

LA PISTA DE ATERRIZAJE DE GIBRALTAR

Por el doctor ANTONIO MARQUINA BARRIO

INTRODUCCIÓN

Después de la conquista del Peñón de Gibraltar por las fuerzas armadas británicas el año 1704, llevada a cabo, según se dijo, en nombre del archiduque Carlos, y en defensa de sus derechos, Inglaterra, siguiendo una política de hechos consumados, mantuvo la posesión de esta fortaleza. El artículo X del Tratado de Utrech dio base jurídica a esta situación. Pero la cesión tenía un claro aspecto limitativo. Como bien indica el libro rojo español sobre Gibraltar, presentado a las Cortes Españolas en 1967, las limitaciones se pueden agrupar en los siguientes apartados:

1. Limitaciones territoriales, al cederse únicamente la ciudad, castillo, puerto, defensas y la fortaleza.
2. Limitaciones jurídicas, al cederse sin jurisdicción territorial.
3. Limitaciones económicas, al prohibirse toda comunicación por tierra y todo comercio entre la Plaza y el territorio limítrofe.
4. Limitaciones basadas en razones militares, al prohibirse la residencia en Gibraltar, por motivos españoles de seguridad, de determinado tipo de personas: «judíos y moros».
5. Limitaciones de disposición en el futuro, al estipularse que Inglaterra no podía dar, vender o enajenar Gibraltar sin conceder a España el derecho de recuperación¹.

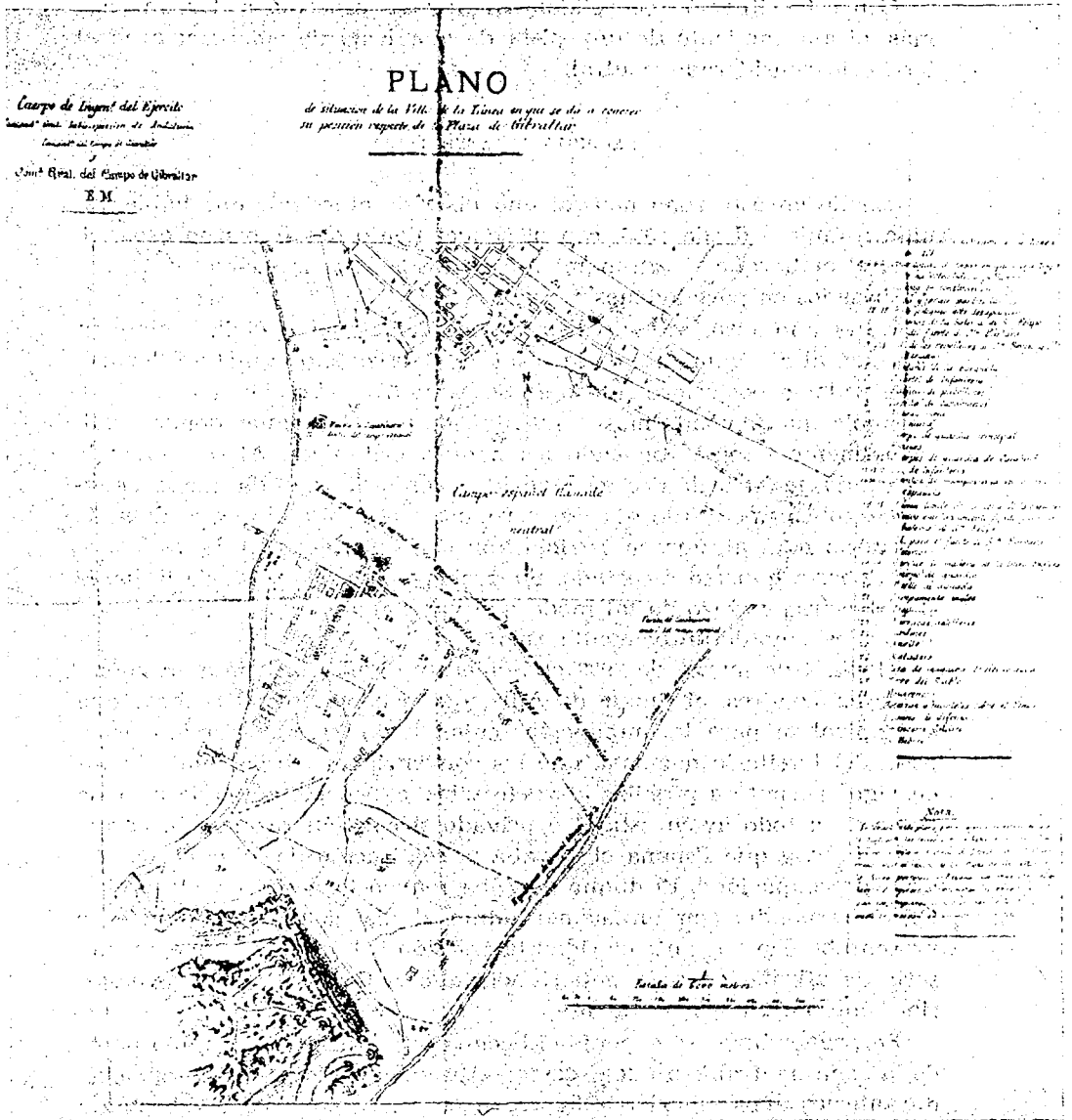
¹ *Negociaciones sobre Gibraltar*, documentos presentados a las Cortes Españolas por el ministro de Asuntos Exteriores, Madrid, 1967, p. 12.

Según la costumbre de la época, se creó una zona neutral entre las fuerzas británicas y las fuerzas españolas. Esta zona neutral no fue respetada por parte británica y la política de hechos consumados hizo de nuevo su aparición. Primero tuvo lugar la ocupación de la Torre del Diablo y El Molino, edificios situados fuera de la fortaleza. Luego en 1810, con el pretexto de la alianza hispanobritánica, suscrita por el tratado de Londres de 1809, el ejército británico voló los fuertes españoles de Santa Bárbara y San Felipe. En 1815, ya sin líneas de defensa opuestas, con motivo de una epidemia en Gibraltar, Inglaterra consiguió la autorización del rey Fernando VII para la instalación de un campamento sanitario en la zona neutral. De estas instalaciones ya no se retiraría. Después, con la epidemia de 1854 se dio paso a nuevos avances que vieron su culminación con la construcción de una verja en 1908. Inglaterra, de este modo, se apropió de una zona que nunca había sido cedida (véase mapa 1).

Pero además, Inglaterra, desde mediados del siglo XIX comenzó a considerar como propias las aguas comprendidas al este de la línea trazada desde Punta Mala a dos millas al oeste de Punta Europa. Aunque estas aguas bañan en gran parte la costa española y esta apropiación nunca fue reconocida formalmente por el Gobierno de España, lo cierto es que en ellas comenzaron a ejercer jurisdicción y vigilancia las autoridades inglesas. La mayor parte de los buques que arribaban al puerto de Gibraltar comenzaron a fondear en estas aguas con la mayor naturalidad. Posteriormente otros buques empezaron a hacerlo al oeste de esta línea, llegando incluso a fondear con toda tranquilidad en aguas españolas. Las autoridades españolas adoptaron una actitud de dejar hacer ante esta política de hechos consumados. Así la Marina dejó de practicar la vigilancia marítima en las aguas en que los ingleses la ejercían, obedeciendo a una orden reservada del capitán general del Departamento de Cádiz, de fecha 27 de septiembre de 1876, aprobada por el Ministerio de Marina de acuerdo con el Ministerio de Estado. Pero además, tampoco existían medios para obligar a los barcos británicos a respetar tan siquiera las aguas territoriales españolas, como se puso de manifiesto en los incidentes de 1918².

² Ministerio de Asuntos Exteriores, R. 972/1, E. 3. En el mes de mayo de 1918 el gobernador de Gibraltar denunció algunos hechos llevados a cabo por embarcaciones procedentes de la costa española y que calificó como piratería, amenazando con que en lo sucesivo los cañones de la Plaza harían fuego sobre cuantas embarcaciones transitasen de noche por la bahía. El gobernador militar del Campo de Gibraltar expuso al ministro de Estado, Eduardo Dato, las graves implicaciones que esta actitud podría llegar a tener, añadiendo que la vigilancia marítima no podía efectuarse con eficacia. En unas aguas porque no estaba facul-

LA PISTA DE ATERRIZAJE DE GIBRALTAR



MAPA 1

Plano de principios de siglo de la zona neutral. Puede verse la situacion del campamento, jardines y los espaldones de tiro de la zona apropiada por los ingleses.

Con esta situación consolidada Inglaterra procedió a dar un paso más, el alargamiento de una pista de aterrizaje de emergencia en el territorio considerado neutral.

LA PISTA DE ATERRIZAJE

Existía en esta zona neutral una pista de aterrizaje que había venido usándose desde 1935, con el conocimiento del Gobierno español, para el embarque y entrenamiento de aviones de la fuerza aérea naval basados en portaaviones.

En el año 1938, estando España en plena guerra civil, Inglaterra procedió al alargamiento de la pista de aterrizaje, que incluso llegaría a extenderse posteriormente quinientos metros—gracias a la postura española que expondremos—, adentrándose en las aguas donde tradicionalmente habían fondeado los buques británicos. Allan Hillgarth, agregado naval británico en Madrid durante la segunda guerra mundial, explicó más tarde que «el aeropuerto está situado en el llamado territorio neutral, que en estricta aplicación del espíritu de los Tratados debería haberse respetado. Su prolongación en aguas de la bahía de Algeciras se hizo de tal modo que viola aguas que ni siquiera son neutrales, sino definitivamente españolas»³.

El día 4 de marzo de 1939 el Gobierno español ordenó a su embajador en Londres, el duque de Alba, que señalase que las obras que se realizaban para la ampliación tenían lugar en una porción usurpada del territorio nacional, que las convenciones aéreas que estaban en vigor permitían prohibir el vuelo sobre el espacio aéreo de un país firmante a todo avión estatal o privado si existían razones de carácter militar, y que España observaba la realización de estas obras con gran preocupación⁴. El duque de Alba realizó la gestión y el Foreign Office respondió con un memorándum el día 25 de abril, donde se presentaba con bastante claridad la posición británica y se hacían una serie de afirmaciones de importancia que el Gobierno español posteriormente no tendría en cuenta.

En primer lugar se exponía el hecho de la utilización de «una parte de la zona neutral británica» como «pista de aterrizaje de emergencia» durante los años anteriores. Se reconocía que esta pista era bastante pequeña, pero que hasta entonces no se había llevado a efecto su

tado a hacerlo, y en otras por insuficiencia de medios, al disponerse únicamente de una escampavía a remo.

³ *Daily Telegraph*, 28 de abril de 1955.

⁴ *Negociaciones sobre Gibraltar*, cit. doc. 26, p. 483.

alargamiento «primordialmente» porque ello habría significado la reducción del espacio disponible para el esparcimiento de la población. A pesar de ello la pista se había estado utilizando durante una serie de años sin ningún accidente y contratiempo. Luego se explicaba que con los nuevos tipos de aeroplanos la pista de aterrizaje se había quedado definitivamente pequeña y esta era la razón de su alargamiento, que se encontraba todavía en vías de realización, añadiendo a continuación otros datos sobre instalaciones de esta zona. Debido al espacio limitado disponible, estas mejoras implicaban la reubicación «extensiva» de las instalaciones existentes. En último lugar se hacían unas afirmaciones importantes. Las mejoras no alterarían el uso general para el que la pista de aterrizaje se había construido, permaneciendo «primariamente» como en años anteriores en su *status* de *pista de aterrizaje de emergencia* para el embarque y entrenamiento de aviones de la fuerza aérea naval desembarcados⁵.

El 27 de abril el Gobierno español envió nuevas instrucciones, ordenando al duque de Alba que hiciera saber al Gobierno británico la situación anómala que se creaba con este «aeródromo», pudiendo acarrear sobrevuelos de territorio español. El 31 de abril, mediante un telegrama, se indicaba al embajador que aviones británicos sobrevolaban cada vez con mayor frecuencia territorio español en vuelos de reconocimiento, en vista de lo cual se había dado orden de disparar contra todo avión extranjero que realizase cualquier incursión sobre su territorio. El 2 de mayo el duque de Alba llevó a cabo la correspondiente comunicación al Foreign Office, y el 17 de mayo, tras recibir nuevas instrucciones, repitió al Foreign Office su comunicación anterior, dándose éste por enterado en ambas ocasiones⁶.

⁵ Foreign Office, 425, 416 W5553.

⁶ *Negociaciones sobre Gibraltar*, cit. *Ibidem*. El Duque de Alba había recibido instrucciones en este mismo mes de mayo para que protestase por la pretensión de las autoridades gibraltareñas de considerar como zona neutral la denominada zona española. En efecto, para resguardar el puesto de la Guardia Civil establecido en la verja, fue construida una caseta de mampostería en los primeros días del mes de agosto de 1937. Inmediatamente los inspectores fiscales ingleses, según táctica repetida, atravesaron la verja y se situaron en la zona neutral, así llamada española, en una garita de madera junto a la Guardia Civil. Por ello, el general Franco instruyó al general jefe del Ejército del Sur para que ordenase al gobernador del Campo de Gibraltar que si dichos vigilantes salían armados no les dejasen pasar y si se establecían sin armas no les dejaran ejercer ninguna clase de jurisdicción, sin perjuicio de pedir al gobernador inglés la retirada de dicho puesto de vigilancia.

El Duque de Alba, respondiendo a Madrid sobre los resultados de esta gestión, indicó que había que oponerse con toda tenacidad a cualquier menoscabo de la soberanía en los alrededores de la plaza, a las pretensiones de las autoridades británicas de considerar como zona neutral la que era española y a los intentos de establecer un aeródromo. Ministerio de Asuntos Exteriores, R. 9305/2. La zona neutral, así llamada española, fue ocupada por España en 1943.

En el mes de septiembre de 1939 estallaba la segunda guerra mundial.

El Almirantazgo y el Ministerio del Aire británicos, que habían sugerido previamente la conversión de la pista de aterrizaje de emergencia en un aeródromo, presionaron nuevamente para su reconversión en un aeródromo operacional. El gobernador de Gibraltar escribió con este motivo al embajador británico en Madrid, sir Maurice Peterson, que se encontraba en San Sebastián, el día 13 de septiembre, exponiéndole que la pista de aterrizaje de Gibraltar se había establecido únicamente para casos de emergencia y que así se lo había informado con anterioridad al cónsul general español. El 17 de octubre, mediante un telegrama secreto, el gobernador de Gibraltar informaba al secretario de Estado británico para las Colonias de esta gestión ante sir Maurice Peterson, añadiendo que si el Almirantazgo y el Ministerio del Aire persistían en su propuesta se romperían las buenas relaciones que acababan de restablecerse con el gobernador militar de Algeciras, reiterando las observaciones hechas al Ministerio de la Guerra británico el 12 de agosto en una carta secreta: la creación de una pista de aterrizaje de emergencia había constituido una fuente de irritación para los españoles, causa de la creación de un ambiente de sospecha y motivo de la construcción de defensas cercanas a la verja. El gobernador indicaba la necesidad de ejercer una presión a través del secretario para las Colonias para conseguirse la limitación del uso de la pista de aterrizaje únicamente para casos de emergencia, desanimando cualquier cambio de política que implicase el quebrantamiento de la palabra dada a las autoridades españolas, a menos que el Gobierno británico llegase a un acuerdo con el Gobierno español⁷.

Esta gestión surtió su efecto. El secretario del Foreign Office, vizconde Halifax, envió el 12 de noviembre de 1939 unas largas instrucciones al embajador británico en Madrid, con el fin de dar seguridades al Gobierno español acerca del significado de la pista de aterrizaje, instrucciones que fueron repetidas al gobernador de Gibraltar, autorizándose a hacer lo mismo con el cónsul español y el gobernador de Algeciras.

EL OFRECIMIENTO DE SEGURIDADES

Las instrucciones eran las siguientes: el embajador debía entregar un memorándum al ministro español de Asuntos Exteriores que re-

⁷ Foreign Office, 425, 416, C17987.

LA PISTA DE ATERRIZAJE DE GIBRALTAR

cogiese los siguientes términos: «Desde hace una serie de años una parte del territorio neutral británico ha sido utilizado como una pista de aterrizaje de emergencia. Esta pista resultó ser más pequeña de lo deseable, pero no se ha tomado ninguna iniciativa para alargarla hasta hace muy poco, principalmente porque el efecto de tal alargamiento habría de implicar la reducción de la ya inadecuada zona utilizable para el esparcimiento de la población. Para los tipos de aviones en uso actualmente la pista de aterrizaje es claramente muy pequeña, y como el Gobierno español ha sido ya informado a través del embajador español en Londres, se han tomado ciertas medidas recientemente para alargar y mejorar la pista. Debido a la gran escasez de espacio utilizable, estas mejoras implican una amplia reubicación de las instalaciones militares y de otro tipo ya existentes. El trabajo necesario se está llevando a cabo.

Como se indicó en el memorándum entregado al duque de Alba el 25 de abril, las mejoras que se están llevando a cabo no afectarán a los usos generales de la pista de aterrizaje de emergencia. Será también usada de tiempo en tiempo para el desembarque de aviones de la fuerza aérea naval con el fin puramente de mantenimiento y entrenamiento con ocasión del anclaje de un portaaviones en Gibraltar.

Se transmitirán severas instrucciones a todos los aviones británicos que usen la pista de aterrizaje para que respeten escrupulosamente el territorio y las aguas territoriales españolas.»

Sobre esta base, el vizconde Halifax añadía que al mismo tiempo que se entregaba este memorándum, el embajador debía dar unas explicaciones orales al ministro de Asuntos Exteriores español sobre las intenciones del Gobierno británico. El secretario de Estado del Foreign Office se encontraba extremadamente preocupado y creía que no debía permitirse que este problema tomase más consistencia y se describiera hasta el punto de convertirse en una renovada fuente de fricción en las relaciones angloespañolas.

Las explicaciones se centraban en los siguientes puntos:

1. La pista de aterrizaje permanecería esencialmente como una pista de aterrizaje de emergencia.
2. El estallido de la guerra inevitablemente había afectado a la situación de la pista debido al desarrollo de la guerra en el mar, y sería utilizada probablemente con más frecuencia que en caso de paz para el entrenamiento y mantenimiento de los aviones de la fuerza aérea naval.
3. La pista no se usaría para fines hostiles hacia España.

4. Las autoridades navales y aéreas británicas estaban completamente satisfechas desde el punto de vista técnico, y la pista podría continuar usándose sin infringir los derechos territoriales españoles.

5. En las conversaciones con el ministro no debía nunca utilizar la palabra «aeródromo», sino pista de aterrizaje, evitando con ello dar la impresión de que se estuviese organizando una base aérea.

En otro orden, Halifax indicaba que no debía dar la impresión durante su conversación, en modo alguno, de que se estaba buscando el consentimiento del gobierno español a los pasos que se estaban dando en Gibraltar. La información había de presentarse como un acto de cortesía para evitar las malas interpretaciones que se habían producido en el pasado y disiparlas si todavía existiesen.

Al mismo tiempo, a título de información particular, se manifestaba a sir Maurice Peterson que era altamente improbable que más de dos escuadrones, de doce aeroplanos cada uno, utilizasen en el futuro la pista de aterrizaje al mismo tiempo. Debía tener en cuenta que la zona neutral había sido utilizada durante muchos años para actividades militares y de entrenamiento, y no meramente para el esparcimiento de la población, con lo que, en consecuencia, el alargamiento de la pista conllevaría la supresión de ciertas instalaciones militares que utilizaba la guarnición, de modo peculiar el grupo de fusileros.

Pero sobre todo Halifax indicaba al embajador que había estado considerando el dar o no seguridades al ministro español de que no era intención del gobierno británico el empleo de la pista de aterrizaje para fines operacionales, y que por tanto los aviones no despegarían de allí para emplearse en operaciones militares. Aunque esto representaba un aspecto de la política británica, era dudoso que tal compromiso se pudiese mantener en un caso de emergencia militar. La historia de la zona neutral demostraba que una afirmación de este estilo por una u otra de las partes constituía un dato que el contrincente hacía valer en el futuro como un compromiso obligatorio. Además, y esto era definitivo, el punto del uso operacional no había sido suscitado por las autoridades españolas. Por ello no había de referirse a este tema en su conversación con el ministro⁸.

⁸ Foreign Office, 425, 416, C18192.

LA PISTA DE ATERRIZAJE DE GIBRALTAR

LA ENTREVISTA BEIGBEDER-PETERSON

Estas instrucciones fueron seguidas por el embajador británico en su entrevista con el ministro español de Asuntos Exteriores, coronel Beigbeder, el 27 de noviembre de 1939, entregando un memorándum en los términos propuestos por el secretario de Estado del Foreign Office.

Según la minuta de la conversación británica, sir Maurice Peterson manifestó a Juan Beigbeder, causándole cierta impresión, que dada la situación de la guerra, utilizarían más frecuentemente la pista de aterrizaje, que no era un aeródromo, y que esta utilización se haría sin infringir los derechos territoriales españoles, silenciando el aspecto de no utilización para fines hostiles. El ministro español aseguró que la pista de aterrizaje en la zona neutral era un hecho consumado (*fait accompli*) como lo había sido la posesión de la Roca, y que el gobierno español no tenía intención de poner en cuestión el derecho británico de utilización; sin embargo, las autoridades españolas, tal como había quedado de manifiesto en anteriores reclamaciones y observaciones, consideraban que la pista no podía ser utilizada sin violar el territorio y las aguas españolas, en base a informes de expertos. El embajador reiteró sus seguridades al respecto, que aunque fueron aceptadas por su interlocutor no despejaron todas las dudas⁹.

En efecto, un avión británico había sobrevolado unos días antes, el 21 de noviembre, el puerto y las baterías de Cádiz, repitiendo su vuelo dos horas y media después. El cónsul británico en Cádiz prometió hacer una investigación sobre este vuelo y afirmó que se evitaría la repetición de casos semejantes, pero el gobierno español dio instrucciones a su embajador en Londres para que recabase del gobierno británico garantías de que en el futuro sería respetado el territorio español por los aviones británicos. Estas instrucciones se enviaban dos días después de la entrevista Beigbeder-Peterson¹⁰.

La contestación británica a la nota española de 5 de diciembre tuvo lugar el 24 de febrero de 1940, prometiendo que se llamaría la atención de todos los pilotos de la fuerza aérea británica que operasen en las cercanías de España para que respetasen escrupulosamente el territorio y aguas jurisdiccionales españolas.

El 10 de mayo de 1940 el ejército alemán desencadenaba una formi-

⁹ Foreign Office, 425, 416, C19704. El coronel Beigbeder opinó que esta propuesta tenía la apariencia del establecimiento de un portaviones en un punto de Gibraltar.

¹⁰ Ministerio de Asuntos Exteriores, R. 9305/3.

dable ofensiva en el frente occidental. El 14 de junio los alemanes entraban en París, y el 22 Francia concertaba un armisticio con el III Reich. El 30 de junio varios aviones británicos sobrevolaban de nuevo territorio español en la zona del Estrecho de Gibraltar. Esta vez las autoridades españolas procedieron a defender los derechos españoles disparando sobre aquéllos. Un avión británico fue derribado y otro resultó tocado y averiado. No son de descartar en este endurecimiento las medidas, los preparativos y las reivindicaciones para la nueva situación de remodelación geográfica que se estaba gestando, preparativos y reivindicaciones que incluían a Gibraltar¹¹.

Pasados estos momentos de peligro de intervención española, con apoyo alemán, Gibraltar pudo permanecer en manos británicas, no sin atravesar por momentos de grave zozobra ante la posibilidad de una invasión alemana de la península, convirtiéndose en un centro de suma importancia en el espionaje, contraespionaje, operaciones especiales, detección, aprovisionamiento y reunión de convoyes, desciframiento de mensajes e intoxicación. En estos momentos críticos apareció con toda claridad el peso específico que tenían, respectivamente, la base y la población gibraltareña. Más de las tres cuartas partes de la población fue trasladada a Jamaica, las Azores, Madeira o Gran Bretaña¹².

Las autoridades españolas siguieron protestando por las continuadas violaciones de las aguas de jurisdicción española, pero no queda constancia de reclamaciones por el uso de la pista, ni durante el período de ministro de Asuntos Exteriores de Ramón Serrano Súñer, el de mayor influencia alemana, ni en períodos posteriores, de Francisco Gómez Jordana y José Félix Lequerica. Si bien se puede afirmar que Inglaterra fue poco escrupulosa, dada la situación bélica y la escasa capacidad de respuesta militar española, elemento éste fundamental a la hora de hacer respetar determinados derechos¹³, no siendo de descartar en la actitud española algunas insinuaciones o promesas que dejan mucho de estar clarificadas¹⁴.

¹¹ Sobre el tema de Gibraltar durante la segunda guerra mundial véase, entre otros, ANTONIO MARQUINA: «La entrevista de Hendaya», Diario *El País*, 19, 21, 22 de noviembre y 15 de diciembre de 1978. Una versión diferente puede verse en RAMÓN SERRANO SÚÑER: *Entre Hendaya y Gibraltar*, Barcelona, 1973, y *Memorias*, Barcelona, 1976. También Diario *El País*, 26, 28 y 29 de noviembre y 23 de diciembre de 1978.

¹² GEORGE HILLS: *El Peñón de la discordia*, Madrid, 1974, p. 509.

¹³ Véase a este respecto las reclamaciones del legajo del Ministerio de Asuntos Exteriores, R. 9305/4, sobre conflictos y violaciones de aguas jurisdiccionales españolas. Si queda constancia de los problemas planteados por sobrevuelos de aeroplanos aliados en la zona oeste del Estrecho de Gibraltar y en Canarias. Véase, por ejemplo, Ministerio de Asuntos Exteriores, R. 1373/14.

¹⁴ *Documentos sobre Gibraltar* presentados a las Cortes Españolas por el ministro de Asuntos Exteriores, Madrid, 1965, pp. 21, 22 a 23. Véase RAMÓN SERRANO SÚÑER: *Entre Hendaya y Gibraltar*, cit., pp. 301 y 302.

LA PISTA DE ATERRIZAJE DE GIBRALTAR

Con el final de la segunda guerra mundial, el general Franco y su régimen, que habían jugado la carta alemana más de lo conveniente a los intereses españoles, quedaron prácticamente aislados.

EL CONVENIO DE SERVICIOS AÉREOS

Pasados los primeros años de aislamiento, Inglaterra procedió a negociar con el gobierno español un Convenio con el fin de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos. El Gobierno español hizo gala una vez más de un cierto grado de ingenuidad diplomática. Este Convenio, firmado el 20 de julio de 1950, supuso la consolidación de una situación que nunca debió admitirse, a pesar de las salvedades que se hicieron. La pista de aterrizaje de emergencia quedó reconocida por parte española de forma absolutamente gratuita y elevada a la calificación de aeropuerto.

En el artículo VII de este Convenio se dispuso lo siguiente:

«De acuerdo con lo determinado en el presente Convenio, las empresas aéreas designadas de cada parte contratante gozarán en el territorio¹⁵ de la otra parte de los siguientes derechos:

a. Sobrevolar con sus aeronaves el territorio y realizar escalas técnicas en el mismo, en los puntos especificados en el cuadro anejo al presente Convenio, y

b. Realizar escalas de tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en el anejo al presente Convenio, para embarcar o desembarcar pasaje, correo o carga destinados a los puntos determinados en las rutas especificadas o procedentes de los mismos.»

En los cuadros anejos de rutas aparecía Gibraltar de una forma patente y continuada:

Cuadro de rutas número 1

Rutas a explotar por la empresa o empresas designadas del Reino Unido:

1. Londres-Burdeos-Madrid-Gibraltar.
2. Londres-Barcelona-Gibraltar.

¹⁵ En el artículo 1 de este Convenio venía determinado el significado de esta palabra: «El término territorio, en relación con un Estado significará todos los territorios de cuyas relaciones internacionales ese Estado sea responsable, así como las aguas territoriales adyacentes a los mismos.»

3. Londres-Palma-Gibraltar.
4. Gibraltar-Sevilla-Lisboa.
5. Gibraltar-Málaga.
6. Gibraltar-Granada.
7. Gibraltar-Tetuán.
8. Londres-Madrid-Dakar-Natal-Río y/o São Paulo-Montevideo-Buenos Aires-Santiago.

Cuadro de rutas número 2

Rutas a explotar por la empresa o empresas aéreas designadas de España:

1. Tetuán-Gibraltar-Madrid-Paris-Londres.
2. Barcelona-Paris-Londres.
3. Málaga-Gibraltar-Sevilla-Lisboa.
4. Málaga-Gibraltar-Tetuán.
5. Islas Canarias-Freetown-Accra-Guinea española.
6. Madrid-Lisboa-Azores-Bermudas-Puerto Rico-Caracas.
7. Madrid-Lisboa-Azores-Bermudas-Miami, y de allí a (A) Méjico y (B) La Habana, puntos en el Caribe y en la costa occidental de América del Sur.

Pero esto no fue lo más grave. Los británicos, a la vista de la actitud española, introdujeron con la mayor naturalidad, el mismo día de la firma, una definición que las autoridades españolas pasaron por alto. En el canje de notas anejo al Convenio, el encargado de Negocios británico afirmaba con referencia a las rutas 1, 3 y 4 del cuadro número 2, que «por ser Gibraltar un aeródromo militar, su utilización por aeronaves civiles podrá en cualquier momento ser limitada o suspendida cuando así lo exijan consideraciones militares». A lo que el subsecretario de Economía Exterior y Comercio respondía, refiriéndose a estas rutas, que «el gobierno de España está de acuerdo en que por ser Gibraltar un aeropuerto militar su utilización por aeronaves civiles podrá ser limitada o suspendida cuando así lo exijan consideraciones militares».

Afortunadamente las Cortes españolas se negaron a ratificar el Convenio el 13 de diciembre de 1951¹⁶. El Consejo de Ministros por su par-

¹⁶ El texto del informe de la Comisión de Tratados decía así: «La Ponencia de la Comisión de Tratados designada para informar sobre la ratificación del Convenio entre España y el Reino Unido de la Gran Bretaña y Norte de Irlanda, concerniente al servicio aéreo tiene el honor de informar a la Comisión que, a la vista del texto del Convenio refe-

te, el 28 de diciembre de este mismo año, acordó que se comunicase al gobierno británico esta resolución que se llevó a efecto por nota verbal de 3 de enero de 1952 a la embajada británica en Madrid.

Como en el artículo 18 se establecía que el Convenio entraría en vigor en la fecha de su firma y definitivamente en la de su ratificación, el Convenio estuvo provisionalmente en vigor.

En el mes de noviembre de 1958 tuvieron lugar unas conversaciones entre delegaciones de ambos países con el fin de llegar a un acuerdo sobre las rutas a explotar por cada una de las partes. Las delegaciones acordaron recomendar a sus respectivos gobiernos cambios sustanciales en los cuadros de rutas.

En el cuadro de rutas número 1 desaparecieron todas las referencias a Gibraltar, reconstruyéndose totalmente el cuadro, que quedó establecido de la siguiente manera:

1. Puntos en el territorio del Reino Unido-Madrid.
2. Londres-Barcelona.
3. Londres-Palma.
4. Londres-Valencia.
5. Manchester-Barcelona.
6. Manchester-Palma.
7. Londres-Burdeos (*)-Bilbao.
8. Londres-Burdeos (*)-Santander.
9. Jersey-Bilbao.
10. Londres-Madrid-Lisboa-Dakar-Natal o Recife-Río de Janeiro-San Pablo-Montevideo-Buenos Aires-Santiago (sin derechos de tráfico entre Madrid y Lisboa).
11. Londres-Lisboa-Las Palmas-Dakar-Bathurst-Freetown-Accra (sin derechos de tráfico en Londres-Las Palmas y en Lisboa-Las Palmas).
12. Londres-Francfort-Barcelona-Tripoli-Kano-Accra o Lagos-Leo-

rido y sin necesidad de entrar en el estudio de su aspecto técnico, considerando la posibilidad de que la ratificación del mismo pudiera interpretarse como una aceptación expresa por parte de las Cortes Españolas, representación auténtica de la voluntad nacional, de un estado de hecho respecto a la Plaza de Gibraltar, que repugna al pueblo español y contradice los más elementales dictados de la justicia internacional, entiende que en modo alguno procede la ratificación de dicho Convenio.»

La argumentación británica, como veremos, incidió continuamente en el intercambio de cartas anejo al Convenio, pero por parte española se hizo observar que si el texto del Convenio no estuvo nunca en vigor, menos fuerza vinculante tenía el anejo a dicho Convenio constituido por las Cartas canjeadas, siendo además notorio que ante la negativa de España a su ratificación hubo de renegociar las rutas aéreas para suprimir la mención de Gibraltar. Difícilmente podía sostenerse que el canje de cartas no constituía un instrumento sujeto a ratificación y la decisión de las Cortes no se relacionaba con él, como declaró el presidente de la delegación británica, Mr. Hohler, el 10 de octubre de 1966.

* Escala técnica únicamente.

poldville o Brazzaville o Nairobi-Salisbury-Johannesburgo (sin derechos de tráfico en Londres-Barcelona ni en Francfort-Barcelona).

Previamente durante las negociaciones la delegación del Reino Unido había manifestado su desacuerdo con la supresión del sector Madrid-Gibraltar propuesto por la delegación española. La delegación británica argumentaba que desde la firma del Convenio este sector había venido actuando con resultados económicos satisfactorios que justificaban su continuidad. La delegación española, en aras de facilitar un acuerdo satisfactorio, propuso compaginar los intereses de ambas partes reescribiendo la ruta primera tal como antes hicimos y que la delegación británica prometió aceptar como significando únicamente la libertad para operar la ruta Londres-Madrid y Madrid-Gibraltar.

En cuanto al cuadro de rutas número 2, era modificado de una forma total, con lo que el intercambio de notas, al que anteriormente hicimos referencia, perdió su razón de ser. El cuadro quedó así establecido:

1. Madrid-Londres.
2. Barcelona-Londres.
3. Palma-Londres.
4. Valencia-Londres.
5. Barcelona-Manchester.
6. Palma-Manchester.
7. Bilbao-Londres.
8. Santander-Londres.
9. Bilbao-Jersey.
10. Madrid y/o Las Palmas-Monrovia o Niamey-Accra o Lagos o Kano-Santa Isabel y/o Bata.
11. Madrid-Lisboa-Azores y/o Las Palmas-Bermudas o Nassau-La Habana y/o Méjico y/o puntos más allá en América Central y América del Sur.

Los ingleses a pesar de todo tratarían de hacer valer el canje de notas en las negociaciones posteriores de las que dejaremos constancia.

GIBRALTAR ANTE LAS NACIONES UNIDAS

Mientras tanto, el proceso descolonizador mundial estaba desarrollándose a pasos agigantados. El 25 de febrero de 1957, Fernando María Castiella pasaba a desempeñar la cartera de Asuntos Exteriores.

El nuevo ministro trató de llegar a un acuerdo en el contencioso gibraltareño. En el mes de julio de 1960, con motivo de su visita a Londres, tuvo lugar un intercambio de puntos de vista, estimándose que el contencioso gibraltareño era un asunto estrictamente bilateral entre Londres y Madrid.

Sin embargo, en las Naciones Unidas se iban a producir unos acontecimientos que modificarían sustancialmente la situación. Desde 1947 Inglaterra, que tenía presentados a Gibraltar ante las Naciones Unidas como un territorio no autónomo y por tanto a descolonizar, elevaba anualmente la información pertinente sobre la colonia según la resolución 9 (I). Este paso sería irreversible. En la XV Asamblea general fueron aprobadas dos resoluciones de gran trascendencia, la 1.514 y la 1.541. La resolución 1.514 se convirtió en la piedra de toque de todo el proceso descolonizador¹⁷.

En 1962 fue hecha pública la lista de territorios no autónomos en los que se declaraba competente el Comité de los Veinticuatro para su descolonización. Esta lista lógicamente incluía a Gibraltar.

Al año siguiente el Comité, a petición de Bulgaria y Camboya, introdujo en su agenda el caso gibraltareño. Inglaterra trató de parar el desastre que se avecinaba y por ello intentó conseguir en un primer momento que España apoyara la retirada del caso del Comité de los Veinticuatro. Pero en la entrevista del 10 de septiembre, entre Ramón Sedó, director general de Política Exterior, y Ian Samuel, ministro de la embajada británica, cuando el diplomático británico solicitó que España renunciara a intervenir en el tema, la alternativa fue nula. El gobierno británico no se avenía tan siquiera a dialogar con España sobre Gibraltar¹⁸. En esta situación, Inglaterra comenzó los preparativos para crear una nueva situación con la que pudiera sortear lo que las Naciones Unidas resolviesen, organizando un gobierno en Gibraltar y haciendo los preparativos para un posible referéndum.

¹⁷ Conviene resaltar el texto de esta Resolución, de modo peculiar los párrafos 2.º y 6.º En el párrafo 2.º se dice que «todos los pueblos tienen el derecho de libre determinación; en virtud de este derecho, determinan libremente su condición política y persiguen libremente su desarrollo económico, social y cultural». Y en el párrafo 6.º se afirma que «todo intento encaminado a quebrantar total o parcialmente la unidad nacional y la integridad territorial de un país es incompatible con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas». La libre determinación no es un principio absoluto, sino que ha de ponerse en conexión con el principio de integridad territorial.

Recientemente en el *Coloquio sobre sistemas militares y políticos de defensa en el Mediterráneo* organizado por el Instituto Español de Estudios Estratégicos y Le Centre d'Etudes et de Recherches sur l'Armée, celebrado en Toulouse del 1 al 4 de octubre de 1980, el profesor Martin Edmons, de la Universidad británica de Lancaster, presentó una ponencia titulada «Gibraltar, donde dos monólogos no hacen un diálogo», donde no se citó la resolución 1.514 (XV).

¹⁸ *Documentos sobre Gibraltar*, cit., pp. 81-82.

El 16 de octubre de 1964 el Comité aprobó un consenso donde se invitaba a Inglaterra y España a encontrar una solución negociada, conforme a los principios de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas y de acuerdo con la Resolución 1.514 (XV).

LAS NEGOCIACIONES ENTRE INGLATERRA Y ESPAÑA: EL TEMA
DEL AEROPUERTO

El 16 de diciembre de 1965 la XX Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Resolución 2.070, invitando a Inglaterra y España a iniciar sin demora las conversaciones previstas según los términos del consenso aprobado el 16 de octubre de 1964. Inglaterra accedió a ello.

El 20 de enero de 1966 el Ministerio de Asuntos Exteriores español, a fin de evitar equívocos, al ser la base de Gibraltar utilizada por diversos países de la OTAN, y dados los problemas que planteaba la situación de Gibraltar, indicó a los países miembros de aquella Organización¹⁹, con excepción de Inglaterra, las graves irregularidades y las modificaciones unilaterales que Inglaterra había introducido en las condiciones de la cesión de 1713: la transformación de la fortaleza en colonia, la extensión del área del puerto a las aguas territoriales adyacentes y la ocupación, en violación de la soberanía española, de aproximadamente un kilómetro cuadrado de territorio español en la llamada zona neutral donde se había construido un aeródromo que se utilizaba para fines civiles y militares, contrariando así la razón de ser de la zona neutral que exigía su desmilitarización. El Gobierno español iba a valorar las consecuencias que podía entrañar la implantación en su territorio de una base militar al servicio de una Organización a la que España no pertenecía²⁰.

¹⁹ El secretario de Estado británico, Mr. Stewart, negó, el 18 de mayo de 1966, que Gibraltar fuese una base OTAN. A lo que el ministro Castiella respondió ese mismo día con la entrega de un folleto que recogía afirmaciones concluyentes al respecto del Servicio de Información de la OTAN, del Directorio de Gibraltar, de la Cámara de Comercio de Gibraltar, del boletín mensual de la OTAN de mayo de 1965 y, en fin, testimonios de historiadores, expertos y de los propios habitantes de Gibraltar. En diciembre de 1966 tuvo lugar la reactivación del mando Iberlant con el establecimiento del Cuartel General en Lisboa de un subcomando en Gibraltar. La defensa de la zona del Estrecho y la zona atlántica, que cubría los diversos archipiélagos, incluidas las islas Canarias, se iba a llevar a cabo por Portugal, Inglaterra y Estados Unidos, sin contar para nada con España. La limitación de la soberanía estratégica española era total. Este planteamiento, con el apoyo de los Estados Unidos, a pesar de las protestas y la posición española cargada de razón, se ha mantenido hasta la actualidad. Y no hay visos de cambios inmediatos a la vista de las recientes declaraciones del ministro británico al diario ABC el 12 de febrero de 1981, si los Estados Unidos siguen manteniendo su apoyo a la posición británica.

²⁰ *Negociaciones sobre Gibraltar*, cit., p. 339.

Cumpliendo la invitación de las Naciones Unidas, Inglaterra y España iniciaron las negociaciones. Ciñéndonos al tema de la pista de aterrizaje, la argumentación española puso de manifiesto en primer lugar que la soberanía española se extendía al territorio comprendido entre la verja construida en 1909, y las murallas de Gibraltar, tal como estaban en 1704. La presencia inglesa en esta zona era considerada una usurpación, no pudiendo alegarse *ninguna prescripción*. Se destacó el uso militar del aeródromo y su construcción en una zona no cedida y ocupada por Inglaterra sin título alguno y que nunca debió ser puesta al servicio de objetivos militares dado su carácter neutral. Esta *utilización*, además de violar la soberanía española, *violaba el espacio aéreo español de una forma continuada y masiva*. España no aceptaba esta militarización y se oponía a la *utilización* de dicho aeropuerto por aviones militares, ya fuesen británicos o de países de la OTAN²¹. No obstante, al señalar posteriormente el proceso de ocupación inglesa del istmo, y hacer referencia a la construcción de la pista de aterrizaje, se indicaba únicamente que si bien el Gobierno británico contestó a las protestas españolas asegurando que se trataba sólo de una pista de aterrizaje de emergencia, el aeródromo se consolidó, llegando a ser pieza fundamental de la estrategia británica, punto de apoyo del dispositivo militar aliado durante la segunda guerra mundial y una base de la OTAN²².

El Foreign Office respondió a estas primeras alegaciones señalando que los derechos se adquirirían también por otros medios independientemente de los Tratados y que la soberanía británica no se circunscribía únicamente a la Roca, sino que se extendía a la zona neutral británica, al menos desde 1838, afirmando que España se había conducido durante un período muy considerable de un modo totalmente insuficiente para conservar cualquier título que hubiese poseído anteriormente sobre el territorio entre el pie del Peñón en su parte norte y la verja fronteriza, y que Inglaterra, en consecuencia, había adquirido un título *prescriptivo*²³. A este fin el Foreign Office recordó que a pesar de las protestas ocasionales con referencia a problemas concretos, como la realización de construcciones permanentes sobre el terreno neutral, los sucesivos Gobiernos españoles habían demostrado su aquiescencia frente a los citados hechos, habiendo perdido cualquier título que hubieran poseído anteriormente²⁴. Se hacía, por tanto,

²¹ *Idem*, pp. 356 y ss.

²² *Idem*, p. 368.

²³ *Idem*, pp. 405, 408 y ss.

²⁴ *Idem*, p. 419.

una distinción clara entre la zona ocupada por las fuerzas británicas, y las protestas españolas referentes únicamente a problemas concretos a los que finalmente se había dado aquiescencia. La pista de aterrizaje caía de lleno en este supuesto, aunque no se dijera.

Al incidir posteriormente en este tema se aclaró que el campo de aterrizaje no se construyó hasta más de un siglo después de haber pasado indiscutiblemente a la soberanía británica el suelo en que se encontraba instalado.

Sobre este presupuesto se afirmó que la acusación de ilegalidad de la construcción del aeropuerto era de *origen muy reciente*, corroborando esta afirmación con la indicación de que el Gobierno español había reconocido su existencia de forma explícita de tiempo en tiempo en acuerdos oficiales y que incluso se había reconocido que el aeropuerto de Gibraltar era un aeropuerto militar británico²⁵.

En cuanto a su utilización por aviones militares se advirtió que el Gobierno británico tomaba nota de que España *no aceptaba actualmente esta utilización*, recalcando de nuevo el canje de notas de 20 de julio de 1950.

El punto del sobrevuelo de territorio y aguas españolas era reconocido por el Gobierno británico, aunque de una forma cínica y prepotente: «El Gobierno de Su Majestad está de acuerdo en que los aviones militares británicos a menudo sobrevuelan el territorio continental español al ir a Gibraltar o venir de ella, y aprecia la acción del Gobierno español al conceder estas facilidades británicas. Tampoco niega que sus aliados utilizan de tiempo en tiempo las facilidades británicas en Gibraltar. Pero el Gobierno de Su Majestad lamenta que el Gobierno español haya creado dificultades para los Gobiernos de la OTAN, cuyas fuerzas armadas desean usar las facilidades británicas en Gibraltar, con el riesgo consiguiente de causar perjuicios al funcionamiento eficaz de la Alianza Atlántica»²⁶.

El Ministerio de Asuntos Exteriores español respondió a estos argumentos mostrando con una serie de datos el proceso de avance británico en el istmo con hechos consumados y las protestas españolas continuadas, afirmándose en consecuencia que no había existido consentimiento tácito, antes al contrario, una declaración de la continuada e íntegra vigencia del Tratado y de la soberanía española en la zona. La argumentación española, con gran acierto, no entró en la distinción entre derechos soberanos en la zona neutral y protestas

²⁵ *Idem*, pp. 419 y 445.

²⁶ *Idem*, pp. 415, 422 y 463.

ocasionales sobre problemas específicos. En cuanto al título prescriptivo se hacía observar que correspondía al Gobierno inglés la prueba de este nuevo título y de las condiciones necesarias para que existiese una prescripción —caso de admitirse esta figura jurídica como título legítimo para la apropiación de territorios²⁷.

Tampoco se admitía que la afirmación de que la oposición española a la construcción del aeródromo era de origen muy reciente, detallando la defensa realizada de los derechos españoles desde 1938 al iniciarse la construcción del aeródromo; pero en esta larga exposición se omitían las conversaciones y seguridades tanto británicas como españolas desde el mes de mayo de 1939 hasta el mes de junio de 1940, con lo que la argumentación de que no era reciente la reclamación española resultaba endeble. Tampoco era suficientemente justificativa, a la vista del Convenio de servicios aéreos, la afirmación de que a partir de 1945, con el bloqueo político-económico contra España, todo intento de hacer valer sus derechos hubiera sido poco menos que inútil²⁸.

El Gobierno británico volvió a argumentar mostrando ciertas inexactitudes en las alegaciones españolas, como la construcción de la verja que era debida a una aquiescencia española, no habiéndose llevado a cabo ninguna queja en su día con relación al proyecto. Recordaba asimismo que el Gobierno británico hizo uso del aeropuerto con fines militares durante la segunda guerra mundial y el Gobierno español nunca protestó por ello. Y en este sentido se añadía que si el territorio en cuestión hubiera estado bajo la soberanía española esta actuación hubiera constituido una grave violación de la neutralidad española²⁹. Los argumentos eran fuertes y basados en hechos incontrastables, aunque insuficientes, al presuponer la soberanía de la zona neutral británica desde 1838.

El Ministerio de Asuntos Exteriores, al poco tiempo de incidir en el tema de los sobrevuelos, que expondremos posteriormente, afirmó

27 Fueron expuestas las condiciones siguientes:

- a) Que la posesión sea *nec vi, nec clam, nec precario*.
- b) Que el usucapiente estuviere poseyendo a título de soberano de forma pública y notoria y no en precario.
- c) Que el despojado mantuviese una continuada actitud pasiva que hiciese presumir su aquiescencia.
- d) Que transcurriese un largo plazo de tiempo, de modo que pudiese considerarse consolidada tanto la situación del poseedor a título de dueño como la situación por parte del despojado.

El punto a) sentenciaba la situación a favor de España.

28 *Idem*, pp. 483-484.

29 *Idem*, p. 503.

en una nota verbal que el aeródromo era el resultado de un acto de fuerza por parte británica³⁰.

Es a partir de esta afirmación cuando el Foreign Office expone los pasos dados de una forma sucinta y sin entrar en contenidos: el uso desde 1935, con el conocimiento del Gobierno español, para el embarque y entrenamiento de aviones de la fuerza aérea naval, la correspondencia diplomática de 1939 y 1940, que mostraba que el Gobierno español había sido mantenido plenamente informado sobre las intenciones del Gobierno británico y la ausencia de protestas en el sentido de que el aeródromo fuese un acto de fuerza o un atentado a la soberanía española, afirmándose únicamente que el Gobierno español expresó entonces su preocupación por la eventualidad de que el uso proyectado pudiera acarrear sobrevuelos del territorio español y, en fin que no había constancia de ninguna protesta española ni por el uso del aeródromo ni por la ampliación de la pista y otras instalaciones en los años comprendidos entre 1941 y 1957, recordándose de nuevo el cambio de notas de 20 de julio de 1950³¹. La argumentación británica silenciaba las definiciones y seguridades dadas y devaluaba la afirmación del ministro español Juan Beigbeder de tratarse de un hecho consumado, que igualmente se cuidaba de silenciar. Pero el Ministerio de Asuntos Exteriores español negó la supuesta aquiescencia indirecta española ya a la construcción de la pista de aterrizaje, ya a la utilización militar, ya, de forma más convincente, a la aquiescencia al avance territorial, afirmando que se había protestado siempre, se ratificaba en la protesta, sosteniendo que la primera vez que el Gobierno británico le dirigió oficialmente una comunicación en la que se utilizaron las palabras «soberanía británica» en relación con el territorio contiguo a Gibraltar fue el 12 de julio de 1966³².

La respuesta evidentemente no estaba totalmente justificada en todos sus extremos.

LAS INFRACCIONES A LOS DERECHOS TERRITORIALES ESPAÑOLES

Pero el aspecto más curioso es sin duda el referente a los sobrevuelos. Ya dejamos constancia de una primera toma de posición británica. El 21 de julio de 1966 el Ministerio de Asuntos Exteriores es-

³⁰ *Idem.*, p. 533.

³¹ *Idem.*, p. 571.

³² *Idem.*, pp. 573-574.

pañol comunicaba a la embajada británica que en lo sucesivo no se daría curso a las peticiones de sobrevuelo por el espacio aéreo español que formulase el Gobierno británico para aviones militares³³. Al mes siguiente la embajada británica anunciaba que el Gobierno británico se consideraba poseedor de un derecho claro a utilizar el territorio entre la Roca y la verja, con su espacio aéreo, para fines defensivos, recordando adecuadamente al atónito Gobierno español que de tiempo en tiempo había reconocido este hecho explícita e implícitamente³⁴. Este punto sería negado rotundamente por parte española.

A partir de este momento las autoridades españolas trataron de mostrar, acertadamente, que la utilización del aeródromo implicaba el uso del espacio aéreo de soberanía española. Sin darse cuenta se volvía a la argumentación de 1939. El 12 de septiembre de 1966 el Ministerio de Asuntos Exteriores denunciaba seis violaciones del espacio aéreo español. La embajada británica reiteró su soberanía sobre el istmo y manifestó que los capitanes de todos los aviones tenían instrucciones permanentes y explícitas de usar circuitos y vías de aproximación bien establecidas que no implicaban violaciones a los derechos españoles. El 29 de septiembre el Ministerio de Asuntos Exteriores, a la vez que protestaba por la ocupación del istmo, denunciaba seis nuevas violaciones del espacio aéreo español. El 22 de octubre se denunciaban otros quince sobrevuelos de aviones militares. Este mismo día el Gobierno británico entregaba una nota explicativa describiendo los circuitos de tráfico y procedimientos de aproximación. Al día siguiente el Foreign Office comunicó a la prensa la intención del Gobierno británico de seguir utilizando el aeródromo como lo venía haciendo desde hacía veinticinco años.

En esta situación el Ministerio español previno al Gobierno británico del error de creer que el eficaz funcionamiento del aeródromo implicaba la existencia de unas servidumbres en el espacio aéreo español que limitaban el ejercicio de la soberanía de España sobre sus aguas en el Mediterráneo, en la Bahía de Algeciras y sobre el territorio que se extendía al norte de la verja³⁵.

La embajada británica en Madrid, que había tratado de minimizar las denuncias españolas, unas veces contradiciendo la detallada información española, otras poniéndola en duda sin declarar categóricamente la existencia de la infracción, manifestó el 5 de enero de 1967 que los circuitos de tráfico y procedimientos de aproximación del aeró-

³³ *Idem*, p. 408.

³⁴ *Idem*, p. 445.

³⁵ *Idem*, p. 574.

dromo de Gibraltar no comportaban una violación de derechos españoles, salvo en caso de una emergencia; pero al tratar de refutar la argumentación de sobrevuelo de aguas territoriales españoles se afirmó sin ningún rebozo que debía haber sido siempre obvio para las autoridades españolas que los aviones militares británicos sobrevuelan lo que el Gobierno español considera como aguas territoriales propias y que dicho sobrevuelo era necesario si los aviones militares han de tener acceso al aeródromo de Gibraltar, rechazando de nuevo la acusación de que tales vuelos comportasen una infracción de los derechos españoles³⁶.

Las autoridades británicas hacían tabla rasa de anteriores promesas y seguridades. El Ministerio de Asuntos Exteriores español sólo argumentó manifestando que era inadmisibles considerar que la utilización militar del aeródromo primase sobre la soberanía española o que un lapso de tiempo hubiese podido dar lugar a la adquisición por Inglaterra de un cierto derecho de paso por el espacio aéreo español, rechazando ya toda responsabilidad de las consecuencias que pudieran derivarse de nuevas violaciones del espacio aéreo y aguas indiscutiblemente españolas³⁷.

En efecto, cuatro días antes, el 10 de enero de 1967, Fernando María Castiella había mantenido una postura firmísima en el Consejo de Ministros, solicitando medidas militares al respecto, llegando incluso a proponer la colocación de globos cautivos que impidiesen de una forma efectiva los sobrevuelos. Esto supuso un duro enfrentamiento con los ministros militares y el propio general Franco. El ministro Castiella consideraba que sin unas medidas efectivas y estando dispuestos a llegar a las últimas consecuencias los británicos seguirían haciendo caso omiso a los derechos españoles, como estaba ocurriendo. Tal fue su énfasis que el general Franco le dijo: «Está usted obcecado»³⁸. A pesar de este enfrentamiento y frente a otras versiones de este incidente, que algunos consideraron definitivo en la carrera del ministro, en la despedida el general Franco estrechó con fuerza la mano de Castiella. Luego, en un posterior Consejo de Ministros, al quejarse el ministro de Asuntos Exteriores de que no se habían llevado a efecto medidas militares apropiadas, el general Franco solicitó un mapa y de su puño y letra señaló los lugares donde habían de colo-

³⁶ *Idem*, p. 800.

³⁷ *Idem*, p. 902.

³⁸ MANUEL FRAGA IRIBARNE: *Memoria breve de una vida pública*. Barcelona, 1980, p. 189. La reconstrucción de lo acontecido en los Consejos de Ministros incluye también el testimonio personal de Fernando María Castiella.

carse las defensas antiaéreas. Téngase en cuenta que el 12 de abril el *Boletín Oficial del Estado* había publicado una modificación de las zonas del territorio nacional prohibidas y restringidas al vuelo en la zona del Estrecho³⁹. Las coordenadas señaladas significaban un duro golpe a la libertad de movimientos de que habían venido disfrutando los aviones británicos de una forma indebida (véanse mapas 2 y 3).

El subsecretario del Foreign Office, vizconde Hood, señaló al poco tiempo que el Gobierno español no había definido las aguas que consideraba incluidas en la zona prohibida. Después de exponer que el Gobierno británico estaba dispuesto a someter esta delimitación al Tribunal Internacional de Justicia⁴⁰ indicó que las aguas incluidas en la zona prohibida estaban limitadas de tal modo que no interferían con las rutas normales de acceso de los aviones que utilizaban el aeródromo. Además se atrevía incluso a sugerir que el Gobierno británico estimaba que no habría objeciones a que los aviones pudiesen seguir aquellos procedimientos de urgencia, necesarios de tiempo en tiempo en interés de la seguridad, que conocía el Gobierno español⁴¹, punto este último que se aceptó por parte española. El Gobierno español pudo haber argumentado que esta pista de aterrizaje había basado su razón de ser y permanecía definida como «aeródromo militar utilizable sólo en caso de *emergencia* y con previa autorización» en los acuerdos aéreos suscritos por Gran Bretaña con Libia y Portugal y registrados en la OACI⁴² y que como tal tenía unas limitaciones que se habían sobrepasado sin ningún escrúpulo, incluso estableciendo una zona prohibida británica constituida por un círculo de tres millas con centro en la pista cubriendo territorio y aguas españolas. Pero éste no fue el caso.

El 18 de abril España comunicaba a la OACI el establecimiento de la zona prohibida. Tres días después de esta comunicación los ingleses suprimieron la mención de su zona prohibida que aparecía en diversas publicaciones.

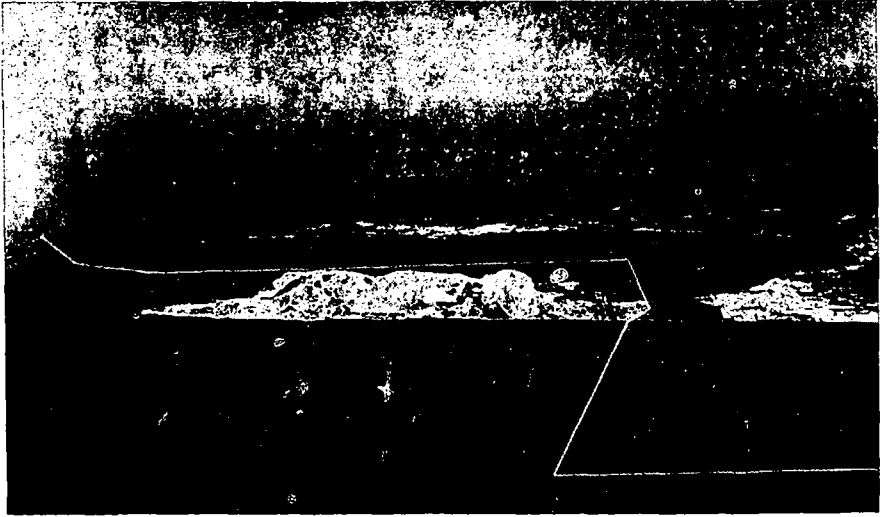
El Consejo de la OACI no se hizo eco de las diversas reclamaciones británicas, en vista de lo cual el Gobierno británico envió una delegación a Madrid para discutir estas limitaciones y las dificultades operacionales consiguientes, tratando de poner en juego el artículo 9 de

³⁹ *Negociaciones sobre Gibraltar*, p. 918.

⁴⁰ El Gobierno español dejó bien en claro que el someterse a la decisión del Tribunal Internacional de Justicia implicaba retroceder al examen previo de los títulos jurídicos de la potencia colonizadora y que no podía aceptar que estos títulos predeterminasen el proceso de descolonización. Véase *Negociaciones sobre Gibraltar*, pp. 668 y ss.

⁴¹ *Idem*, p. 917.

⁴² Las autorizaciones las daba la RAF y se habían reducido en la práctica a dos compañías, la BEA y la Gibraltar Airways. *Idem*, pp. 924 y 925.



MAPA 2

Línea delimitadora de la zona prohibida. Puede verse la pista de aterrizaje muy ajustada a la línea.



MAPA 3

Vista aérea de la bahía de Algeciras. Puede verse cómo la pista de aterrizaje se adentra en aguas de la bahía, así como otras instalaciones.

la Convención de Chicago⁴³. Mr. Lowe, miembro de la delegación británica, expuso dos aspectos que preocupaban particularmente a las autoridades aeronáuticas británicas: la cuestión del acceso de aviones civiles al aeropuerto de Gibraltar y la posibilidad de repercusiones en otras partes del mundo donde se habían construido aeropuertos cerca de fronteras nacionales. Al referirse a la situación operacional solicitó la colaboración española para el buen funcionamiento. La delegación británica incidía por fin en algo que españoles e ingleses conocían perfectamente: la imposibilidad de operatividad de la pista sin infringir los derechos y la soberanía española.

Las propuestas británicas resaltaron:

a) Los problemas que se creaban cuando soplaban vientos del sudeste que crean turbulencias en la parte exterior de la cara noroeste de la Roca, o en caso de poca visibilidad, necesitándose una amplia maniobra de aproximación sobre la bahía de Algeciras.

d) Los problemas que surgían si los vientos del sudoeste ocasionaban turbulencias en la parte nordeste de la Roca, por lo que era necesario, viniendo desde el Este, una aproximación en línea recta, violando aguas de la zona prohibida, o en caso de condiciones meteorológicas dudosas de seguridad, efectuar un viraje de 180 grados hacia el Norte sobre el mar, utilizando también parte del espacio comprendido en la zona prohibida⁴⁴.

El Gobierno español no se avino a estas propuestas, en línea con las manifestaciones que en su día hizo el ministro Juan Beigbeder, y afirmó su voluntad de continuar negociando, siempre que Inglaterra dejase de poner en cuestión la soberanía española sobre el territorio en que estaba enclavado el aeródromo y dejase de utilizarlo para fines militares. Con estos requisitos, y siempre que las negociaciones para la descolonización de Gibraltar siguiesen su curso se podrían determinar las condiciones y normas de funcionamiento de un aeródromo de carácter exclusivamente civil, adecuándolo a las necesidades de seguridad española que habían originado el establecimiento de la zona prohibida de Algeciras.

A partir de aquí el Gobierno británico, dejando de lado las recomendaciones de las Naciones Unidas de una forma más patente, propuso a los habitantes de la colonia la celebración de un referéndum para que manifestasen si querían mantener sus vínculos con Ingle-

⁴³ *Idem*, pp. 935 y ss.

⁴⁴ *Idem*, pp. 937 y ss.

terra o pasar a la soberanía española. Las Naciones Unidas se opusieron a la celebración de este referéndum que, sin embargo, se llevó a cabo el 10 de septiembre de 1967. La Asamblea General, el 19 de diciembre, en su Resolución 2.353 (XXII) declaró que el referéndum contravino la Resolución 2.231 (XXI), e invitó a ambos Gobiernos a reanudar las negociaciones lo antes posible. Al año siguiente, el 18 de diciembre, aprobó otra nueva Resolución, la 2.429, (XXIII), en la que se declaró que la continuación de la situación colonial de Gibraltar era incompatible con la Carta de las Naciones Unidas y la Resolución 1.514 (XV), exhortando a Inglaterra a terminar con esta situación no más tarde del 1 de octubre de 1969. Pero este mismo año Inglaterra, manteniendo una postura rígida, dio un paso más otorgando una constitución a Gibraltar. El Gobierno español, a la vista de la total falta de ánimo negociador por parte británica y su falta de consideración a las continuadas Resoluciones de las Naciones Unidas, el 8 de junio de 1969 procedió al cierre de la frontera, al corte de las comunicaciones telegráficas y telefónicas y a la supresión de la línea marítima entre Algeciras y Gibraltar, en estricto cumplimiento del Tratado de Utrecht. Las protestas por los sobrevuelos continuaron. Pero a poco tiempo tenía lugar una remodelación ministerial en España que implicó la salida del Gobierno de Fernando María Castiella⁴⁵ y su sustitución por Gregorio López Bravo, quien de inmediato puso sordina al tema de Gibraltar. Empero el subtema del aeropuerto siguió figurando como uno de los puntos claves de la agenda negociadora entre el nuevo ministro español y el embajador británico sir John Russel⁴⁶. Un cierto endurecimiento tuvo lugar con la llegada al Ministerio de Asuntos Exteriores de Laureano López Rodó, y por parte británica se buscó la forma de desquitarse de la sólida posición española con respecto a las restricciones de vuelo. Para ello se vetó la entrada

⁴⁵ Tanto la actitud y presiones de Washington por el problema de las bases como la actitud y presiones de Londres tuvieron una destacada importancia en el desenlace de la crisis. Véase MANUEL FRAGA IRIBARNE: *Op. cit.*, p. 258, y ANTONIO MARQUINA: «El sistema defensivo de España durante el franquismo», *Historia 16*, octubre de 1980.

⁴⁶ Sir John Russell recientemente, en el seminario organizado por el INCI, que se desarrolló en Segovia del día 6 al 8 de diciembre de 1979, indicó que más de una vez había discutido con el ministro de Asuntos Exteriores, Gregorio López Bravo, el tema del aeropuerto. A su juicio, el aeropuerto debía ser extendido, particularmente la pista de aterrizaje, de tal modo que pudiese acoger a todos los aviones modernos y al mismo tiempo convertirlo en una empresa conjunta angloespañola, de forma que existiese una pista con dos terminales, una a cada lado de la pista. Los beneficios de todo tipo, sobre todo económicos, que se derivarían de la utilización del aeropuerto, dada su situación única en el sur de España iban a ser muy elevados. Esta propuesta no fue aceptada en el seminario al implicar el reconocimiento de la soberanía británica sobre la zona neutral y una mejora gratuita de la base. Véase INCI, *Seminario sobre Gibraltar*, Instituto Nacional de Prospectiva (en prensa).

LA PISTA DE ATERRIZAJE DE GIBRALTAR

de España en Eurocontrol, poniendo como pantalla la actitud del sindicato de pilotos, problema que suscitó no pequeños roces y desavenencias.

Con la muerte del general Franco las posiciones de dureza adoptadas en los años sesenta han seguido progresivamente debilitándose hasta llegar a la situación actual en que los sobrevuelos por aviones militares se siguen produciendo con la más completa impunidad⁴⁷.

(Febrero de 1981.)

⁴⁷ Véase *Boletín Oficial de las Cortes Generales*, 21 de enero de 1981, n. 542-I, interpección presentada por don Manuel Fraga Iribarne. Al referirse a las medidas que estaría dispuesto a tomar el Gobierno caso de no conseguirse la igualdad y reciprocidad deseables entre gibraltarcños y españoles, pregunta entre otros asuntos: ¿A la prohibición de sobrevuelo, que es violada impunemente varias veces al mes?

