

PERSPECTIVA GLOBAL DE ALGUNOS INTERESES CRUZADOS ENTRE EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL Y EL ATLÁNTICO MEDIO

Víctor Morales Lezcano

Profesor Emérito de Historia Contemporánea en la UNED

RESUMEN

En el presente artículo se abordan desde una perspectiva histórica diversos hechos, procesos y acontecimientos relacionados con el Mediterráneo occidental, el estrecho de Gibraltar, así como el Atlántico medio y el noroeste de África. Se pasa revista así a algunos de los litigios relativos a las aguas de Gibraltar, así como a las diversas negociaciones habidas en relación con el propio Gibraltar. También se lleva a cabo un análisis de las diversas migraciones y rutas permanentes de la *fuga* humana en torno a los diversos territorios que circundan esa zona del mundo, e igualmente se realiza una descripción en clave histórica y sociológica de algunos centros y hoteles de lujo allí ubicados y que encierran importantes vestigios culturales y sociales de épocas coloniales y de la primera mitad del siglo XX.

1. INTRODUCCIÓN

No se pretende abusar en las páginas de este artículo de la incorregible inclinación de cientos de divulgadores que repiten lo ya visto y leído en varias entregas procedentes de sus bagajes escriturarios.

No sería ocioso, sin embargo, recordar en este preliminar que la cuenca occidental del Mediterráneo está plagada de un fondo tectónico que nutre, por exponer el caso, la actividad volcánica del Vesubio, del insular Estrómboli, y de esporádicos amagos sísmicos ibéricos. O sea, allí donde se abre el estrecho de Gibraltar, con una anchura en torno a 13-14 km y una longitud máxima de 58-59 km. El Mediterráneo alcanza en este estrecho su máxima profundidad en torno a los 935 m.

Como es harto sabido, a partir del golfo de Cádiz y del norteafricano cabo Espartel, las aguas del océano vecino discurren con su animación y ligereza habituales (al ser de menor densidad salitrosa que la del Mediterráneo), en búsqueda de obtener cierto encauzamiento de su caudal a través del estrecho de Gibraltar.

Como se ha advertido en más de una ocasión, se concita en el Estrecho una suerte de “promiscuidad” marítima atlántico-mediterránea que afecta a los aledaños costeros del mar de Alborán a babor, mientras que a estribor no deja de afectar al litoral del Atlántico que baña las aguas de la Macaronesia canario-madeirense. Que, en épocas de alteración internacional del *statu quo*, cuando no, de turbulencias, como lo está siendo la del tiempo presente, se pone de manifiesto que la singladura, sea “inocente”, sea “sospechosa”, a través del Estrecho, no solo aumenta en número, sino también en riesgos navales de diferente jaez. Si hay uno de esos riesgos que hoy es tema candente donde lo haya, se trata justo del relacionado con la inmigración procedente del Magreb y del noroeste de África, que a ojos vistas crece exponencialmente. Un fenómeno, pues, que ha convertido a islas como Lampedusa o El Hierro en caladeros insulares muy codiciados por las flotillas de cayucos (cuando no se trata de pateras) cargados a tope de jóvenes inmigrantes magrebíes y, mayormente, de procedencia subsahariana. Ávidos todos ellos de jugarse la vida en búsqueda de asideros territoriales pertenecientes a “milagrosas islas del

tesoro” que les permitan obtener un esperanzador *modus vivendi* que no tienen garantizado en su continente de origen.

En las páginas que siguen se comenta y se refleja este dramático tema de nuestro tiempo, teniendo en cuenta que en no pocos Estados pertenecientes a la Unión Europea viene acentuándose una “corriente” antiinmigratoria desde 2020. La actuación de la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) está siendo debatida, no solo en el seno de Bruselas, sino también en partidos políticos y corrientes de opinión de perfil antiinmigratorio. Es el caso de AFD en Alemania, la coalición lepenista en Francia, del marchamo del Gobierno de Viktor Orbán en Hungría y de Vox mismo en España. O sea, del exacerbado populismo reinante en la derecha política de la Unión Europea.

2. DE LA PERVIVENCIA DE LOS LITIGIOS EN AGUAS DE GIBRALTAR¹

En un breve ensayo recientemente publicado que lleva por título *La otra España vista por un autor marroquí. ¿Para cuándo el otro Marruecos desde la óptica española?* (ed. Diwan Mayrit, 2023), preferí no incluir ninguna referencia a una antología de textos que Mohamed Larbi Messari (1936-2015) o, quizá, la propia editorial Almuzara, vino a llamar *Las relaciones difíciles. Marruecos y España* (2009). Difíciles, sin duda, han sido y lo son tales relaciones entre los dos países vecinos. Lleva la razón Messari al calificarlas así, aunque olvidando, tal vez, que vienen siendo sempiternamente difíciles. O sea, difíciles desde la primera travesía de las aguas de Gibraltar por las huestes musulmanas, algunas, de raíz árabe, pero, la mayoría de sus integrantes, de estirpe bereber (amazig).

Solo unos pocos intelectuales, como Messari, consiguieron, hacia finales del reinado de Hassan II (1929-1999) y el orto del actual reinado de Mohamed VI, caer en la cuenta de lo que el polígrafo y escritor que fue Larbi Messari selló en un epígrafe afortunado, “El déficit de modernidad en las relaciones hispano-marroquíes”, cuyo contenido paso a citar.

Vistas esas relaciones seculares desde la más estricta actualidad (2019-2024), el desarrollo de ciertos litigios interfronterizos, como el provocado en torno al islote de Perejil en 2002, es ensombrecido por el *litigio estrella* que encarna la posesión española de Ceuta y Melilla, desde el siglo xv. El litigio hispano-marroquí de marras no encuentra solución segura y duradera, si alguna, como parece que tampoco la tiene el que protagoniza también en las aguas de Gibraltar la Roca, posesión británica desde 1713. En palabras de Mohamed Larbi:

La persistencia del litigio de marras sigue siendo la ilustración más clara de que el diálogo entre españoles y marroquíes continúa siendo anacrónico, impregnado de características ya desaparecidas de las relaciones internacionales contemporáneas.

Por ello, cualquier ensayo actual de sedicente vuelta a la normalidad relacional entre España y Marruecos adolece también de una suerte de *wishful thinking* con el que algunos británicos despejan las reivindicaciones (tricentenarias) sobre la legendaria Roca gibraltareña, procedentes de los Gobiernos de España que se han sucedido desde la firma del Tratado de Utrecht (1713-1715).

Admítaseme esta puntualización histórica en cuanto mera adenda al breve ensayo del autor que cito al principio de estas cuartillas, a propósito del siempre recordado Mohamed Larbi Messari.

3. EL AULA CANARIAS Y EL NOROESTE DE ÁFRICA²

Por más que intentemos escapar al círculo giratorio del tiempo, o de los tiempos pretéritos, nunca lo conseguiremos del todo. Dese por adecuada esta expresión para recordar que en este 2024 se cumplen justamente cuarenta años de la celebración inaugural del Aula *Canarias y el noroeste de África* que el Cabildo Insular de Gran Canaria patrocinó en el marco institucional de la Casa de Colón; sería descortés

¹ Artículo de Víctor Morales Lezcano publicado en *El Imparcial: Tribuna*, domingo 18 de junio de 2023.

² Artículo de Víctor Morales Lezcano, publicado en *El Imparcial: Tribuna*, martes 3 de septiembre de 2024.

no puntualizar que, tanto en la primera edición del Aula (1984) como en sus posteriores convocatorias bienales de 1986 y 1988, no solo el Cabildo Insular de Gran Canaria, sino también el Ministerio de Asuntos Exteriores en el Palacio de Santa Cruz y una serie de instituciones universitarias españolas (UNED), norteafricanas y subsaharianas coadyuvaron a que en aquellas fechas (1984-1988), ya algo alejadas, se llevaran a buen fin los cometidos historiográficos e interculturales que se perfilaron en las Aulas *ab initio* y se fueron desarrollando a continuación; plasmándose posteriormente en los tres volúmenes que al final constituyeron a todas luces una innovadora aproximación historiográfica al archipiélago de Canarias y a sus relaciones con los países del vecino Magreb y otros Estados del continente africano.

El agudo periodista y escritor que fue Pedro Fernaud (1939-1996) citó con acierto, en su introducción al primer volumen del Aula la *reflexión contrafáctica* del africanista Felipe Pérez del Toro (senador por Canarias, 1911-1914), que se reproduce a continuación:

A no haber sido por el grandioso hecho del descubrimiento de América, que cambió la dirección de la política española, las armas castellanas habrían pasado el Estrecho en el siglo XV como los vándalos lo pasaron en el V, los godos en el VII y los árabes en el VIII, y habríamos sojuzgado la Mauritania y toda la Berbería, y poblado y civilizado el continente africano como civilizamos y poblamos el Nuevo Mundo...

Ahora bien, el decurso de la historia desde 1492 marcó definitivamente la ruta oceánica de los navíos de pabellón ibérico hacia las Indias de América impidiendo que el “germen” africanista solo llegara a España hasta alcanzar el siglo XIX, en cuya segunda mitad aquel germen brotó, aunque fuera a duras penas.

El transcurso de los últimos cuarenta años, empero, nos permite contemplar hoy en día con frecuencia la compleja, desafiante y, también, ineludible relación que han ido adquiriendo, *nolens volens*, Canarias y el noroeste de África. El carácter evocador de estas líneas está exento de nostalgia; si algo pretenden ellas es subrayar cómo en el marco actual que configuran los mutuos intereses existentes entre naciones y pueblos del Magreb dichos intereses están mayoritariamente volcados al Mediterráneo, con la excepción parcial de Marruecos, debido ello, dicho sea de paso, a las magnitudes marítimas y, por ende, litorales, urbanas y agrícolas *predominantemente atlánticas* que posee el reino alauí. A lo anterior se añaden los tan virales como sorpresivos cúmulos de intereses franco-estadounidenses y, más recientemente, ruso-orientales, que están esquilmando el “continente de las tinieblas” a través de la descarnada apropiación de sus recursos energéticos.

En puridad, la dimensión migratoria que despliegan hombres y mujeres jóvenes oriundos del África noroccidental ha terminado por habituarles a hacer valerosa la arriesgada travesía atlántica con destino a Canarias. Por tanto, siempre y cuando las corrientes oceánicas no les impidan alcanzar un nuevo y soñado El Dorado en tierra y mares de las Fortunatae Insulae.

Recapitulando, como el oficio impone, el Aula consagrada a Canarias y el noroeste de África, inaugurada hace cuarenta años, puede hoy contemplarse desapasionadamente como un atinado, y previsor reflejo, africano-africanista, tanto por parte del Cabildo Insular de Gran Canaria, como por parte de los universitarios que llevamos a buen fin su cometido *sine ira et studio*.

4. INCERTIDUMBRE DE LA NEGOCIACIÓN EN TORNO A GIBRALTAR³

En el inicio del mes de agosto del año en curso, el Gobierno de Gibraltar, que preside el laborista Fabian Picardo, hizo saber que pronto se emitirá un sello conmemorativo del 320 aniversario de la toma del Peñón (de la discordia hispano-británica) por una flota armada angloholandesa, que condujo el vicealmirante sir George Rooke, con una finalidad concreta: anular las pretensiones del reino de Francia al, entonces disputado, trono de España. Es sabido que el hecho de armas recibió su consolidación

³ Artículo de Víctor Morales Lezcano, publicado en *La Mirada Actual*, sábado 24 de agosto de 2024.

internacional en el artículo 10 del Tratado de Utrecht (13 de julio de 1713). Gibraltar sería, en adelante, posesión británica, y la dinastía Anjou (Borbones) se consolidaría reinando en España, con la salvedad de algunos interregnos republicanos (1873-1874;1931-1939).

Contar de nuevo los significativos avatares que se han sucedido en las aguas del estrecho de Gibraltar antes y después del año 711 (*anno domini*) podría interpretarse como una grave descortesía para con el lector de estas líneas. Sí procede, recordar, por el contrario, como nos recuerda el *Diccionario de autoridades*, la definición canónica de la frontera, en cuanto es la “raya y término que parte y divide los reinos, por estar el uno frontero del otro”.

La frontera del estrecho de Gibraltar entre La Roca (The Rock), Punta Tarifa y la ceutí Punta Almina configura uno de los puntos clave para la singladura de la navegación mundial entre el golfo de Adén, el estrecho de Bab al-Mandeb y el canal de Suez, concretamente a partir de 1869, al concluirse el trazado inicial a lo largo de un recorrido de cien millas. Procede recordar que justo el estrecho de Ormuz, por su parte, es otro de los llamados “cuellos de botella” (*choke points*) del tráfico marítimo global, cuyo bloqueo ha sido de consecuencias adversas para el comercio mundial, en tanto en cuanto casi todos los países ribereños del golfo Pérsico exportan el “oro líquido” extraído de sus respectivos yacimientos de petróleo a través de sus aguas.

En los días que corren, empero, ya desde el 1 de enero de 2021 y coincidiendo con la retirada del Reino Unido (Brexit) de la aventurada Unión Europea (UE), tanto España como Gibraltar buscan con empeño configurar un acuerdo bilateral sobre la inveterada Verja que delimita las respectivas soberanías territoriales y los intereses de España y del Gobierno gibraltareño.

La coyuntura que actualmente configuran el nuevo Gobierno laborista del Reino Unido desde Londres, la permanencia del ministro principal Fabian Picardo en la gobernación del Peñón (dicho sea, cortésmente) y el Gobierno actual de coalición política que España ostenta en estos momentos pueden contribuir de consuno a forjar insoslayables reajustes fronterizos entre las tres partes litigantes. Máxime, cuando, solo por un poco más de tiempo, el comisario Maros Sefcovic continuará encaminando con su habitual acierto moderador las negociaciones que reclaman con urgencia los nuevos controles pendientes de establecer en torno a la Verja de marras. De lo contrario, el proyecto macroeconómico bautizado como Cape Vantage (Cabo Ventajoso), patrocinado por una poderosa empresa urbana, podrá expandirse a sus anchas, aunque sin generar evidentes repercusiones beneficiosas para los intereses ribereños colindantes: ya sean estos algecireños, ceutíes y, quizá, marroquíes. Y, por su puesto, tampoco serán beneficios muy ostensibles para los paisanos de Gibraltar, llamados o dichos “llanitos”. Una incógnita permanente se cierne, por tanto, desde hace tres siglos en las aguas del estrecho de Gibraltar. Ha vuelto a sonar una nueva hora decisoria para la llave de paso entre dos océanos (Atlántico e Índico) y tres continentes (todas las Américas, la vieja Europa y el “complejo” mundo del Oriente Próximo y del resto de Asia).

5. MIGRACIONES: LAS RUTAS PERMANENTES DE LA FUGA HUMANA⁴

Los flujos migratorios humanos, sabido es, son tan antiguos como el *homo sapiens*, no importa dónde se produzcan tales flujos ni cómo se movilicen sus perpetuos integrantes por un solapamiento insólito de diversos factores convergentes. Factores que alcanzan un cénit en su progresivo desarrollo cuantitativo, antes de alcanzar una curva descendente en el transcurso de sus milenarias trayectorias.

Quien sea persona de asidua inclinación lectora u ocasionalmente motivable por el fenómeno migratorio considerado, en sentido amplio, en sus múltiples manifestaciones diacrónicas podrá observar cómo España fue, durante su trayectoria histórica plurisecular, país de emigrantes, en dirección al Nuevo Mundo de las Américas; y, más tarde, y en cierta medida, ha sido España también un país de perfil inmigratorio, particularmente a partir de la segunda mitad del siglo XX. Ello permitiría hablar cabalmente de los “nuevos españoles”, como lo han hecho Rosa Aparicio y Alejandro Portes, entre otros autores

⁴ Artículo de Víctor Morales Lezcano, publicado en *La Mirada Actual*, miércoles, 18 de septiembre de 2024.

migrantólogos. O expresado más explícitamente, cómo y por qué se produjo la incorporación de los *newcomers* en la península ibérica y, años después, la de los hijos descendientes de aquellos inmigrantes canalizados hacia sectores laborales primarios y, con posterioridad, hacia otros sectores de trabajo y empleo más cualificados que los ofrecidos por el mercado laboral de las sociedades avanzadas en el proceso de su desarrollo económico interno a lo largo del siglo XX.

Procede no olvidar que, si a la dinámica migratoria española, se suma el hecho de que la geografía y la historia han favorecido las oleadas migratorias/inmigratorias, aritméticamente detectables (y ya analizadas por una respetable nómina de migrantólogos españoles), con una raigambre oriunda de la sedicente plataforma latinoamericana, más tarde se sumó a esta última el componente humano inmigratorio de raigambre magrebí, con neto predominio del marroquí. Ya entrado el siglo XXI, habría, además, que tener en cuenta las aportaciones inmigratorias *sensu stricto* subsaharianas. De tal modo que no solo son inmigrantes marroquíes los que aumentan su casi cíclica escapatoria hacia España, sino que, como viene ocurriendo, por ejemplo, en estos últimos años en Canarias, llegan a sus islas contingentes migratorios erráticos de procedencia territorial situada en la denominada África negra; se trata de continentes humanos, bastantes de ellos, a propósito, que no han alcanzado aún la mayoría de edad.

Finalmente, no puede dejar de señalarse en este enteco apunte sobre el tema de marras que los susodichos contingentes migratorios (sean estos mauritanos, senegaleses, guineanos, *exempli gratia*), huyendo de condiciones de supervivencia crueles *in situ*, han de procurarse a duras penas salvamento y socorro para hacer la travesía azarosa de las aguas del océano que les separa de un supuesto El Dorado trasatlántico insular que, en siglos atrás, se supuso que era localizable en el idealizado paradero de las Islas Afortunadas o Macaronesia. Con este ejemplo, por medio, solo se pretende, en unas escuetas líneas, no dejar de mencionar la deletérea función mediadora que tanto ayer como hoy en día parece que juegan las enigmáticas “mafias” de rigor en la trama de una oleada que por ahora no tiene fin, pero que sí contabiliza en su haber innumerables y sucesivas víctimas y supervivientes de las rutas migratorias, ya sean terrestres y/o marítimas, que encauzan actualmente sus destinos, sea hacia Lampedusa (en el Mediterráneo), sea al archipiélago de Canarias (Atlántico Medio).

6. HOTELES DE LUJO EN LAS ORILLAS DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Para no inclinarnos en este cuaderno solo por la pendiente conflictiva que se presenta al lector en las breves secciones que lo integran, no parece desatinado consagrar este último capítulo al tema que lo titula.⁵

En la historia de los estrechos y, también, en las ciudades plenamente turísticas que yacen al pie del mar se han solido consolidar asientos placenteros, llamados a favorecer el reposo y la distracción de los huéspedes de ciertos de hoteles.

En esta ocasión se ha elegido hoteles legendarios que asoman sus establecimientos a las aguas del estrecho de Gibraltar⁶, como son el Reina Cristina en Algeciras y Al-Minzah de Tánger; sin por ello olvidar en este amable recorrido ciertos hoteles, internacionalmente celebrados, como son algunos de aquellos que en Funchal (Madeira), en el Puerto de la Cruz (Tenerife) y Las Palmas (Gran Canaria) han pasado a la historia como la cara apacible de sus respectivas trayectorias.

El fenómeno turístico en Madeira y Canarias: un eslabón perdido

Dentro de la lógica empresarial que subyacía en la expansión ultramarina de Gran Bretaña, geopolíticos al uso, navieros de fuste y agentes comerciales de la *City* londinense habían acotado en sus

⁵ Véase “Gibraltar, la capitulación definitiva”. Apunte de J. M. García Margallo (ABC, 15 de mayo de 2024).

⁶ Morales Lezcano, V.: *Los ingleses en Canarias*. 2ª ed.: Viceconsejería de Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias, 1992, p. 139; col. Clavijo y Fajardo; 12. De rigor es citar aquí la generosa colaboración profesional que la Dra. Ana Torres prestó al autor de este capítulo.

retaguardias un presunto Gran Círculo. ¿Qué quería decir esta imagen procedente de la más rancia tradición geométrica? Veamos.

Para todos ellos, el Gran Círculo se refería a la esfera que, extendiéndose desde la salida al océano de las aguas del canal de La Mancha, incorporaría en su trazado el cabo de Finisterre y, descendiendo a la latitud de Canarias, cerraría su otro semicírculo a través del noroeste de África y del Levante español hasta completar su trazado en el canal de La Mancha. De esta manera, el estrecho de Gibraltar quedaría ubicado en el punto central del Gran Círculo, que era estimado primordial para los intereses de Gran Bretaña.

La Roca de los ingleses, dotada de hoteles de factura colonial, fue puerto de escala y base naval de la más poderosa flota que surcó los mares, al menos hasta 1914. En aquella minúscula posesión, los tres deportes más selectos de la metrópoli se practicaban hacia 1900 con toda normalidad en las reducidas áreas deportivas del Peñón. Así ocurría con la caza del zorro, o *hunting*, con la navegación de recreo en aguas de la bahía de Algeciras y aledaños marinos o *yachting*, y la práctica de los botes accionados mediante remos manuales o *rowing*. Los tres fueron potenciados a favor de las “gentes principales” de la colonia y de los turistas distinguidos que la honraban con su estancia; mientras que el *rugby* y el *cricket* fueron más propios de las clases populares —marinos, pequeños comerciantes, y “llanitos” de alguna monta—⁷. División social de los deportistas, por tanto, a imagen de los usos y costumbres metropolitanos.

En suma, a la boca del Estrecho, la Roca de los ingleses se convirtió en un microcosmo turístico, pero en suelo imperial. Lo cual, dicho sea, al filo de esta digresión, no era el caso ni de Madeira ni de Gran Canaria ni Tenerife, tres islas donde el cúmulo de intereses británicos había comenzado a condensarse en el decenio de 1880-1890, alcanzando en vísperas del estallido de la primera guerra mundial un esplendor que hizo circular la especie de que las dos islas de la Macaronesia eran “colonias sin bandera” del imperio británico⁸. Rumores no tan infundados, como sabemos que sucedió entre junio-diciembre de 1940, cuando los jefes del Estado Mayor del gobierno de coalición de Gran Bretaña pusieron en órbita el plan de captura preventiva de Gran Canaria (*Pilgrim*) en caso de que prosperara la operación *Félix*, muy del agrado de Hitler y altos mandos del Tercer Reich.

Orillemos en este caso tal dimensión de nuestro objeto de estudio en esta ponencia (los hoteles de lujo en aguas de Gibraltar) y veamos cómo en cualquier guía clásica de hace un siglo (la Baedeker alemana o la inglesa Brown) se evidencia en sus anuncios y gacetas publicitarias el triple efecto turístico perfilado con anterioridad: a) impulsar la navegación en cruceros que conduzcan la clientela rentista del Reino Unido a Funchal, capital de la isla portuguesa de Madeira, o Las Palmas-Monte Lentiscal en Gran Canaria; b) impulsar la inversión hotelera en ambas islas para acoger a parte de ese turismo en hoteles de lujo como el Reid’s Palace y Savoy (Madeira), o el Metropole, Quyne’s y Santa Brígida (Gran Canaria); c) y desencadenar finalmente una ramificación inversionista en obras públicas y sectores complementarios (abastecimiento de agua, trenes de vía estrecha, etc.). El comercio entre el Reino Unido y los archipiélagos hispano-portugueses fue igualmente potenciado hasta que el ciclo conflictivo de la guerra civil de España y la Segunda Guerra Mundial a continuación dieron al traste con el *statu quo ante*. De aquel cosmopolitismo insular ha quedado en herencia alguna huella material y, sobremanera, el verso del poeta Tomás Morales:

*Extranjero es el tráfico en la vía,
la flota, los talleres y la banca,
y la miss que, al descenso del tranvía,
enseña la estirada media blanca.*

⁷ Archer, E.G.: “Imperial Influences: Gibraltarians Cultural Bonding and Sport”, *Culture, Sport, Society*, v. 6, n. 1 (Spring 2003), p. 43-60. London: Frank Cass.

⁸ Véase *Baedeker’s The Mediterranean...*; y *Brown’s Madeira Canary Islands and Azores*. 1932 (fourteenth and revised edition); Taylor and Bush, D.: *The Golden Age of British Hotels*. London, 1974.

A título de recapitulación de lo avanzado hasta aquí, puede concluirse que dentro del Gran Círculo al que acabamos de referirnos, Gran Bretaña fue incrementando años antes a 1900, el ascendiente de su emporio turístico en Gibraltar, Madeira y Canarias.

Como pasaremos a referirnos a continuación, el Hotel Reina Cristina en Algeciras (una joya hotelera entre los establecimientos de factura estilística *moruna* como el Alhambra Palace de Granada) y el Minzah en la villa marroquí de Tánger vinieron a culminar la representación del turismo británico en el punto medio del Gran Círculo, con todas las derivas náuticas, deportivas y sociales que tendría, en el futuro, el hecho fundacional.

Hoteles de leyenda en las dos orillas: *Hotel Reina Cristina (Algeciras)*

Tanto ese hotel sito en la ciudad gaditana y orientado a la bahía de Isla Verde y a la Roca de los ingleses, como el Hotel Minzah de Tánger, fueron creaciones sea de magnates de la industria, sea de empresarios turísticos de extracción social nobiliaria.

En el caso del Hotel Reina Cristina nos hallamos ante la personalidad del magnate Alexander Henderson, primer barón de Faringdon (1850-1934). Hombre de clásico corte empresarial, Henderson había probado fortuna desde joven en inversiones ferroviarias, especialmente en Argentina y Uruguay. Fenómeno éste, del ascendiente financiero británico en aquellas repúblicas hispanoamericanas, que captó de mano maestra el escritor Joseph Conrad en su novela *Nostramo*. Las líneas ferroviarias británicas tampoco pasaron desapercibidas para Henderson, caso de la Central Railway Londres-Manchester; ni tampoco permaneció indiferente este magnate a la trayectoria de la Imperial Tobacco Company; ni a las inversiones en Oriente Próximo, relacionadas, naturalmente, con la extracción del petróleo que había sido localizado en aquellas regiones del mundo musulmán.⁹

Encarnación, pues, del capitalismo “patriota” que se había ido desarrollando en las naciones europeas que se encontraban a la cabeza del progreso industrial, Henderson fue, además, uno de aquellos miembros de las élites financieras que plantó cara a la competencia que la Alemania imperial (1870-1914) venía haciéndole al cuño comercial que rezaba *Made in Britain*.

No tiene nada de sorprendente, pues, que una figura con el perfil que acabamos de trazar se involucrara en el proyecto del ingeniero inglés John Morrison, consistente en la construcción de un ferrocarril entre Gibraltar y Doña Jimena, ya en la provincia española, para proseguir su trazado desde esta localidad hasta la pintoresca ciudad malagueña de Ronda. La Algeciras Railway Company Limited fue la constructora del proyecto.

La línea del ferrocarril en cuestión atravesaba un paisaje accidentado y pintoresco a lo largo de sus 170 km de recorrido, permitiendo realizar a gibraltareños de pro y a visitantes distinguidos de la Roca una novedosa incursión en el paisaje profundo de la Andalucía litoral. La obra fue concluida y puesta en funcionamiento en 1892.

Un ameno conocedor de la ciudad, del puerto y de los aledaños de Algeciras, ha descrito en estos términos la red de comunicaciones que vino a tenderse de resultas de la iniciativa financiera del tándem Henderson-Morrison:

La línea recorría un paisaje de vértigo, entre riscos espeluznantes y grutas de leyenda. Pero nacía a la vera del mar, en un muelle propio sobre un pantalán de madera de 100 m. de largo hasta donde llegaba el expreso de lujo que hacía la ruta entre Madrid y Algeciras, y que combinaba su horario con los vapores que la propia compañía usaba para trasladar a los pasajeros que seguían viaje hasta Marruecos o Gibraltar. En 1911, la compañía internacional de Wagon-Lits comunicaba París con Tánger

⁹ Wainwright, D.: *Henderson: a history of the life of Alexander Henderson, first Lord Faringdon, and of Henderson Administration*. London, 1985. También, Dawton, Martin: “Henderson, Alexander, first Baron Faringdon (1850-1934)”, *Oxford Dictionary of National Biography*. Oxford University Press, 2004.

a través del ferrocarril hasta Algeciras: los pasajeros llegaban luego en vapor a Gibraltar y, desde allí, a bordo del Rezcué hasta la antigua Tingis. De la España africana, como denominaba Alejandro Vicuña a Algeciras, se pasaba al África española, a bordo del Sanjurjo, un barco que en los años treinta tardaba la friolera de cuatro horas en cubrir la travesía del Estrecho¹⁰.

De ahora en adelante, la conexión ferroviaria y naviera entre París-Madrid-Algeciras, Gibraltar y Tánger quedaba asegurada tanto para viajeros del común y turistas de postín (ocupando los coches-cama de Wagon-Lits Cook), como para el transporte de mercancía y carga en general. Se cerraba de esta manera uno de los circuitos euro-norteafricanos “obligados” en fin de siglo.

Ahora bien, pronto surgió en la mente de Henderson la necesidad de dotar a la pequeña y polvorienta ciudad, que contaba escasamente con 15.000 habitantes, de un hotel de lujo que facilitara acomodo a los *vips* del mundo entero en tránsito, y que estuviera situado a un tiro de piedra de la Roca de los ingleses, permitiéndoles a tales *vips* sacar partido y obtener algún deleite de excursionista a lo largo del tramo paisajístico que se extiende entre Tarifa y Ronda. Aquí precisamente, el tándem Henderson-Morrison fue del criterio de construir otro hotel (Hotel Reina Victoria) para solaz y reposo de los pasajeros del Algeciras Railway Company Limited.

Es ahora cuando entra en escena, y en acción, Thomas Edward Collcutt (1840-1924). Collcutt era un arquitecto de estirpe universitaria oxoniense que se había consolidado en el mercado de su profesión antes de cumplir 40 años. En 1878, por poner sólo un ejemplo, fue invitado a construir un “paseo de casas” en la Feria Internacional de París; años más tarde la línea naviera P. & O. (Peninsular and Oriental) le encargó la construcción de una serie de *suites* para algunos buques de esa naviera con destino a La India vía Suez. Otro escenario, a propósito, de buena literatura contemporánea, tal como fue reconstruido en la novela de Foster, *Passage to India*. Collcutt era, en suma, un arquitecto muy destacado en la Gran Bretaña de entonces¹¹.

Collcutt acertó en construir en Algeciras un hotel de estilo inglés, rodeado de apacible jardín, con vistas excelentes, y evocador, sin embargo, de la impronta *hispano-moresca* tan en boga entonces. La apertura de las instalaciones del Hotel Reina Cristina en 1901 ha hecho pensar a más de un historiador que su construcción tuvo alguna relación con lo que se dio en llamar en el arranque del siglo pasado la “cuestión de Marruecos”, planteada esta cuestión, de alcance internacional, prácticamente desde la muerte del sultán Sidi Muley Hassan I en 1894. La cuestión de Marruecos fue, en puridad, una cuestión internacional de envergadura que condujo finalmente a la celebración de la Conferencia de Algeciras entre los meses de enero-abril de 1906. En las múltiples sesiones de esta Conferencia se abordaron y también se resolvieron momentáneamente unos cuantos capítulos decisivos sobre el presente y futuro del Marruecos preprotectoral de entonces¹². Tales como el establecimiento de una franquicia aduanera en todos los puertos del reino.

El Hotel Reina Cristina fue, en rigor, sede de los dignatarios europeos que asistieron a las sesiones de la Conferencia, encarnación genuina ella misma de las rivalidades intereuropeas (principalmente franco-germanas) que giraban en torno al respeto —o alteración— del *statu quo* en Marruecos, respetado hasta esa fecha por el sistema internacional. Así, fueron huéspedes del *Gran Hotel* algecireño, entre otros, los ministros Pérez-Caballero y Almodóvar del Río, Tatenbach y Renault, ambos dignatarios diplomáticos de Alemania y Francia, y el gran visir del sultán de Marruecos, Mohamed el-Mokri.

¹⁰ Cfr. “I’m a train”, *El puerto y la ciudad de Algeciras. Cien años de historia compartida a través de la foto...1906-2006*; textos, Téllez, Juan José. Ministerio de Fomento; Puertos del Estado; Ayuntamiento de Algeciras, *et al...* (en port.), 2006, p. 25. También interesa ver Torremocha, Antonio: «Desarrollo portuario y de las comunicaciones en la región del estrecho de Gibraltar: 1900-1936», *Historia del paso del Estrecho...*, p. 319-333.

¹¹ Remitimos al artículo de Port, M.H.: “Collcutt, Thomas Edward”, *Oxford Dictionary of National Biography*. Oxford University Press, sept. 2004.

¹² Algo de toda esta conexión fue recogido en Pecchioli, Paolo: “El Grand Hôtel, el Oriente imaginado y la arquitectura de confín: Vico Mantegazza, el hotel Reina Cristina y la conferencia de Algeciras de 1906”, *La conferencia de Algeciras en 1906: un banquete colonial*; González Alcantud, José Antonio; Martín Corrales, Eloy (eds.). Barcelona: Bellaterra, 2007, p. 171-183; col. Alborán.

Hasta aquí los términos de las referencias históricas, debidamente contextualizadas, que nos fijamos al iniciar estas páginas. El transcurso de los decenios hizo del Hotel Reina Cristina un hotel muy cotizado por los valores añadidos que le confirió su emplazamiento privilegiado, el entorno ajardinado que lo adornaba, la bondad atmosférica propia de la latitud, y ser considerado, en círculos diplomáticos, un notorio “nido” de espías durante el transcurso de la Segunda Guerra Mundial. Ocioso es apuntar aquí que contó entre sus huéspedes con la flor y nata de celebridades procedentes del mundo del cine, la moda, y los deportes. Algo de ello ha quedado plasmado, por ejemplo, en historias cortas de la autoría del escritor W. Somerset Maugham. O sea, que celebridades mundanas de otras esferas que la estrictamente político-diplomática “aterrizaron” en este hotel antes y después de que ardiera en 1928, siendo fielmente reconstruido más tarde. Permítasenos que pasemos de largo por este capítulo en evitación de banalizar la línea de concatenación descriptiva que ha dirigido estas páginas desde un principio; y que ha consistido esencialmente en abordar dentro de un contexto de política internacional las ramificaciones turísticas de la aventura colonial en un enclave idóneo para alcanzar resonancia internacional como es el estrecho de Gibraltar.

Hotel al-Minzah (Tánger)

Así como la ciudad de Algeciras se encuentra situada prácticamente frente a Ceuta, Tánger se sitúa más orientada hacia la boca del Estrecho, en la parte marroquí, cuando se produce el acceso a la vía de agua mediterránea desde el Atlántico. Cuenta la leyenda mitológica que Poseidón, dios de las turbulencias terrestres y de los mares, encargó a su hijo Teseo la fundación de una ciudad-guía situada en un promontorio desde el que fuese fácil el acceso a las tierras de las Hespérides, una vez que se hubiesen atravesado las columnas de Hércules (supuestamente ubicadas por la tradición de supuesto origen púnico en las vegas del río Lixus, actual provincia marroquí de Larache). Esa ciudad, de la que habla la tradición mitológica púnica, no era otra que Tánger.

Los avatares que experimentó Tánger a lo largo de los siglos, pasando de mano en mano de conquistadores (cuando no púnicos, romanos; cuando no vándalos, bereberes islamizados; cuando no ibéricos, ingleses corsarios) ha hecho de ella un enclave urbano “cargado” de connotaciones. Por ejemplo, una de ellas entre decenas recuérdese que fue en Tánger donde el conde don Julián concibió la traición que facilitó al caudillo bereber Tariq el salto del Estrecho y los inicios de la penetración en la Península de las huestes musulmanas en 711. Terminando Tánger (avatares del destino) por ser designada zona *internacionalizable* en el Tratado de Fez (1912) que dividió Marruecos en tres zonas de custodia.¹³

En todo caso, la medina de la ciudad, y su ulterior expansión europea a lo largo de la línea de playa hasta alcanzar Malabata, y en dirección del tangerino enclave residencial del Monte, fueron de visita obligada para viajeros intrépidos, traficantes de pelaje variado, millonarios de fábula como Mrs. Hutton y una pléyade de pintores y novelistas que confirieron a Tánger la aureola de santuario africano de cierta bohemia occidental. Casi no resulta extraño que en 1304 naciera, precisamente en aquella ciudad-vigía, un tal Ibn Battuta, el viajero precoz del islam por excelencia.

No cabe no sugerir aquí la hipótesis de que la firma final del Estatuto internacional, de acuerdo con cuyo articulado serían gobernados la villa y distrito territorial de Tánger a partir de 1923-1928, terminara de alentar a John Crichton-Stuart, cuarto marqués de Bute (1881-1947)¹⁴, a potenciar la construcción de un Gran Hotel para albergar huéspedes de distinción. El marqués de Bute era descendiente de un aristócrata de sólida afición por la arquitectura y la restauración de castillos, iglesias y capillas, además de plazas y monumentos conmemorativos. Esta inclinación encontró en su hijo

¹³ No hemos querido abultar innecesariamente el apartado bibliográfico ni sobre Algeciras, ni lo haremos tampoco sobre Tánger. En cuanto a la “cuestión de Marruecos” hacia 1904-1912 (Conferencia de Algeciras inclusive), remitimos a publicaciones consolidadas o más recientes. Algunas figuran en la obra de síntesis de V. Morales Lezcano *Historia de Marruecos...*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2006.

¹⁴ Sobre el tándem Stuart-Weir remitimos a Stamp, Gavin: “Stuart, John Crichton, fourth marquess of Bute (1881-1947)”, *Oxford Dictionary of National Biography*. Oxford University Press, 2004; Stamp, G.: *Robert Weir Schultz; architect, and work for the marquess of Bute*. London, 1981.

primogénito amplia cabida, lo que explicaría la adquisición de propiedades con solera en la zona del Estrecho como fue el castillo de Guadacorte, situado a unos 15 km del Peñón. Idéntica reputación de acaudalado propietario de fincas y mansiones en el sultanato de Marruecos acompañó al marqués de Bute durante toda su vida. El alcance de su figura en cuanto discreto magnate se revela, además, en el hecho de que adquirió la propiedad de la Gaceta de Tánger (*Tangier's Gazette*), único órgano de prensa en lengua inglesa que se editó en Marruecos entre 1884-1960. La *Gazette*, a propósito, es fuente hemerográfica de un valor incalculable para los historiadores y eruditos de Marruecos a la que alude Walter Harris en un precioso testimonio que lleva por título *Morocco that was* (1925). Ciérrase aquí, por tanto, este apunte esquemático sobre quien, como el barón Faringdon para el *Hotel Reina Cristina*, unos treinta años antes, sería pilar del legendario Hotel Minzah.¹⁵

El Hotel se hizo construir no porque no hubiera en Tánger, a la altura de 1925-1930, instalaciones hoteleras acreditadas como eran entonces el Cecil y el Continental, el Ville de France y el Rembrandt, en los que habían vivido, o residirían en el futuro, pintores como Tapiró y Matisse, y más de un miembro de la ulterior *beat generation*, sino porque ninguno de ellos tendría el emplazamiento de que disfrutaría el Minzah, construido también en estilo *hispano-moresco*, con su acceso principal por la rue de Fès, bautizada como rue de la Liberté a partir de la independencia de Marruecos en 1956.

Los precedentes que habían sentado todos aquellos hoteles de la Villa tangerina fueron respaldados por el éxito furioso que obtuvo un casino dotado de salas de espectáculos que portó el nombre de Palmarium Casino. El Palmarium tuvo una vida corta, aunque intensa, puesto que fue pasto de las llamas a mitad de 1923, justo el año en que las potencias europeas, junto con Estados Unidos, se aplicaron a debatir los artículos de un Estatuto adecuado a la zona internacional de Tánger que defendieron los gabinetes de Londres en todo momento por obvia razón de geoestrategia marítima imperial. Dos años después de ratificado el Estatuto (abril, 1930) fue inaugurado el Hotel Minzah que el refinado Lord Bute y su asociado, Ernest Waller, financiaron e hicieron construir, como se acaba de contar. Su primer director, M. Jean Hammerel, fue siempre cuidadoso con el mantenimiento del inigualable estilo *hispano-moresco* que impregnó el Minzah (véase su patio andaluz), hotel ejemplar por su nivel de comodidad y de aislamiento protector que proporcionan dependencias comunes como el Caid's Bar, que se dedicó al mayor británico McKenzie, instructor militar de tropas majzenies.

Durante la guerra civil española, Tánger, el Café de París y también nuestro Gran Hotel experimentaron repercusiones insoslayables del drama que se estaba protagonizando en la vecina península ibérica. El desencadenamiento de la Segunda Guerra Mundial en septiembre de 1939 llevó a que Franco decretara la ocupación de la Zona y de la Villa internacionales de Tánger por las tropas jalfianas para impedir su ocupación por las “potencias del Eje”, mero pretexto diplomático esgrimido por parte de Franco que Churchill no pudo contrarrestar en una hora tan delicada para los intereses en juego en todo el viejo mundo; aun a sabiendas de que se trataba de una añagaza del Caudillo. Recordamos al lector que corrían entonces los meses de mayo-junio de 1940. Como sucedería con Canarias, la posibilidad de un “golpe” relámpago en aguas del estrecho de Gibraltar por parte alemana siguió planeando hasta los primeros meses de 1941. Fue el período crítico en el que His Majesty's Government autorizó la ampliación del aeropuerto en la Roca de los ingleses con estrictos fines militares defensivo-ofensivos.

El destino de la “perla blanca del Estrecho” y de su joya hotelera, corrieron paralelos desde 1930. Cuando sonó la hora del proceso descolonizador que también repercutió en el Magreb, Tánger dejó de ser ciudad internacional dotada de un estatuto propio. Fueron, aquellos, días cargados de inquietud para los habitantes de la Villa, tal y como aparecen reflejados, por ejemplo, en la *Vida perra de Juanita Narboni*, famosa novela-monólogo de Ángel Vázquez (1976). El Gran Hotel, empero, ha continuado sobreviviendo, aunque quizá esté solicitando una cuidadosa restauración que, como es el caso del Reina

¹⁵ Aparte de la obra de Harris que se ha citado arriba, pueden ojearse las obras del editor de *Tangier's Gazette*, Mfarin, Budget: *The Moorish Empire*. London, 1899; *The Moors*. London, 1902; y *Life in Morocco*. London, 1905. La famosa novela de María Dueñas titulada *El tiempo entre costuras* (1.ª ed., Madrid, Planeta, 2009) posee retazos históricos nada ajenos al trasfondo que se perfila en esta ponencia.

Cristina en Algeciras, garantice para algunas generaciones más la oportunidad de apreciar reliquias residenciales de una etapa de la historia reciente, pero ya cerrada.¹⁶

Miseria y esplendor, por tanto, de unos tiempos de los que tanto hablan conclusivamente salones, habitaciones y *suites*, jardines y *bar lounges* confidenciales que supieron articular arquitectos, decoradores, creadores de atmósferas lenitivas, al tiempo que seductoras, bajo el impulso de un capital siempre ávido de multiplicar la obtención de plusvalías; aunque, reconozcámoslo con franqueza, se trató de un capitalismo generador de oportunidades y de horizontes más amplios para el entorno geopolítico de muchos de sus cometidos empresariales.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Aparicio, Rosa; Portes, Alejandro (coords.). *Los nuevos españoles. La incorporación de los hijos de los inmigrantes*. Ed. Bellaterra, 2021.
- Dueñas, María: *El tiempo entre costuras*. Ed. Temas de Hoy, 2009.
- Fundación Municipal de Cultura José Luis Cano (ed.). *La Conferencia Internacional de Algeciras de 1906. Cien años después. Actas del Congreso Internacional*, Algeciras, 2008.
- Gómez Barcelo, José Luis. “Evolución urbana de Ceuta entre el siglo XVI y XVIII” (sic). *Ceuta en los siglos XVII y XVIII*. Jornadas de historia de Ceuta (Ceuta, 3. 2000); ed. Instituto de Estudios Ceutíes, 2004, p. 293-316.
- González Alcantud. J. A. *Las lógicas de la derrota y la formación del estereotipo islámico*. Ed. Anthropos, 2002.
- González-Páramo, Ana. “Frontex, la cara oscura de la Unión Europea”, en *Papeles de Relaciones Ecosociales y Cambio Global*, núm. 155, 2021, pp. 67-78.
- Hills, George. *El peñón de la discordia. Historia de Gibraltar*. Ed. Librería editorial San Martín, 1974.
- Larramendi, M. H. de, et al. (eds.). *Bernabé López García y el Magreb contemporáneo. Investigación, docencia y compromiso*. Editorial Universidad de Granada, 2024.
- Leguineche, Manuel. *Gibraltar. La roca en el zapato de España*. Ed. Planeta, 2002.
- León Hernández, José de. *La cultura del volcán*. Eds. Remotas, 2024.
- Morales Lezcano, Víctor. *Aula Canarias y el noroeste de África* (1984, 1986, 1988). Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria, 1987 (v. 1), 1988 (v. 2), 1993 (v. 3).
- Morales Lezcano, Víctor. *En torno al estrecho de Gibraltar y sus aledaños marítimos y territoriales*. E. Diwan, 2024.
- Morales Lezcano, Víctor. “Secuelas fronterizas de una vecindad accidentada”, *Revista de Occidente*, núm. 360, mayo de 2011, pp. 71-84.
- Morales Lezcano, Víctor. “Topografía de un laberinto: España y el norte de África a través del estrecho de Gibraltar”, en Astillero Ramos, J. M. (ed.) *Historia del paso del estrecho de Gibraltar*, SECEGSA, 1995, pp. 337-345.
- Ripoll Perelló, Eduardo (coord.). *Actas del Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar* (Ceuta, 1987). Madrid, UNED, 1988, 4 vs.: 1. Prehistoria e historia de la Antigüedad; 2. Historia de la Edad Media; 3. Historia Moderna (historia de las edades moderna y contemporánea); 4. Historia Contemporánea y varios.
- Rumeu de Armas, Antonio. *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*. Gobierno de Canarias; Cabildos Insulares de Gran Canaria y Tenerife, 2.^a ed. 1991, 3 vs.
- Serna, Alfonso de la. *Al sur de Tarifa. Marruecos-España: un malentendido histórico*. Marcial Pons, Ediciones de Historia, 2001.
- Vanoli, Alessandro. *Historia del mar. Mito, cultura y ciencia*. Ed. Ático de los Libros, 2024.

¹⁶ Remitimos finalmente a la *Revue Maroc-Europe. Histoire. Economies. Sociétés*. n. 1 (1991), consagrado en parte a «Tanger entre deux mondes», con la impronta evidente del profesor J.-L. Miège. Y como no podía ser de otra manera, el cuaderno *Tánger en blanco y negro*, una publicación del Instituto Cervantes al cuidado de Gómez Font, A.; Messari, Said; Fernández Suzor, Cecilia. Madrid, s.a. A retener, además, la *opera omnia Bernabé López García y el Magreb contemporáneo. Investigación, docencia y compromiso*. Editorial Universidad de Granada, 2024.