde el CNFE de 1926 al plan de modernización de 1950”, en Rio Fernandes, José Alberto et al. (coords.), *Península Ibérica no Mundo. Problemas e desafios para uma intervenção ativa da Geografia*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, pp. 728-737. URL: <file:///C:/Users/Carlos/Downloads/304208.pdf>. Consultado el 10 de enero de 2025.

GIL DE ARRIBA, Carmen, "'Geografías turísticas': moda y modos de viajar en la España de la primera mitad del siglo XX", en *Ayer*, 114 (2019), pp. 147-174. URL: <https://www.revistasmarcialpons.es/revistaayer/article/view/geografias-turisticas-moda-y-modos-de-viajar-en-la-espana-de-la-/1264>. Consultado el 10 de enero de 2025.

GIL DE ARRIBA, Carmen y LARRINAGA, Carlos, "La cornisa cantábrica como región turística en las primeras décadas del siglo XX: (1902-1931)", en *Investigaciones de Historia Económica*, 17-1 (2021), pp. 26-36. URL: <https://recyt.fecyt.es/index.php/IHE/article/view/80265/49985>. Consultado el 29 de abril de 2024.

GIMENO VALLADOR, Pablo, *El automóvil en España: su historia y sus marcas*, Madrid, RACE, 1993.

GONZÁLEZ AJA, Teresa, *Introducción del deporte en España: su repercusión en el arte*, Madrid, Edilupa, 2003.

Guía Oficial del RACE, Madrid, RACE, 1906.

HUMAIR, Cédric et al., *Système touristique et culture technique dans l'Arc lémanique*, Neuchâtel, Alphil-Presses universitaires suisses.

JIMÉNEZ MANCHA, Juan, "El Veloz Club", en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 44 (2004), pp. 555-568.

LARRINAGA, Carlos, *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*, San Sebastián, Instituto Dr. Camino, 1999.

LARRINAGA, Carlos, "El Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián (1928-1959). Continuidades y discontinuidades de un organismo de turismo receptivo en tiempos de cambios", en LARRINAGA, Carlos y STRANGIO, Donatella (eds.), *El turismo en España e Italia antes del boom turístico*, Madrid, Sílex, 2022, pp. 65-120.

L'excursionisme a Catalunya 1876-1976: Cent anys del Centre Excursionista de Catalunya, Barcelona, Fundació Carulla, 1975.

MARTÍ, Jordi et al., *L'excursionisme a Lleida (1884-1936)*, Ajuntament de Lleida, Lleida, 1996.

MARTÍN ZURIMENDI, Miguel y OLAIZOLA, Juanjo, *Centenario del Real Automóvil Club Vasco-Navarro*, San Sebastián, RACVN, 2023.

1903: carrera internacional París-Madrid, Madrid, Tipolitografía Mateu, 1903.

MONTERO, Manuel (ed.), *La ciudad y el progreso*, Granada, Comares, 2019.

MONTERO, Manuel (ed.), *Construcción de la ciudad contemporánea. Infraestructuras, sociedad y espacios urbanos*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2021.

MORENO GARRIDO, Ana, *Historia del turismo en España en el siglo XX*, Madrid, Síntesis, 2007.

MORENO GARRIDO, Ana, *De forasteros y turistas. Una historia del turismo en España (1880-1936)*, Madrid, Marcial Pons, 2022.

MORENO GARRIDO, Ana y PELLEJERO, Carmelo, “La red de establecimientos turísticos del Estado (1928-1977), ¿necesidad hotelera o política turística?”, en *Revista de Historia Industrial*, 59 (2015), pp. 147-178.

MOTA ZURDO, David, “El automovilismo y el ju-jutsu visto desde el diario La Rioja (1900-1910)”, *Cuadernos de fútbol*, 118, (2020), pp. 1-16. URL: <https://www.cuadernosdefutbol.com/2020/03/el-automovilismo-y-el-ju-jutsu-visto-desde-el-diario-la-rioja-1900-1910/>. Consultado el 15 de mayo de 2024.

MOTA ZURDO, David, “El ciclismo riojano en el siglo XX: Logroño como motor deportivo (1900-1920)”, en *Citius, altius, fortius: humanismo, sociedad y deporte: investigaciones y ensayos*, 13-1

(2020), pp. 19-35. URL: <https://revistas.uam.es/caf/article/view/citius2020.13.1.002>. Consultado el 15 de mayo de 2024.

MOTA ZURDO, David, “El velocipedismo/ciclismo en La Rioja en el siglo XIX: sobre el origen e historia de las sociedades Veloz Club Riojano de Logroño y Club Velocipedista Harense”, en *Materiales para la historia del deporte*, 20 (2020), pp. 39-53. URL: <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/445/661>. Consultado el 15 de mayo de 2024.

MUNTANYOLA, Antoni, *Organització turística de Catalunya*, Barcelona, A. G. “L’Estampa”, 1932.

NADAL, Jordi, *La Hispano-Suiza*, Barcelona, Pasado y Presente, 2020.

OGILVIE, Frederic W., *The Tourist Movement. An economic study*, London, P.S. King & Son, Ltd., 1933.

ORTEGA CANTERO, Nicolás, “Montañismo y valoración del paisaje: La Real Sociedad Española de Alpinismo Peñalara (1913-1936)”, en *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, 95 (2014), pp. 253-279.

ORTEGA CANTERO, Nicolás, *Paisaje y excursiones*, Las Rozas, Raíces, 2001.

OTERO, Luis E., “La sociedad urbana y la irrupción de la modernidad en España, 1900-1936”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 38 (2016), pp. 255-283.

OTERO, Luis E. (ed.), *Las infraestructuras en la construcción de la ciudad moderna*, Madrid, Catarata, 2020.

OTERO, Luis E. y PALLOL, Rubén (eds.), *La sociedad urbana en España, 1900-1936*, Madrid, Catarata, 2017.

OTERO, Luis E. y PALLOL, Rubén (eds.), *La ciudad moderna*, Madrid, Catarata, 2018.

POLO PRIETO, Carlos, *La Hispano-Suiza, 1904-1909*, Tesis Doctoral inédita, Universidad de Valladolid, 2016.

RAUCH, André, *Vacances en France de 1830 à nos jours*, París, Hachette, 2001.

RODRÍGUEZ PÉREZ, M^a José, *La red de paradores*, Madrid, Turner y Paradores

ROMA, Francesc, *Història social de l'excursionisme català*, Barcelona, Oikos-Tau, 1996.

SADA, Javier y HERNÁNDEZ, Tomás, *Historia de los casinos de San Sebastián, siglos XIX y XX*, San Sebastián, Nuevo Gran Casino del Kursaal, 1987.

SERRALLONGA, Joan y BONAMUSA, Francesc (coords.), *La sociedad urbana en la España contemporánea*, Madrid, Asociación de Historia Contemporánea, 1994.

TISSOT, Laurent, *La Suisse se découvre*, Neuchâtel, Livreo-Alphil, 2023.

TITOS, Manuel y RUIZ, Miguel, *Los Diez Amigos Limited y los orígenes del montañismo granadino (1898-1913)*, Granada, Comares, 1998.

URKIA, José M^a, *Real Club Náutico de San Sebastián. 125 años en la mar, 1896-2001*, San Sebastián, RCNSS, 2021.

VALLEJO, Rafael, “La formación de un sistema turístico nacional con diferentes desarrollos regionales entre 1900 y 1939”, en VALLEJO, Rafael y LARRINAGA, Carlos (dirs.), *Los orígenes del turismo moderno en España*, Madrid, Sílex, 2018, pp. 67-170.

VALLEJO, Rafael y LARRINAGA, Carlos (dirs.), *Los orígenes del turismo moderno en España*, Madrid, Sílex, 2018.

VILAR, Margarita y VALLEJO, Rafael, “El automóvil y el turismo en España”, en VALLEJO, Rafael (coord.), *La industria del automóvil*

de España e Italia en perspectiva histórica, Alicante, Universidad de Alicante, 2018, pp. 389-431.