

Datos para una Geografía Turística. Región del Estrecho de Gibraltar

J. Martín Fernández Lázaro*

RESUMEN

El presente trabajo es una somera visión de las fuerzas que actúan en la zona del Estrecho de Gibraltar desde el punto de vista del fenómeno turístico. Cuatro protagonistas: España, Gibraltar, Marruecos y Portugal operan en ella, sin llegar a ponerse de acuerdo en una acción conjunta que beneficiase a todas ellas en mayor medida que por separado. Un conjunto de elementos políticos irreductibles viene a incidir en las decisiones de las autoridades de cada país. Por si fuera poco, el carácter económico del turismo viene a complicar y a decidir, en muchas ocasiones, la actitud política. El conjunto es un sistema de fuerzas en un equilibrio inestable. Creemos que trabajos de este tipo pueden abrir nuevos caminos a la investigación del turismo. De hecho, y en un principio, le vemos dos vertientes indudables:

a) Una *Geopolítica Turística Descriptiva*, de la que se podrían obtener las leyes generales teóricas (Geopolítica Turística) de la Política Turística de los Estados, y

b) Las relaciones entre el turismo y el espacio geográfico, es decir, las bases para una *Geografía Turística General* que, estamos seguros, tiene contenido más que suficiente para definirse como campo de estudio independiente. Por supuesto se dan interpretaciones personales de ciertos hechos, que, como tales, están sujetos a discusión y a rectificación, como ocurre en toda investigación histórica. Y no se prejuzgan las decisiones políticas limitándose a buscar los efectos en el campo del turismo.

Dícese que cuando Dios expulsó a nuestros primeros padres del Paraíso, no sabiendo qué hacer con él, lo rompió y tiró los trozos por todo el Universo. Así el turista de hoy sería un coleccionista de fragmentos, empujado por la nostalgia del regreso al hogar perdido. Lo que ocurre es que, aún viviendo permanentemente en uno de ellos se echan de menos los restantes, y que de acuerdo con Juan Jacobo Rousseau «todo es bueno y perfecto cuando sale de las manos del Ser Supremo, pero todo degenera y se ensombrece en las manos del hombre».

No hay duda de que la zona en que se situaron las Columnas de Hércules para sostener la bóveda del cielo es uno de esos fragmentos del Paraíso Perdido. La costa recibe el nombre de Costa del Sol y es la meta favorita de millones y millones de europeos que sueñan con las tres eses —sun, sand, see— que les aguardan once meses cada año. Un porcentaje, desconocido pero fuerte, es de turistas reincidentes, cíclicos, cadañeros.

Si quisiéramos dar límites a este fragmento paradisíaco nos veríamos en un aprieto. El nombre de Costa del Sol apareció en Almería para designar su litoral desde el Cabo de Gata —la Hécate oriental—. Pero el nombre tan feliz que le diera Rodolfo Lussnig fue trasladándose hacia el Oeste por el desarrollo turístico de Málaga dotada de mejores comunicaciones. La proximidad a Gibraltar le dio de antiguo —como dice Fúster en su Teoría y Técnica del Turismo— una débil corriente de viajeros que visitaban desde la Roca este litoral y el interior hasta Ronda, Jerez, Córdoba y Granada.

Pero el turismo masivo aparece en los años inmediatos al final de la II Guerra Mundial. Hitos de este comienzo fueron la creación de la Hostería de Gibralfaro en 1948, y en 1956 la del Campo de Golf de Torremolinos. En 1961 se inaugura el aeropuerto de Málaga que batirá cada año records en vuelos charters. Con ello las urbanizaciones crecieron sin cesar, convirtiendo todo el litoral en un *strassendorf* típico con centros en la babélica Torremolinos y en el señorial de Marbella.

Claro es que la Costa del Sol no es sólo las provincias de Almería —en pleno desarrollo— ni la de Málaga. Comprende todo el litoral del Sur español y la también llamada Costa del Sol portuguesa, con el enclave de Gibraltar en el Estrecho, y al otro lado de éste, la Costa africana de Marruecos —inérita para el turismo— con los enclaves españoles de Ceuta y Melilla.

* Alumno de la Escuela Oficial de Turismo.

Este trozo de Paraíso se repartió, pues, entre cuatro protagonistas. Podría parecer que eso daría lugar a una explotación común y de buena vecindad. Pero si recordamos a Rousseau comprenderemos que no pueden ser buenas las relaciones entre vecinos y que si se entremezclan las cuestiones de dinero, y el turismo es, también, un fenómeno económico, hallaremos aquí un contencioso más. Múltiple y complicado.

Basta observar que el impacto turístico se originó y se desarrolló en la Costa del Sol española y que la portuguesa no ha logrado, apenas, salir de una etapa inicial; que Gibraltar fue aislada por el hundimiento del tráfico marítimo trasatlántico y por el «cierre de la verja» entre 1969 y 1983; y que Marruecos no mostró gran interés por el Turismo hasta la década de los ochenta. Todo el Norte de Africa ha llevado políticas turísticas diferentes según su riqueza petrolífera. Así, Libia y Argelia han mirado el turismo como una fuerza económica de muy relativo interés; Egipto y Tunicia, en cambio, persiguen una promoción intensa y prioritaria. Marruecos, sin petróleo, nos sorprendió con una política desdeñosa, que ahora intenta rectificar.

Portugal por su parte se desangró en un empeño colonial decimonónico que le privó de recursos humanos y económicos precisamente en los años del *boom* turístico español. Apenas una hotelería de lujo —los cinco grandes del Algarve— vinieron a copiar, con retraso, la primera fase española de los años cincuenta en que se buscaba un «turismo de calidad».

Y Gibraltar, minúsculo enclave británico desde el Tratado de Utrecht, sin espacio ni playas para convertirse en centro receptor, pero dotado durante años de un superior nivel de renta y de un orgulloso sentimiento de superioridad para todos sus vecinos.

Estos son los protagonistas del contencioso. De él veremos, a continuación, algunos aspectos necesarios para entender las políticas entrecruzadas de los cuatro contendientes de la zona.

Marruecos

Poco conocida, pero de resonancia por sus efectos, fue la decisión marroquí de dar prioridad a la política agrícola, cuando todo el mundillo turístico esperaba un tratamiento favorable. Fue a principios de 1968 con las obras de las presas de Bin el Ouidane y del Ouarzazate cuando el propio rey Hassan se definió. El primer ministro Benhima lo confirmaba con estas palabras:

«Pour les dix prochaines années, pour une génération, l'action de regne de Sa Majesté sera basée sur l'agriculture»

y agregaba:

«Je ne veux pas dire que notre échec serait le sien».

Queda, pues, clara la decisión.

Así Maroc perdió el tren del Turismo cambiando, como dicen Pierre y René Gosset «un millón de turistas por un millón de agricultores» («Le Comptois», Besançon, 8-II-1968). Conocidas las descolonizaciones de los agricultores franceses y el descenso de la productividad agrícola —

entre un 60 y un 80%— sobre la de diez años antes, los pantanos citados apenas bastarían para volver a las cosechas del decenio anterior. Así se expresaban, claro es, los colonos franceses:

«La belle affaire, si le resultat de tous ces barrages en project est de revenir au niveau de productivité qui existait il y a dix ans...»

En esas fechas el turismo extranjero en Marruecos no encontraba un equipamiento de playa, excepto en Agadir. La red ferroviaria alcanzaba unos 1.800 km. de longitud, de ellos unos 800 km. electrificados. L'Office National poseía entonces varios trenes climatizados y rápidos compuestos de cuatro a seis unidades entre Casablanca y Tánger y una cadena hotelera de lujo con los hoteles siguientes:

<i>Marrakech</i>	Hotel La Mammounia
<i>Casablanca</i>	Hotel Trasatlantique
<i>Meknés</i>	Hotel Trasatlantique
<i>Fes</i>	Palais Jamai
<i>Essaouira</i>	Hotel de Iles

Pero, en honor a las autoridades turísticas, el equipamiento, lento pero constante, continuó sin propagandas su tarea. Algunos hoteles ultramodernos, como «La Tour Hassan» y el «Hilton» de Rabat, ambos de ambiente americano; los afrancesados de Restinga y de Cabo Negro; o los de Marrakech, cinco hoteles más, de alta categoría levantados simultáneamente, hablan a las claras de una labor silenciosa pero eficaz.

El tema de una disyuntiva Agricultura-Turismo, alcanzó aquí la más alta categoría de irreductibilidad. Pero en la lucha el Turismo llevaba la mejor parte y pese a todo pudo duplicarse en cinco años, lo que arroja un promedio de incremento del 15% anual acumulativo.

	Turistas	Incremento anual
1968	587.961	16,56
1969	716.367	21,80
1970	852.468	19,00
1971	914.635	7,30
1972	1.133.280	24,00

Evidentemente si no hubiera existido la crisis económica del 1973 y años siguientes, el turismo exterior en Marruecos hubiera continuado arrolladoramente. Sobre todo la estructura de las corrientes se presentaba de un modo muy satisfactorio. Bastan unos datos:

Turistas de estancia	1.061.894
Turistas de cruceros	71.386

Y la procedencia:

Franceses	210.626
Americanos	194.680
Británicos	107.643
Argelinos	91.510
Españoles	76.104
Alemanes	75.144
Escandinavos	32.416

Holandeses	29.100
Canadienses	28.848
Belgas	25.607
Italianos	25.068

La repartición del flujo turístico por medios de transporte, da una curiosa división en tres partes iguales:

Vía marítima	33,37%
Vía aérea	33,16%
Carretera	33,47%

Los principales puestos fronterizos son Tánger, Ceuta (Bab Sebta) y Casablanca. Entre los tres totalizan el 78% de los entrados. Tánger lleva la primera posición con un 43,93%, seguida por Ceuta con el 21,59%.

Y la estacionalidad daba, también para 1968 el siguiente desglose:

	Turistas de estancia	Turistas de cruceros	Total
Enero	51.671	4.147	55.818
Febrero	50.140	1.728	51.868
Marzo	80.582	3.546	84.128
Abril	84.113	3.610	87.723
Mayo	72.021	8.408	80.429
Junio	75.201	4.787	79.988
Julio	147.995	12.094	160.089
Agosto	172.216	12.748	184.964
Septiembre	111.427	8.541	119.968
Octubre	84.492	9.116	93.608
Noviembre	64.774	2.661	67.435
Diciembre	67.262	—	67.262
Total	1.061.894	71.386	1.133.280

Pero, como dijimos antes, es el desarrollo hotelero —en esta fase de desarrollo— el indicador más representativo. El ritmo de crecimiento a consecuencia del Plan Quinquenal de 1968-1972 arrojaba estos datos:

Sector	Previsiones	Realizaciones	% de realización
Público	1.740	1.074	55,0
Semipúblico	11.636	4.383	38,0
Privado	16.807	15.218	90,5
Total	30.183	20.675	68,0

Así, al iniciar el año de la crisis la situación hotelera de Marruecos era la siguiente:

Provincias y prefecturas	CATEGORIA					Pueblos de vacaciones y centros balnearios	Totales
	5 estrellas	4 estrellas	3 estrellas	2 estrellas	1 estrellas		
Agadir	838	1.500	708	415	298	900	4.659
Al-Hoceima	—	546	—	—	120	1.200	1.866
Béni-Meljal	—	105	162	20	56	—	343
Pref. Casa	592	1.457	1.460	647	353	—	4.509
El-Jadida	—	65	—	60	142	—	267
Fes	1.106	383	347	308	250	—	2.394
Kénitra	—	144	185	198	—	—	527
Khouribga	—	—	—	—	107	—	107
Ksar-Es-souk	—	255	53	—	33	—	341
Marrakech	1.415	764	1.233	467	187	432	4.498
Meknes	260	22	609	679	230	—	1.800
Nador	—	192	—	—	—	—	192
Ouarzazate	—	756	—	32	—	200	988
Oujda	—	—	157	—	109	—	266
Pref. Rabat	868	546	665	425	245	—	2.749
Safi	—	140	68	40	74	—	322
Tánger	1.002	1.560	640	460	606	805	5.073
Taza	—	—	80	—	70	—	150
Tétouan	—	352	238	205	231	4.272	5.298
Totales	6.081	8.787	6.605	3.956	3.111	7.809	36.349

Que arroja una estructura por categorías:

5 estrellas	16,0%
4 estrellas	22,0%
3 estrellas	43,5%

de un total de 36.000 camas de todas clases.

Conviene citar, para completar el cuadro la existencia de 70 Agencias de Viaje, centrales, con 35 sucursales, y 447 Guías (104 de nivel nacional y 343 de nivel local), que se corresponden con los Correos Libres de Turismo y los Guías-intérpretes españoles.

Las relaciones vecinales se deterioraron con la crisis económica que se desata a consecuencia de la guerra árabe-israelí de 1973. Ciertamente que ya la inflación era una amenaza creciente, pero el alza del precio de los crudos de 2,20 dólares el barril en 1973 a 9,38 en 1974, y sucesivamente a 11,51 en 1976; 12,70 en 1978; 18,65 en 1979; y 31,50 en 1980 sería el mayor revulsivo de la economía y de la sociedad del siglo XX. El decenio 1974-1984 será el «decenio negro» por excelencia para casi todos los países del globo. Y como dice el refrán castellano «cuando no hay harina, todo es mohína». Los nervios se desatan, el horizonte se llena de nubarrones y como la culpa la tiene siempre el vecino se acumulan los agravios, supuestos o reales, para estallar al fin en una xenofobia que invade todos los campos.

Estos agravios «turísticos» aparecen hacia el 1972 con el llamado *affaire* del cólera y el de los «desertores» españoles que se introdujeron en Marruecos «para asesinar turistas» — como fue el caso de un loco que fue embarcado en el ferry-boat de Algeciras para apuñalar pasajeros con destino a Tánger. Estos datos, tan pueriles, pueden leerse en «L'Opinion» de Tánger del 4 de agosto de 1973, acumulados a los de este año.

El 1973 fue de una orquestación más completa. Se denunciaba la prohibición de las autoridades españolas para la entrada en Sebta (Ceuta) de los autocares y de los guías marroquíes. Las «autoridades españolas de ocupación», como las llama, impiden recoger a estos turistas que, por la saturación de las líneas marítimas, se ven obligados a entrar en Africa por este puerto que está «bajo dominación extranjera». En reciprocidad a este permiso tradicional, los autocares de las agencias españolas circulan libremente por todo el territorio marroquí. El articulista de «L'Opinion» no podía por menos de reconocer que las fuerzas de aduanas y policía de ambos países hacían lo posible por facilitar las formalidades fronterizas, ante tal medida temporal, pero veía en la prohibición en pleno verano un golpe bajo al naciente desarrollo del turismo marroquí, medida «tan impulsiva como maquiavélica». Si los españoles no retiran su prohibición se deberá prohibir la entrada de los guías españoles en Marruecos. «Bien por bien y el que comienza es el más noble; mal por mal y el que comienza es el más vil...»

La campaña hasta aquí referida en términos aceptables, aunque a veces pintorescos e inexactos va a cambiar de signo en la misma semana. También en «L'Opinion» (7-VIII-1973) esta vez bajo el título de *Tracasseries Mesquines*, refiere el paso en vacaciones de los trabajadores marroquíes desde Europa, por territorio español:

«Les autorités espagnoles, pour qui, chaque voyageur fut-il en transit est un touriste. et chaque touriste est une vache a extraire, procèdent à des tracasseries pour les moins qu'on puisse dire, mesquines, ils obligent nous ouvriers a attendre longuement, plusieurs jours, avant de leur donner le feu vert de transit»

y, nuestros obreros se ven obligados a permanecer:

«a la grand joie du tourisme espagnol».

Es clara la malevolencia que parece ignorar los millones de visitantes que recibe España en los meses de Julio y Agosto y que, de ellos, los que viajan en los ferrocarriles, en los aviones, en los ferries y en los autocares son aquéllos que se preocuparon en obtener su billete o hacer su reserva oportunamente. Este problema se presenta todos los años y es evidente que necesita una solución definitiva.

Pero el verano de 1973 fue especialmente virulento entre ambos países. Un breve y desgraciado artículo aparecido esta vez en «Sol de España», de Algeciras, e ilustrado con una fotografía, bajo el título: *Llegaron los sucios*, pedía medidas para canalizar una invasión de gentes que «esperando el embarque, plantan sus reales en la vía pública y allí cocinan, comen, beben, duermen y los pequeños hacen sus necesidades...» Como es lógico, «L'Opinion» (16-VIII-73) no perdió la oportunidad de un contraataque: contra el Estado español que actúa de ese modo:

«...oubliant l'apport énorme de devises avec lequel ils alimentent le budget de la péninsule ibérique au cours de leur traversée vers le Maroc.»

Generalizando, el problema es, más o menos similar, al que aparece con frecuencia en las carreteras europeas y es sobradamente conocido el despego y la descortesía con que se trata en las localidades de tránsito a los turistas de grupo en esas paradas «técnicas», indeseables.

Por si fuera poco, en 1975 la Compañía Limadet-Mafer que operaba con dos ferries la línea Algeciras-Tánger redujo a la mitad el servicio suprimiendo una de sus embarcaciones. La causa fue el déficit de explotación del año 1974 y la marcha preocupante del 1975. El semanario «L'Observateur», también de Tánger, se preguntaba sobre dicho déficit y olvidando la crisis económica, consideraba que la reducción del servicio constituía un misterio bajo el cual actuaban fuerzas políticas inconfesables. La recomendación final era la compra por Marruecos de las acciones que poseía España en la Limadet-Mafer.

Aunque salgamos de la zona del Estrecho querríamos citar otra consecuencia del «otoño caliente» que se sufrió con el problema del Sahara. Marruecos dislocó los vuelos de la Península a Canarias, aprovechando el control aéreo de Casablanca. La situación se normalizó prontamente, pero significó un aviso de los conflictos que pueden originarse en esta zona, y en otras similares de cualquier parte del mundo. En la reunión de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) que tuvo lugar en París el 20 de enero se presentó este tema sobre control de vuelos. Para el caso nuestro, los aviones que se dirigen a Canarias desde Europa pasan por un control ejercido en Casablanca donde se hallan instalados los servicios competentes. El problema está resuelto satisfactoriamente desde el punto de vista técnico, pero no ocurre lo mismo con los conflictos políticos y económicos. La riqueza turística de Canarias y la exportación de determinados productos — entre ellos, las flores— son competitivos de los de Marruecos y tienen que valerse del transporte aéreo. Los aviones que circulan por el mencionado pasillo aéreo emplean forzosamente los controles de Sevilla y Casablanca, siendo el primero de insuficiente potencia para un servicio directo hacia las islas. Es evidente que, en estas condiciones, un boicot más o menos declarado, entorpecería la relación aérea con todas sus posibles consecuencias.

Gibraltar

El cierre de la frontera terrestre de Gibraltar por decisión del Gobierno Español convirtió a este enclave británico en una isla con todos los inconvenientes de la insularidad. Hasta entonces desde el lado español la frontera de La Línea de la Concepción daba este movimiento:

1963	503.344
1964	594.405
1965	168.354
1966	200.722
1967	156.257
1968	148.147
1969	37.147

Las cifras se refieren, exclusivamente a extranjeros, descontando, por tanto, los trabajadores españoles que cruzaban diariamente la muga. Muestran una frontera muy sujeta a las presiones políticas; y los de 1969 corresponden al período enero-junio, ya que en julio el cierre de la frontera dejó reducido el paso a los casos especiales de urgencia, unas dos docenas al mes. Las consecuencias del cierre para ambas partes fueron muy importantes.

En primer lugar para Gibraltar significó la pérdida de la población trabajadora española que, en número de varios miles pasaba la verja y regresaba a dormir a territorio español en La Línea de la Concepción. Esta población migrante cobraba por jornal diario en libras gibraltareñas e invertía parte de ellas en géneros que al venderlos en España le incrementaban el salario. Con la venia de la Aduana española, el regreso de los *frontaliers* significaba una entrada diaria de artículos variados de fácil venta en la subdesarrollada España y originaba un «mercado negro» en la ávida sociedad que carecía de tabaco rubio, transistores, pañuelos de seda, talco, jabones de tocador, agujas de máquina de coser, tes de marcas británicas, tejidos de perlón y de nylon, y muy variadas chucherías para una clientela ingenua y hambrienta de novedades.

Gibraltar debió sustituir a los *frontaliers* a toda prisa por trabajadores marroquíes. Pero estos creaban otros problemas entre los cuales no fue el menor el de la adaptación a un trabajo nuevo y a la idiosincrasia diferente de sus nuevos patronos. Por si fuera poco los *frontaliers* españoles no creaban la necesidad de proporcionarles un domicilio en el exiguo territorio de la Roca.

En segundo lugar el cierre produjo un colapso económico en el comercio turístico que quedó reducido a la venta a los turistas de escala de las embarcaciones que fondeaban en el puerto de Gibraltar. Hasta aquí, sin embargo, llegaron las medidas «antibritánicas» españolas y se celebró, como un triunfo, el que los grandes *superliners* «Independence» y «Constitution» de la American Export Isbrandtsen Lines cambiaran su escala de Gibraltar por la de Algeciras, en sus cruceros periódicos desde América por el Mediterráneo. Es claro que esta medida se debía al coste menor de los derechos portuarios y al necesario saneamiento en la explotación de un transporte de pasajeros que, sólo en 1967, le significó al contribuyente americano más de 57 millones de dólares de entonces en subvención a las compañías navieras deficitarias. Alan Boyd, Secretario de Estado para el Transporte indicaba ya, en esas fechas, que esa situación de crisis no podía continuar indefinidamente y que los Estados Unidos se retirarían del «negocio» del transporte de pasajeros. Ello significaría la muerte de los barcos citados de la AmEx y del propio «United States» de la U.S. Lines, el orgullo de la flota mercante de los Estados Unidos.

Por esta causa, el cambio de puerto —que indudablemente perjudicó a Gibraltar— no fue de mucho beneficio para España, puesto que no duró demasiado. El mar dejaba de ser una vía de comunicación trasatlántica y el tráfico Este-Oeste, y viceversa, languidecía. Sólo quedaría y cada vez con más importancia, el tráfico Norte-Sur.

El cierre significó, de la noche a la mañana, la pérdida del cincuenta por ciento del turismo que recibía Gibraltar. Los datos que poseemos sobre la recepción de La Roca son los siguientes:

1959	330.660
1960	371.386
1961	s.d.
1962	491.579
1963	725.159
1964	738.032
1965	515.252

En cuanto a los medios de locomoción empleados (para 1963):

por aire	139.118
por mar	242.951
por tierra	343.090

De los entrados por mar, una parte lo hacían en tránsito en los transatlánticos que desde los puertos griegos, italianos y franceses se dirigían al continente americano o regresaban de él. Este turismo de escala daba pingües negocios a los comerciantes de la plaza. También lo formaban los cruceros americanos, como hemos dicho anteriormente. Todo este tráfico —y el aéreo— fue lo que quedó cuando las autoridades españolas decidieron el «cierre de la verja», como popularmente se llamó a tal medida, que suprimió, también, un tráfico secundario a través de la bahía, que enlazaba Gibraltar con Algeciras.

Por tierra, como se ve, el tráfico fronterizo representaba casi un 50%, no faltando en este número los extranjeros que pasaban sus vacaciones en la Costa del Sol española y entraban en excursión en La Roca. Pero el mayor componente era de españoles atraídos por el aliciente de la compra de artículos que no se encontraban en España.

Es difícil valorar las pérdidas que tuvo Gibraltar. Pero la importancia del comercio de este tipo de artículos se puede observar en las Memorias Anuales editadas por la Oficina de Relaciones Públicas del Gobierno Gibraltareño, en las que para una población de 5.672 habitantes (1963) se importaban 7,6 millones de Libras Esterlinas de manufacturas y 2,8 millones de alimentos y provisiones (excluidos combustibles), apoyadas en las exportaciones invisibles. En el mencionado Report se cifran, entre otras mercancías 79.499 galones de whisky (360.000 litros), y cigarrillos americanos, 1.032 Toneladas, por un importe de 2,3 millones de Libras Esterlinas.

Una parte era exportada por los trabajadores españoles en Gibraltar, autorizados por las autoridades españolas a importar un 25% de sus jornales en géneros de fácil venta, sin pago de derechos.

Claro es que no todo fue tráfico de los *frontaliers* españoles, ni ventas directas a la clientela de los transatlánticos que fondeaban en Gibraltar. En el registro de barcos inscritos en el puerto figuraban unas cincuenta embarcaciones de tonelaje hasta de un centenar de toneladas y de marcha rápida. Los servicios españoles de represión del contrabando, desde 1960 hasta finales de 1964, apresaron 36 de estas embarcaciones (1.412 Tm. en total) con alijos de contrabando procedentes, todas ellas, de Gibraltar. Las aprehensiones se realizaron incluso en puntos tan alejados como Tenerife, Vigo, Avilés, Santoña, Santander y Pasajes. Nombres de las embarcaciones: «Dallas» (108 Tm), «Sirius» (99 Tm), «Abel» (97 Tm), etc.

Pero no sólo en las costas españolas se efectuaban estos apresamientos: «Flash» (42 Tm) el 10 de enero de 1962, en Tolón; «P3-104» (50 Tm), el 2 de febrero, en Sicilia; «Throughout» (45 Tm), el 11 de noviembre, también de 1962; en Génova «Sea Flowers» (46 Tm), el 25 de febrero de 1963; en Sicilia, «Zaphirit» (102 Tm), hundida en Nápoles,

el 3 de mayo de 1963; «Porto Cristo» apresada en Nice; «Java», en Cerdeña, «Pascha», en el Líbano; «Tupinamba», «Santomé», en Alcazarquivir, ... etc. (Vid. Madrid, 1-XII-1964).

Es innegable, pues, e irritante para los países vecinos, la tendencia contrabandista de cierto sector gibraltareño. En el puerto es fácil observar cómo conforme desaparecen ciertas embarcaciones vienen a ocupar sus lugares otras más modernas, rápidas y silenciosas.

Para España el cierre de la frontera de Gibraltar tuvo efectos diversos, positivos unos y negativos otros. Desde el punto de vista laboral el cierre significó la pérdida del empleo de una gran parte de los habitantes de La Línea de La Concepción; empleo que se intentó paliar con la creación de ciertas industrias en la zona. Una Escuela de Hostelería que se inauguró con el propósito de desviar hacia el turismo una parte de la juventud funcionó muy poco tiempo y fue, finalmente, cerrada.

Desde el punto de vista de los flujos turísticos parece ser que la pérdida fue superior a la de Gibraltar, si bien hay que observar que muchas de las entradas a La Línea, procedían de extranjeros y españoles que veraneaban en la Costa del Sol y pasaban a Gibraltar «de compras». Desde este aspecto es claro que representó un ahorro para España, y una ganancia con las divisas extranjeras que no saldrían de nuestro territorio.

Sí se perdió, en cambio, la fuerte y diaria entrada de los gibraltareños, especialmente en las fiestas y fines de semana. Ellos inundaban las playas, los restaurantes y los hoteles continuando una tradición de medio siglo. No eran, propiamente hablando, turistas sino excursionistas, pero conforme mejoraron las comunicaciones, fueron adentrándose cada vez más en el interior y a lo largo del litoral, en uno y otro sentido. La situación anterior benefició a Gibraltar que se comportó con un indudable sentido de superioridad, innegable y cierto dada la diferencia de niveles de vida entre ambas poblaciones. Por si fuera poco, la Guerra Civil española (1936-1939) vino a dejarlo como una fruta madura para los desdeñosos habitantes del Peñón. Uno de los aspectos que florecían en un radio de doscientos kilómetros fue la industria del sexo. Entre los efectos positivos del cierre de la verja hay que situar, por tanto, la erradicación fulminante de la prostitución alimentada por esa fuente.

Otro de los aspectos a tener en cuenta fue el desarrollo de los ferries a través del Estrecho. Por parte española este tráfico ascendió desde 597.111 pasajeros (una dirección) en 1970, a 632.511 en 1971; a 753.350 en 1972; a 794.085 en 1973, año en que la crisis vino a estabilizar y alterar estos flujos.

Véase el movimiento de entrados en España en los puertos más significativos:

Años	Algeciras	Cádiz	Málaga
1963	165.968	100.473	1.000
1964	217.261	129.017	15.165
1965	266.582	66.261	30.553
1966	266.499	86.290	65.466
1967	278.908	92.121	118.520
1968	333.921	97.695	161.596
1969	340.818	140.766	166.249
1970	323.977	135.264	137.870
1971	321.470	163.396	147.645
1972	410.902	161.834	180.614
1973	441.250	151.921	200.914
1974	468.710	158.311	157.287
1975	456.684	156.675	138.601
1976	387.268	143.091	124.761
1977	438.216	155.586	99.518
1978	435.544	171.897	83.925
1979	429.525	182.380	121.679
1980	366.886	160.015	96.352
1981	416.129	144.663	75.842

El tráfico español por un lado atiende las plazas de Ceuta y Melilla (Ceuta-Cádiz, Málaga-Melilla; por el otro, aparte también las plazas de soberanía, acude al mercado marroquí con Tánger, donde también llegan los ferries de Gibraltar.

El cierre de la frontera dejó a este último enlace, como la única vía gibraltareña de servicio regular con el exterior. El paso desde España debía realizarse vía Tánger, tanto a la ida como al regreso. La apertura parcial de 1983 agregó el camino terrestre, pero sólo para peatones.

Los efectos de una apertura total

Nos hallamos, ahora, en un compás de espera, pero con una apertura total las repercusiones en este tráfico serían indudables y es interesante prever las consecuencias que podrían producirse.

Una gran parte de la actual corriente que en la actualidad pasa al continente africano se conformaría con el comercio gibraltareño que halla en la actualidad ya una fuerte competencia no sólo en Tánger y Ceuta, sino en la propia Algeciras. Para los establecimientos de Gibraltar sería un retorno, en escala menor, a los buenos tiempos. Sin embargo, la situación actual es diferente a la de los años finales de la década de los sesenta y se puede estimar una retracción del turismo «comercial», que afectará al tráfico marítimo en general.

La disminución de este tráfico no se distribuiría entre las diferentes líneas y compañías de una manera proporcional. Unas perderían más que otras. Podemos estimar que los tráficos Gibraltar-Tánger y Algeciras-Tánger se sostendrían, favorecidos por el interés de Marruecos en la captación del turismo internacional de la Costa del Sol y el paso del autoturismo europeo en tránsito por España, con destino a Marruecos.

En cambio los ferries de Ceuta y Melilla sentirían la medida de la apertura total con una muy sensible pérdida de clientela. Y ello se

traduciría no sólo en las navieras sino en las Agencias de Viajes que actualmente reservan buena parte de los billetes de transporte. Otra sustancial parte de las comisiones correspondientes correrían a cargo del transporte Gibraltar-Tánger, por el desvío de las corrientes hacia el ferry de Gibraltar.

En último lugar, y con la reducción paulatina de las frecuencias de los ferries españoles se impondría el hundimiento del comercio de los puertos francos de Ceuta y Melilla. Este comercio surgió como sustitución, con el cierre de la verja, y con él, efecto y causa a la vez, se produjo el desarrollo del tráfico marítimo. Ambas ciudades fundaron su desarrollo en esta economía turística y explica el temor con el que vieron la apertura de la verja.

El paso, peatonal solamente, les permite un respiro, por el momento, pues es evidente, que la apertura total tendrá que llegar algún día.

El Año Internacional del Turismo

Como se sabe el año 1967 fue declarado por las Naciones Unidas Año Internacional del Turismo con el lema «Turismo, Pasaporte para la Paz». Su desarrollo se basaba en que el conocimiento conduce a la comprensión, y la comprensión conduce al amor.

Ya en este tiempo España cerró parcialmente la frontera —para vehículos solamente— como un anuncio de lo que dos años más tarde, a consecuencia del fracaso de las conversaciones con la Gran Bretaña y la subsiguiente pérdida de la paciencia por el lado español, llegaría a suceder.

La ocasión del I.T. Year fue aprovechada por A. W. Serfati, ministro de Turismo de Gibraltar para hacer oír la voz de lo que los españoles llaman «la colonia» en un foro internacional, y tener:

«...full part in the spirit of the International Tourist Year despite the obstacles placed in the way by the authorities of our immediate neighbours Spain. We, in Gibraltar have reason to know the economic boom conditions which can result from a succesful tourist industrie and it is our aim and endeavour, now that these conditions have been affected by external political pressures, to pursue an alternative tourist policy which will be free of these pressures and which will rebound to the benefit of all in Gibraltar.»

El turismo, para él, combatiría:

«...insularity and national prejudices; travel and tourism do result, imperceptibly and by slow degrees, in increasing our understanding and appreciation of the ways and attitudes of foreigners. This, broadly, is what the people behing I.T.Year., call the *social* aspect to tourism.»

Tras este preámbulo, la continuación debía venir sobre el significado del tema del Año Internacional: Tourism, Passport to Peace:

«In our small corner of the world we can point to a situation in which every single aim of I.T.Y. is being deliberately and actively frustrated. Instead of an increase in economic prosperity we have seen the imposition of restrictions which have damaged the communities on both sides of the frontier; instead of the promotion of sporting and cultural exchanges we have seen barriers being placed in the way of normal human intercourse between neighbours and visitors; and instead of the gradual elimination of travel barriers we have seen the closure of the frontier to vehicles, but between Gibraltar and Spain it is a passport which seems to be no longer recognised.»

Para pedir la difusión de los agravios:

«I believe it is important that facts such as these should be brought to light during International Tourist Year, not so much, in this context, because they affect Gibraltarians but because they are a hindrance to the expansion of international tourism generally and an inconvenience and obstacle to the individual traveller.»

En el mismo «Gibraltar Cronicle» (26 enero 1967), otros artículos y noticias insistían sobre el tema. Uno de ellos se quejaba de que la Oficina Española de Turismo en Londres daba «wrong information on frontier», y una inefable carta de un lector quejándose de que en el periódico «Sunderland Echo», (junior), en que se hablaba del *Grand Siège* de 1886, se insertara un anuncio a toda página de las playas españolas, donde el turista británico hallaría el mejor rendimiento a su escuálida *allowance* de divisas. Decía así:

«I beg to differ with Spain has unrivalled beaches stretching along the Mediterranean Coast from France to Gibraltar.... However, if this is meant to include that dull grey lava then I suppose it's O.K.»

y recomienda a sus paisanos Chipre, Gibraltar y Malta, del área esterlina. Todavía años después de esta carta no hemos encontrado las playas de lava gris que Mr. Simpson consideraba tan aburridas como frecuentes. Pero, terminando, incluiremos otra pequeña anécdota:

«It rather reminds me of the embarrassing time when I met a visitor here, a few years ago, who was bound for just north of Málaga. He was bubbling over with enthusiasm because he had bought a stretch of land on the beach there. He hadn't seen it yet, but wanted to know what the beach was liable to be like-golden?. I hadn't the heart to tell him, and I never did find out what he did with that stretch of land.»

Cualquiera que conozca el litoral malagueño y su continuación hasta el Levante, por no marchar más lejos, lamenta, si no lo tiene no haber podido adquirir un trozo de terreno en esta costa, donde además se enriquecieron muchos extranjeros con la simple especulación. Cartas de este género, con absoluto desconocimiento del turismo y motivadas por la situación política abundan en la prensa gibraltareña y en la internacional. Pero basta con la muestra.

Portugal

El protagonista más occidental de esta región es Portugal. No hay duda de que Portugal posee una solera tradicional de recepción turística que podría haber sido motor de desarrollo. Las playas próximas a Lisboa, con centro en Estoril, tenían fama internacional. La misma que tuvieron Santander y San Sebastián, Biarritz y La Baule, Deauville y Brighton. Todas ellas en un período denominado «de playas frías», que encontró su época de esplendor en los primeros años de este siglo.

La aparición del Turismo de masas y, con él, la tendencia hacia las «playas calientes» obligaba a un cambio en la política tradicional de promoción turística. Para Portugal el diseño general de esa política debería haber sido el reconocimiento de la prioridad del desarrollo de la costa sur, la Costa del Sol, en el Algarve. Requería un volcarse en las infraestructuras necesarias, en la formación de un equipo de recepción del turismo medio —hoteles de tres estrellas—, una mejora de las comunicaciones y una propaganda intensiva en el mercado europeo.

Pero nada de esto se hizo. El «boom» de los años sesenta encontró a Portugal inmerso en plena guerra colonial y los esfuerzos económicos y humanos fueron volcados en esa dirección, impidiéndose así la repetición del «milagro» español. En los años cuarenta los viajeros que pasaban de España a Portugal encontraban aquí un país activo y moderno frente a una empobrecida España. Pero ambos países tuvieron una marcha inversa. En los sesenta la balanza comparativa se decantó, definitivamente apoyada por el desarrollo inesperado del turismo internacional. Y Portugal quedó a remolque de una recepción subsidiaria de la Península.

Hubo, indudablemente, un desconocimiento del Turismo. La imagen de Estoril conservaba el espíritu de la Belle Epoque y de un turismo de *élite*. Algunas Agencias de Viajes portuguesas estaban muy orientadas, desde el final de la II Guerra Mundial, no a la recepción sino a la emisión hacia el exterior, sin olvidar la conocida huida europea hacia América, que produjo excelentes negocios. La falta de recursos redujo a los organismos oficiales a un trabajo de rutina. Las *pousadas* no llegaron a ver completada la red esperada. Y el capital, cuando venteó el negocio turístico, siguió ingenuamente las pautas del «turismo de lujo» —copia de la fase española de los años cincuenta— y se agotó en los grandes hoteles del Algarve, insuficientes por sí solos —castillos insulares— para elevar el nivel de vida de una región depauperada, como Andalucía, a través de los siglos. También debió influir en la tendencia al turismo de lujo el espejo «británico» tan fuerte en Portugal.

Pero el principal obstáculo para el desarrollo del sur portugués fueron las comunicaciones, y entre ellas el paso del Guadiana por Ayamonte.

El resultado de todo ello fue un escaso protagonismo en la región del Estrecho.

La servidumbre del Coto de Doñana y el Puente sobre el Guadiana

La Costa Occidental, desde el Estrecho de Gibraltar, pertenece en su parte española a las provincias de Cádiz y Huelva. Curiosamente la unión entre ambas capitales no ha podido ser realizada por el camino más corto que sería una carretera costera, ya que entre ambas aparece el Parque Nacional del Coto de Doñana.

Desde milenios las aves migrantes han empleado este terreno en sus movimientos periódicos de Europa a África en el otoño y de África a Europa en la primavera. Santuario de la vida salvaje, el Coto de Doñana está bajo la protección del Estado español —a través del Ministerio de Agricultura y del ICONA— que lo declaró Parque Nacional; bajo los auspicios de la Wild Life Foundation, del Consejo de Europa —Europa Nostra— y de todos los movimientos ecologistas del mundo. Incluso desde antes de todos estos intereses, el Coto estructuró las comunicaciones entre Cádiz y Huelva, rodeándolo y obligando al paso por Sevilla.

En ambas provincias costeras se clama periódicamente por una relación directa por el litoral, que se intenta defender con el argumento de que una simple línea de comunicación no afectaría a la vida animal. Ciertamente, también, que una simple carretera permitiría un tráfico

perturbador y que, con el tiempo, serviría de catalizador de edificaciones aisladas y finalmente de urbanizaciones turísticas por todo lo alto. Hasta hoy no ha sido posible la construcción de esa carretera litoral, con todos los inconvenientes que presupone esa ausencia en las relaciones comerciales entre dos poblaciones próximas y, sin embargo, aisladas.

Lo curioso, e inédito desde un punto de vista internacional, es el efecto que la interrupción del *strassendorf* turístico de la Costa del Sol ha significado para Portugal. En primer lugar las urbanizaciones turísticas onubenses aparecen separadas de las gaditanas, y a su vez el Guadiana vendrá a separar las onubenses de las de la Costa del Sol portuguesa.

Para Huelva y su Costa de la Luz, con sus magníficas playas atlánticas, una carretera litoral con Cádiz significaría el despegue definitivo que produce una unidad geoturística. No hay duda, tampoco, que para Portugal, la unión con la Costa de la Luz, le daría la fuerza que no ha podido lograr como núcleo independiente.

La unión se lograría estableciendo definitivamente la unión *terrestre* con Huelva, con un puente sobre el Guadiana en Ayamonte. Actualmente el enlace se realiza con lanchones transbordadores que cruzan el río y que, desde antiguo, se han atrevido con pasajeros y vehículos. Dícese, y no sabemos con qué fundamento que el fondo de la desembocadura del Guadiana está sembrado de coches que no llegaron, en uno u otro sentido, a alcanzar la otra orilla.

Lola Venegas, en la revista del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) de marzo de 1984 describe de este modo el paisaje turístico de Ayamonte-Vila Real de Santo Antonio:

«La imagen de las barcazas que atraviesan el Guadiana cargadas de vehículos y pasajeros es habitual en la vida cotidiana de Ayamonte. En invierno forma parte de una tradición entre los vecinos de la zona que acostumbran a pasar la frontera, en una y otra dirección, para hacer compras en el país vecino... En verano, sin embargo, la situación se transforma radicalmente: a los viajes (ida y vuelta en el día) de los lugareños, se añade entonces el paso de los turistas, que desde uno y otro lado buscan las playas del país vecino. Los escasos 6.000 vehículos que en los transbordadores pasan de un lado a otro de la frontera en el mes de enero se multiplican por ocho en un mes punta como agosto: más de 40.000 automóviles, en entradas y salidas, utilizan, entonces las barcazas.

El número de pasajeros crece de forma espectacular: si a lo largo del mes de enero —el más tranquilo del año— la cifra de entradas y salidas (unos 37.000 pasajeros en cada dirección) no satura a ninguna hora la capacidad de las barcazas, en agosto el panorama se complica con casi un cuarto de millón de pasajeros (otros tantos en dirección opuesta) que salen de España hacia Portugal. En esas fechas los seis transbordadores (tres españoles y tres portugueses) tienen que atender en pocas horas —la frontera permanece cerrada por la noche— un número de vehículos y pasajeros que desborda ampliamente su capacidad. Nada extraño si comparamos las cifras arriba apuntadas con el volumen que es capaz de transportar cada barcaza: la mayor de ellas 30 vehículos y unos 200 pasajeros (que en épocas punta se estiran a más de 300); la menor, 10 vehículos y un centenar de pasajeros».

La construcción de un puente solucionaría, de repente, este problema y el tráfico creado sería, ciertamente, intenso. Cabe preguntarse a quién beneficiaría. La respuesta es evidente.

No ha existido reunión bilateral entre Portugal y España en los últimos cuarenta años —en el ámbito turístico— en la que no se haya tratado del puente. Los estudios técnicos de los ingenieros han llegado a fijar el sitio exacto donde tal obra debe ser construída. Estos estudios

fueron ordenados en esas reuniones. Pero el puente sigue siendo una utopía, y los lanchones transbordadores siguen pasando, como en la Edad Media bajo el sol radiante de la más maravillosa Costa Luminosa.

Mientras tanto el Algarve portugués, desde el punto de vista del autoturismo, conserva las playas más alejadas de Europa.

Traemos a continuación un cuadro que refleja el movimiento en Ayamonte-Villa Real en el año 1981, circunscrito a los autocares y automóviles —que dieron un total de 1.405.232 pasajeros:

MESES	AUTOCARES						TURISMOS					
	ENTRADAS			SALIDAS			ENTRADAS			SALIDAS		
	Españoles	Extranjeros	Total	Españoles	Extranjeros	Total	Españoles	Extranjeros	Total	Españoles	Extranjeros	Total
Enero	14	29	43	13	18	31	1.716	1.588	3.304	1.444	1.718	3.160
Febrero	18	17	35	13	22	35	1.094	985	2.079	925	831	1.756
Marzo	6	86	92	—	67	67	1.400	1.520	2.920	1.168	1.407	2.575
Abril	20	55	75	4	48	52	1.932	1.887	3.819	1.688	2.188	3.856
Mayo	29	40	69	25	33	58	1.627	1.265	2.892	1.325	1.261	2.586
Junio	42	37	79	38	29	67	1.318	1.262	2.580	1.238	1.155	2.393
Julio	37	33	70	21	27	48	3.599	3.025	6.624	2.243	2.542	4.785
Agosto	56	76	132	48	80	128	6.325	8.480	15.415	6.254	9.367	15.621
Septiembre	54	80	134	41	34	75	2.925	3.788	6.413	2.519	3.970	6.189
Octubre	84	64	148	82	56	138	3.069	3.298	6.365	3.132	3.125	6.257
Noviembre	19	28	47	19	23	42	1.068	867	1.935	925	896	1.821
Diciembre	32	29	61	22	32	54	1.097	1.799	2.896	1.086	1.795	2.881
TOTAL	421	524	955	326	473	805	27.480	29.762	57.242	23.927	29.953	53.880

La «tercera edad» en Portugal

Junto a este no demasiado importante reflejo del turismo de masas, el Algarve portugués ha asistido a otra penetración de residentes extranjeros de la llamada «tercera edad» que adquiriendo una vivienda-chalet o apartamento— enajenan de este modo los recursos turísticos de la zona. El caso no es único en Portugal ni en el resto de la Costa del Sol española y del Mediterráneo en general. Pero quizá haya sido aquí donde tuvo caracteres más agudos, tal como recogía Fúster en su *Teoría y Técnica del Turismo* (Vol. I, sexta edición). Dada la importancia de los efectos que relata no nos resistimos a citarle *in extenso*:

Estas colonias extranjeras han tenido a lo largo del tiempo una interesante evolución y la problemática que plantean merece un detallado estudio.

En principio podríamos indicar que la aparición en España de estas comunidades no ha obedecido a un planteamiento previo de creación específica destinada a recibir esta clientela, tal como las norteamericanas de Phoenix, Arizona (Sun City) o Laguna Hills, California (Leisure World). Estas son centros especializados para personas mayores que disponen en ellas de instalaciones de reunión y recreo aptos para su edad y que son regidas por alcaldes nombrados por ellos mismos. Estas comunidades de la llamada «tercera edad» forman pequeñas poblaciones que cuentan fundamentalmente con servicio médico urgente. Es claro que domina en ellas y en las similares de otras partes del mundo una afinidad electiva por nacionalidades que las convierten en círculos más bien cerrados e impermeables.

En España, sin contar algunos intentos, la verdad es que en un principio la sedimentación se realizó por compra directa en los lugares elegidos sin obedecer a un plan de condominium, si bien es cierto que, formando puntos relativamente dispersos, se polarizaron en lugares típicos. No puede hablarse, por tanto, de localidades exclusivas, pero sí de lugares donde la posesión extranjera alcanza un número de relativa importancia. Esta solución presenta para los propietarios ventajas e inconvenientes. Si por un lado dependen más de la población que los acoge, por otro carecen de la estructura del condominium que les garantiza con la agrupación una mayor independencia. Una solución a este punto es la formación de clubs o centros de reunión, e incluso de organizaciones filantrópicas para asistencia espiritual.

La crisis económica actual y la inflación de precios ha repercutido de una manera directa en el género de vida de estos residentes. Es evidente que aquellos que se asentaron en la década de los años sesenta vieron satisfecha su aspiración puesto que pudieron llevar una vida tranquila en un clima dulce y a un nivel de vida que en la mayoría de los casos no

RESUME

Le rapport ci-joint est un exposé sommaire des forces que, dès une perspective touristique, jouent un rôle important à la région du détroit de Gibraltar. Ce sont quatre les principaux acteurs agissant, sans jamais en arriver à se mettre d'accord, en vue d'une action conjointe et d'obtenir des bien plus grands profits que s'ils le feraient séparément: L'Espagne, Gibraltar, le Maroc et le Portugal. Toute une série d'éléments politiques irréductibles influencent les décisions des autorités de chaque pays. Et pour couronner le tout, le caractère économique du tourisme finit de compliquer et décide, la plupart des fois, les attitudes politiques.

C'est donc une ensemble de forces en équilibre instable. Nous croyons que ce genre d'études peuvent ouvrir des nouvelles voies à la recherche touristique. En fait et en principe on peut distinguer deux aspects concrets:

a) Une géopolitique touristique descriptive de laquelle on pourrait déduire des lois générales théoriques (géopolitique touristique) de la politique touristique des états et.

b) Les rapports entre le tourisme et l'espace géographique, c'est à dire, les fondements d'une géographie touristique générale dont nous pouvons assurer a un contenu plus que suffisant pour être considéré matière d'étude indépendante. Evidemment il y a toujours d'interprétations personnelles de certains faits que, comme dans toute recherche historique, pourraient être sujet de discussion et pourtant rectifiés. Et les décisions politiques ne peuvent pas être préjugées en se bornant à chercher ses effets dans le domaine du tourisme.

pensaban poder llevar con el producto de su jubilación. El valor añadido de los giros que recibían les permitía vivir en casa propia con jardín, almorzar un par de veces por semana en restaurante y acudir a reuniones o recibirlas. Los bajos precios y salarios existentes les permitía disponer de servicio doméstico que en ocasiones comprendía el de jardinero y mecánico conductor. Estos fueron los buenos tiempos que recuerdan con nostalgia los jubilados de la primera ola, que entre los ingleses reciben el nombre de «ancient britons».

La segunda ola se inicia a finales de los años sesenta, llegando hasta la actualidad, en que una recesión en la llegada de los nuevos residentes parece ser la tónica de los nuevos tiempos. Especialmente desde el 1973 ha descendido alarmantemente el valor adquisitivo de las divisas entradas y los jubilados han tenido que ir reduciendo gastos paulatinamente conforme los precios de los artículos alimenticios iban ascendiendo. Así se limita primero y se suprime después el servicio doméstico, se sustituye el «whisky» por el vino local y se suprimen los restaurantes. Las reuniones amistosas continúan, pero con mayor frugalidad, llevando cada uno el paquetito.

Hay que reconocer, ciertamente, que la situación económica de estas colonias no es fácil en la actualidad y que el futuro no se presenta, tampoco, en términos rosados. A esta incertidumbre se une la inquietud política de los países que los acogen. La colonia de residentes en la Costa del Sol portuguesa, en el Algarve, por ejemplo, se encontró con la revolución de los claveles, situada, como enclave, en una zona de comunismo virulento, atrapados, sin más salida que la evacuación, que significaría, en resumidas cuentas, el abandono del chalet y del jardín que constituyen hoy la patria que eligieron.

Bien es verdad que, desapasionadamente, esta nueva patria fue adoptada solamente como residencia. No renunciaron a su nacionalidad, e incluso tampoco hicieron demasiado por unirse al pueblo que los acogía. Quizá convenga reconocer que tampoco pudieron, aunque lo hubieran pretendido, hacer algo más que los hubiera calificado de huéspedes distinguidos y que hubiera podido concederles la «tessera hospitalis» que se daba en la antigüedad romana. Lo cierto es que las circunstancias, con excepciones, configuraron una estructura superpuesta o paralela a la local que se toleraban o ignoraban voluntariamente.

El problema económico de estos residentes radica, como hemos visto, en la cuantía fija y sin posibilidad de elevación de los giros que reciben de la Seguridad Social de su país de origen y de la inflación posterior que ha reducido su nivel de vida. Una fórmula, ya antigua, de luchar contra la misma fue el obtener ingresos a través de una actividad que generalmente consistió en establecerse en negocios tales como bares, restaurantes, boutiques, peluquerías, etc. Esta actividad también se definió normalmente como colonización negativa al no crear puestos de trabajo más que en los escalones más inferiores y no dudando, para los superiores, en traer nuevos familiares residentes. El sistema para burlar las leyes de trabajo de los diversos países receptores llegaron en ocasiones a términos escandalosos. En España, como en otros lugares, solamente cuando a la convocatoria de los puestos de trabajo no se presenta ningún nacional queda libre el empresario de contratar en el extranjero. Pero éste impone la condiciones que considera necesarias. Así no era de extrañar cómo para un puesto de cajera, por ejemplo, se impusiera la condición de hablar cinco idiomas. Es lógico pensar que la picaresca no es privativa de los países mediterráneos.

Así es evidente que puede crearse, tras el ambiente de ignorancia mutua, un ambiente de incompreensión. No extraña, por ello, cómo ante la situación en Portugal, en un artículo publicado por el periódico «The Daily Telegraph» (abril de 1975), un residente se atreviese a dar una solución muy personal y que consideramos intolerablemente entrometida: «El Algarve ha sido siempre distinto al resto de Portugal; algo, dijéramos, aparte. En el supuesto de que los comunistas tomaran el Poder en Lisboa, quizá la UDI para el Algarve fuera la solución óptima.» La UDI se refiere a la declaración unilateral de independencia por parte de Rodesia. Y esto es, ciertamente, inesperado. En el Consulado británico de Portimao, un aviso bien visible y procedente de la Embajada británica de Lisboa indicaba: «Nuestro consejo es que debemos seguir llevando nuestra vida en la forma ordinaria, procurando no hacer nada que pueda ser interpretado como de índole provocativa.»

En el breve análisis de esta población de residentes que acabamos de apuntar, y en el que, por supuesto, han quedado muchos aspectos en el tintero, debe reconocerse como conclusión que ni por los extranjeros, ni por las localidades que los han acogido se ha sabido encontrar el «modus vivendi» conveniente para ambas partes y que la problemática queda en pie como un aspecto más de una fallida aculturación turística.

En el caso concreto del Algarve portugués, a estos efectos negativos que culminan con la sugerencia rodesiana —para su propio beneficio— de un rompimiento separatista de la unidad del país que les dió refugio quizá pudiera agregarse, como se han indicado anteriormente, una fuerza más oculta para retrasar el desarrollo del turismo de masas en esa zona, con los argumentos decimonónicos del «turismo de calidad».

El Túnel bajo el Estrecho

No sería la primera vez que apareciera en la prensa nacional e internacional el tema del Túnel bajo el Estrecho de Gibraltar. Se le ha previsto y discutido tanto en su forma típica de túnel subterráneo como en la de túnel sumergido —a modo de gigantesca serpiente marina, depositada y anclada en el fondo—, sin olvidar tampoco la de puente. Solución ésta última como la del que une Europa y Asia, en Estambul; y aquélla como el proyecto para unir la Gran Bretaña con el continente.

El túnel del Canal de la Mancha, el *Chunnel*, como lo llaman familiarmente los ingleses, ha encontrado a lo largo de los años obstáculos suficientes para impedir su realización. De vez en vez, especialmente en los veranos, reaparecen las noticias sobre el próximo comienzo de las obras. Alguna vez será verdad.

En el Sistema de Carreteras de Europa, tanto el *Chunnel* como el de Gibraltar figuran entre los proyectos estimados. También lo estaba el Puente sobre el Tajo, en Lisboa. Pero no sorprende que motivos basados en la defensa y el gusto por la insularidad de los británicos hayan demorado esta obra. La crisis económica, que por su parte ha venido a arrinconar proyectos no prioritarios frente a otros más urgentes, pudo, también, servir de excusa.

A primeros de enero del pasado año el Rey de Marruecos visitó a D. Juan Carlos I, en Mallorca. Las noticias de prensa recogieron la satisfacción con que Marruecos vería la construcción del túnel o puente sobre el Estrecho de Gibraltar.

No es momento éste para retener y discutir un tema tan vital como es la unión de dos continentes. Ni, tampoco, el de descubrir el cúmulo de intereses antagónicos que se superpondrían. Próximos tenemos ejemplos de políticas provincianas, como las que dificultan la ampliación de la Comunidad Económica Europea y, en consecuencia, la de una Europa unida con el recobro de su papel histórico.

Si política es previsión, a los estudios técnicos de viabilidad del Túnel o del Puente, deben agregarse los estudios de las implicaciones, efectos y consecuencias que en todos los campos —político, cultural, económico, etc.— se presentarían con tal unión; irreparables, unos, convertibles o adaptables, otros.

Pero hay que reconocer que, en principio, una obra de tal envergadura redundaría en un beneficio de Marruecos —y de aquí la petición de Palma de Mallorca. Y ello es así porque Marruecos puede considerarse una isla, separada, por inmensos desiertos de las tierras tropicales del Golfo de Guinea. Solamente una ligera corriente litoral —de mercancías y personas— desde Argelia y Tunicia podría despertarse en cantidad suficiente, trasladándose a ella los problemas que todos conocemos en otros lugares. La unión a través del Estrecho sería solamente entre Europa por un lado y Maroc por el otro.

No entraremos en la problemática del transporte de mercancías, único que tendría lugar en dirección Sur-Norte —descontando el retorno de los turistas europeos— puesto que las poblaciones marroquí, argelina y tunecina no están en la fase de mercados turísticos emisores de importancia. El tráfico de mercancías —productos marro-

SUMMARY

This article consists of a slight vision of the powers around the straights of Gibraltar, under the tourism point of view: Spain, Gibraltar, Morocco and Portugal, which are not in agreement about a joint action which could be more profitable for all of them together, than separately.

A whole of irreducible political elements falls into the decisions of the authorities of each one of the countries. Even more, the economical character of Tourism entangles, and sometimes decides, the political attitudes.

The whole is a system of forces in unstable equilibrium. We think that works like this one may open new research ways for tourism. As a matter of fact, in principle, we see two doubtless slopes:

a) Descriptive Touristic Geopolitics, from which theoretic and general laws could be obtain for the basic Tourism Policy of the states.

b) The relationship between tourism and geographic space; that is to say, the basis for a *General Touristic Geography*, which for sure, has enough contents to become an independent field of study.

Through the article there are personal interpretations, obviously, about facts, which as such, are liable to us it happens in all historic research. political decisions are not prejudged, simply the author tries to look for effects in the field of tourism.

ZUSAMMENFASSUNG

Diese Arbeit ist ein flüchtiger Ueberblick über die Kräfte, die im Landstrich von Gibraltar tätig sind, was den Faktor Tourismus betrifft. Es handelt sich um vier Protagonisten: Spanien, Gibraltar, Marokko und Portugal, die alle in Gibraltar operieren, ohne dass man zu einer gemeinsamen Aktion kommen konnte, die für alle Beteiligten vorteilhafter wäre als ein getrenntes Vorgehen. Ein Haufen von nicht unterdrückbaren politischen Elementen beeinflussen die Entscheidungen der Autoritäten eines jeden dieser vier Länder. Und ausserdem der wirtschaftliche Charakter des Tourismus kompliziert die zu treffenden Entscheidungen und oftmals auch die politischen Massnahmen. Das Ganze stellt ein Stärke-System dar in einem unstillen Ausgleich. Wir glauben, dass Arbeiten, wie die hier veröffentlichte, neue Wege zur Erforschung des Tourismus öffnen. Im Prinzip, stehen wir vor zwei Tatsachen, die nicht zu bezweifeln sind: a) eine *geo-politische, touristische Beschreibung*, aus der die theoretischen, generellen Gesetze hervor gehen können (geo-politisch/touristisch) betreffs einer staatlichen Touristen-Politik, und b) die Verhältnisse zwischen dem Tourismus und dem geografischen Raum, d.h. die Grundlagen zur einer *allgemeinen Touristen-Geografie*, welche u.E. ausreichend Material enthält, um als ein unabhängiges Studium-Gebiet betrachtet zu werden. Selbstverständlich ergeben sich persönliche Auslegungen gewisser Tatsachen, die zu diskutieren und zu rektifizieren wären, wie es überall in der Geschichtsforschung vorkommt: die politischen Entscheidungen sind nicht vorab zu beurteilen, lediglich unter Berücksichtigung der Auswirkungen im Touristen-Sektor.

quies, y en su caso argelinos y tunecinos— competitivos y madrugadores respecto a los españoles, se cruzarían en las carreteras españolas con el inverso, europeo hacia Maroc, también casi en exclusiva.

Y nos limitaremos a enumerar, simplemente, una docena de efectos y consecuencias que podrían producirse desde el punto de vista del Turismo.

1. Reducción de la distancia entre Europa y Africa a breves minutos de automóvil, con supresión del «tiempo muerto» en los actuales puertos marítimos: Gibraltar, Algeciras, Cádiz, Málaga, Tánger.

2. Hundimiento del negocio de los ferries del Estrecho, que deberán buscar un tráfico de substitución.

3. Depresión económica en los puertos «cabecera de línea» actuales.

4. Saturaciones de tráfico en las cabeceras del Túnel o Puente en los meses de alta estación turística —mayo a septiembre.

5. Drenaje de las corrientes turísticas nacionales y extranjeras —y de sus dólares turísticos— de la Costa del Sol española hacia la Costa del Sol marroquí.

6. Creación, en un principio, de un turismo itinerante, de ciudades, en fase de descubrimiento por parte de los europeos.

7. Creación rápida de un equipamiento en las carreteras del Mogreb para la atención de este autoturismo.

8. Construcción rápida de urbanizaciones turísticas en el litoral marroquí, iniciando el despegue de la ciudad mediterránea y sedimentando el turismo itinerante.

9. Constante mejora de las comunicaciones en los dos embudos direccionales del paso.

10. Conversión de Gibraltar y el Sur de España en «país de tránsito» (comparable a la de Suiza cuando aparece la tendencia hacia el Mediterráneo).

11. Tendencia en el autoturismo europeo hacia el litoral africano.

12. Paralización del desarrollo de la Costa del Sol portuguesa.

Debe reconocerse que, hoy por hoy, el túnel del Estrecho es prematuro y que no uniría dos Continentes (Europa y Africa), sino un continente (Europa) y una isla (Marruecos). Sin embargo, cuando esta obra estuviese realizada iría surgiendo con el tiempo una demanda europea creciente hacia el mar tropical del Golfo de Guinea. Ello se traduciría en la exigencia de excelentes vías a través del desierto. La formidable atracción turística del Sahara y el mundo desconocido de las tierras tropicales convertiría a Marruecos, a su vez, en «país de tránsito». Es probable que la política de apertura de hoy tuviera entonces otras perspectivas.

Conclusión

En el análisis de las fuerzas que intervienen en esta zona conflictiva puede observarse el resultado de las políticas independientes de cada uno

de los protagonistas. No hay guerra declarada pero la paz es precaria. Y debería ser sustituida por una política general de cooperación, más propia del siglo XX.

Desde hace casi treinta años suenan voces favorables a una integración turística del ámbito mediterráneo. Y en él tiene, también, cabida Portugal, por su unidad con el sur español. Véase lo que, ya en 1976, indicaba Fúster (El Turismo busca solución, España Hostelera, nº 295, dedicado a Portugal):

La planificación moderna del turismo tiende a la concepción «regional» en la explotación de los recursos turísticos. En el caso de Portugal, por su situación geográfica esta visión adquiere una vital importancia. Podría apuntarse la necesidad de una vinculación entre Portugal y España para una promoción conjunta y un mejor común aprovechamiento. No es nueva la idea de esta colaboración y algo se inició en este sentido (concretamente entre el Secretariado Nacional de Información Portugués y la Dirección General de Promoción del Turismo española, en Lisboa, abril de 1964), en reuniones con acuerdos y conclusiones —propaganda conjunta, paradores y pousadas, puentes sobre el Guadiana y Miño, comunicaciones, etc.— con amplios programas que quedaron inéditos en su mayoría. Prematuro ese intento, aunque el ambiente fuese favorable, quizá la solución a los males del turismo portugués resida en un entendimiento con España.