

Una aproximación al panorama turístico en el Campo de Gibraltar durante el periodo de entreguerras (1918-1939)

José Antonio Pleguezuelos Sánchez / IECG

Recibido: 22 de septiembre de 2018 / Revisado: 10 de noviembre de 2019 / Aceptado: 10 de enero de 2020 / Publicado: 30 de noviembre de 2020

RESUMEN

Aunque el Campo de Gibraltar ha sido desde principios del siglo XIX un gran foco de turistas románticos que recalaban en Gibraltar, no fue hasta principios del siglo XX, con la llegada del ferrocarril, la apertura del Hotel Reina Cristina, del edificio del Kursaal y la construcción del puerto de Algeciras, cuando esta comarca empezó a tener ciertas infraestructuras turísticas. No obstante, el origen del turismo moderno en España se encuentra en la creación del Patronato Nacional de Turismo —PNT—, patronato que nació en abril de 1928 al calor de las grandes exposiciones que se estaban organizando: la Exposición Internacional de Barcelona y la Exposición Iberoamericana de Sevilla, que serían inauguradas en 1929.

Palabras clave: Turismo, Campo de Gibraltar, Hotel Reina Cristina, Patronato Nacional de Turismo.

ABSTRACT

Although the Campo de Gibraltar represented a major attraction for romantic tourists to Gibraltar since the beginning of the 19th century, it was not until the beginning of the 20th century, with the arrival of the railway, the opening of the Hotel Reina Cristina, the Kursaal building and the construction of the port of Algeciras, that this region began to have the necessary tourist infrastructure. However, the origin of modern tourism in Spain can be found in the creation of the Patronato Nacional de Turismo -PNT- (National Tourism Board), a board that was born in April 1928 in the wake of the great exhibitions that were being organized: the International Exhibition in Barcelona and the Ibero-American Exhibition in Seville, which would be inaugurated in 1929.

Key words: Tourism, Campo de Gibraltar, Hotel Reina Cristina, National Tourism Board.

1. LOS ANTECEDENTES

Como dice Luis Lavour “no fue España meta del turismo romántico” (Lavour, 1976: 15). Y estaba cargado de razón, las guerras civiles no son el mejor reclamo para los turistas. No obstante, un fenómeno muy particular se fue forjando en el mediodía peninsular gracias a las guerras napoleónicas, que habían conseguido que los gibraltareños y, sobre todo, su guarnición militar, pudieran oxigenarse, debido a la voladura de la Línea de Contravalación en febrero de 1810. A partir de entonces, los campos y las poblaciones de la comarca se fueron salpicando de pintorescos viajeros que, a veces, buscaban aventuras en lugares más lejanos netamente románticos como Ronda y Granada, abriendo así “el camino inglés”.

A estos viajeros “locales” se fueron añadiendo otros foráneos. Los nuevos vapores tuvieron que rendirse al yugo del carboneo, por lo que el puerto de Gibraltar “ató en corto a los derroteros de los vapores de la Peninsular & Orient Line, el primer servicio regular de pasajeros que enlazó Inglaterra con Italia, Grecia y el Oriente Próximo”, posibilitando “la aparición, por su campo adyacente, de un tráfico computable como turístico” (Lavour, 1976: 15). Más tarde, la apertura del Canal de Suez, que se inauguró en noviembre de 1869, le dio un valor añadido a este puerto, por lo que las visitas de turistas a la comarca se fueron multiplicando.

Posteriormente, tras varios años de proyectos, permisos y obras, el 27 de noviembre de 1892 se inauguró la línea férrea Algeciras-Bobadilla,

gracias a la iniciativa de la *The Algeciras & Gibraltar Railway Company Limited*. No hubo otras líneas férreas en la comarca, a pesar de los frustrados intentos de conectar Algeciras con Cádiz y Málaga.

Una vez construida la línea férrea, la misma compañía edificó en 1894 un muelle de madera y creó un servicio propio de vapores para unir los puertos de Gibraltar y Algeciras con varios servicios diarios, sirviendo además como depósito de carbón. Y para dar acogida a los viajeros se construyó el Hotel Anglo-Hispano. Mientras tanto, en la frontera de La Línea de la Concepción a finales de siglo transitaban unas 15.000 almas —gran parte trabajadores—, 300 caballerías y 300 carruajes diarios; por lo que esta localidad se dotó de algunos hoteles modestos, además contaba con un magnífico local de ocio, el Kursaal Anglo-Hispano Victoria. Con respecto a las demás instalaciones de la comarca la oferta hotelera se reducía a unas pocas casas de huéspedes y fondas como, por ejemplo, las fondas El Comercio y La Mariana en San Roque.

Pero desde luego a finales del siglo XIX y principios del siglo XX la ciudad más destacada por sus servicios y su vitalidad era sin duda Gibraltar. Desde el punto de vista turístico disponía de varios hoteles entre los que sobresalía el Hotel Bristol. Fundado en 1894, era considerado el mejor de la ciudad, ofreciendo diversos servicios, entre los que se contaban los del guía Juan Hangling. También ofertaba la ciudad otra media docena de hoteles y varias casas de huéspedes. Igualmente disponía de restaurantes, cafés, cervecerías y clubs sociales, la mayoría relacionados con el deporte, pues los británicos fueron verdaderos pioneros de este variado campo lúdico en el mediodía peninsular. Tampoco podían faltar las tiendas de antigüedades y de artículos exóticos y turísticos —en algunas tiendas se vendían productos orientales y objetos de marfil—, además de varios “establecimientos de vistas fotográficas” (López: 31-37).

Todo este esplendor no sólo estaba íntimamente relacionado con la llegada de viajeros que recalaban en Gibraltar, sino que también a su puerto acudían miles de emigrantes que iban hacia América en busca de nuevas oportunidades,

por lo que numerosas navieras ofrecían sus servicios en la colonia. En este sentido, no nos podemos olvidar de la ampliación, a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, del puerto, que lo convirtió en el mejor del estrecho de Gibraltar.

2. LA CONFERENCIA DE ALGECIRAS DE 1906

Si Gibraltar era la ciudad de la comarca más conocida a nivel mundial a principios del siglo XX, la Conferencia de Algeciras, que tuvo lugar entre 16 de enero de 1906 y el 7 de abril de 1906, puso a esta ciudad en el mapa. Por esas fechas Algeciras disponía de ciertas infraestructuras para acoger a las delegaciones de los trece países participantes —el magnífico Ayuntamiento con sus amplios salones había sido inaugurado el 15 de agosto de 1897—, y a los numerosos periodistas que acudieron a la Conferencia, sirviendo el citado Hotel Anglo-Hispano y el lujoso Hotel Reina Cristina como los lugares principales de alojamiento.

El Hotel Reina Cristina se había inaugurado en el año 1901, el mismo año que murió la reina Victoria de Inglaterra. El edificio original, de estilo colonial inglés y situado en un lugar privilegiado de la Villa Vieja, fue financiado por la compañía Henderson Administrations cuyo propietario, Alexander Henderson, había sido promotor del ferrocarril Algeciras-Bobadilla. Por su personalidad inconfundible, sus jardines y sus servicios, el Hotel Reina Cristina se había convertido en uno de los grandes atractivos de la comarca: “El viajero Peers señaló a este establecimiento como el mejor y el más lujoso que se había encontrado en España, lo que valía por sí mismo una excursión a esta localidad” (Méndez *et al*: 113). Pero el hotel necesitaba un soporte de expansión en la cercana playa del Chorruelo, y este soporte fue el casino balneario del Kursaal, edificio de madera, a modo de palafito, que se convirtió en el centro neurálgico de las grandes fiestas algecireñas. Además, ofrecía numerosos servicios para las clases más elitistas de la zona: “Instalado a orillas del mar. Concierto tarde y noche. La mejor vista del mundo. Abierto todo el año. El *Rendez-vous* más aristocrático del mundo. Bar americano. Cinematógrafo, etc.”



Lámina 1. Cartel publicitario del Hotel Reina Cristina, Algeciras. Colección particular

(*Comercio*, 16 de febrero de 1920), pasando a ser de titularidad municipal en 1929, tras algunos años de decadencia.

Mientras tanto, desde que se voló la Línea de Contravalación en 1810 los terrenos gibraltareños fueron engordando gracias al campo neutral, hasta que el proceso culminó con la construcción de una verja en 1908. Estos cambios en la frontera y los graves sucesos que estaban ocurriendo en la zona de Melilla no pasaron desapercibidos para el Gobierno español, lo que dio lugar a la visita del rey Alfonso XIII a la comarca entre los días 4 y el 9 de marzo de 1909. Y rápidamente se vio

la necesidad de construir un puerto en Algeciras para dar soporte al proyecto del Protectorado que se había fraguado en el Tratado de Algeciras. No obstante, el primer tramo del muelle de Alfonso XIII no se terminaría hasta mediados del año 1917.

Así mismo, por Real Decreto de 8 de abril de 1910 el Ministerio de Fomento convocó concurso para la adjudicación de las líneas que unían los puertos del sur de la Península con los del Norte de África, siendo el de Algeciras uno de los que disponía de más itinerarios, ocho en total, en los que estaban incluidos los puertos de Ceuta, Algeciras, Río Martil, Tánger, Larache y Cádiz. Ese mismo año se creó la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África con el fin de poder concursar en la concesión de las líneas del Estrecho (Torremocha, 2017c: s.p.). Así mismo, el 30 de junio de 1913 la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces absorbió la *Algeciras-Gibraltar Railway Company*, incluyendo la flota de vapores.

Igualmente, las comunicaciones terrestres también fueron mejorando poco a poco en la comarca, construyéndose sendos puentes en los ríos Guadarranque y Palmones: “el día 5 de junio se inaugura el puente sobre el río Palmones, en la carretera de Algeciras a San Roque. El puente, que es magnífico, ha costado medio millón de pesetas” (*La Correspondencia de España*, 31 de mayo de 1911).

Durante aquellos años, poca publicidad turística aparece relacionada con el Campo de Gibraltar; no obstante, la tarjeta postal, que surgió en España en 1897, va a jugar un papel muy importante.

3. CAMPAMENTO, FOCO DE EXPANSIÓN GIBALTAREÑA

En Campamento —San Roque—, las carreras de caballos se organizaban desde la época del general Don,¹ y después de las carreras de caballos llegó el polo; deporte de origen británico netamente militar y aristocrático. Una vez que, consolidado el espacio, no sin algún que otro problema con los vecinos y las autoridades locales y militares,

¹ General George Don (1756-1832), que estuvo en la pérdida de Menorca de 1782 y se especializó en tareas de inspección e inteligencia durante las campañas de la Revolución Francesa. Fue gobernador suplente de Gibraltar ente 1814 y 1821.

llegaron otros deportes como las carreras de velocípedos y de automóviles, con su posterior batalla de flores. Y en 1904 se inaugura el nuevo hipódromo: “El Rey [Alfonso XIII] ha concedido una copa de plata como premio para las carreras de caballos con que la Sociedad de Andalucía se propone inaugurar el nuevo hipódromo construido en los llanos del Campamento” (*La Correspondencia de España*, 12 de enero de 1904). La Sociedad de Carreras de Caballos de Andalucía se había creado hacía poco tiempo y estaba ligada a las sociedades gibraltareñas. Esta Sociedad, que llegó a tener un gran prestigio, estuvo en funcionamiento hasta 1936. Y también aflora el golf en Campamento, donde instala una sede el *Gibraltar Golf Club*, que, al menos desde 1909 estaba ya funcionando: “ha resultado que los dueños de los terrenos son don Fernando Shott y don Julio Bensú, y los que han variado el curso que antes llevaban las aguas la Sociedad del Polo, que tiene de representante a Fernando Barberá y la Sociedad del Golf, que es el encargado Cristóbal Moreno Izquierdo” (AHMSR Caja 1678-14).

Esta atracción por los deportes y las apuestas que llevan aparejadas dio origen a que se construyera un hotel en aquella zona. En 1913 se compran unos terrenos donde había una vivienda en ruinas. Y en estos terrenos se edifica un potente edificio que en el año 1918 se escritura como vivienda nueva; constituyéndose poco después, el 24 de marzo de 1918, la Sociedad Anónima Hotel Príncipe Alfonso, cuyo presidente era Matías Murto Victory, quien también era miembro de la Sociedad de Caballos de Andalucía. Este Hotel se anunciaba como Gran Casino y ofertaba un servicio diario de transporte desde la Plazuela del Martillo de Gibraltar.

Paralelamente a la construcción del Hotel se estaba construyendo la carretera La Línea-San Roque, que culminó con la inauguración del puente Príncipe Alfonso en julio de 1916 y la recepción definitiva de la carretera en enero de 1917. Con todos estos antecedentes, indudablemente, la barriada de Campamento se había convertido en la principal barriada de San Roque, donde residía una población elitista en modernas casas de estilo colonial. No obstante, la barriada sanroqueña que tenía una gran aceptación por sus inmejorables playas era Puente Mayorga.

4. LA I GUERRA MUNDIAL (1914-1918)

Mientras la vida transcurría, no sin dificultades, en el Campo de Gibraltar, el mundo estaba en llamas: la I Guerra Mundial había comenzado. Aunque España se mantuvo neutral, Gibraltar estaba en guerra. Durante estos años el turismo en la comarca es principalmente de interior, relacionado con los grandes acontecimientos festivos o religiosos que se iban desarrollando a lo largo del año, como el carnaval, la Semana Santa, el Corpus Christi, las romerías y las ferias de ganados, con sus correspondientes corridas de toros. Sin embargo, en el año 1917 se entraría en una profunda crisis de subsistencias con una subida sustancial de los artículos básicos de la que no quedó ajena la comarca.

A pesar de todo, hubo algunos destellos. En San Roque, por ejemplo, desde 1914 resurgió una renovada Semana Santa, con el desfile de los romanos a pie y en 1916, a caballo. En Algeciras, por su parte, la feria fue mejorando ostensiblemente y atrayendo más visitantes. Y, para anunciar estos eventos, se utiliza como medio de propaganda la prensa y el cartel, destacando, durante estos años, la presencia del artista Mariano Bertuchi en San Roque, quien realizó diversos carteles de Semana Santa sanroqueña y uno de la Feria de Algeciras. Bertuchi marcaría un antes y un después en la historia del cartelismo del Campo de Gibraltar. En cuanto a los talleres litográficos, destacó la empresa gibraltareña Tip. & Lit. Beanland, Malin & Company, que fue la que editó, con diferencia, los mejores carteles de la zona.

Con respecto a las infraestructuras en 1917, como se ha referido, finalizaron las obras de la carretera entre La Línea de la Concepción y San Roque y también culminó la construcción de la primera fase del muelle de Alfonso XIII en Algeciras, aunque no sin las lógicas dificultades, debidas a la guerra. No obstante, en 1918 todavía estaba en construcción la carretera general entre Guadiaro y San Roque. Paralelamente, el domingo 17 de noviembre de 1918, en Gibraltar, se daba las gracias por la finalización de la I Guerra Mundial.

En cuanto al turismo de trasatlánticos, la apertura del Canal de Panamá en agosto de 1914 había abierto numerosas expectativas; sin



Lámina 2. Cartel de Semana Santa de San Roque, 1918. Mariano Bertuchi. AHMSR

embargo, la I Guerra Mundial estaba haciendo estragos: el hundimiento del trasatlántico *Lusitania* frente a las costas de Irlanda el 7 de mayo de 1915 había sido la señal de aviso de la cruel realidad.

5. LA PUJANZA DEL TURISMO INTERNACIONAL

Una vez acabada la I Guerra Mundial y superados los lógicos temores de la Gran Pandemia de Gripe —1918-1919—, que dio la vuelta al mundo y que en el Campo de Gibraltar tuvo una notable incidencia, entramos en los famosos años veinte. Era el momento del dólar; “su majestad el dólar” se había convertido en la divisa de referencia, en la llave maestra.

Con todo, en los principios de los años veinte la situación en España estaba bastante complicada. No fue, sin embargo, hasta la dictadura de Primo de Rivera de septiembre de 1923 cuando España empezó a verse con más simpatía en los países occidentales al entrar en una asombrosa paz social, acompañada por numerosas obras

modernizadoras. El golpe de Estado que fundó el Régimen, por otro lado, tampoco fue mal visto en la comarca.

Entonces España se puso de moda. La imagen de España se plasmaba en torno de la noción “de tratarse de un país más bien africano, con tres espectáculos sin par, vistosos y con solera. A saber, ‘Bull fights, processions and cuadro flamenco’, entreverado de bronco tipismo, sazonado con una gotas musulmanistas y filocalés” (Lavour, 1980: 61). Aunque llegó la prohibición del juego: “el general Primo de Rivera decretó el 1 de noviembre de 1924 la prohibición de los juegos de azar. Un *rien ne va plus* visto en general con beneplácito sumo. [...] Sin otra incidencia inmediata en el turismo que cerrarle al Hotel María Cristina de Algeciras el negocio de su Kursaal” (Lavour, 1980: 65).

Pero no solamente esta prohibición afectó al Kursaal de Algeciras, también el Hotel Príncipe Alfonso sufrió las consecuencias. Desde entonces “fue cada día a menos hasta su desaparición total en los años 30” (Del Manzano: s.p.).

A pesar de todo, y salvo esta piedra en el negocio turístico, la vida continuaba. En 1922 la empresa Autobuses Portillo inaugura la línea Málaga-La Línea. Ese mismo año Cruz Herrera realiza su primer cartel para las fiestas de la Velada de La Línea. Por su parte, Autobuses La Valenciana ya comenzó a realizar los servicios entre Sevilla-Jerez-Algeciras. Así mismo, en Algeciras se traslada la línea de ferrocarril, desde la margen derecha del río hasta la banda izquierda, para que los trenes pudieran acceder al muelle de la Galera y a la futura Estación marítima; entonces el muelle de madera dejó de tener utilidad, por lo que en noviembre de 1927 la Compañía de Vapores La Punta de Europa trasladó la zona de atraque de sus tres vapores *Margarita*, *Elvira* y *Aline* al nuevo muelle (Torremocha, 2012: s.p.). Y aprovechando esta nueva disposición de la línea férrea, en 1925 se inaugura el Hotel Sevilla en la avenida Segismundo Moret, en el margen izquierdo del río de la Miel.

HOTEL PRINCIPE ALFONSO (S. A.) SAN ROQUE LA LINEA



Este magnífico Hotel está construido con todas las comodidades, confort a higiene, y situado en la playa, poniente, en la carretera que desde San Roque conduce a La Línea y Gibraltar.

CLIMA DELICIOSO - VISTAS MAGNIFICAS

Distancias desde el Hotel: A Estación San Roque, quince minutos; a La Línea, tres minutos, y a Gibraltar, siete minutos.

GRAN CASINO

"Five o'clock tea"—Te "dansant" todos los domingos y días festivos.

"Rendez-vous" de las familias más distinguidas de la vecina plaza inglesa y de todo el Campo de Gibraltar.

La dirección del Príncipe Alfonso, para mayor comodidad de sus favorecedores, tiene establecido un servicio de "autos", con parada en la Plaza del Martillo, de Gibraltar, y que hace el recorrido hasta el Hotel todos los días, a partir de la una de la tarde.

Dirección telegráfica y telefónica: ALFONSO
TELEFONO NUM. 456

Lámina 3. Hotel Príncipe Alfonso, San Roque. Colección particular

6. LAS GRANDES EXPOSICIONES DE 1929 Y EL PATRONATO NACIONAL DE TURISMO

También en el aspecto turístico estaban cambiando las cosas en el país. El 25 de abril de 1928 se crea el Patronato Nacional de Turismo, que venía a sustituir a la Comisaría Regia de Turismo —1911-1928—. Si observamos la fecha de la creación del Patronato, vemos que están muy cercanas las exposiciones internacionales de Sevilla y Barcelona. De hecho, el mismo preámbulo del Real Decreto de 25 de abril explicita la necesidad de potenciar el turismo a través del nuevo organismo, con el fin de aprovechar, de forma inmediata, el reclamo internacional que suponen las exposiciones de aquel año. Por lo tanto, el Patronato Nacional de Turismo se convierte en la plataforma ideal para la promoción turística de España. Pero también, con el PNT, aspiraba el Gobierno a asegurar el enlace entre los diferentes elementos que componían el denso entramado turístico; o lo que es lo mismo, constituyó el primer intento serio de gestión turística, con un presupuesto específico, y por eso, al Patronato se le considera el primer gran pilar del turismo moderno español.

En cuanto a su organización, el Patronato dependía de la Presidencia del Consejo de Ministros y estaba regido por un Comité directivo y ejecutivo, con residencia en Madrid y constituido por diez miembros: un presidente,

tres vicepresidentes delegados generales, que tenían a sus respectivos cargos las Delegaciones de Viajes, de Arte y de Propaganda, seis subdelegados regionales y un secretario general. Territorialmente estaba dividido en seis regiones: Región Central, con sede en Madrid; Cantábrica, en Santander; Cataluña, Aragón y Baleares, en Barcelona; de Levante, en Valencia; de Andalucía, Canarias y Protectorado español en Marruecos, en Sevilla; y Occidental, en Salamanca. Por otro lado, anejo al Patronato existía el Consejo General de Turismo, con misión de enjuiciamiento, análisis y crítica respecto a la actuación de aquél.

Uno de los principales objetivos del Patronato, además de ofrecer la monumentalidad, el exotismo, las bellezas paisajísticas o las bondades del clima, era mostrar una imagen moderna de España que se había configurado durante estos últimos años, a través del desarrollo industrial, del crecimiento de las ciudades y de la construcción de numerosas infraestructuras, entre las que van a destacar, en lo tocante a la cuestión turística, los albergues, las hospederías y las carreteras.

Para poder anunciar al mundo toda esta oferta turística, en aquellos momentos, la tarjeta postal, el folleto, el cartel, los libros y el emergente documental cinematográfico fueron, sobre todo, los medios indiscutibles de propaganda; por lo tanto, el Patronato se volcó en la edición y difusión de estos medios.

Y para informar y ayudar a los turistas, el Patronato abrió una red de oficinas por todo el país. En la provincia de Cádiz, instaló una oficina en el Muelle Reina Victoria de la capital y otra en el puerto de Algeciras:

Con respecto a la caseta del Patronato Nacional de Turismo, en la sesión ordinaria del 29 de abril de 1929 se autorizó la instalación de una caseta del Patronato de Turismo en una parcela de unos 100 metros cuadrados situada en el muelle de la Galera, en un lugar próximo a la Caseta de Aduana. El edificio, de planta cuadrada y amplios ventanales, era de mampostería con cubierta a dos aguas disimulada por un pretil construido sobre cornisa. Según lo recogido en la sesión del día 22 de agosto de aquel año, la Oficina de Información que el Patronato Nacional de Turismo tenía instalada en el puerto empezó a funcionar el día 5 de agosto de 1929 (Torremocha, 2017a: s.p.).

También el Patronato instaló otro punto de información en el Kursaal. El 25 de octubre de 1929, *El Luchador* decía cual era el objetivo de esta oficina:

“La Exposición de Arte Industrial Español, organizada por el Patronato Nacional de Turismo, se inaugurará en el mes de Noviembre, y a fin de recabar la asistencia del mayor número de expositores de ésta Región, se invita a todos los artistas y fabricantes de objetos españoles a que envíen sus artículos a la Exposición de Algeciras”.

Exposición en la que insistía la *Revista África y América* en enero de 1931: “en el antiguo Kursaal cedido por el Ayuntamiento, [el Patronato expondrá] artículos representativos del arte español de cada región”. No obstante, este punto de referencia y exposición no tuvo mucha vigencia, pues en el folleto de Algeciras que edita el Patronato republicano ya no aparece el Kursaal.

Como se cita en la propaganda del Patronato, la oficina del puerto de Algeciras contaba con un intérprete: “NOTA: Las poblaciones señaladas con asterisco cuentan en su oficina con servicio gratuito de intérpretes uniformados, que concurrirán a la llegada de trenes, ‘autos’ y vapores de interés turístico”. En efecto, una de las novedades más interesantes del Patronato fue el denominado servicio de información, responsable de la reglamentación del Servicio de Guías, Intérpretes y Correos, “aprobada el

21 de noviembre de 1929, creando los primeros profesionales en el país, aunque existió como precedente, la Real Orden Circular de 17 de marzo de 1909. Desde entonces no se había vuelto a legislar nada. Lo verdaderamente innovador fue que el Patronato organizó la profesión de guía turístico, definiendo las actividades y horarios, así como las tres categorías que lo integraban”. Además, todos “deberían estar uniformados y debidamente identificados con una insignia redonda de metal y para optar al cargo debían pasar un examen demostrativo. Esta importante novedad hizo que los guías se convirtiesen en personajes habituales en el paisaje del turismo” (Méndez *et al*: 242).

La apertura de las oficinas en el extranjero, por su parte, estaba debidamente justificada:

Si se piensa en que hasta hace unos meses España ha estado ausente turísticamente de las grandes capitales extranjeras, resulta incomprensible que haya podido venir a España el escaso turismo de estos últimos años. Sólo el Museo del Prado y las bellezas de Granada difundidas en América por Washington Irving habían creado unas corrientes muy débiles de un turismo tradicional en el que por conexiones directas unos turistas habían atraído a otros. En el extranjero no existía centro alguno donde quien quisiera ir a España pudiera preguntar nada sobre el viaje. Por el contrario, los centros de información general daban siempre informes en contra de nuestro país (*Revista África y América*, marzo de 1930).

Así pues, se instalaron oficinas en algunas de las principales ciudades europeas y americanas: Munich, Londres, Buenos Aires, Nueva York, París, Roma y Gibraltar, siempre en lugares céntricos y emblemáticos. Con respecto a la oficina de Gibraltar, que estuvo en un principio dirigida por Luciano López Ferrer, el cónsul de España en la colonia, se denominaba *The Official Spanish Travel Bureau*, y estaba situada en *Main Street*, 63 a 67, la calle más icónica y comercial.

En cuanto a la propaganda, el Patronato publicó en la provincia de Cádiz diversos materiales, como revistas, guías, folletos y un cartel de Cádiz, centrándose, sobre todo, en la capital provincial, además de la construcción del icónico Hotel Atlántico, inaugurado el 3 de noviembre de 1929.

También hubo algunas iniciativas privadas como *Guía de Cádiz, 1930* de Salvador Repeto, además de la *Guía de la provincia de Cádiz* o la *Guía de Andalucía*, editadas por el Patronato.

Sobre el Campo de Gibraltar, además de la publicidad que aparece en algunos capítulos de las citadas guías y artículos periodísticos, lo más singular y específico fue la publicación de un folleto-cuadernillo, de parecida factura y contenido a los que editó el Patronato de las ciudades más importantes de España.

Para que no figurara el nombre de Campo de Gibraltar, regalándole así propaganda a la competencia, se tituló ‘Algeciras y sus alrededores’. Se trata de un folleto-cuadernillo de 16 páginas, unido por una grapa y sin paginar de 16,5 x 12 cm. Editado en color marfil y con tinta de color sepia. En él figuran nueve fotografías de la comarca —ninguna de Gibraltar— y un plano de Algeciras. Se hacen algunas anotaciones geográficas e históricas y aparece el listado de hoteles y fondas de Algeciras: Reina Cristina —que se encontraba en reconstrucción—, el citado Anglo-Hispano, Londres, Madrid, Ritz, Sánchez, Marina Victoria, Fonda Española, Hotel América, Hotel Sevillana, Hotel España y Francia, Fonda la Sevillana, Hotel Andaluza, y Fonda Económica. Además, figuraban una serie de indicadores de centros oficiales, garajes públicos y talleres de reparaciones, autos de alquiler, que tenían las paradas en el Puerto y en la calle Castelar, y bancos. Igualmente, el folleto sugiere una serie de excursiones por los alrededores: a Tarifa, al Cobre y las Chorreras, al Pelayo, a San Roque-La Línea-Gibraltar, a Castellar por la Almoraima, a Castellar y Ronda, a Los Guijos, el peñón del Fraile, las playas de Getares y el Rincón. Así mismo, informa el folleto sobre los servicios de los Autos La Valenciana, Automóviles Portillo y El Rápido Algeciras-Sevilla, además de las comunicaciones ferroviarias y marítimas. En este sentido, la Compañía Trasmediterránea ofrecía un servicio a Ceuta, que partía a las 15 horas, y otro a Tánger, que salía a las 14 horas, en las modernas motonaves *Primo de Rivera* y *General Sanjurjo*, que habían entrado hacía poco tiempo en servicio, además de los servicios Algeciras-Gibraltar —cinco diarios y cuatro los domingos— en los citados vapores. Igualmente, en el folleto se dedica algunas páginas a los diferentes servicios

de las compañías navieras que efectuaban enlaces marítimos con Gibraltar.

Cabe mencionar que, en este folleto, destaca la labor de Otto Wunderlich —1886-1975—, un fotógrafo alemán que llegó a España en 1913 y trabajó para diversas empresas, revistas y el Patronato Nacional de Turismo.

Por otro lado, aunque no aparece en el folleto, la empresa Transportes Generales Comes empezó a ofrecer sus servicios, al serle asignada la concesión de la línea exclusiva de transporte de pasajeros y correspondencia sobre la ruta Cádiz-Algeciras-La Línea de la Concepción, otorgada por la Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados a Alejandro Ivison Pastor, con fecha de abril de 1927 (Transportes Generales Comes. Nuestra Historia: s.p.).

Parecía que se estaban viviendo unos momentos realmente de bonanza. Esta bonanza quedó certificada por la visita del rey Alfonso XIII el 5 de octubre de 1927 a Algeciras, cuando iba de camino a Ceuta y al Protectorado, que supuso de nuevo un eco de alegría para ciudad: “el momento fue de impresionante grandiosidad” (*La Vanguardia*, 6 de octubre de 1927) ¡La paz había llegado al Protectorado!, inaugurándose la primera estación marítima de Algeciras al año siguiente.

En el otro extremo de la comarca, en 1929 se abrió al tráfico el puente de Guadiaro, sustituyendo a la barcaza que retrasaba notablemente el recorrido, por lo que el único tramo que quedaba pendiente de la carretera general de Málaga a Cádiz quedó concluido. Aprovechando este impulso, en el mes de junio de 1929, la empresa de automóviles Portillo inaugura la línea Málaga-Algeciras, ampliando la que mantenía desde 1922 con la ciudad de La Línea, con el objetivo añadido de enlazar los correos marítimos de Ceuta y Tánger con el de Melilla. Mientras tanto, el Hotel Reina Cristina seguía cumpliendo un magnífico papel acogiendo a ilustres viajeros y a todo tipo de celebraciones, como el homenaje que se le tributó el 2 de julio de 1929 por la noche a los tripulantes del hidroavión que se había estrellado cerca de las Azores y que habían sido recogidos por el portaaviones inglés *Eagle*, que los trasladó a Gibraltar.

PATRONATO NACIONAL DEL TURISMO

ALGECIRAS Y SUS ALREDEDORES



El Estrecho de Gibraltair, desde Tarifa.

Foto Wunderlich.

ALGECIRAS, antigua ciudad de 25.000 habitantes, asentada en la costa Oeste de la bahía de su nombre, al pie de una pequeña colina y al margen del río de La Miel, que la divide en dos partes. es, por su situación geográfica y sus vías de comunicación, uno de los principales puntos turísticos de España.

Los bereberes la llamaron Al-Djezirah Al-Hadrah. Fué uno de los principales puertos del reino granadino.

En cuatro grandes etapas puede dividirse su historial, o sea en las de las grandes invasiones que sufrió la Andalucía, procedentes de Africa, a saber: la primitiva de los árabes, con Tarik y Muza, en 711

7. TURISMO DE TRASATLÁNTICOS

Uno de los principales motivos de la instalación de las oficinas del Patronato Nacional de Turismo en el Campo de Gibraltar fue indudablemente la gran afluencia de turistas que bajaban de los grandes trasatlánticos que recalaban en Gibraltar. En efecto, en los primeros años posteriores a la I Guerra Mundial el paso de los “cruceros extranjeros por los puertos españoles fue un suceso más bien ocasional” (Cerchiello: 94). De hecho, si exceptuamos el desembarque de algunos contingentes en el puerto de Cádiz, la visita a España seguía realizándose, en general, con una escala en Gibraltar (Cerchiello: 94).

Por lo tanto, después de la I Guerra Mundial el puerto de Gibraltar se había convertido en escala de los trasatlánticos que cruzaban el Estrecho. La ley seca, implantada en los Estados Unidos entre 1919 y 1933, había dado lugar al *booze cruise* a México y Canadá de las clases medias norteamericanas; mientras que las clases más elitistas viajaban a Europa, el Mediterráneo oriental o incluso daban la vuelta al mundo, como la *Golden jubilee cruise* que realizó el famoso RMS *Samaria* entre 24 de enero y el 31 de mayo de 1923, recalando en Gibraltar. “En cuanto a las largas expediciones *eastboard*, los buques solían recoger nuevos pasajeros en las primeras escalas europeas, siendo el puerto de Gibraltar el de mayor confluencia, por ejemplo, de la clientela británica” (Cerchiello: 87).

Y esta afluencia de turistas al Peñón repercutía en la comarca:

Además del tráfico de pasajeros con Gibraltar, a mediados de la década de los 20 existía un tráfico de turistas extranjeros que eran trasladados al puerto de Algeciras por los vapores de la Compañía de Vapores del Sur de España después haber llegado a la colonia inglesa a bordo de trasatlánticos, [...] para continuar viaje por vía férrea a otros puntos de Andalucía y de España (Torremocha, 2017b: s.p.).

8. AGENCIAS DE VIAJES

Un factor muy destacado para el buen desarrollo del turismo era el papel que jugaban las agencias de viajes. En la comarca del Campo de Gibraltar las agencias de viajes tenían sedes en Algeciras y Gibraltar:

Los Centros organizadores de excursiones, Agencias de viajes y los turistas en general, que visiten Andalucía, pueden dirigirse para pedir informes, folletos, etc., a las siguientes oficinas:

En Algeciras:

Compañía Internacional de COCHES-CAMA, Sociedad de Automóviles de Cádiz a Algeciras, Sur del Río.

‘Viajes Bakumar’, J.L. Torres, 2.

En Gibraltar:

Sres. Thos Cook & Son, Main Street, 56.

‘Viajes Bakumar’, Main Street, 169 (369) (VVAA, 1929: 3).

De todas estas agencias, la más importante era la Thomas Cook —Thos Cook & Son—. El inglés Thomas Cook fue un empresario conocido por ser la primera persona en crear un viaje organizado y la primera agencia de viajes, por eso su lema era “Creadores del turismo universal”. Con más de trescientas sucursales repartidas por todo el mundo en 1929, en Sevilla tenía su sede en la calle Cánovas del Castillo, 18.

La Compañía Internacional de Coches-Cama, —*Compagnie Internationale des Wagons-Lits*— fue fundada en 1876 por el ingeniero belga Georges Nagelmackers. A partir de 1883 cambió su denominación por la de Compañía Internacional de Coches Cama y de los Grandes Expresos Europeos. Esta compañía estaba muy extendida por toda Andalucía.

Por su parte, Viajes Bakumar —Baquera, Kusche y Martín S. A. Málaga—, que tenía su sede en la plaza de Adolfo Suárez de Figueroa de Málaga, llegó a editar un libro para el turista: *Andalucía, Guía del Turista, 1929*, escrito por Fritz Koethke.

Sin embargo, esta vorágine expansiva que se estaba viviendo en la comarca se amortiguó de golpe cuando el 11 de enero de 1930 se incendió el Hotel Reina Cristina. Días después del suceso del Hotel Reina Cristina, el 28 de enero de 1930, dimite el general Primo de Rivera. Parecía que estos acontecimientos no eran más que el reflejo de la crisis económica que se estaba empezando a vivir a raíz del crack de la bolsa de Nueva York —la crisis del 29—.

Estos años coincidieron con la presencia del gobernador militar de Gibraltar, sir Alexander Goodle; persona muy interesada por el fomento

THOS. COOK & SON
CREADORES DEL TURISMO UNIVERSAL
 Agentes generales para el Extranjero del Pennsylvania Railroad

Casa central: Londres. Berkeley Street, Piccadilly, W. 1. - Oficina principal en España: Madrid, Avenida del Conde de Peñalver, 15.

SUCURSALES EN LA PENÍNSULA:		
MADRID..... PALACE HOTEL	SEVILLA:	LISBOA..... RUA AUREA, 52/54
BARCELONA. FONTANELLA. 19	CÁNOVAS DEL CASTILLO. 18	GIBRALTAR. 56, MAIN STREET

300 SUCURSALES EN TODO EL GLOBO

PARA TODO LO REFERENTE A PUBLICIDAD Y ADMINISTRACION DIRIGIRSE A
THOS. COOK & SON
 Avenida del Conde de Peñalver, 15, Madrid. Dirección telegráfica: Cook-Madrid

Lámina 5. Anuncio publicitario de la agencia de viajes THOS COOK & SON. Colección particular

de la colonia, inaugurándose en julio de 1930 el Museo de Gibraltar gracias a su iniciativa. Meses después, el 14 de noviembre, procedentes de Cádiz, el conde de Cimera, presidente del Patronato Nacional de Turismo, y José Antonio Sangróniz, secretario de dicha entidad, habían marchado a Algeciras y Gibraltar (*Telegrama del Rif*, 15 de noviembre de 1930) para visitar las nuevas oficinas del Patronato instaladas en dichas ciudades.

9. EL PATRONATO NACIONAL DE TURISMO REPUBLICANO



Este periodo culmina con la proclamación de la II República el 14 de abril de 1931. En efecto, la llegada de la República supuso un cambio relativo en la administración turística española. Nada más iniciada la andadura del nuevo régimen, se disolvía la Junta del Patronato -17 de abril de 1931-, asignando las funciones de su presidente al Director General de Turismo, Claudio Rodríguez Porrero, quien fue el encargado de confeccionar una memoria. A la luz de la memoria y viéndose su importancia, su organización y funcionamiento, tras un eclipse de siete meses, en diciembre de ese mismo año, se restauraba el Patronato con algunas variantes. Los objetivos, sin embargo, siguieron siendo los mismos, aunque se tuvo que hacer frente a una crisis internacional que afectó de lleno al sector turístico español, que tampoco lo tuvo fácil en un

país con una inestabilidad interna en aumento. Por todo ello, el Patronato republicano tuvo que amoldarse a las nuevas circunstancias sociales y económicas.


En cuanto a la actuación del Patronato en el Campo de Gibraltar, en primer lugar, y siguiendo su política de contención de gastos, desaparece la oficina del Patronato del Kursaal, que se llegaría a transformar en un Instituto de Enseñanza Media, aunque siguió en funcionamiento la oficina instalada en el puerto de Algeciras.

También el Patronato republicano edita un nuevo folleto que va a sufrir algunos cambios con respecto al anterior; sobre todo para subrayar la impronta del nuevo régimen. El nuevo folleto sigue manteniendo la misma estructura, aunque cambia el nombre y el diseño de la portada donde figura en la cabecera “República Española”, flanqueada por el escudo de la República y el nuevo escudo del Patronato Nacional de Turismo —PNT—. También cambian algunos nombres de calles, plazas y hoteles, así el Hotel Reina Cristina cambia por Hotel Cristina cuando reabre sus puertas en 1932, el Parque María Cristina por Parque García Hernández, etc.

Por otro lado, aunque se mantienen los datos geográficos e históricos, se actualizan algunos —Algeciras 30.000 habitantes—. Seguidamente aparecen algunos indicadores muy útiles como “Hoteles”, “Bar-Restaurants”, “Centros Oficiales”, “Garajes y talleres de reparaciones”, “Autos de


REPÚBLICA ESPAÑOLA


ALGECIRAS



El Estrecho de Gibraltar y la costa de África, desde Tarifa Fot. Wunderlich

ALGECIRAS, antigua ciudad (30.000 habitantes), asentada en la costa Oeste de la bahía de su nombre, al pie de una pequeña colina y al margen del río de La Miel, que la divide en dos partes, es, por su situación geográfica y sus vías de comunicación, uno de los principales puntos turísticos de España.

Los bereberes la llamaron Al-Djezirah Al-Hadrah. Fue uno de los principales puertos del reino granadino.

En cuatro grandes etapas puede dividirse su historial, o

Lámina 6. Folleto-Guía 'Algeciras', Patronato Nacional del Turismo. Colección particular

alquiler”, “Bancos”, “Excursiones” y “Guía del Turista”.

En la “Guía del Turista” se informa de los diferentes trayectos y las empresas de autobuses que prestan sus servicios: Algeciras-Cádiz, Transportes Generales; Algeciras-Jerez-Sevilla, La Valenciana; Algeciras-Jerez-Sevilla, El Rápido; y Algeciras-Málaga, Portillo. Todas estas empresas tenían sus oficinas en la Acera de la Marina, denominada ahora F. Ferrer. Igualmente en el folleto aparecen las “Comunicaciones ferroviarias”, las “Comunicaciones con África”, con dos servicios diarios a Ceuta de la Compañía Trasmediterránea —7 y 15 horas—, y uno a Tánger; además de los servicios de los vapores “Algeciras-Gibraltar”. Por último, también informa del “Servicio marítimo de pasajeros y precios desde Gibraltar”, donde operaban las siguientes líneas —unas para Londres y otras para Liverpool, haciendo algunas de ellas escala en Tánger—: P&O, *Orient Line*, *Bybby Line*, *Henderson Line*, *Anchor Line*, *Union Castle*

Line, *British India Line*, N.Y.K., *Rotterdam Line*, *Navigazione Generale Italiana* —regular entre Italia, Gibraltar y Nueva York—, y *Blan Line* —regular para Tánger y Casablanca—.

Con respecto a las infraestructuras en Algeciras, merece la pena destacar la finalización de los trabajos de prolongación del muelle de la Galera en el año 1932, con lo que se daba término a la construcción del emblemático muelle. Al año siguiente también finalizan las obras del rompeolas de Isla Verde; construcción fundamental para salvaguardar de los temporales el muelle de la Galera.

En cuanto al resto de la comarca, en Gibraltar se mantiene la oficina de turismo del Patronato, a pesar del cierre de otras oficinas en el exterior. Igualmente, en 1932 se inaugura el magnífico Hotel Rock, de tipo racionalista en la construcción y art decó en la decoración, con bellos jardines e increíbles vistas a poniente, que va a suceder como primer hotel gibraltareño al Hotel Bristol. Mientras tanto, los trasatlánticos,



Lámina 7. Cartel publicitario de Bland Line, Gibraltar. Colección particular

una vez superada la crisis de principios de los treinta, continuaron llegando de forma continua al puerto Gibraltar. Precisamente en agosto de 1933 el trasatlántico SS *Rex* de la *Italian Line*, orgullo de la marina italiana, logra el *Blue Riband* —el Lazo Azul que se otorgaba al récord de viajes más rápidos—.

También en Campamento, se siguieron celebrando las famosas carreras de caballos, organizadas por la citada Sociedad de Caballos de Andalucía, y los partidos de polo. Además, en diciembre de 1935, se empieza a construir un canódromo, que no llegaría a acabarse debido al comienzo de la Guerra Civil. En efecto, el 17 de julio de 1936, se produce un golpe de Estado en Melilla y pronto la comarca se suma a la España “nacional”, por lo que todo lo relacionado con el turismo pasa a un segundo plano —aunque en la zona nacional se creó el Servicio Nacional de Turismo, por ley de 30 de enero de 1938—, pero este tema se sale del ámbito de esta comunicación. ■

10. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

10.1 Fuentes archivísticas

- Archivo Histórico Municipal de San Roque (AHMSR):
- Libro de actas capitulares (LAC) núm. 78. Caja 1678. Expediente14.

10.2 Bibliografía

- Aranda Bernal, A. (2014). *La arquitectura inglesa en el Campo de Gibraltar*. Cádiz: Diputación de Cádiz.
- Cerchiello, G. (2013). *La evolución del crucerismo en España. Desde sus orígenes hasta la actualidad (1848-2013)*. Tesis doctoral. Universidad de Alicante.
- Del Manzano Pratts, M. (julio 2017): ‘Hoteles antiguos’, *Europa Sur*, s/p.
- Koethke, F. (1929): *Andalucía – Guía del Turista*, 1929. Málaga: Fritz Koethke.
- Lavour, L. (1976). ‘Turismo romántico en el Campo de Gibraltar’, en *Carteya* núm. 8, agosto-septiembre 1976, pp. 15-18.
- Lavour, L. (1980). ‘Turismo de entreguerras (1919-1939)’, en *Revista de Estudios turísticos* (67), pp.11-112.

- López Zaragoza, L. (1899). *Gibraltar y su Campo, Guía del forastero*. Cádiz: Establecimiento Tipo-Litográfico J. Benítez.
- Méndez Rodríguez, L., Plaza Orellana, R. y Zoido Naranjo, A. (2010). *Viaje a un oriente europeo. Patrimonio y turismo en Andalucía (1880-1929)*. Sevilla: Centro de de Estudios Andaluces.
- Ocaña, M. (coordinador) (2001). *Historia de Algeciras Moderna y Contemporánea* (2). Cádiz: Diputación de Cádiz.
- Pérez-Petinto y Costa, M. (2004). *Historia de Algeciras* (Volumen I, edición anotada). Instituto de Estudios Campogibaltareños. Algeciras: IECG.
- Pleguezuelos Sánchez, J. A. (2018). *Mariano Bertuchi, carteles y turismo*, 2018. Manuscrito s/e.
- Torremocha Silva, A. (2014). ‘El rompeolas de la Isla Verde (1920-1933), una obra emblemática del puerto Bahía de Algeciras en la primera mitad del siglo XX’. *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (41). Algeciras: IECG, pp. 419-434.
- Vila-San Juan, J. L. (1984). *La vida cotidiana en España durante la Dictadura de Primo de Rivera*. Barcelona: Editorial Argos Vergara.
- VVAA (1929). *Andalucía* (folleto-guía). Patronato Nacional de Turismo.
- VVAA (c. 1930). *Algeciras y sus alrededores* (folleto-guía). Patronato Nacional de Turismo.
- VVAA (1930). *Guía de Cádiz para el uso del turista*. Guía de turismo patrocinada por el Comité de iniciativas y propaganda de Cádiz. Cádiz.
- VVAA (c.1933). *Algeciras* (folleto-guía). Patronato Nacional de Turismo.
- VVAA (1938): *Visitad las rutas de la guerra en España* (folleto). Servicio Nacional de Turismo.
- VVAA (2008): *Algeciras, el puerto y la ciudad* (guía didáctica). Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras.

10.3 Fuentes hemerográficas

- ABC, Madrid
- Comercio, Algeciras
- El Adelanto, Salamanca
- El Telegrama del Rif, Melilla
- La Esfera, Madrid
- La Vanguardia, Barcelona
- Lábaro Hispano, Algeciras

- *Revista África y América*, Barcelona.

10.4 Fuentes telemáticas

- Europeana collections. Fotografía/Otto Winderlich. s/d. Consultado el 24 de febrero de 2018.
https://www.europeana.eu/portal/es/record/2022703/oai_euromuseos_mcu_es_euromuseos_MT_FD024182.html
- Muñoz Antivón, J. F.: Historia de los Automóviles Portillo 1ª parte. 15 de junio de 2009. Consultado el 12 de febrero de 2018.
<http://historiadelaautomovilenmalaga.blogspot.com/2009/06/137.html>
- N-340. Puente metálico sobre el río Guadiaro, s/d. Consultado el 10 de abril de 2018
<https://n-340.org/patrimonio/items-patrimoniales/cadiz/san-roque/secuencia-de-guadiaro/puente-rio-guadiaro/>
- Torremocha Silva, A. El muelle de madera. 9 de diciembre de 2102. Consultado el 14 de febrero de 2108.
https://www.europasur.es/algeciras/muelle-madera_0_650635447.html
- Torremocha Silva, A. (2017a). Historia del puerto de Algeciras (LVIII). Construcción de edificios auxiliares y grúas en el muelle de Galera (1916-1936). 20 de febrero de 2017. Consultado el 22 de febrero de 2018.
https://www.europasur.es/algeciras/Construccion-edificios-auxiliares-muelle-Galera_0_1110788951.html

- Torremocha Silva, A. (2017b). Historia del puerto de Algeciras (LXII). El tráfico de pasajeros por el puerto (1894-1929). 20 de marzo de 2017. Consultado el 23 de febrero de 2018.
https://www.europasur.es/algeciras/trafico-pasajeros-puerto_0_1119188074.html
- Torremocha Silva, A. (2017c). Historia del puerto de Algeciras (LXVI). Compañías de navegación en el puerto de Algeciras (1910-1935). 17 de abril de 2017. Consultado el 22 de febrero de 2018.
https://www.europasur.es/algeciras/Companias-navegacion-puerto-Algeciras_0_1127587336.html
- Transportes Generales COMES. Nuestra Historia. s/d. Consultado el 15 de mayo de 2018.
www.tgcomes.es/historia.htm

José Antonio Pleguezuelos Sánchez

Miembro de la Sección 1ª de Geografía e Historia del Instituto de Estudios Campogibaltareños

Cómo citar este artículo:

José Antonio Pleguezuelos Sánchez (2020). “Una aproximación al panorama turístico en el Campo de Gibraltar durante el periodo de entreguerras (1918-1939)”. *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (53), noviembre 2020. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibaltareños, pp. 47-62

