
Introducción

La localidad de San Pedro Alcántara cuenta en la actualidad con 35.000 habitantes, está situada en el extremo occidental del municipio de Marbella, y al no tener ayuntamiento propio sus competencias administrativas son limitada y cambiantes, en un distrito limitado por los ríos Guadaiza al este y Guadalmina al oeste, territorio coincidente, en rasgos generales, con el tercio de superficie que poseía la antigua colonia agrícola en ese término, ya que el resto se extendía por los de Benahavís y Estepona, hasta completar unas 3.340 hectáreas, repartidas en partes casi iguales entre los tres términos.

De la historia de la colonia de San Pedro Alcántara, de una parte de ella, se ocupa este libro. Desde su creación, a finales de la década de 1850, por iniciativa de Manuel Gutiérrez de la Concha, hasta 1910, cuando fue absorbida por la Sociedad General Azucarera de España, tras pasar por una amplia etapa bajo la propiedad de la Sociedad Colonia de San Pedro Alcántara, constituida en 1875 por Joaquín de la Gándara y Luis de Cuadra.

En este amplio periodo, el latifundio se dedicó de forma preferente al cultivo de la caña de azúcar, y durante algún tiempo al de la remolacha, plantas que se molían en una fábrica construida en 1871. Un establecimiento encuadrado en la tradición cañera del litoral mediterráneo de Andalucía, donde a mediados del XIX sus fábricas se habían modernizado, pero que con el cambio de siglo iniciaron su decadencia, perdida la batalla contra la remolacha, que lograba mayores rendimientos y cuyo cultivo y molturación se había extendido por otras regiones españolas.

San Pedro Alcántara supone un objeto atractivo para la investigación. Desde su fundación se superponen diversos ámbitos, desde la historia local a la nacional. En relación a la perspectiva regional, es a través del subsector agroindustrial azucarero, como de forma más certera se entienden los logros, y también los fracasos, de su producción manufacturera. Sin embargo, es en la esfera nacional donde se manifiestan las relaciones de los sucesivos dueños de la colonia con la élite del nuevo Estado liberal surgido en la década de 1830: militares, políticos y empresarios, quienes a través de una densa red de intereses acceden a canales de información privilegiados para lograr ventajas con el fin de mejorar sus beneficios empresariales, en ocasiones con altas dosis de movimientos especulativos.

En cuanto a las fuentes primarias, ha sido fundamental para la primera etapa de la colonia la consulta del Archivo del Marqués del Duero, localizado en la casa familiar de sus descendientes en Jerez de la Frontera. Ahora bien, para los años siguientes, durante los cuales la finca perteneció a la Sociedad Colonia de San Pedro Alcántara y a la Sociedad General Azucarera de España, las compañías actuales que poseen sus archivos no permiten el acceso a los mismos. Esto ha obligado a utilizar fuentes alternativas muy variadas, por su origen y tipología.

En primer lugar, la documentación custodiada en los archivos de los tres ayuntamientos donde se asentó la colonia, la cual presenta grandes diferencias en lo relativo a su volumen y naturaleza, con gran ventaja del Archivo Municipal de Marbella sobre el Estepona, que tiene notables huecos en su inventario, mientras que el de Benahavís no conserva ningún registro documental del periodo estudiado.

En cambio, destaca por su trascendencia las inscripciones de la finca en los Registros de la Propiedad de Marbella, Benahavís y Estepona, tanto por las noticias directas sobre ella: descripción, situación o extensión; como por la inserción de otros documentos que le afectaban: escrituras de compraventa o hipotecas, así como estatutos y actas de la sociedad propietaria de la misma.

Por otra parte, los protocolos notariales de Marbella, Estepona y Benahavís han sido examinados de forma exhaustiva en el Archivo Histórico Provincial de Málaga. Y en el Archivo de Protocolos de Madrid, además de encontrar los generados por notarios de la ciudad, especialmente los referidos al marqués del Duero, se localizaron otros procedentes de los consulados es-

pañoles en el extranjero, imprescindibles para el conocimiento de las familias Gándara y Cuadra.

El resultado de búsqueda en los archivos nacionales proporcionó un resultado muy desigual. Ahora bien, el Archivo Histórico de la Nobleza, con sede en Toledo, fue esencial para despejar las dudas sobre determinados aspectos de la compra de las extensas fincas al conde de Luque por parte del marqués del Duero.

Para la consulta de publicaciones periódicas provinciales se ha utilizado la hemeroteca del Archivo Municipal de Málaga y la del Archivo Díaz de Escovar, también en Málaga, disponible esta última en Internet. Mientras que para los periódicos y revistas nacionales, sobre todo se acudió a la hemeroteca de la Biblioteca Nacional de España. Y para las publicaciones especializadas en temas agrarios, fue fundamental la biblioteca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Por lo que respecta a las fuentes que proporcionan la producción de azúcar obtenido en España, no se disponen hasta comienzos del siglo XX de estadísticas procedentes de organismos oficiales. Debido a ello, para el siglo XIX la información empleada es indirecta, como la comercialización a través de las aduanas marítimas, recogidas para cada año en la *Estadística general del Comercio de Cabotaje entre puertos de la Península e Islas Baleares* y en la *Estadística del Comercio Exterior*, citadas como *ECAB* y *ECEX*, información completada con los informes consulares, especialmente los británicos.

Para lograr una mejor comprensión del texto se unificaron, en lo posible, las diversas unidades de medidas. En la monetaria se optó por los reales, para la fase que va hasta 1873, momento en el que se enajena la colonia a Gándara y Cuadra, y desde entonces por las pesetas. En las medidas de superficie se utilizó la mayoría de las veces el sistema métrico decimal, con una equivalencia de 6.037 metros cuadrados por fanega, o lo que es lo mismo 0,6037 fanegas por hectárea, según la medida de la provincia de Málaga.

Complemento esencial de esta publicación son las ilustraciones. Y aunque en cada una de ellas se especifica su procedencia, en el caso de algunas fotografías ha sido imposible averiguar el autor o propietario originales, por lo que pedimos disculpas por ello, al mismo tiempo que reconocemos la labor de recopilación de imágenes por parte del Taller de Historia Local del Centro de Educación de Adultos Rosa Verde de San Pedro Alcántara.

1. La colonia de San Pedro Alcántara en el contexto comarcal

La colonia se enmarca en la zona central de la comarca de la costa occidental malagueña, entre Marbella y Estepona, cerca de la ribera final del río Verde, escenario a lo largo del siglo XIX de una pujante y mudable economía. Primero fueron los altos hornos de La Concepción y El Ángel, pertenecientes a los empresarios Manuel Agustín Heredia y Juan Giró respectivamente. Ambos tenían como complemento las fábricas de afino en la ciudad de Málaga, y situaban a la provincia a la cabeza de la tecnología y de la producción de hierro en España, entre las décadas de 1830 a 1860.

A partir de los años 50, con el inicio del declive de las ferrerías, y al oeste de ellas, Manuel Gutiérrez de la Concha e Irigoyen, primer marqués del Duero, vislumbró las posibilidades del territorio para el cultivo de la caña de azúcar, entonces un negocio en auge. De este modo, en las vegas de los ríos Guadaiza, Guadalmina y Guadalmanza creó una explotación modelo que llevaría el nombre de colonia de San Pedro Alcántara, completada en 1871 con la apertura de una moderna fábrica azucarera.

Contemporánea de esta colonia agrícola se constituyó otra a finales de la década de 1870, la de El Ángel, a orillas del río Verde —donde poco tiempo antes habían cerrado los altos hornos del mismo nombre—, cuyos propietarios promovieron también el cultivo y la molienda de la caña.

El latifundio de San Pedro Alcántara se conformó mediante la agregación de numerosas fincas adquiridas por el marqués del Duero, incluido por

Antonio Miguel Bernal, por su modernización del cultivo cañero e industrialización para la obtención de azúcar, en la agricultura de los «mejores», un escogido grupo de propietarios comprometidos en la renovación y progreso económicos de la Andalucía del siglo XIX.¹

Y es que la posición de Gutiérrez de la Concha, integrado en la élite militar-política de su época, le proporcionó un conocimiento privilegiado de las expectativas económicas, no sólo españolas o europeas sino internacionales y ello pudo incitarlo a emprender en la última etapa de su vida la aventura empresarial.

Como la colonia distribuía su superficie casi por igual entre Marbella, Estepona y Benahavís, es necesario enmarcar su historia en la de estos municipios, especialmente en el primero, en cuyo término se levantó el caserío principal que agrupaba unas ciento cincuenta casas y la mayor parte de los colonos, junto con instalaciones complementarias principales, entre las que destacaba la fábrica azucarera.

1.1. El panorama político y social a mediados del siglo XIX

Durante el periodo estudiado la comarca estaba dividida en dos partidos judiciales. El de Marbella, que abarcaba además los municipios de Benahavís, Istán, Ojén, Mijas, Fuengirola y Benalmádena. Y el de Estepona, que comprendía también Manilva, Casares — incorporado en 1876— y tres localidades de la vecina comarca de la Serranía de Ronda: Genalguacil, Jubrique y Pujerra.

Una primera correlación entre territorio y política emanaba de los partidos judiciales, con representación en la Diputación Provincial. De este modo, se elegía un diputado por el partido de Estepona y otro por el de Marbella. Constituían un escenario de lucha política y de enfrentamiento entre redes clientelares, además de dirimirse problemas prácticos que afectaban a los municipios en su relación al ente provincial, como el sostenimiento de las cárceles o la beneficencia, en sus vertientes de asistencia a los enfermos y a los niños expósitos.

1 Bernal (1998), pp. 55-56.

Para los años anteriores a la Restauración existe un valioso testimonio para entender los entresijos de la política provincial, las memorias de Antonio Guerola, gobernador civil entre 1857 y 1863.² Estas proporcionan una información de primera mano sobre tres personajes de importancia nacional, que en esos momentos controlaban la vida política malagueña: Antonio Cánovas del Castillo, Antonio de los Ríos Rosas y Manuel Gutiérrez de la Concha. En la comarca tenían especial significado los dos últimos. La familia Ríos Rosas extendía su influencia desde Ronda hasta el área de Estepona, mientras que Gutiérrez de la Concha proyectaba su poder sobre el municipio de Marbella, donde levantó *su nuevo pueblo* de San Pedro Alcántara, pero también sobre Benahavís y Estepona.

La dificultad del gobernador por contentar los deseos, a veces encontrados, de los tres políticos, le ocasionó algunos disgustos, en especial cuando estaba por medio la designación o elección de cargos públicos, fuesen alcaldes, diputados provinciales o diputados a Cortes. Además, pugnaban entre sí las oligarquías locales, muy divididas y beligerantes, según describe el propio Guerola:

Marbella: Ciudad importante pero en decadencia; gran centro de luchas políticas. En otro tiempo mandaba allí la familia Domínguez, parientes del general Serrano, pero don Antonio se hizo ya viejo y achacoso y entró a figurar don Juan de Quijada, capitán retirado y propietario. Fue alcalde bueno y mejoró la administración. Las elecciones envenenaron aquella población. Quijada, fiel a Cánovas, suscitó oposición de dos géneros: la de Bárcena, que quería recuperar su antigua influencia unido a don Ignacio Fernández de la Somera, y la de Larios y Gumucio por lo que se ha dicho al hablar de Alhaurín. En esa oposición figuraba don Pedro Artola y su hermano párroco, don Francisco Prados y el juez de 1.^a instancia. Influía también allí el general Concha y su ayudante don José Casado. Todo esto formó de Marbella un campo de Agramante, con situaciones violentas que me dieron mucho que hacer.

[...]

Benahavís: Uno de los pueblos más pequeños, más malos y peor administrados de la provincia. Influye la gente de Estepona.

2 Guerola (1995).

[...]

Estepona: Villa importante, teatro reciente de encarnizada lucha política. Allí, como en toda la Serranía de Ronda, tiene su posición política la familia de Ríos Rosas, pero Estepona es el pueblo donde ha encontrado siempre más oposición. Hay allí un joven activo, decente, simpático e ilustrado que es don Eduardo García Romero, propietario rico que domina la población y la dirige en política, siendo acérrimo enemigo de Ríos [...]. La administración municipal es buena; la índole del pueblo también.³

De mayor calado político eran las elecciones de diputados a Cortes, con dos demarcaciones que excedían los límites de la comarca de la costa occidental. Una de ellas era el distrito electoral de Coín. Abarcaba los municipios integrados en los partidos judiciales de Coín (situado en la comarca del Valle del Guadalhorce) y Marbella. Su capitalidad en el primero vendría justificada por la mayor intensidad de las relaciones con Málaga, facilitadas por la disponibilidad de carreteras que la unían a ella, y por el mayor peso demográfico de Coín. Este distrito se dividía en dos secciones, donde se ubicaban las mesas electorales, Coín y Marbella.

El otro distrito era el de Gaucín, que incluía su propio partido judicial y el de Estepona, a la que de atender su peso demográfico hubiera correspondido la capitalidad. Tenía un carácter más serrano, enlace entre el Campo de Gibraltar y la Serranía de Ronda, y se dejaba influenciar en términos políticos por Ronda.

La tendencia política, para el periodo comprendido entre 1850 y 1920, queda reflejada en los resultados de las elecciones de diputados. Aunque la manipulación efectuada desde el Gobierno central, y ejecutada por el Gobierno Civil de la provincia, a través de los notables locales, los ayuntamientos y los jueces, convertían las elecciones en un mero formulismo, con la imposición gubernamental del candidato en cada puesto, donde difícilmente podía hacerle sombra la oposición de cada momento.

El candidato que consiguió mayor número de veces durante estos años el acta de diputado fue José López Domínguez, con un total de once elecciones

3 Ibidem, pp. 71-74.

ganadas entre 1858 y 1891. Posteriormente sería elegido en tres ocasiones Joaquín Chinchilla y Díez de Oñate, desde 1898 a 1901. Estos tenían en común varias circunstancias: su adscripción al Partido Liberal, aunque militaban en diferentes escisiones; su relación con Marbella, al ser oriundos de la ciudad; y sus relaciones endogámicas. Fue López Domínguez quien llegó a ocupar el puesto más alto dentro del organigrama del poder estatal, al ser nombrado presidente del Consejo de Ministros en 1906. Por su parte, Chinchilla y Díez de Oñate pertenecía a una familia con influencia política que trascendía el ámbito local. Ambos, en los últimos años de su vida cambiaron el acta de diputado por el de senador.⁴

A pesar de estas tupidas redes familiares y de la fidelidad de los electores, no hay evidencia de la gestión de los diputados para solucionar las carencias más graves del distrito, en especial las relativas a las comunicaciones, como las deficiencias de la carretera nacional y la falta de puerto marítimo o ferrocarril. Las noticias sobre los diputados sólo aparecen de forma esporádica en la documentación municipal. Así, al ser nombrados para un cargo importante o al recibir alguna condecoración relevante, el ayuntamiento acordaba enviarle una felicitación, ponerle su nombre a una calle o celebrarlo de alguna otra forma. Además, los citados José López Domínguez o Joaquín Chinchilla, a pesar de ser naturales de Marbella, se alejaron físicamente de la ciudad. Es más, no parece que el general Domínguez visitara la ciudad. Aunque Chinchilla sí regresaba esporádicamente a su finca de Caballeros. Todo lo cual acredita que les interesaba únicamente *su* distrito para asegurarse los votos necesarios para mantenerse en el cargo, con la complicidad de los caciques locales, quienes lograban a cambio beneficios, como la obtención de puestos de trabajo para ellos y sus familiares. Esta indiferencia de los diputados por los problemas de sus paisanos no ha pasado desapercibido para algunos historiadores locales.⁵

Sin descartar que futuras investigaciones pongan al descubierto aspectos desconocidos del asociacionismo obrero y de otro tipo, como el republicano, en

4 Senador electo por la provincia de Málaga desde 1896 a 1898 y desde 1907 senador vitalicio, <http://www.senado.es/historia/senadores/index.html>. Una hermana, Rafaela Chinchilla, casó con Eduardo Gasset y Artime, fundador de *El Imparcial*, el periódico con más difusión de su época, Sánchez Illán (1999).

5 Alcalá (2006), p. 29 y Rodríguez Feijóo (2007-2008), p. 70.

la costa occidental, la escasez de noticias del mismo durante el último tercio del siglo XIX estaría justificada por el menor peso demográfico y sobre todo económico de la comarca, en comparación con otros territorios malagueños, lo que originaba débiles grupos medios, con escaso nivel cultural y concienciación social y contadas aglomeraciones de obreros. En cambio, para comienzos del siglo XX existen noticias de distintas asociaciones que luchaban por mejorar las condiciones de trabajo y de vida en general de la clase trabajadora.⁶

Como ocurre con otras cuestiones historiográficas, los estudios sobre Marbella de este periodo son más abundantes que los de los pueblos cercanos. Así, se sabe que a comienzos de 1902 se creó la Sociedad Mar y Tierra, la mayoría de sus 266 socios eran jornaleros del campo de la ciudad de Marbella, aunque también había afiliados de otros lugares de su término, como cuatro de la colonia de El Ángel y doce de San Pedro Alcántara, entre estos un albañil, ocho jornaleros, dos fogoneros y un jardinero.⁷

La limitada participación de los sampedreños se explica por el control que ejercían sobre ellos los patronos de la colonia. Ya que en San Pedro Alcántara, desde la época del marqués del Duero, se aplicaron mecanismos de control social. En este sentido, el gobernador de Málaga apoyaba en 1860 la legalización de la colonia y argumentaba a sus superiores que convertir a los jornaleros en arrendatarios suponía prevenir revoluciones que defendían el

... absurdo principio de que la tierra es de quien la trabaja... y nada pues más útil para combatir estas tendencias antisociales que el sistema colonizador del marqués del Duero...⁸

De este modo, la patronal de San Pedro Alcántara ejercía un dominio sobre sus habitantes, que frenaba los movimientos reivindicativos, tanto en sus comienzos como en épocas posteriores, cuando integrada en la Sociedad General Azucarera de España, sus promotores, además de propietarios agrarios

6 Una aproximación para las primeras décadas del siglo XX en Casado (1998a); las condiciones de vida de los trabajadores en Prieto (2001) y las relaciones entre obrerismo y republicanismo en Prieto (2003) y (2014).

7 AHPMA, Gobierno Civil, leg. 6.240, Reglamento de la Sociedad Mar y Tierra y relación de afiliados.

8 AMD, leg. 176. Carta del gobernador civil al ministro de Fomento. Málaga, 13 de junio de 1860. Reproducida en Guerola (1995), pp. 173-175.

pertenecían a los más altos ámbitos de los poderes financieros y políticos del Estado, por lo cual eran conscientes de los movimientos sociales que surgían en diferentes lugares del país y del peligro que suponía su expansión para la clase dominante.

Lucía Prieto ha sido quien mejor ha estudiado las condiciones de vida de la clase trabajadora de Marbella en las primeras décadas del siglo XX.⁹ En 1903 la mayoría de los asalariados se dedicaban a la agricultura, 2.080 de 2.228, y de ellos casi una cuarta parte correspondía a San Pedro Alcántara, mientras que sólo constan cincuenta mineros, ya que el resto eran de Ojén. Los salarios más bajos correspondían a la agricultura, 1,75 pesetas al día para los hombres y 1 peseta para las mujeres y los niños, mientras que en las fábricas y en la mina cobraban 2,5 pesetas, aunque las condiciones laborales en esta última eran muy duras, a lo que había que sumar el talante despótico e intransigente de la patronal inglesa y sus apoderados locales. Sin embargo, era la única salida para los obreros, dado el excedente de mano de obra agrario, agravado por la destrucción de la viña por la filoxera que se produjo en la década de 1880. El horario era de nueve horas al día en la agricultura, al igual que en la mina, en cambio en las fábricas se llegaba a las doce horas y en el transporte terrestre a dieciséis.

En cuanto a los productos de consumo la carne resultaba más barata en San Pedro Alcántara, la fresca costaba 1,50 pesetas el kilogramo frente a 2,25 pesetas en el resto del municipio, también ocurría esto con la carne salada o la leche, debido a la ganadería propia, aunque no dejaban de ser unos precios altos para el poder adquisitivo del trabajador. En el servicio médico también los habitantes de San Pedro Alcántara resultaban más favorecidos. Además de médico propio tenían un hospital, abierto en 1898, con cuatro camas se atendía entre cincuenta y sesenta enfermos al año, mientras que en Marbella había dos hospitales con dieciocho camas en total, por lo cual la ratio habitantes/cama era menor.

A estas ventajas alimenticias y sanitarias se sumaba la estabilidad en el empleo. Además, la participación de todos los miembros de la familia en la actividad laboral proporcionaba mayores ingresos, junto con una relación paternalista de la empresa con el obrero, que corregía los beneficios de lo que

9 Prieto (2001).

antaño suponían los bienes comunales. Esta certeza de una subsistencia asegurada por la fidelidad a la empresa mantenía el conformismo en torno a unos salarios más bajos que en el resto del municipio.

Esta relación patrón-obrero explica la docilidad de los representantes, que además ocupaban cargos de responsabilidad de la colonia, en la Junta Local de Reformas Sociales, organismo creado por el Instituto de Reformas Sociales para convertirse en árbitro entre patronos y obreros. Por otra parte, hay que añadir las imbricaciones de los propietarios con las altas esferas nacionales, algo puesto de manifiesto cuando una comisión compuesta de varios concejales se entrevistaron con el director de la colonia, en marzo de 1905, para solicitarle la contratación de obreros locales, al atravesar el municipio una grave crisis por la «pertinaz sequía», pero recibieron como respuesta que ya se habían establecido contratos con trabajadores forasteros.¹⁰

En la siguiente reunión de la Junta Local de Reformas Sociales, varios vocales hicieron constar su protesta por el modo que fueron recibidos en San Pedro Alcántara los enviados del Ayuntamiento, así como por el menosprecio hacia la propia junta, por no responderle a su petición por escrito en ese sentido.¹¹ A continuación hicieron una propuesta, a modo de represalia, para que se investigase sobre la contribución rústica y ganadera que pagaba la colonia, ya que sospechaban de graves ocultaciones. Como réplica, José Duarte Lima, representante de la Sociedad General Azucarera de España (propietaria en esos momentos de la fábrica), defendía la postura patronal y argumentaban que el 75 por ciento de los obreros de la misma eran vecinos de Marbella. De todas formas, esta posición contrastó con la mantenida por la otra gran finca del término municipal, El Ángel, que estaba dispuesta a admitir a veinte trabajadores para atajar la crisis, y a incrementar su número si el trabajo lo requiriera.

En la sesión posterior, 8 de abril de 1905, se quejó el representante de San Pedro Alcántara, Manuel Bartolomé Funes, por desplazarse de lejos con las consiguientes molestias y gastos, y ser el único vocal en representación de los patronos que asistía. Por otra parte, explicó que los 1.800 braceros que se

10 AMMB, AA. CC., leg. 19-H/5, sesión de 17 de marzo de 1905.

11 AMMB, leg. 231/9. Libro de Actas de la Junta Local de Reformas Sociales, sesión de 17 de marzo de 1905.

dedicaban a la recolección de la caña estaban alojados en La Granja (el antiguo trapiche de Guadaiza), en los cortijos de La Granadilla, Las Medranas, Cancelada y Cortes, así como en chozas junto al molino harinero. Además, propuso que se informase al Instituto de Reformas Sociales de que el único maestro lo pagaban los trabajadores, pero quedaban muchos niños sin asistir a la escuela por falta de posibilidades económicas de sus padres, una forma de reivindicar del Gobierno y del Ayuntamiento un servicio público que existía en Marbella y no en San Pedro Alcántara, una antigua reclamación, ya que se repetía desde la fundación de la colonia.

1.2. La población entre 1860 y 1920

La actual superioridad demográfica de Marbella no se produce hasta los años 60 del siglo XX, ya que entre 1860 y 1950 el municipio más poblado de la zona occidental de la comarca, con la excepción del censo correspondiente al año 1910, fue Estepona. Así, en 1860 Estepona contaba con 8.790 habitantes, seguido por Marbella con unos dos mil menos, 6.698 exactamente. En el extremo opuesto, los menos poblados eran algunos municipios del piedemonte, como Benahavís con sólo 731 habitantes. En 1920 la relación demográfica municipal era similar, aunque la diferencia entre los dos municipios mayores había disminuido, así Estepona tenía 10.076 habitantes y Marbella 9.962.

La explicación de esta dinámica demográfica viene dada por dos ciclos económicos distintos, uno de crecimiento, que en la provincia se extendió hasta 1887, para disminuir en las décadas siguientes, con una ligera remontada entre los años 1910-1920. Para diversos autores, además de la emigración desde los pueblos a la capital, hay que tener en cuenta las migraciones que tenían como destinos distintos lugares de España o el extranjero.¹²

12 Un estudio de la población de la provincia en el siglo XX en López Cano (1985), y en especial pp. 36-42 y 75-99 para los años que tratamos del siglo XIX y primeros del XX. También para el mismo periodo Parejo (2009), pp. 144-154.

**Tabla 1. Población de San Pedro Alcántara, Marbella, Estepona y Málaga.
1860-1920**

	1860	1877	1887	1900	1910	1920
Estepona	8.790	9.978	9.634	9.397	9.613	10.076
Marbella	6.698	7.666	8.324	9.075	10.005	9.962
San Pedro Alcántara	529	926	848	1.696	1.448	1.748
Marbella – San Pedro A.	6.169	6.740	7.476	7.379	8.557	8.214
Málaga	99.271	120.272	137.580	135.145	136.099	151.174
Provincia	446.659	502.407	523.915	520.429	529.575	562.525

	1860	1877	1887	1900	1910	1920
Estepona	100	113,52	109,60	106,91	109,36	114,63
Marbella	100	114,45	124,28	135,49	149,37	148,73
San Pedro Alcántara	100	175,05	160,30	320,60	273,72	330,43
Marbella – San Pedro A.	100	109,26	121,19	119,61	138,71	133,15
Málaga	100	121,16	138,59	136,14	137,10	152,28
Provincia	100	112,48	117,30	116,52	118,56	125,94

Fuente: Población de derecho de los censos de los años respectivos, INE. Elaboración propia.

En el ámbito local el aumento que se experimentó en Marbella fue debido en parte a San Pedro Alcántara. Y es que la crisis vivida en la provincia, tras el fracaso de las industrias líderes, siderurgia y textil algodonera, se vivió también en Marbella, con el cierre de las fábricas de Río Verde, aunque tuvieran un rápido reemplazo con la explotación minera de la Marbella Iron Ore and Company Limited y los establecimientos de San Pedro Alcántara y El Ángel, algo que no ocurría en Estepona, más limitada a su tradicional economía agraria, pesquera y pequeña industrial. Incluso hay que considerar que el avance esteponero de 1.786 habitantes en cincuenta años, es indicativo de expulsión de la población, ya que el crecimiento natural superaría ese valor.

De todas formas, otros municipios de la provincia, cabeceras de sus respectivas comarcas, como Ronda, Antequera o Vélez-Málaga, duplicaban o triplicaban el número de habitantes de Marbella o Estepona.

1.3. La economía en la segunda mitad del siglo XIX

El mal estado de la carretera Málaga-Cádiz y la inexistencia de ferrocarril derivaban hacia la vía marítima la mayor parte del tráfico comercial. Así, el volumen de mercancías y sus precios quedaban registrados en la aduana de Marbella.

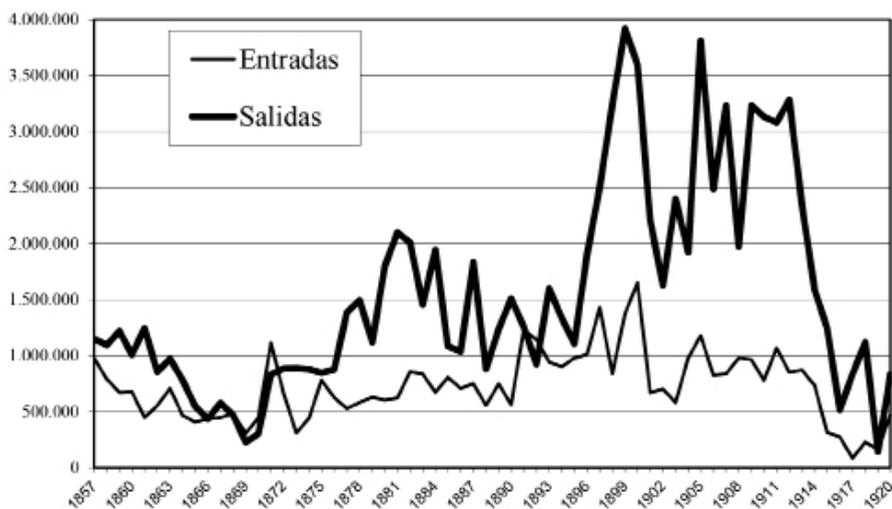
Entre 1857 y 1920 salieron de Marbella, según la estadística aduanera, productos por un valor de 99.356.585 pesetas, basados en su mayor parte por el azúcar y el hierro, algo más del doble de los que entraron, 46.280.773. Esta dinámica se mantiene durante la mayor parte del periodo, excepto en algunos años, sobre todo entre 1868 y 1871, debido al alto valor de la infraestructura necesaria para el montaje de la fábrica de azúcar de San Pedro Alcántara y el ferrocarril minero con su muelle de hierro en Marbella.

La diferencia entre las dos líneas del gráfico crecen a partir de 1870, a consecuencia del hierro de Ojén y el azúcar de San Pedro Alcántara y El Ángel, y tras unos años en los cuales las salidas se derrumban, primeros años de la década de 1890, debido a la escasa producción azucarera, aunque será este mismo producto el que elevará la línea indicadora de las salidas y marcará la mayor diferencia con la línea de entradas a partir de los comienzos del nuevo siglo, para casi igualarse de nuevo en caída libre a partir de 1915.

En cuanto al origen o destino nacional y extranjero de las mercancías, el comercio se mostraba netamente favorable a las mercancías con origen o destino nacional, un 77,90 por ciento de las entradas procedían de puertos españoles, y el 22,10 por ciento restante procedía de puertos extranjeros, compuesto de maquinaria y también insumos, especialmente carbón mineral, para la industria minera y azucarera. En las salidas, el 22,93 por ciento de los productos iban destinados al extranjero, determinado por el hierro de Ojén, que en su mayor parte se vendía a otros países por la Marbella Iron Ore and Company Limited, cuyas ventas comenzaron en 1871 y se mantuvieron dentro de una relativa estabilidad hasta 1917.

Un análisis detallado del comportamiento de los dos productos principales, hierro y azúcar, revela que el hierro colado representó el 5,64 por ciento de las salidas entre los años 1857 y 1920, y con el 26,46 correspondiente al mineral, suma un 32,10, inferior a la participación de azúcar que fue de un 42,74 por ciento. Hierro y azúcar que en el conjunto de estos años represen-

Gráfico 1. Movimientos de la aduana de Marbella, 1857-1920
(en pesetas corrientes)

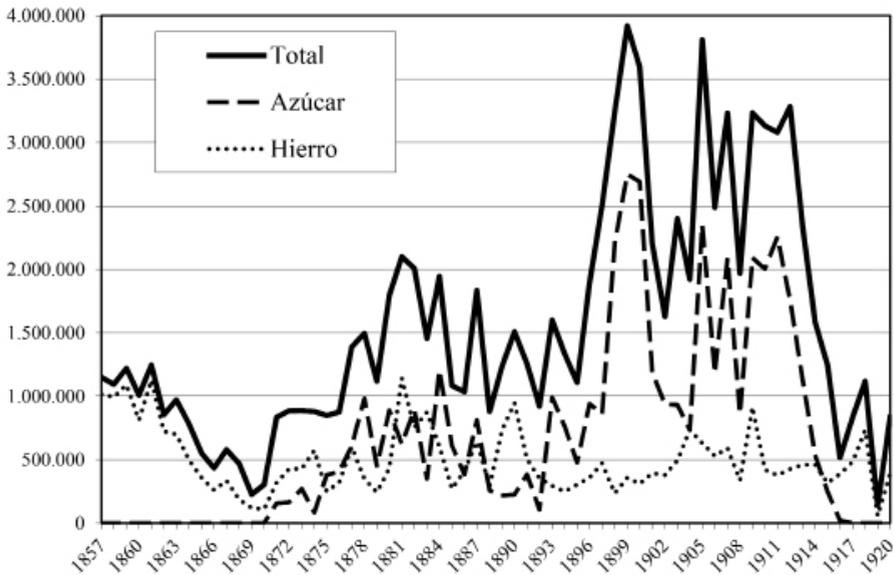


Fuente: ECAB y ECEX de los años respectivos. Elaboración propia.

taron tres cuartas partes del total, un 74,84 por ciento exactamente. Aunque el comportamiento fue muy variable a lo largo de los años, según expresa la curva del gráfico, con altibajos notables para el azúcar, que es la materia que marca la tendencia general, mientras el hierro se mueve en unos guarismos más moderados y estables.

Las primeras salidas del azúcar aparecen a partir de 1871, tras la apertura de la fábrica de San Pedro Alcántara en mayo de este año. Es por ello, que hasta 1874 el valor del azúcar era superado por el hierro, en sus dos modalidades, el hierro colado y el mineral de hierro. A continuación, los valores de hierro y azúcar están muy igualados, hasta que en 1898 esta última gana terreno, motivado por el auge de las fábricas de San Pedro Alcántara y El Ángel, al igual que ocurrió en el resto de la Península, debido a la pérdida de Cuba como colonia española y gran suministradora sacarina hasta entonces del mercado nacional. Cerrada la fábrica de San Pedro Alcántara en 1915 (la de El Ángel lo había hecho en 1903), el ciclo del azúcar finalizó definitivamente en Marbella, y el hierro volverá a recuperar su protagonismo, aunque no por mucho tiempo.

**Gráfico 2. Salidas de hierro y azúcar por la aduana de Marbella, 1857-1920
(en pesetas corrientes)**



Fuente: ECAB y ECEX de los años respectivos. Elaboración propia.

En relación a los destinos de los dos productos, todas las salidas del azúcar tenían como destino puertos nacionales, debido a la competencia, primero del azúcar de caña antillano y posteriormente del de remolacha producido en los países europeos, lo cual originaba que el azúcar peninsular español encontrara únicamente mercado en nuestro país. También tenía ese destino nacional el hierro colado, máxime al refinarse en los hornos que los propietarios de las fábricas de Río Verde poseían en la ciudad de Málaga.

En cuanto al mineral de hierro durante los primeros años, hasta 1869, se destinaba a puertos nacionales, mientras la propiedad de los yacimientos mineros, que pertenecían a españoles. Su destino cambia con la adquisición de las minas por parte de los hermanos Malcolm y su inmediata integración en la Marbella Iron Ore and Company Limited, al venderse el hierro a otros países desde 1870.

En este sentido, Jordi Nadal, descubridor de estas innovaciones, no se dejó arrastrar por la novedad de una industrialización tan temprana en An-

dalucía y por una producción tan alta como llamativa, y matizaría que en el conjunto de la industria de la región fue siempre el sector agroalimentario el principal. Sin embargo, no será hasta la elaboración del índice de la producción industrial andaluza, por parte de Antonio Parejo, cuando se pudo conocer con exactitud la participación de cada uno de los sectores en el conjunto industrial andaluz.¹³ Este autor ha calculado que el 51,9 por ciento del total del valor de la producción industrial de Andalucía, entre 1850-1854, correspondía al subsector alimentario, y por el contrario, la producción de bienes intermedios, donde estaba incluida la siderurgia, sólo supuso un 5,4 por ciento, a pesar de que fueron los años de mayor producción de hierro en Marbella y Málaga.

Al clausurarse las fábricas siderúrgicas y azucareras, la economía del entorno quedará gravemente dañada en los años siguientes. Y aunque el hierro de la mina del Peñoncillo partiría del muelle inglés hasta algo más de una década después, su repercusión económica en la sociedad marbellí será cada vez menor y tendrá su final simbólico en el desguace y venta como chatarra en 1934 del pantalán. En el ámbito local significó el fracaso de una sociedad incapaz de conservar la única infraestructura marítima que poseía y la pérdida de puestos de trabajo en un sector secular, y en el regional representó el fin de uno de los hitos de la revolución industrial andaluza. Al mismo tiempo, las colonias de El Ángel y San Pedro Alcántara, truncada su faceta agroindustrial, quedaban como islotes aislados de relativa prosperidad frente a la agricultura de subsistencia del resto del municipio.

Valorada ya la participación del azúcar y del hierro como los productos mayoritarios que circulaban por la aduana, se detallan qué otros componían el mercado, —a pesar de que en las estadísticas hay un grupo importante que se agrupan en concepto de «varios», sin especificar—. Para ello, se ha elegido para los años comprendidos entre 1857 y 1877, ya que este intervalo de tiempo permitirá conocer el declive de la siderurgia y su sustitución por la minería del hierro, junto con la irrupción del azúcar en el comercio de la zona.

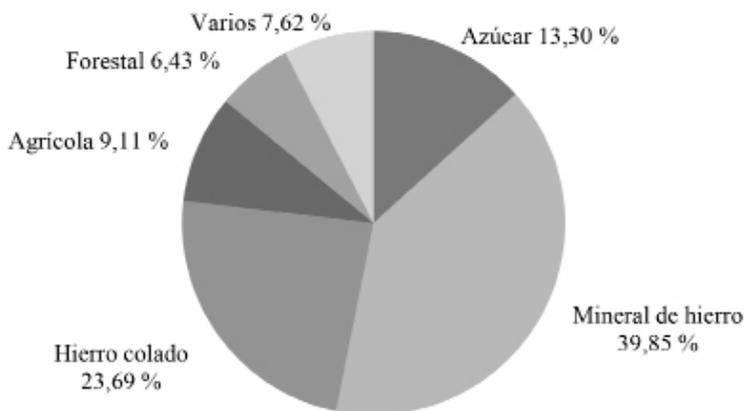
La primera impresión sobre las salidas de mercancías es la concentración de los productos. De este modo, la suma del hierro mineral o manufacturado

13 Parejo (1997), pp. 273-275.

supone más de la mitad de todo el valor, un 63,54 por ciento, seguido del azúcar, un 13,30 por ciento. Supremacía del azúcar y del hierro ya comentada para la serie entre 1857 y 1920. Los otros sectores que completan el gráfico son el agrícola y el forestal, pero muy por debajo de los dos productos dominantes. Al descender más en detalle, entre los productos agrícolas con más entidad se encuentran las pasas y los higos (en algunos años agrupados con el nombre de «frutas secas»), característicos de la agricultura tradicional malagueña. Entre los forestales el corcho y la corteza de encina son los mayores partícipes del grupo.

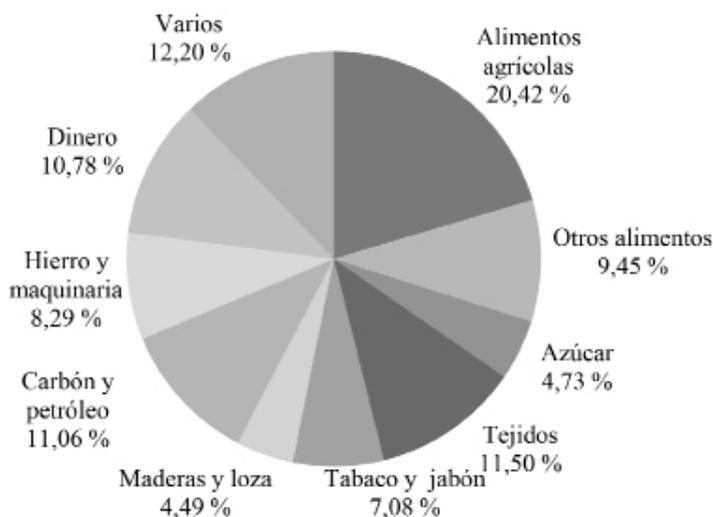
En relación a las entradas, predominan los artículos de consumo, como alimentos, entre los cuales destacan los cereales: trigo y derivados, cebada y arroz; también bacalao, sal, además de aguardiente y vino; o tejidos, sobre todo de algodón; madera y loza; y tabaco y jabón. Por otra parte, llegan mercancías para la infraestructura industrial, hierro y maquinaria para las azucareras y el ferrocarril y el muelle minero, además de insumos como carbón o petróleo (combustibles) y guano o trapos viejos (ambos empleados para abono).

Gráfico 3. Salidas por la aduana de Marbella, 1857-1877



Fuente: ECAB y ECEX de los años respectivos. Elaboración propia.

Gráfico 4. Entradas por la aduana de Marbella. 1857-1877



Fuente: ECAB y ECEX de los años respectivos. Elaboración propia.

1.4. Las redes de transporte

Uno de los factores de la modernización económica es el sistema de transporte, y en la Málaga del siglo XIX se desarrolló muy por detrás de las necesidades de la provincia. El estado de las carreteras a mediados de este siglo era muy deficiente y la comarca costera occidental no constituía una excepción. El ferrocarril, una de las soluciones propugnadas para el desplazamiento de personas y mercancías, y ampliamente desarrollado en la España decimonónica, nunca llegó (ni ha llegado todavía, en la segunda década del siglo XXI) a Marbella, de modo que la línea férrea proyectada de Málaga a Cádiz sólo concretó su trazado hasta Fuengirola, y esto no ocurrió hasta la década de 1920.

Además, los condicionamientos físicos no ayudaban. Lo abrupto del relieve, con montañas que llegan muy cerca del mar, junto con el carácter torrencial de los ríos, dificultaban el paso de caballerías y carros por la carretera que comunicaba Málaga con Cádiz, especialmente en su desembocadura, al ser más amplio su cauce, y en época de lluvias se producían a veces accidentes mortales. Aunque por suerte, el caudal de los ríos disminuía en poco tiempo y volvían a ser practicables.

De este modo, el medio utilizado mayoritariamente para el intercambio comercial era, como en la Antigüedad, el marítimo. En cambio, con la comarca situada al norte, la Serranía de Ronda, existía un fallido pasillo de intercambio de bienes y servicios. Al igual que con los pueblos del Valle del Guadalhorce, pues era muy difícil llegar a través de ellos a la comarca de Antequera y, por extensión, al interior de Andalucía.

Antonio Guerola, gobernador civil durante los años 1857 a 1863, describe en sus *Memorias* lo impracticable de la vía costera entre Málaga y Estepona a mediados del siglo XIX y su empeño en mejorarla.¹⁴ Como responsable de la provincia consiguió mejorar la comunicación con Torremolinos, Fuengirola y Mijas, pero a pesar de su esfuerzo, y también el del marqués del Duero, con quien mantenía buenas relaciones políticas, no logró que el Estado adjudicara las obras de los tramos más occidentales de la carretera, que hubiera favorecido a la colonia del marqués. Tras visitar Estepona, en diciembre de 1861, Guerola defendió ante el Gobierno el interés económico del camino de la costa, argumentaba la floreciente agricultura que se desarrollaba en la zona, entre otros lugares en San Pedro Alcántara, y el valor estratégico desde el punto de vista militar, por su cercanía a Gibraltar y al Norte de África:

Finalmente es digno de notarse que en estas 14 leguas de costa se está experimentando una verdadera regeneración agrícola, pues el cultivo de la caña y de la pasa, antes desconocido aquí, y hoy generalizado ya, las mejoras de riegos que se están haciendo o proyectando empiezan a dar un valor grande a los terrenos aumentando la población, y atraen emigraciones de colonos de otros pueblos y provincias hasta el punto de haberse tenido que formar el pueblo nuevo de San Pedro de Alcántara, costeado exclusivamente por el Excmo. señor marqués del Duero, a quien tantos beneficios debe la agricultura en este país.¹⁵

En 1864, al plantearse el trazado de los puentes sobre el tramo de carretera entre Estepona y Marbella se alegaba que los ríos en su curso superior estaban encajados entre rocas, pero en el curso bajo llegaban a tener hasta una anchura de 1.000 metros, ocasionado por la deforestación producida en

14 Guerola (1995), pp. 303-307.

15 *Ibidem*, p. 305. Carta enviada al Ministerio de Fomento. Málaga, 12 de diciembre de 1861.

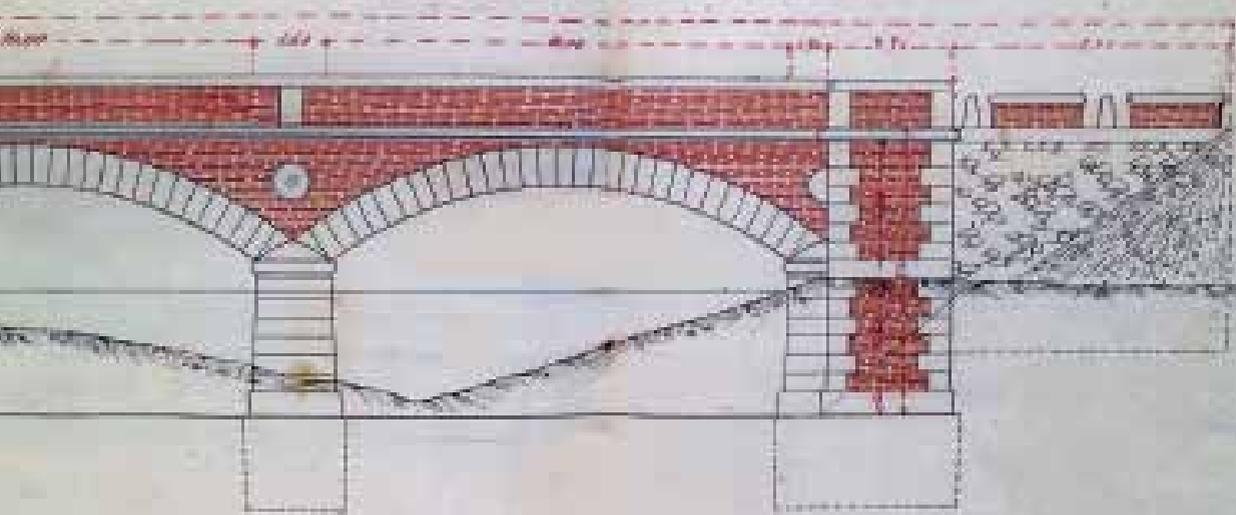


Figura 1. Plano del proyecto del puente sobre el río Guadalmina, 1864 (detalle).

Fuente: AHPMA, Obras Públicas y Transportes, leg. 24.997/2. Proyecto para salvar los arroyos y ríos de las Tenerías, Verde, Benabolá, Guadaiza, Guadalmina, Guadalmanza, Velerín, Castor y La Cala. Málaga, 8 de julio de 1864.

los últimos treinta años por la tala de bosques para la industria siderúrgica y la plantación de vides.¹⁶ Además, al producirse desprendimientos se habían obstruido los cauces, dividiéndose en varios brazos, aunque luego se unían, excepto el Guadaiza que desembocaba en dos puntos. Esta situación provocaba graves problemas, ya que para salvar el río Guadalmina, era necesario levantar un puente con cinco arcos de 10 metros de luz, para el río Verde serían diecinueve y para el Guadaiza treinta arcos.

Por todo esto, para evitar la desembocadura de los ríos, se utilizaba otro camino hacia Málaga. Partía de Marbella y discurría a través de Ojén, Monda y Coín. Y a pesar de sus fuertes desniveles tenía otras ventajas, ya que al constituir una senda transitada era más segura ante los riesgos del bandolerismo.

16 AHPMA, Obras Públicas y Transportes, leg. 24.997/2. Proyecto para salvar los arroyos y ríos de las Tenerías, Verde, Benabolá, Guadaiza, Guadalmina, Guadalmanza, Velerín, Castor y La Cala. Málaga, 8 de julio de 1864.

Los ríos, siempre peligrosos en sus crecidas, a veces destruían obras ya terminadas, como dos puentes situados entre Estepona y Sabinillas, que en 1892, después de dos años de haber acontecido el suceso, no habían sido reparados.¹⁷ O impedían el paso de los transportes, como en diciembre de 1894 cuando una avenida del río Padrón originó un socavón de 2 metros de profundidad y el carruaje de La Veloz Chica que iba en sentido Estepona tuvo que retroceder hasta Marbella.¹⁸

De todas formas, aunque con lentitud, los tramos de la carretera entre Málaga y Estepona mejoraron, así en diciembre de 1896 habían finalizado las obras entre Málaga y Fuengirola.¹⁹ Y en 1898 estaba levantado el puente sobre el río Verde, que mereció la portada del número de 29 de abril de 1898 de la *Revista de Obras Públicas*.

El resto de carreteras que comunicaban el litoral con los pueblos del piedemonte: Ojén, Istán, Benahavís o Casares, estaban en muy malas condiciones y algunos tramos no pasaban de ser caminos de herradura. Otra vía importante, en este caso para conectar la costa con el interior, era, y sigue siendo, la carretera de San Pedro Alcántara a Ronda. Su construcción fue muy lenta, ya que a principios del siglo XX únicamente se habían finalizado unos 10 kilómetros desde San Pedro Alcántara y otros 20 desde Ronda. Se da la circunstancia de que uno de los empresarios que intervino en las obras de algunos entre 1887 y 1892, fue Carlos de Cuadra Viteri, quien había sido director de las fábricas azucareras de San Pedro Alcántara y de El Ángel.

Unas comunicaciones que no estaban exentas de accidentes, como el ocurrido en abril de 1902, cuando se lesionaron el conductor y dos viajeras de un carro de la empresa La Veloz Chica, que volcó debido a que las carretas de la colonia de San Pedro Alcántara dificultaban el paso del arroyo del Lance de las Cañas, cerca de Marbella.²⁰

Durante estos años evolucionaron los medios de transporte. Así, desde comienzos del siglo XX las diligencias de caballerías se reemplazaron por ve-

17 Informe del vicecónsul británico de Marbella-Estepona durante 1892. *Report*, p 67.

18 AHPMA, Obras Públicas y Transportes, leg. 29.704/12. Correspondencia sobre corte de la carretera de Marbella a Estepona. 1894.

19 Informe del vicecónsul británico de Marbella durante 1896. *Report*, p.27.

20 AHPMA, Obras Públicas y Transportes, leg. 26.904/26. Accidente de carretera en el paso del arroyo del Lance de las Cañas (Marbella). 1902.

hículos de motor, como los utilizados por las empresas El Comercio y La Veloz Chica, las cuales establecieron un servicio de transporte con automóviles entre Málaga y Estepona para pasajeros y mercancías, mientras que La Automovilista Malagueña tenía proyectado otro.²¹

En cuanto al ferrocarril, los esfuerzos por comunicar Málaga con Cádiz se remontan a los anteproyectos del plan general de 1867, pero no sería hasta la Ley de 7 de marzo de 1873 cuando se aprobó el trazado, dividido en dos secciones.²² La primera iba de Cádiz a Campamento (localidad del municipio de San Roque). La segunda, de Campamento a Málaga, pasaba por Estepona, Marbella, Fuengirola y Torremolinos, y por supuesto por San Pedro Alcántara. El proyecto, presentado por José Casado Sánchez, fue aprobado por Real Orden de 10 de agosto de 1875, pero no se le otorgó definitivamente hasta 1878,²³ aunque realmente detrás de Casado se encontraba una compañía británica, The Málaga and Gibraltar Railway Company, lo que denota los intereses británicos por la línea. La financiación se rebajó años más tarde (1885) y acumuló otros problemas debido al cambio de trazado que exigían las autoridades militares, por motivos estratégicos, dada su cercanía a Gibraltar y al Norte de África. Finalmente, se declaró caducada la concesión por Real Orden de 17 de noviembre de 1906.

Poco después, en marzo de 1908, el ingeniero Leopoldo Werner efectuó un nuevo estudio sobre la línea, y en 1912 el Estado adjudicó su construcción a José Nagel Disdier, que la traspasó a la Compañía de los Ferrocarriles de Málaga a Algeciras y Cádiz, aunque la mayoría de las acciones la poseía Ferrocarriles Suburbanos de Málaga. De todas formas, el único tramo que llegó a construirse fue el de Málaga a Fuengirola, y no se inauguraría hasta 1926.

De este modo, los únicos ferrocarriles que llegaron a ser realidad en la zona fueron de pequeño recorrido y de carácter industrial, uno minero y otro azucarero. El primero unía las minas del Peñoncillo de Ojén, con el embarcadero situado en la playa de Marbella, construido por los propietarios de las minas, los hermanos Samuel y William Malcolm, quienes comenzaron las gestiones ante el Ayuntamiento de Marbella en 1869.

21 Informe del vicecónsul británico de Marbella durante 1911. *Report*, p 51.

22 Castellón (2006), pp. 9-11.

23 Sierra (2006b), p. 5.

El otro ferrocarril era el que unía la fábrica azucarera de San Pedro Alcántara con la playa, en un trayecto de escasos 1.000 metros. Se empleó maquinaria Decauville,²⁴ un sistema de pequeñas locomotoras empleado comúnmente en complejos industriales.

De lo dicho hasta ahora se infiere, que ante las graves limitaciones del transporte terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril durante la segunda mitad del siglo XIX en la comarca, quedase el marítimo como el más utilizado para el tráfico de mercancías. Sin embargo, la infraestructura portuaria no estaba a la altura de las necesidades de la zona. En toda la costa no existía ningún puerto, si se entiende como un recinto en el mar protegido de forma artificial, por lo que el «puerto» de Marbella o Estepona, que se puede encontrar citado en los documentos, en realidad equivale al fondeadero de cada uno de estos lugares.

No obstante, Marbella era el único lugar que disponía de instalación portuaria. Un viejo proyecto, que se remontaba a finales del siglo XVIII, tuvo como único resultado un espigón que en el año 1830 tenía cerca de 98 metros de longitud, «el muelle de piedra»,²⁵ un término que se opondrá al «muelle de hierro», un pantalán levantado para completar el ferrocarril minero. El embarcadero se internaba en el mar 276 metros, con una anchura de 5,50 metros en un primer tramo de 198 metros de longitud, mientras que en el segundo de 78 metros su anchura era de 14 metros, con un calado al final del muelle de más de 6,50 metros, lo que permitía el atraque de grandes buques.²⁶ Autorizada su construcción en febrero de 1870, se aprobó su recepción por parte del Gobierno el 1 de enero de 1872. Pertenecía a la compañía The Marbella Iron Ore Company and Limited, constituida por los hermanos Malcolm y otros socios en diciembre de 1871.

Elementos auxiliares, esenciales para la seguridad de la navegación marítima, eran los faros. El de Marbella, situado en la playa de la Fontanilla, comenzó a funcionar el 15 de marzo de 1864 con una luz blanca que alcanzaba

24 Ordinaire (1899), p. 527.

25 Alcalá (1980), pp. 64-66 y 113-114.

26 «Muelle embarcadero en la playa de Marbella, provincia de Málaga», *Revista de Obras Públicas*, 15 de junio de 1872.

12 millas.²⁷ El faro, cuya imagen fue portada en diciembre de 1897 de la *Revista de Obras Públicas*, experimentó transformaciones técnicas a lo largo del tiempo y fue reemplazado en el siglo XX por una nueva construcción.

Complemento imprescindible del funcionamiento de los puertos eran las aduanas, creadas para el control de pasajeros y mercancías, y fuente importante de impuestos, por lo cual su organización dependía del Ministerio de Hacienda, el cual autorizaba en su caso el tipo de mercancías que podía entrar y salir por cada una de ellas. En 1858 las aduanas marítimas en la provincia estaban clasificadas de la siguiente forma: la de Málaga se consideraba de 1.^a clase, la de Vélez-Málaga de 3.^a y las de Estepona, Marbella y Nerja de 4.^a clase.²⁸ A final del siglo, en 1895, aumentaron su número y algunas variaron de categoría, así subió a 2.^a la de Marbella.²⁹

En cuanto a la colonia fundada por el marqués del Duero, ya en sus primeros años de funcionamiento, agosto de 1866, consiguió una autorización para que los buques que cargaban productos en la playa próxima a la desembocadura del río Guadaiza, no tuvieran que parar en la aduana de Marbella, sino que los patrones pudiesen cumplimentar en tierra los documentos necesarios.³⁰ Para ayudar a las operaciones de carga y descarga el ingeniero Eugenio Pimienta proyectó un muelle en el que podrían atracar barcas de 1.000 a 1.500 quintales,³¹ aunque no hay constancia de su construcción. De todas formas, no se puede destacar la existencia de algún embarcadero elemental, o provisional, como se desprende del que se citaba en una crónica periodística de 1869.³²

Los propietarios, y en su caso los directores o administradores de la finca, procuraron nuevos permisos de embarque y desembarque para la mayor variedad posible de mercancías, con el fin de evitar el traslado desde o ha-

27 *Revista de Obras Públicas*, 15 de febrero de 1864.

28 Comisión de Estadística General del Reino (1859), p. 444.

29 Informe del cónsul británico de Málaga durante 1895. *Report*, pp. 4-5.

30 Real Orden de 9 de agosto de 1866. Publicada en el *Boletín Oficial del Ministerio de Hacienda del año 1866*, p. 197.

31 AMD, leg. 171. Carta de Ángel María Chacón al marqués del Duero. San Pedro Alcántara, 18 de abril de 1868.

32 Augusto Jerez Perchet, «Una visita a la colonia de San Pedro Alcántara», *La Época*, 13 de noviembre de 1869.

cia Marbella, con el consiguiente ahorro de tiempo y dinero. En este sentido, Joaquín de la Gándara y Luis de Cuadra, solicitaron que la aduana de Marbella les permitiese importar del extranjero carbón mineral, maderas de construcción, maquinaria agrícola e industrial para la elaboración de azúcar, negro animal, piedras de molino, ladrillos refractarios y abonos artificiales con destino a la fábrica de azúcar de San Pedro Alcántara, petición aprobada en diciembre de 1874.³³ Poco después, en junio de 1875, se amplió la habilitación para introducir maderas de construcción, maquinaria, negro animal, piedras de molino y abonos procedentes del extranjero. El control lo llevaría un empleado de la aduana de Marbella desplazado para tal fin.³⁴

En este sentido cabe recordar, que en la década de 1880, la colonia disponía de cuatro embarcaciones propias, dos barcasas o lanchones y dos laúdes, siendo estos últimos de más capacidad y adecuados para el transporte hasta el puerto de Málaga.

Siguieron otras autorizaciones para ampliar las mercancías que podían entrar o salir por el punto aduanero de San Pedro Alcántara. Así, en marzo de 1887 se permitió la entrada de carbón mineral, cemento, cal, cereales y harina.³⁵ Poco después, en noviembre del mismo año, se legalizó el embarque de azúcares, melazas y otros productos agrícolas. Sin embargo, años después no se permitió el desembarque de numerosos artículos que había solicitado el director de la colonia, Eugène Pierre Poisson, que iban desde maquinaria a aceite, medicinas, libros, jabón y diversos tipos de víveres, pues hubiera supuesto, según la Dirección General de Aduanas el establecimiento de una aduana en San Pedro Alcántara, con el consiguiente aumento de personal, carabineros incluidos;³⁶ esta decisión fue recurrida por el director y atendida en parte en febrero de 1898, al lograrse permiso para maquinaria y materiales de construcción como vigas, tablones, tejas, piezas grandes de hierro, columnas, armaduras de construcción, cal, cemento y ladrillos (quizá para la construcción, entre otros edificios, del hospital, que se abriría en octubre de

33 Orden de 17 de noviembre de 1874, *Gaceta de Madrid*, 6 de diciembre de 1874.

34 Real Orden de 26 de junio de 1875, *Gaceta de Madrid*, 13 de julio de 1875.

35 Real Orden de 5 de marzo de 1887, *Gaceta de Madrid*, 23 de marzo de 1887.

36 Real Orden de 6 de noviembre de 1897, *Gaceta de Madrid*, 22 de noviembre de 1897.

1898), de procedencia nacional, dada la dificultad por su peso o volumen para transportarlo por carretera, pero no del resto de los objetos solicitados.³⁷

Otra cuestión era la posibilidad legal de que llegasen mercancías extranjeras, bien desde puertos de otras naciones o españoles. Así, a finales del siglo XIX únicamente el carbón y los abonos podían ser importados directamente del extranjero, mientras que el resto de las mercancías, tanto en las llegadas como en las salidas, debían hacerlo por cabotaje. En esos momentos la media anual de movimiento de barcos se estimaba en 15 veleros y 8 vapores, que aportaban aproximadamente 5.000 toneladas de mercancías, de las cuales unas 3.600 eran de carbón y de 600 a 700 de abonos en cuanto a las entradas, mientras que las salidas estaban protagonizadas por unas 500 toneladas de azúcar.³⁸ Otras referencias fechadas a comienzos del nuevo siglo, informan que el *port* de San Pedro Alcántara, cuya rada estaba situada a 68 kilómetros al oeste de Málaga y a 50 al este de Gibraltar, era un lugar frecuentado mayoritariamente por barcos de velas que se dedicaban al comercio de cabotaje.³⁹

Relacionado con este tráfico mercantil se levantó en 1909 un almacén en la playa para servicio de la fábrica, tras aprobarse la solicitud presentada por la Sociedad General Azucarera de España a la Dirección General de Obras Públicas, al encontrarse el terreno en zona de costa propiedad del Estado.⁴⁰

37 Real Orden de 18 de febrero de 1898, *Gaceta de Madrid*, 4 de marzo de 1898.

38 Ordinaire (1899), pp. 528-529.

39 Informe del cónsul francés de Málaga sobre el movimiento comercial de la provincia durante 1906. *Rapports Commerciaux des Agents Diplomatiques et Consulaires de France*, pp. 89-90.

40 Real Orden de 4 de junio de 1909, *Gaceta de Madrid*, 11 de junio de 1909.