

OTRA VEZ GIBRALTAR

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN
Capitán de navío (RR)

En la noche del 8 de diciembre del año 1967, festividad de la Inmaculada Concepción, los oficiales que vivíamos a bordo de la Escuadrilla de Dragaminas regresábamos a nuestros barcos, atracados en el muelle de San Fernando del Arsenal de La Carraca. Éramos pocos, pues los segundos comandantes, que pertenecían a la Reserva Naval, eran de mayor edad y estaban en su mayoría casados. La Escuadrilla estaba compuesta por los dragaminas *Tinto* y *Guadiaro*, eran los más antiguos, pertenecientes al tipo *Bidasoa*, pero dotados de modernos equipos de rastreo y se les había sustituido la propulsión a carbón por petróleo, lo cual era un lujo. El resto de la escuadrilla lo componían barcos de procedencia americana tipo MSC.

Como solíamos hacer diariamente, fuimos a tomarnos la última copa con el oficial de guardia de la escuadrilla, y encontrándonos en estos menesteres llamó el jefe de Escuadrilla ordenando el rápido alistamiento para hacernos a la mar con dirección a Gibraltar. Enseguida se arrancaron motores, giroscópicos, etc., y se avisó al personal casado, pues en aquellos tiempos eran los únicos a los que se permitía vivir en sus domicilios, y además la marinería franca de servicio ya había regresado.

A la llegada del jefe de Órdenes y los comandantes nos fuimos enterando de lo que pasaba. Esa misma tarde, en aguas territoriales españolas (en realidad todas son españolas, menos las interiores del puerto de Gibraltar), en las proximidades del puerto de La Línea de la Concepción, al norte de la verja erigida por los ingleses, se encontraba fondeado el mercante de nacionalidad británica *Arcadian*, cargado de explosivos que descargaba al puerto de Gibraltar por medio de barcazas con el fin de preservar del riesgo de explosión a las instalaciones portuarias de Gibraltar a costa de transferirlo a la ciudad de La Línea.

Con el ardor guerrero de la juventud, aceleramos los preparativos, y a las dos de la madrugada, una vez efectuado el habitual recorrido por el caño de Sancti Petri, dejábamos atrás las luces de Las Puercas, Los Cochinos, El Fraile, la boya de bifurcación del Diamante y franqueada la canal de salida de Cádiz, nos dirigimos a la máxima velocidad hacia el Estrecho, dando un resguardo al Castillo de San Sebastián.

A eso de las seis de la mañana, cuando ya nos encontrábamos en las proximidades de punta Carnero, nos dirigimos a ocupar los fondeaderos que previa-

mente se nos habían asignado antes de la salida. Todavía no había amanecido cuando empezamos a entrar en la bahía de Algeciras en una perfecta línea de fila, con la sombra del Peñón que empezaba a asomar por la amura de babor.

Los ingleses tenían puesta la vista en esta valiosa posición desde 1656, existiendo correspondencia entre Oliverio Cromwell y el almirante Montague, conde de Sandwich, que mandaba la escuadra del Mediterráneo, en la que se señalaban las ventajas que supondría para la Gran Bretaña la conquista de la plaza. Montague desarrolló la idea proponiendo un desembarco en el istmo de unos cuatro o cinco mil hombres, con la cobertura de unas fragatas, y aunque faltaban todavía unos años para que el Peñón pasase a manos inglesas, quedaba fijado el objetivo en espera de una ocasión favorable.

Esta se presentaría durante los últimos días de julio de 1704, durante nuestra Guerra de Sucesión, cuando una escuadra angloholandesa al mando de almirante inglés Jorge Rooke, compuesta por 61 navíos con un total de 4.104 cañones, que daban escolta a un convoy de 69 transportes con 9.000 hombres de desembarco, a las órdenes del príncipe Hesse-Dramstad, fondeaba en la bahía de Algeciras, fuera del alcance del tiro de la plaza, gobernada por el general Diego Salinas, que contaba con una reducida guarnición de 70 hombres y escasos cañones. Un parlamentario entregó el 2 de agosto dos cartas al gobernador Salinas, una del archiduque Carlos, instándole a que lo reconociera como rey de España, y otra del príncipe, amenazándole con iniciar el ataque a la plaza de no aceptar el reconocimiento.

Puesto que Salinas había jurado lealtad a Felipe V contestó con una rotunda negativa, y con sus escasas posibilidades de defensa no tuvo más remedio que capitular el día 4 de agosto, izándose el estandarte imperial sobre la muralla de la Puerta de Tierra y proclamándose, en la destruida y humeante ciudad, al archiduque Carlos como Carlos III de España. Pero poco después de acabada la ceremonia, el almirante Rooke ordenó arrancar el gallardete imperial e izar la bandera inglesa, proclamando la posesión de la plaza en nombre de la reina Ana de Inglaterra. La población española estableció en San Roque su residencia, conservándose en ella el pendón de la Muy Noble y Más Leal Ciudad de Gibraltar, que el Ayuntamiento sacó de la plaza el día en que nos fue arrebatada. Cuando meses más tarde Felipe V envió tropas para reconquistar la plaza, esta había sido reforzada tanto en hombres como en armamento, de modo que el ataque por el istmo fracasó definitivamente.

Con el Tratado de Utrecht, España perdió todas las posesiones en Europa, que se repartieron entre Austria, Francia e Inglaterra. La gestación de este tratado estuvo basada en unos acuerdos firmados el 8 de octubre de 1711 en Londres, entre Luis XIV y la reina Ana de Inglaterra, en los que había una cláusula secreta por la que el Rey Sol cedía a Inglaterra, en nombre de su nieto Felipe V, la plaza de Gibraltar y la isla de Menorca.

Los acuerdos preliminares fueron firmados el 11 de abril de 1713 en Utrecht, en un tratado de paz firmado por Inglaterra, Holanda, Portugal, el

ducado de Saboya y Prusia, por un lado, y Francia por el otro. Resulta curioso que España, la principal afectada, no ratificase el tratado hasta el día 1 de julio, entrando en vigor el 13 de este mes, fecha oficial del mismo entre España e Inglaterra, que desde este día disponía oficialmente de Menorca, Gibraltar y el *Asiento de Negros*, es decir, el comercio de esclavos en América.

Por el artículo X de este Tratado quedaba fijado el estatus jurídico de la fortaleza de Gibraltar, que se cedía a Inglaterra sin ninguna jurisdicción territorial ni comunicación alguna por parte de tierra con España, acordándose en último extremo que «Si en algún tiempo a la Corona de la Gran Bretaña le pareciere conveniente dar, vender o enajenar de cualquier modo la propiedad de la dicha ciudad de Gibraltar, se ha convenido y acordado por este Tratado que siempre se dará a la Corona de España la primera acción antes que a otros para redimirla».

Los límites de la plaza por el norte se encontraban en las murallas, en las que se dispusieron los centinelas españoles, pero enseguida los ingleses, con el pretexto de que la ocupación de una plaza implicaba la del terreno batido por la artillería, ocuparon por decisión unilateral de su gobernador Congreve dos pequeñas edificaciones situadas sobre el istmo: la Torre del Diablo y el Molino. La protesta española no se hizo esperar y dio lugar a unas conversaciones que finalizaron en 1731 con la creación de una zona neutral de 1.450 metros a partir de las murallas, equivalente al alcance de la artillería montada en la plaza, construyéndose por parte de España a esa distancia una línea fortificada, a cuyos flancos se encontraban el castillo de San Felipe, en la bahía de Algeciras, y el de Santa Bárbara en el extremo oriental, con cañones similares a los de Gibraltar, quedando de este modo la *Zona Neutral* batida por los cañones de ambas naciones. Pongo en cursiva lo de *Zona Neutral*, para destacar que todavía hoy en día se mantiene como tal en la cartografía inglesa, aunque ahí se encuentre el aeropuerto y alcance dicha zona hasta el límite sur de La Línea de la Concepción.

Durante el siglo XVIII tuvieron lugar tres sitios con la finalidad de recuperar por las armas la plaza, objetivo común a todas las guerras que durante este siglo se tuvieron contra Inglaterra, generalmente aliados de Francia por los nefastos Pactos de Familia. Lamentablemente durante los intentos de reconquista del Peñón, no se pusieron en práctica las recetas del teniente general don Antonio Barceló; el gran marino proponía abordar la plaza desde la mar, después de bombardearla durante quince días con sus famosas lanchas cañoneras, a las que los ingleses llamaban despectivamente *cucarachas*, pero luego se dieron cuenta que era el arma que más estragos les causaba durante los bombardeos nocturnos, a los que la artillería británica no sabía como replicar, ya que tras el fogonazo del disparo resultaban invisibles. La falta de coordinación permitió que tres convoyes británicos lograsen colarse en su interior, ante la impotencia de don Antonio, al ver cómo la escuadra combinada hispano-francesa fracasaba en sus intentos de interceptación.

Pero al menos durante este siglo, España mantuvo una postura de firmeza sin ceder a Inglaterra parcela de ningún tipo de su soberanía, ni en tierra ni en las aguas de la bahía, tal como había quedado establecido en Utrecht; no sería lo mismo durante el siglo XIX.

En el año 1808, los británicos se aprovecharon de la alianza que tuvo lugar durante la Guerra de la Independencia de España contra la invasión napoleónica, y al producirse la llegada de las tropas francesas a las zonas del sur de Andalucía, el gobernador británico de Gibraltar, general Colín Campbell, ordenó al coronel ingeniero Holloway destruir las líneas españolas del istmo, incluidos los fuertes y baterías situados alrededor de la bahía, efectuándose las voladuras entre el 10 y el 14 de febrero de 1810, y nuestros «buenos aliados» se dedicaron a utilizar la ensenada de punta Mala, muy cerca de La Línea de la Concepción, como fondeadero natural que mejoraba la capacidad de atraque del puerto de Gibraltar. Ya por el año 1812 había unos veinte corsarios autorizados por el gobernador a hacer incursiones contra los barcos enemigos y a vender en Gibraltar los productos de sus apresamientos.

A raíz de una epidemia de fiebre amarilla que se declaró en Gibraltar en 1815, el gobernador de la plaza solicitó permiso para establecer un campamento para los enfermos en unos barracones situados en la zona neutral, a lo que España accedió por razones humanitarias. Sin embargo, delante de los barracones se situaron centinelas británicos, y la zona se ampliaría todavía más en 1854, con motivo de una segunda epidemia. Es decir, se aprovecharon de las razones de buena fe y la complicada situación política y defensiva de España.

Con la derrota de Napoleón, se produjo la apertura de los puertos europeos al libre comercio y ya no era posible traer a Gibraltar mercancías en régimen de reexportación ni barcos apresados, lo que amenazaba al Peñón con una gran depresión económica. Al enarbolar los corsarios el pabellón británico, recurrían a pedir ayuda a la Royal Navy cuando eran abordados por los guardacostas españoles, con lo que cada vez fueron más frecuentes los incidentes entre las correspondientes marinas de Guerra, y frente a las protestas españolas por la violación del Tratado de Utrecht, los británicos argumentaban su interpretación de la jurisdicción de las aguas, una vez más, en el alcance de los cañones de la fortaleza.

El 30 de noviembre de 1826 el secretario de Estado británico para Asuntos Extranjeros, Mr. Canning, entregaba a nuestro embajador en Londres una nota en la que textualmente se decía: «En ausencia de toda mención, en el Tratado de Utrecht, de límites reales o imaginarios del puerto de Gibraltar que fue cedido a la Gran Bretaña, se hace indispensable en primer lugar buscar el límite natural. Este se encuentra en la curvatura de la costa que termina en punta Mala, cuyo espacio, en su totalidad, se halla dentro del alcance de los cañones de la guarnición. Dicho punto se ha considerado invariablemente como el límite Norte del puerto y, desde que Gran Bretaña entró en posesión

de la Fortaleza se han exigido siempre derechos de puerto sobre todos los buques anclados dentro de este límite».

Esta era la primera vez desde la conquista del Peñón que se hablaba de límites del puerto exterior, puesto que el tratado solamente reconocía las aguas comprendidas en el interior de los muelles de Gibraltar. España no podía admitir de ninguna manera una definición unilateral de límites con un argumento basado en el alcance variable de la artillería que, desde la primera comunicación de 1723 efectuada por los británicos, había aumentado sensiblemente y lo seguiría haciendo en el futuro. Por eso continuaron produciéndose incidentes, en ocasiones con violencia, ya que los buques contrabandistas iban armados con autorización del gobierno británico, llegando a decir descaradamente en una nota oficial de agosto de 1841 que «los procedimientos ofensivos de los guardacostas españoles en el Mediterráneo hacen conveniente, e incluso necesario, que los navíos mercantes que se hacen a la mar desde Gibraltar estén provistos de medios defensivos».

No decreció la tensión y cada vez fueron mayores los incidentes con la Royal Navy. Los británicos amenazaron en una nota de 12 de agosto de 1868 con dar instrucciones al gobernador de Gibraltar para que «en el futuro sea más estricto con los barcos españoles que se encuentren en aguas de aquella Fortaleza», lo que dio lugar a la promulgación de un Real Decreto, de 10 de diciembre de 1876, en el que se disponía que fueran consideradas «como aguas inglesas en Gibraltar a los efectos de la persecución del fraude las comprendidas, al Oeste, entre las faldas del Peñón y la línea recta que partiendo de punta Mala en dirección a sierra Bullones pase a dos millas de punta Europa y, al Sur y Este, una extensión de tres millas desde la playa en todas las direcciones». De este modo se llegó a la culminación de un período cuya principal característica fue la amenaza directa armada.

Algo después, en febrero de 1879, el Gobierno británico sugirió el nombramiento de una comisión que estudiara los límites de la bahía, pero hacía constar que su intención previa era no desistir a su pretensión de una jurisdicción de tres millas alrededor del Peñón, aunque aceptaba un proyecto provisional para evitar los continuos incidentes, de modo que la bahía quedase dividida por una línea convencional. Es decir, que la diplomacia inglesa había conseguido que se discutiese sobre lo que no era discutible y de este modo comenzaron unas negociaciones en las que los británicos presionaron intensamente para que se aceptara la versión británica del Tratado de Utrecht, de acuerdo con los límites señalados por Mr. Canning en 1826. Las conversaciones siguieron hasta el 18 de marzo de 1883, en que el Gobierno británico comunicaba al de Madrid en una nota que «como consecuencia de las divergencias de los puntos de vista de ambos Gobiernos en el asunto del propuesto *modus vivendi* sobre la bahía de Gibraltar, el Gobierno de S. M. no está dispuesto a seguir sosteniendo con el Gobierno de S. M. Católica unas negociaciones que tienen tan pocas probabilidades de conducir a un acuerdo».

Así terminó el siglo XIX, en una situación que si bien había llegado a un cierto grado de estabilización, era claramente desfavorable a los intereses españoles, ya que las autoridades del Peñón cobraban derechos portuarios a los buques que fondeaban en la ensenada de punta Mala como si lo hiciesen en el interior del puerto de Gibraltar, y además España no podía establecer ninguna fortificación ni batería en un radio de siete millas desde el castillo de Gibraltar, cuando la realidad era que la nueva artillería del Peñón era capaz de cubrir toda la bahía sin posibilidad de respuesta. Increíble pero cierto, y es que Inglaterra había llegado a la cumbre de su poderío naval y se permitía arrogancias que solo la fuerza de los cañones podían respaldar, y las autoridades españolas no tuvieron más remedio que aceptar la situación al no contar con los medios para oponerse a ella.

Y ya en el siglo XX, en 1908, los ingleses aprovechando la desdichada situación de España a raíz del Desastre de 1898, construyeron una verja de hierro en medio de la zona neutral, a 850 metros de las murallas de la plaza, límite que establecía el Tratado de Utrecht.

Durante la Gran Guerra, la base de Gibraltar resultó ser de gran utilidad a los británicos como punto de apoyo de las escoltas de los convoyes, gracias naturalmente a la neutralidad española, ya que si España no hubiera sido neutral, Gibraltar tampoco hubiera sido utilizable. Al terminar esta guerra, Inglaterra continuaba con la posesión de un enorme imperio colonial, pero había dejado de ser la primera potencia naval al haber sido alcanzada por los Estados Unidos, por lo que el *two power standard* ya no era aplicable.

España durante la Guerra Civil emplazó artillería en los lugares que estimó conveniente, pero la Gran Bretaña aprovechó el momento de debilidad para construir una pista de aviación en la parte neutral del istmo, sirviendo de poco la reclamación presentada por el duque de Alba, embajador español en Londres en 1939, por la violación de soberanía. Es más, el estallido de la Segunda Guerra Mundial en el mes de septiembre supuso que para llegar a la longitud de 1.500 metros que tiene la aludida pista en la actualidad, se internase 700 metros en las aguas jurisdiccionales españolas, sin que nuestra pobre capacidad de respuesta nos permitiese impedir tan descarada apropiación de nuestro territorio.

Cuando la costa occidental de Europa quedó en manos alemanas desde el cabo Norte hasta la frontera con España, Hitler buscó la continuación de la guerra en la Operación FÉLIX, basada en el dominio del estrecho de Gibraltar, para lo que necesitaba contar con España, pero la voluntad del Caudillo hizo que el ejército más poderoso del momento quedase detenido en los Pirineos. De este modo Gibraltar, base naval en la que se instaló la fuerza H del almirante Sommerville, sirvió a los ingleses, junto con la de Alejandría, en la que se encontraba la Flota del Mediterráneo del almirante Cunningham, para llevar el peso de la guerra en este mar contra la flota italiana. Es decir, Gibraltar pudo cumplir de manera muy eficaz su misión como base naval en esta

guerra, pero como en la anterior, solo fue posible gracias a la neutralidad española.

La entrada de Italia en esta guerra sorprendió a cuatro mercantes de esta nacionalidad en la zona del Estrecho, que se refugiaron en la bahía de Algeciras, entablándose una discusión entre los gobiernos de España y Gran Bretaña. Logró escapar uno de ellos, mientras que otros dos fueron hundidos por sus propias dotaciones para evitar ser capturados, y el cuarto incautado por los ingleses.

En 1950 tuvo lugar un nuevo incidente cuando los ingleses enviaron buzos a trabajar en los cascos de los barcos mercantes italianos hundidos en la bahía que se encontraban entre el meridiano central y el de San Roque. Este último era el que reconocía el Real Decreto de 1876, a partir del cual se consideraba que las aguas a levante de este meridiano fuesen consideradas como británicas a efectos de la represión del fraude.

Naturalmente el gobernador militar del Campo de Gibraltar, general Carlos Martínez de Campos, protestó al gobernador británico, general Kenneth Anderson, que literalmente contestó que «el meridiano de San Roque puede admitirse como límite de las aguas jurisdiccionales de Gibraltar, pero la bahía de Algeciras se considera dividida en dos partes iguales en las que España e Inglaterra tienen derechos semejantes». Ante esta desafiante actitud, el general Martínez de Campos reiteró su enérgica protesta ante los trabajos que los buzos británicos pretendían efectuar sin autorización española y señaló al gobernador de Gibraltar que «a partir de aquel momento, cada uno obraría de acuerdo con las instrucciones que recibiera de sus propios superiores».

Los buzos fueron retirados, siendo la primera vez en siglo y medio en que los derechos españoles no fueron violados por los ingleses. Era junio de 1950. A partir de entonces se inició una postura de firmeza por nuestra parte, que se puso de manifiesto cuando en 1954 los británicos protestaron por las obras que se realizaron para adosar una puerta española en la verja británica que separa Gibraltar, protesta que dio lugar a una réplica por parte del general Cuesta Monereo, gobernador español en aquel momento, que empezaba por «rechazar con toda energía su petición de explicaciones por actos que se ejecutan en territorio de plena soberanía española confiado a mi custodia», a la vez que le hacía una detallada historia de lo ocurrido en el territorio denominado *Zona Neutral*, terminando la carta literalmente: «...y al ser de plena soberanía de España, sin la menor duda posible, ésta puede ejercer en él su soberanía, como de hecho ha venido ejerciendo, fortificándolo, como hizo cuando estimó conveniente, y levantando cuantas instalaciones estime necesarias sin tener que dar ninguna explicación por ello. Espero que estas razones convencerán a V. E. de una manera total».

Por supuesto, las obras para instalar la puerta se efectuaron sin mayores problemas. Siguiendo esta política, en los primeros meses de 1967 se comen-

zó la construcción del pantalán de San Felipe, en la playa de La Línea de la Concepción, que estableció la presencia física en el fondeadero de punta Mala, creciendo la imagen de que los buques extranjeros que fondeaban en esas aguas lo hacían en una zona que no les correspondía.

Después se procedería a ocupar físicamente el fondeadero de punta Mala hasta el punto de la costa en el que arranca la verja, en el que todavía por los años sesenta fondeaban barcos que esperaban para entrar en Gibraltar, y precisamente en este lugar se encontraba el *Arcadian*, transporte de explosivos, al que nos hemos referido al comenzar el artículo, dejando a nuestra escuadrilla de dragaminas entrando en la bahía de Algeciras en una brumosa mañana del 9 de diciembre de 1966.

La escuadrilla entró en la bahía con sus mejores galas, y en perfecto orden se dirigió cada uno de los dragaminas al fondeadero previsto, de manera que el *Arcadian* quedó rodeado por los seis dragaminas, y suponemos que nuestra aparición debió dejar a los ingleses de algún modo desconcertados. Lo cierto es que al poco rato el *Arcadian* levó anclas y abandonó el fondeadero de punta Mala.

Nosotros ignorábamos entonces que el día anterior, el ministro de Asuntos Exteriores Castiella transmitió una protesta al encargado de Negocios británico para que comunicase a su gobierno que el *Arcadian* debía abandonar inmediatamente su posición y, aunque el Foreign Office había rechazado la protesta española, pudimos ser testigos del abandono del fondeadero. Probablemente el resultado favorable fue debido a la suma de la presión diplomática y la resolución de impedir la permanencia en el fondeadero.

Lo cierto es que Inglaterra con esta acción había tratado de distraer la atención de la Asamblea de la ONU del problema fundamental de la descolonización de Gibraltar —para cuya resolución ya existían dos mandatos de este organismo—, creando cuestiones jurídicas subsidiarias, como podía resultar de un planteamiento de límites de aguas territoriales ante el Tribunal de La Haya, lo que podría demorar durante varios años cualquier proceso descolonizador. Sin embargo la maniobra no tuvo éxito, ya que ese mismo día 9 se abrió en la Cuarta Comisión de la ONU un debate sobre Gibraltar, presentado por Inglaterra, que fue rebatido por nuestro representante Jaime de Piniés, que expuso con absoluta nitidez la arbitraria interrupción de las negociaciones por parte de Gran Bretaña y la sorprendente declaración inglesa de atribuirse soberanía sobre el espacio aéreo adyacente a Gibraltar.

Los antecedentes a estos hechos eran recientes. En febrero de 1966 había sido presentado en el Parlamento británico el Libro Blanco, réplica al Libro Rojo presentado en 1965 por el Gobierno español, en el que se recorrían las vicisitudes sufridas por la plaza de Gibraltar desde su conquista por Inglaterra.

En la presentación del Libro Blanco, el ministro de Defensa manifestaba cómo la Gran Bretaña centraba su problema militar en evitar la guerra en Europa mediante la disuasión nuclear como garantía de la seguridad de las

Islas Británicas, programaba la más rápida liquidación de sus obligaciones militares en ultramar, renunciaba a operaciones militares fuera de la zona metropolitana, excepto en cooperación con sus aliados, renunciaba también a la renovación de sus portaaviones de combate y proyectaba una progresiva reducción de sus efectivos militares en Chipre y Malta. Sin embargo, pese a que el programa manifestaba un repliegue claro hacia la metrópoli, con la consiguiente renuncia a operaciones en ultramar por cuenta propia, sostenía que «en Gibraltar se seguirá manteniendo la guarnición, el aeródromo, el arsenal y otras instalaciones».

El 10 de septiembre se había celebrado un referéndum, pese a que había sido previamente condenado por el Comité Especial de la ONU, con lo que quedó puesta de manifiesto la rebeldía de los ingleses acerca de los planes de la ONU, utilizándose el ilegal referéndum como arma adicional para argumentar contra sus mandatos, pues no iba más que a corroborar un resultado que se sabía de antemano, oponiéndose descaradamente a la prohibición de autodeterminación de las Naciones Unidas en este caso concreto.

De todas formas, pese al resultado favorable a las pretensiones británicas, se echaba encima el tiempo para la comparecencia ante la Comisión IV de las Naciones Unidas, encargada de emitir un dictamen sobre las propuestas de descolonización que se debían votar en el pleno de la Asamblea General, ante la que había que explicar lo que se había avanzado desde que un año antes se ordenara el inicio de la descolonización de Gibraltar y, ciertamente, los ingleses no contaban en su haber más que con la decisión unilateral de haber suspendido las conversaciones y un referéndum rebelde a los mandatos de la propia ONU.

Por si todo esto fuera poco, el 11 de diciembre apareció un segundo Libro Rojo, en el que se exponían las incidencias que marcaron nuestras conversaciones con Inglaterra, con completísima información, constituyendo un documento del más alto estilo diplomático, que produjo un gran impacto en medios internacionales, proporcionando un golpe de gracia a las tesis británicas de manera absolutamente rotunda. Y así las cosas, se llegó al día 16 de diciembre, en el que se procedió a la votación en la IV Comisión del proyecto de resolución presentado por los países hispanoamericanos, en el que se declaraba que Gibraltar era un caso de colonialismo de carácter especial y que solo era liquidable a través de una negociación pacífica entre la potencia colonial y el país propietario del territorio colonizado.

La victoria fue abrumadora, 70 votos a favor, 21 en contra y 25 abstenciones, aprobándose el proyecto en el que, además de lo indicado en el párrafo anterior, se reconocía que las conversaciones habían sido rotas de manera unilateral por Inglaterra el 13 de abril anterior y debían reanudarse para el cumplimiento de la operación descolonizadora. Asimismo se reconocía que la población inglesa del Peñón no constituía un pueblo a efectos de descolonizar por autodeterminación, por lo que el referéndum del 10 de septiembre carecía

de validez. Sin embargo, el español medio se preguntaba si esto podía considerarse una expectativa de resultado inmediato, y realmente hacía bien en preguntárselo, pues los ingleses no estaban de ninguna manera por la labor, y ello a pesar de que el representante inglés Mr. Luard, en la Cuarta Comisión, señaló que la aprobación de la resolución supondría la devolución de Gibraltar a la soberanía española, porque ciertamente esto era lo que se había aprobado en las Naciones Unidas de modo tan brillante, y esa era la situación legal de la cuestión desde el momento de su aprobación, que fue refrendada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el día 20 de noviembre por una abrumadora votación todavía más lucida que la obtenida en la Cuarta Asamblea.

Tuvo todo esto que ver con la actitud de firmeza que se empezó a mantener desde el año 1950 y que habíamos dejado en un intercambio de notas, que a principios de 1967 dio lugar a la construcción del pantalán de San Felipe.

Otro de los aspectos en que nos veíamos perjudicados era el del contrabando. En los últimos meses de 1962, estaban registradas en Gibraltar setenta y cuatro embarcaciones de menos de cien toneladas, de las cuales cuarenta y cinco eran de sesenta toneladas, en su mayoría lanchas torpederas transformadas procedentes de la Segunda Guerra Mundial, que resultaban ideales para el contrabando, dada su elevada velocidad, ya que les permitía esquivar a las embarcaciones aduaneras españolas que por entonces se utilizaban. El incremento del contrabando y la nueva actitud adoptada por España a partir de los años cincuenta dieron lugar a la creación del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal, organismo autónomo del Ministerio de Hacienda a través del director general de Aduanas, que comenzó sus actividades a principios de 1955; desde sus comienzos la Sección Marítima se dedicó a reorganizar la flota heredada del desaparecido Servicio Especial de Vigilancia Terrestre y Marítima de Tabacalera S. A., actualización que se logró mediante la incorporación en varios casos de embarcaciones procedentes de decomiso, cuyas características eran las adecuadas para las nuevas misiones que se iban a encomendar al servicio.

En el mes de octubre de 1960 tuvo lugar el comienzo de una postura de firmeza cuando la lancha rápida *Almoana*, de bandera británica, fuera sorprendida en las proximidades de punta Europa por una patrullera de Vigilancia Fiscal; cuando intentó darse a la fuga con la ayuda de sus potentes motores, la lancha española abrió fuego sobre ella, la abordó y capturó, quedando atracada en el puerto de Algeciras a pesar de las protestas de la población de Gibraltar, soliviantada por el periódico local *Vox*. Inglaterra no presentó reclamación de ningún tipo, resultando capturadas con posterioridad varias embarcaciones británicas de excelentes características, como las *Pring*, *Andrómeda*, *Seaflower*, *Knuckleduster*, *Mariola*, *Hid Dover* y *Servil*. Sus banderas pasaron a adornar la escalera del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal.

Dentro de este nuevo estilo que se había empezado a aplicar —nos había-

mos referido a la construcción del llamado pantalán de San Felipe, que marcó la presencia física en el fondeadero de punta Mala— se estaba produciendo un creciente establecimiento de instalaciones portuarias al servicio de las que se asentaban en la zona, fundamentalmente la Refinería, Acerinox, Cranavis, etc. Con ello se incrementaba el tráfico marítimo de la bahía, lo que dio lugar a que por Decreto 2.671/1967, de 19 de octubre, el puerto de Algeciras pasase a denominarse puerto de Algeciras-La Línea, estableciéndose sus límites y en cuyo interior quedaban las aguas del fondeadero de punta Mala, sin que hubiese la más mínima reclamación por parte de las autoridades británicas, siendo a partir de entonces los agentes portuarios españoles los que cobraron los derechos de los buques que fondeaban en el interior del puerto.

Este decreto tuvo gran importancia, no solo por la ordenación legal de una gran parte de las aguas de la bahía de Algeciras, sino porque en su artículo 4.º quedaba derogado el Real Decreto de 10 de diciembre de 1876 al que antes nos habíamos referido, con lo que a partir de entonces se daba por finalizada la cesión que en esa fecha se había efectuado por las autoridades españolas a favor de las británicas de facultades españolas de inspección fiscal en las proximidades del Peñón.

La eficacia del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal había logrado reprimir el contrabando marítimo, cesando prácticamente la actividad de las lanchas contrabandistas en Gibraltar, emigrando a Tánger las organizaciones que se dedicaban a estos lucrativos negocios, pasando a denominarse Servicio de Vigilancia Aduanera desde 1982, en que se reorganizó a la vista de la nueva actividad contrabandista basada fundamentalmente en el tráfico de drogas.

Otro paso importante que se dio en ese mismo año fue la ampliación de los límites del puerto, construyendo un espigón para proteger el pantalán de San Felipe, espigón que arranca prácticamente del extremo occidental de la verja construida por los ingleses.

Pero antes de este inciso, habíamos dejado al español medio preguntándose qué iba a pasar a partir del 20 de diciembre de 1967, fecha en que la Asamblea General de las Naciones Unidas había refrendado con abrumadora mayoría nuestras razones y que, sin embargo, ese mismo día, el representante inglés, jefe de la Misión Británica de la ONU, Lord Carandon, dijo que «ningún acuerdo de la ONU nos desviaría de nuestros deberes hacia el pueblo de Gibraltar», lo que dicho en otros términos equivalía a que no les daba la gana moverse de allí.

Este nuevo argumento no tiene ningún sentido, ya que es de sobra conocido que la población gibraltareña no es genuina y que fue expulsada todas las veces que el gobernador de Gibraltar lo estimó necesario y conveniente y sin ningún tipo de plebiscito, tal como ocurrió en 1710 y en 1813 y, por supuesto, siempre que Inglaterra estuvo en guerra con España. La manera de contentarlos fue el fomento del contrabando a costa de los contribuyentes

españoles. De ninguna manera es genuino el interés británico sobre los gibraltareños. El único interés de los británicos es la existencia de una base, pero no es posible justificar su existencia por el interés de los gibraltareños. Aún en el caso de que el ilegal plebiscito hubiera sido objetivo, el único punto válido es el hecho de que Gibraltar es un miembro de España, pues fue esta la que lo otorgó a Gran Bretaña mediante el Tratado de Utrecht.

Pero además, si nos preguntamos quiénes son los gibraltareños, no tenemos más remedio que reconocer que a los españoles les está prohibido asentarse en Gibraltar y los auténticos gibraltareños están en San Roque, al otro lado de la verja, y aun respetándose los intereses de los que viven dentro de la verja, lo que no se puede consentir de ninguna manera es la autodeterminación, ya que Gibraltar no es ni ha sido nunca una nación y los gibraltareños son gentes mediterráneas sin comunidad de origen, cultura, lenguaje o atributo específico que definen a las naciones.

Después del plebiscito de octubre de 1967, los gibraltareños empezaron a apelar al derecho de autodeterminación, rechazando cualquier vinculación con España, ocasión que aprovecharon los ingleses en 1969 para otorgarles una Constitución por la que la colonia pasaba a adquirir un estatus de territorio británico de ultramar, de manera que los asuntos internos quedaban en manos de un ejecutivo elegido por ellos mismos, aun cuando las relaciones exteriores y la defensa continuasen en manos del Gobierno británico.

Ante esta actitud, en este mismo año se cerró la verja al tráfico rodado y peatonal, permaneciendo así hasta 1982, lo que supuso un grave perjuicio a la colonia, que tuvo que ser apoyada por la inyección económica de fondos por parte de Gran Bretaña, aunque también es cierto que sufrió la economía del Campo de Gibraltar, pues muchos españoles trabajaban en esta plaza.

En 1982, ocasión inmejorable para negociar, se abrieron las fronteras sin contrapartidas de ningún tipo. En 1985 se iniciaron unas conversaciones que se denominaron el Proceso de Bruselas, por el que Gran Bretaña se comprometía a comenzar un diálogo con España sobre el futuro de Gibraltar, en el que se incluía el asunto de la soberanía, pero no dejó de ser un error abrir la verja sin compromiso alguno que garantizase un proceso de recuperación de la soberanía, aunque fuese a largo plazo. A partir de ello la apertura no tuvo ninguna limitación y desde entonces España ha venido reclamando con mayor o menor intensidad la devolución de Gibraltar sin ningún resultado.

Somos conscientes de que el almirante Rooke usurpó para Inglaterra el Peñón en 1704 y lamentablemente, nos guste o no, el Tratado de Utrecht marcó en 1713 su destino. Ahora bien, si ciertamente es inglés en el aspecto jurídico, lo que está claro y así lo han dejado patente las Naciones Unidas, también lo es que en términos políticos debe ser devuelto a España, ya que no es admisible que en el siglo XXI una nación en la Europa actual ocupe un trozo de territorio de otra.

Si empezamos por el istmo, en el que España jamás cedió un centímetro a los ingleses, todos somos conscientes de que los 800 metros de que hoy dispone Inglaterra fueron obtenidos por unos medios ultrajantes, a base de sorprender la buena fe de la caridad española para afrontar epidemias, y no digamos de la usurpación descarada en pleno siglo XX de territorios de soberanía española para construir un aeródromo. A principios del XVIII una usurpación era lamentable, pero en pleno siglo XX no hay palabras para definirla. Por lo tanto su evacuación no es más que una medida de honradez, máxime cuando el despegue o aterrizaje de cualquier avión en Gibraltar es imposible sin una clara violación del espacio aéreo español, es decir, de la soberanía española. Otra cosa es que se llegase a un acuerdo, pero siempre con el reconocimiento por parte de España.

En el año 2001, con el gobierno de José María Aznar, España y el Reino Unido anunciaron un acuerdo preliminar en el que se anunciaba un propósito de cosoberanía, pero no llegó a firmarse al ser rechazado por los gibraltareños, que convocaron un nuevo referéndum en 2002, lo que servía de escudo a los ingleses para defender una postura a todas luces indefendible.

Lamentablemente en 2005, el Gobierno español tuvo el desacierto de aceptar la personación, como parte implicada en el proceso, del Gobierno gibraltareño en cualquier conversación referente al futuro de la colonia, y la creación de un Foro de Diálogo de Gibraltar. La admisión de un nuevo actor no sirve sino para perjudicar un proceso en el que, por las razones antes expresadas, no tiene nada que opinar.

Después de esto no solo no se ha conseguido ventaja alguna, sino que por el contrario las pretensiones británicas no han hecho más que ir en aumento: se han efectuado rellenos en las aguas de soberanía española a ambos lados del Peñón, se construye un puerto deportivo, las violaciones del espacio marítimo son cada vez mayores, aumenta el número de incidentes con los contrabandistas y se tratan de conseguir aguas jurisdiccionales, con la pretensión de obtener tres millas hacia levante y la mitad de la bahía de Algeciras hacia poniente, cuando las únicas otorgadas por el Tratado de Utrecht son las interiores a las instalaciones portuarias existentes en 1713.

A lo largo de todo este estudio creo que se puede apreciar con claridad que tan solo se han conseguido pasos a favor de la descolonización cuando se han adoptado posturas firmes, toda vez que nos encontramos respaldados por el mandato de Naciones Unidas de proceder a la descolonización, único documento a tener presente, además del aludido Tratado de Utrecht.

El pretexto de salvaguardar los intereses de los gibraltareños por parte de la Gran Bretaña ha interrumpido todo proceso de conversaciones. Este contencioso se debe resolver únicamente por los gobiernos de España y Gran Bretaña, sin la participación de un tercer actor que el gobierno anterior tuvo el desacierto de admitir. Parece ser que esta es la postura del actual gobierno.

BIBLIOGRAFÍA

- ALFIN DELGADO, F.: *Jaque a Gibraltar*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Febrero 1968.
- CARRERO BLANCO, Luis: *Pasado y presente de la Base Naval de Gibraltar*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Mayo 1966.
- HARD, C.: *La constante de los Pactos*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Julio 1966.
- MADARIAGA, Salvador de: *La Tragicomedia de Gibraltar*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Junio 1968.
- UXÓ PALASÍ, José: *Gibraltar (Las aguas de la bahía en el siglo XX)*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Agosto-septiembre 1987.
- *Gibraltar (Las aguas de la bahía durante el siglo XIX)*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Enero 1987.