

ZONA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Por ANÍBAL VILLALBA FERNÁNDEZ

Factores determinantes

La zona comprendida por el estrecho de Gibraltar y sus accesos, que forma una de las áreas clásicas de marcado carácter geoestratégico, facilita a quien posea su control una notable influencia política y militar a la vez que posee unas indudables connotaciones de corte económico.

Sus características como vía de unión entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo, constituyendo la única vía de entrada y salida de agua de este último, así como el hecho de ser la vía más corta de enlace marítimo entre Europa y África, dotan a esta zona de una peculiar personalidad, recogiendo una densidad de navegación marítima de las más elevadas del globo.

Estas circunstancias llevan a que en cualquier situación de bloqueo del canal de Suez esta zona se convierta en la única vía de suministros por mar de todos los países cuya única salida al mar es la mediterránea y, lógicamente, que quede como única vía de tránsito de Fuerzas Navales de superficie y submarinas entre el Atlántico y el Mediterráneo.

Todos estos condicionantes han supuesto que la zona del estrecho de Gibraltar constituya una referencia clave en el despliegue aeronaval de las grandes potencias, del mismo modo que supone un sector fundamental del despliegue de las Fuerzas Aeronavales de la Alianza Atlántica en Europa en lo que se ha venido a llamar flanco sur de la Organización.

Características geoestratégicas condicionantes de la zona

El valor estratégico de la zona requiere ser definido en unos parámetros que recojan las referencias a los intereses que se dan cita en la misma, de igual forma que obliga a estudiar las amenazas que se producen con respecto a esos intereses, gran parte de las veces encontrados. De esta forma se hace necesario el definir geográficamente la zona en que tales intereses y amenazas se localizan.

Definición geográfica de la zona del estrecho de Gibraltar

Desde una perspectiva geoestratégica, todo estrecho se considera formado por el paso, que constituye la parte más angosta del mismo, la zona del Estrecho propiamente dicha y los accesos a la zona. De esta forma podemos dividir la zona del estrecho de Gibraltar en tres partes:

- El paso de unas 16 millas de longitud (30 kilómetros), una anchura máxima de unas 13 millas (23 kilómetros) en sus estrechos y de unas 8 millas (15 kilómetros) entre los puntos más cercanos de las costas europea y africana.
- La zona del Estrecho, que discurre entre el meridiano del cabo de Gata hasta el del cabo de San Vicente en Portugal, siendo la distancia mínima entre uno y otro meridiano a través del Estrecho de unas 350 millas (648 kilómetros) y la de sus embocaduras en sentido Norte-Sur de 90 millas (170 kilómetros) en el cabo de Gata y de 210 millas (390 kilómetros) en cabo San Vicente.
- Los accesos a la zona, por el Mediterráneo entre las islas Baleares y Argelia con una longitud de 180 millas (380 kilómetros) y por el Atlántico desde las islas Canarias hacia el Norte con una distancia de 510 millas (790 kilómetros).

Tráfico marítimo en la zona

En un primer estadio, lo que dota al estrecho de Gibraltar de una dimensión geoestratégica es la elevada densidad del tráfico marítimo que circula por sus aguas. El número de barcos que lo cruzan no ha dejado de aumentar de una forma constante, llegando en el año 1992 a ser transitado por más de 70.000 embarcaciones, que transportan una cifra cercana a los 900 millones de toneladas de carga.

El tipo de cargamento más común es el petróleo, con una media de 270 millones de toneladas de registro bruto, a bordo de casi 25.000 buques

anuales, lo que asigna a la zona del Estrecho una relevancia económica y estratégica al controlar el paso de tan importantes recursos energéticos.

La gran densidad de tráfico marítimo ha llevado a establecer unas estrictas normas de navegación en el área, creándose un canal al Sur para los barcos que se dirigen del Atlántico al Mediterráneo y otro al Norte para los buques que navegan en sentido contrario. Este tráfico se regula por un centro de control del tráfico marítimo, perteneciente a la Marina mercante, desde donde se intenta evitar cualquier tipo de desviación de estas normas que pueda suponer un riesgo para las embarcaciones.

Esta elevada densidad de tráfico marítimo, que supone el transporte de prácticamente la cuarta parte de la carga mundial, tiene unas evidentes componentes económicas a la vez que un marcado carácter estratégico ya que al control de suministros se sumaría el de los buques de guerra de superficie y submarinos. Estas circunstancias hacen que la nación en que la comunidad internacional deposite su confianza para efectuar el mencionado control del Estrecho aumente en gran medida su peso específico en la esfera internacional, colocándose en una situación de privilegio en el momento de hacer primar sus intereses nacionales en los diferentes foros.

Análisis de los intereses estratégicos

En el Estrecho convergen todas las derrotas cuyas zonas terminales se hallan en los países ribereños del Mediterráneo, o van en tránsito al Próximo Oriente o países del sur de Asia. Todo este colosal volumen de tráfico tiene una extraordinaria importancia estratégica en tiempo de crisis o de conflicto armado, pues la estrangulación del paso significaría, como mínimo, el alargamiento de las comunicaciones con el Próximo y Extremo Oriente, de cuyo petróleo dependen en mayor o menor medida todos los países occidentales, obligando a desviarse a través de la ruta del cabo de Buena Esperanza.

Aunque casi todas las naciones del Mundo participan en el tráfico por el Estrecho, las que presentan mayor índice de intereses de paso son seis y en este orden de preferencia:

- España.
- Italia.
- Francia.
- Estados Unidos.
- Rusia.
- Reino Unido.

El mayor número de buques que atraviesan y cruzan el estrecho de Gibraltar son de bandera española en razón a tres causas principales:

- El tráfico de crudos procedente de Oriente Medio hacia las refinerías de Algeciras y La Coruña y subsiguiente distribución de productos derivados en transporte de cabotaje.
- El tráfico general de carga y pasaje entre puertos mediterráneos y atlánticos españoles o procedente de puertos extranjeros.
- El tráfico de cruce del Estrecho entre España y Marruecos.
- El paso de Unidades de la Armada española tanto de buques de superficie como submarinos, desde las bases del Mediterráneo (Cartagena, Palma de Mallorca y Mahón) hacia las bases del Atlántico (Cádiz, Rota y Ferrol).

Estos intereses de paso por el Estrecho son pues vitales para España tanto en tiempo de paz como en momentos de crisis o tensiones y en tiempo de guerra.

En el plano de la estrategia naval se hace aún más intensa la importancia de este interés, pues de la posibilidad de paso por el Estrecho de nuestros buques de guerra depende la conjunción o el aislamiento de nuestras Fuerzas Navales desplegadas en el Mediterráneo o en el Atlántico.

Para Italia el paso del Estrecho significa su natural salida al Atlántico tanto para su tráfico mercante como de guerra. El cierre del paso obligaría a Italia a desviar todo su tráfico naval hacia el Atlántico por la vía del canal de Suez-Índico-cabo de Buena Esperanza-Atlántico Sur. Si se produjera simultáneamente el cierre del estrecho de Gibraltar y del canal de Suez, Italia, y con ella todos los países ribereños, quedarían bloqueados.

Para Francia el cierre del paso del Estrecho supondría que quedaría cortada su línea de comunicación marítima entre los puertos y bases navales del Mediterráneo —Marsella y Tolón, principalmente— con los del Atlántico, con la imposibilidad de concentrar su Fuerza Naval que quedaría dividida en dos.

Para Estados Unidos un taponamiento o cierre del paso de Gibraltar afectaría muy gravemente a toda su estrategia naval en general y a la mediterránea en particular, pues anularía por completo la capacidad de maniobra de la VI Flota y la posibilidad de su aprovisionamiento y apoyo logístico desde Estados Unidos del cual depende la vida misma de dicha Flota. Se puede afirmar, por lo tanto, que la eventualidad de un cierre del paso del estrecho de Gibraltar dificultaría en gran medida la presencia nortamericana en el Mediterráneo.

Para Rusia la hipótesis de cierre del paso del Estrecho tendría relativamente graves consecuencias negativas, pero de mucha menor importancia que para Estados Unidos y para las potencias antes mencionadas, España, Italia y Francia, ya que las comunicaciones marítimas que quedarían cortadas —mar Negro y Atlántico— no son vitales para ella ni desde el punto de vista del tráfico mercante ni del tráfico de buques de guerra.

Por último, en el caso del Reino Unido, para el que en otro tiempo durante su pasada época imperial el paso del Estrecho era de fundamental importancia para las comunicaciones de la Metrópoli con sus Colonias, en especial con la India (de ahí el enorme valor que tenía entonces el peñón de Gibraltar para la estrategia británica), hoy tiene una importancia muy secundaria, pues los intereses puramente británicos en el Mediterráneo son ya muy escasos, reduciéndose casi exclusivamente a intereses de prestigio.

En resumen, la zona central del estrecho de Gibraltar (paso del Estrecho) supone un reducido espacio aero-marítimo de vital importancia para las estrategias y las economías nacionales de España, Francia e Italia, así como para la estrategia de Estados Unidos y, en definitiva, para la Alianza Atlántica, mucho más importante que los estrechos del Báltico y también de mayor valor estratégico que el paso de Groenlandia.

Antecedentes político-militares de la zona

Las primeras noticias históricas sobre Gibraltar se remontan a la época de la llegada de los fenicios a la península Ibérica, creando asentamientos en la costa sur, principalmente en las dos bahías naturales de Cádiz y Algeciras. El núcleo habitado más antiguo reconocido en la bahía de Algeciras es la ciudad denominada Carteya situada en las proximidades de lo que hoy es Gibraltar. Durante la denominación romana, Gibraltar se denominó la Roca Calpense, o Peñón de Calpe, en la provincia Bética romana.

La invasión árabe en España en el año 711 tuvo su iniciación precisamente en la bahía de Algeciras, cambiando el Peñón de nombre llamándose *Gebel Al Tarik* (Montaña de Tarik) en honor del jefe árabe de las fuerzas invasoras.

Durante la dominación árabe, Gibraltar jugó un papel de gran importancia como puerto de llegada de fuerzas y población musulmana de África a España.

En el año 1309 tras la conquista de Sevilla y Cádiz por el rey castellano Fernando III el Santo, quien consiguió dominar el estrecho de Gibraltar tras cuatro siglos de dominio árabe, fue reconquistado Gibraltar pasando a la Corona de Castilla. Alfonso X el Sabio, ordenó fortificar la ciudad de Gibraltar dada su magnífica posición estratégica para dominio del Estrecho. Isabel la Católica, con un notable sentido de la gran importancia de la ciudad de Gibraltar como posición de extraordinario valor estratégico para el dominio del Estrecho y defensa de España frente a posibles nuevas agresiones árabes desde el norte de África, ordenó en su testamento que:

«... siempre tengan en la Corona e patrimonio Real dello, la dicha Cibdad de Gibraltar, con todo lo que la pertenece, e no la den ni enajenen, ni consientan dar ni enajenar, cosa alguna della ...».

Los reyes españoles de la Casa de Austria, el Emperador Carlos V y Felipe II, ordenaron reforzar las defensas de Gibraltar siguiendo los sabios consejos de Isabel; pero sus sucesores Felipe III, Felipe IV y el desventurado Carlos II, el Hechizado; no fueron tan diligentes en este sentido.

Como es bien sabido, al morir Carlos II sin descendencia, en uno de los momentos de profunda debilidad y decadencia de España, estalló la Guerra de Sucesión entre los partidarios del archiduque Carlos, hijo del emperador Leopoldo de Alemania, biznieto de Felipe III, apoyado por Inglaterra y Holanda, y los de su oponente, Felipe de Anjou, biznieto de Felipe IV, apoyado por Francia. La Guerra de Sucesión se jugó en dos escenarios: el europeo y el español donde se transformó en una verdadera guerra civil que duró de 1701 a 1705.

En el curso de esta guerra, una poderosa escuadra anglo-holandesa, integrada por 61 buques de guerra con 25.000 hombres de mar y 9.000 de desembarco, armada con más de 4.000 cañones, bajo el mando del almirante inglés sir George Rooke, atacó la plaza de Gibraltar el día 1 de agosto de 1704, en nombre del pretendiente archiduque Carlos. Las defensas de Gibraltar consistían en una guarnición militar de 100 hombres, reforzados con 300 vecinos voluntarios y unos 100 cañones, en su mayoría inútiles, bajo el mando del general Diego de Salinas.

Tres días aguantaron los gibraltareños el asalto de la superior Escuadra anglo-holandesa que, mediante continuos bombardeos y desembarcos de fuerzas, consiguió destrozarse las débiles defensas de Gibraltar obligando a su rendición que se produjo el día 4 de agosto de 1704. La rendición se efectuó a favor del archiduque Carlos cuyo estandarte fue izado en la muralla de Gibraltar, y no en beneficio ni de Holanda ni de Inglaterra. A

pesar de ello, el almirante inglés Rooke, haciendo caso omiso del representante del archiduque Carlos, el príncipe de Darmstad, ante quien se había rendido la plaza, ordenó, por la fuerza, arriar la bandera del archiduque e izar la bandera inglesa, posesionándose de Gibraltar en nombre de la reina Ana de Inglaterra.

El desairado príncipe de Darmstad sufrió con resignación el humillante agravio infringido por el almirante Rooke. El día 6 de agosto, tras dos días de violento y cruel saqueo de las tropas inglesas y holandesas, todos los gibraltareños españoles —unos 4.000— capaces de caminar abandonaron la ciudad, encabezados por su regidor don Carlos Camacho que portando el pendón de Gibraltar y los documentos de la plaza se trasladaron «provisionalmente» al municipio de San Roque, jurando no regresar al Peñón hasta que no fuese arriada la bandera inglesa.

En el Gibraltar inglés no quedaron más que los españoles enfermos o heridos que no pudieron abandonar la plaza, unos 20 en total. En el año 1705 Fuerzas españolas atacan por primera vez Gibraltar. En el año 1706 los ingleses declaran a la plaza puerto franco, lo que atrae a numerosos comerciantes judíos, genoveses y de otras nacionalidades.

En el año 1713, en el Tratado de Utrech, por el que España, tras la Guerra de Sucesión queda desposeída de sus territorios en Europa, Inglaterra adquiere Gibraltar y Menorca. El nuevo Rey de España, Felipe V, primer monarca de la casa de Borbón, reivindica por primera vez, en 1721, la devolución de Gibraltar a España ante el rey Jorge III de Inglaterra, el cual aunque promete la devolución no la lleva a cabo. Seis años más tarde, en 1727, España pone sitio a Gibraltar durando el asedio dos años, en estas circunstancias España neutraliza el Istmo que une el Peñón al Campo de Gibraltar sin renunciar a su soberanía.

En el año 1731 el Ejército español inicia la construcción de una fortaleza en el límite Norte de la zona neutral del Istmo denominándola «Línea de Gibraltar», que constituye el origen de la actual ciudad de La Línea de la Concepción. En el año 1779 se inicia el tercero y último asedio militar de España sobre Gibraltar durante la Guerra de la Independencia de Estados Unidos que termina con el Tratado de Versalles de 1783 por el que España —que aliada con Francia, había combatido contra Inglaterra, en apoyo de las Colonias norteamericanas— recupera Menorca pero no Gibraltar.

Durante la invasión napoleónica de España, Inglaterra, aprovechando la grave debilidad española, hizo volar las fortificaciones de La Línea, sin que

España pudiese reaccionar. En el año 1814 se declara en Gibraltar una grave epidemia de fiebre amarilla, que diezmo la población y la guarnición encerrada tras la muralla de la fortaleza. El gobernador de Gibraltar, general Don, pidió auxilio a las autoridades españolas para instalar provisionalmente un campamento sanitario en la zona del campo neutral. España concedió generosamente el permiso por razones humanitarias. Los ingleses militarizaron el «campamento sanitario» instalando puestos de centinelas y se apoderan de parte del Itsmo haciendo caso omiso de las protestas españolas. En el año 1854 una nueva epidemia vuelve a servir de pretexto para un nuevo avance británico en el Itsmo de la zona neutral hacia el Norte. Es en esos campamentos sanitarios usurpados por Inglaterra a España en la zona neutral donde se encuentra hoy instalado el aeropuerto de Gibraltar.

Tras la usurpación del Itsmo y con objeto de consolidar la misma, el día 5 de agosto de 1908, a los 204 años justos de la caída de Gibraltar en manos inglesas, y aprovechando otro grave momento de debilidad política en España en guerra con Marruecos, el Gobierno británico decide, unilateralmente y haciendo caso omiso de las protestas españolas, construir una verja de separación entre el borde norte de la zona neutral, ocupada ya por los ingleses, y el territorio español, llevando a cabo la separación física entre España y el Itsmo con lo cual se consuma la existencia de dos territorios en la Colonia: el cedido por España en el Tratado de Utrecht —castillo, ciudad, fortaleza y puerto primitivo— y el territorio del Itsmo usurpado por los ingleses.

En el año 1936, iniciada la guerra civil española, Inglaterra comienza la construcción del aeropuerto de Gibraltar precisamente en la zona del Itsmo usurpada y acto seguido, en el año 1939, cuando España se encontraba destrozada como consecuencia de la guerra civil, Gran Bretaña propone a España, de acuerdo con el llamado Plan Harrington, que España neutralice una zona de 25 millas de radio en torno al Peñón, propuesta que obviamente España no acepta.

Con anterioridad a esta situación los ingleses habían ido construyendo un gran puerto para servicio de la base naval militar, adentrándose en aguas españolas pues el Tratado de Utrecht en su artículo 10 concreta que:

«... la propiedad se cede a Gran Bretaña sin jurisdicción alguna territorial ...»

Y por lo tanto las aguas cedidas son exclusivamente las interiores del puerto primitivo tal y como estaba en el año 1713.

En el año 1946 se plantea por Gran Bretaña el problema de Gibraltar en las Naciones Unidas, cuando España no era todavía miembro, con la intención de hacer valer el derecho de autodeterminación de la población gibraltareña, fracasando en su intento. En el año 1956 España solicita formalmente de Inglaterra, en la ONU, abrir negociaciones sobre el futuro de Gibraltar. En 1965 España, dentro de su política de recuperación del Peñón, dirigida por el ministro de Asuntos Exteriores, don Fernando María Castiella, pone en marcha el Plan de Desarrollo del Campo de Gibraltar y se publica el Libro Rojo Español sobre el problema gibraltareño.

En el año 1966 Gran Bretaña acepta, por recomendación de la ONU, negociar con España sobre Gibraltar sin condiciones previas. Simultáneamente declara el Itsmo de la zona neutral como territorio de soberanía británica, lo cual es rechazado enérgicamente por España, denegando el sobrevuelo de aviones militares británicos y extranjeros sobre territorio español de la bahía de Algeciras. A partir de este momento el contencioso hispano-británico sobre Gibraltar entra en un período de profundas disensiones en el que España sigue presionando en la ONU en favor de sus derechos.

El 18 de diciembre de 1968, la Asamblea General de las Naciones Unidas reunida en pleno aprobó por aplastante mayoría, y con el voto a favor de Gran Bretaña, una resolución del «Comité de los 24», que es el encargado de los problemas de la descolonización, pidiendo a Gran Bretaña que:

«Pusiera fin a la situación colonial de Gibraltar no más tarde del día 1 de octubre de 1969».

El Reino Unido no solamente ignoró dicha resolución de la ONU, sino que, en mayo de 1969 abolió oficialmente el término «colonia» adoptando el nombre de «Ciudad de Gibraltar... parte de los dominios de Su Majestad».

La fulminante reacción española consistió en cerrar el paso de La Línea (verja española) suspendiendo el servicio del transbordador entre Algeciras y el Peñón. De este modo, Gibraltar quedó totalmente aislado de España.

En años sucesivos se celebraron nuevas conversaciones entre los ministros de Asuntos Exteriores de España y Gran Bretaña sobre el contencioso de Gibraltar, sin resultados positivos, aunque sirvieron para reducir la tensión entre ambos países sobre el problema. En el año 1974 las Naciones Unidas pidieron una vez más al Reino Unido y a España que reanudaran las negociaciones para la descolonización de Gibraltar, pero los británicos

se negaron a ello mientras subsistiera lo que ellos llamaban «asedio» de la Roca, que en realidad no era más que el estricto cumplimiento del Tratado de Utrech, en el que se estipula que no existirá comunicación por tierra entre España y Gibraltar.

En el año 1975, tras la muerte del general Franco, es proclamado Rey de España don Juan Carlos de Borbón y con ello se inicia un proceso de transición política hacia un régimen democrático, pluralista y en línea con las naciones libres de Europa. Se abre un nuevo capítulo en el proceso negociador hispano-británico en torno al contencioso de Gibraltar, que conduce a la Declaración de Lisboa de 10 de abril de 1980 en que ambas partes:

«Se proponen resolver el problema de Gibraltar en un espíritu de amistad y de acuerdo con las resoluciones pertinentes de las Naciones Unidas».

En el año 1982 el Gobierno español recién instalado en el poder decide unilateralmente la apertura de la verja española de Gibraltar para el paso peatonal sin recibir contrapartida británica alguna. En el año 1984 España suprime totalmente las restricciones de comunicación, tanto por vía terrestre como por vía marítima, con Gibraltar y se llega a firmar por ambas partes el llamado Acuerdo de Bruselas, cuyo objetivo primordial, según reza en el preámbulo, es poner en práctica el Acuerdo de Lisboa, incluyendo, entre otras muchas, las cuestiones de soberanía, respetando siempre los intereses de la población que habita en el Peñón.

En el momento presente la situación del contencioso hispano-británico sobre el peñón de Gibraltar se encuentra definida por los siguientes factores:

- En primer lugar, por el proceso histórico que a partir de la conquista de Gibraltar por los ingleses en el año 1704 ha sufrido la Colonia británica.
- En segundo término, por la existencia de dos espacios de diferente estatus jurídico-internacional: el Peñón, de soberanía británica de acuerdo con el Tratado de Utrech, y el Itsmo, cuya soberanía se encuentra en entredicho por no estar respaldada por ningún instrumento jurídico.
- En tercer lugar, por el hecho de la pertenencia de España a las Comunidades Europeas y a la Organización del Tratado del Atlántico Norte, lo que hace que España y el Reino Unido sean, de hecho, dos naciones aliadas en el plano político-económico y en el defensivo-militar.
- Y, por último, la existencia de los Acuerdos de Lisboa y de Bruselas que obligan a España y al Reino Unido a resolver el contencioso mediante

negociaciones amistosas sobre todos los asuntos concernientes a Gibraltar incluido el tema de la soberanía.

Por otra parte, existe el importante hecho de que España ha manifestado en repetidas ocasiones de forma clara y oficial que jamás recurriría al empleo de la fuerza para resolver el problema.

Aspectos económicos

Es importante como punto de partida resaltar la complejidad económica que siempre ha existido en la colonia de Gibraltar y en el campo de Gibraltar. Desde que el Peñón fue enteramente arrebatado a España, la Colonia ha servido para el desarrollo de los intereses económicos de la Metrópoli. Según Keynes la Revolución Industrial inglesa, que se inició en el siglo XVIII, fue una consecuencia de la gran acumulación de capital en la Gran Bretaña gracias a su importante comercio marítimo y a la depredación de la acción pirata británica sobre los barcos españoles que traían los tesoros de América a España, en especial la plata.

Inglaterra intentó arruinar la economía del Imperio Español atacando las posesiones en las Indias y dificultando el tráfico marítimo. En ello jugó gran papel Gibraltar como punto de apoyo al tráfico marítimo británico que distribuía por todo el Mundo los productos de su industria. La hegemonía naval inglesa era la base de su comercio, manteniendo abiertas y defendidas las líneas marítimas de comunicación y transporte. En la «carrera de la India», Gibraltar era un eslabón fundamental.

Otro papel importante de Gibraltar en la economía británica fue actuar como depósito de mercancías que después se distribuía por todo el Mediterráneo, especialmente hacia España, casi siempre en forma de contrabando. Según el economista y sociólogo inglés Mosban, el bandolerismo andaluz tuvo su base económica en el contrabando con Gibraltar, lo que constituyó durante el siglo XIX un gran factor de perturbación en toda Andalucía. España enfrascada en las guerras carlistas y en los motines internos no podía atender adecuadamente a la represión de ese contrabando procedente de Gibraltar.

Otro gran perjuicio para España de tipo económico ha sido durante muchos años evitar el desarrollo comercial e industrial de la bahía de Algeciras. Como ha sido mencionado, el estrecho de Gibraltar es una vía de tráfico marítimo de las más importantes del Mundo por la que navegan

miles de buques al año. La bahía de Algeciras, dada su magnífica situación estratégica, su abundancia de agua y de mano de obra podría haber sido un punto de apoyo para el abastecimiento, el mantenimiento y la reparación de esa enorme cantidad de barcos que navegan por el Estrecho, pero la existencia en la bahía de una base militar ahuyentaba a los barcos mercantes que pasaban de largo.

Por ello la bahía de Algeciras es un pozo de pobreza, que produce mano de obra barata que, precisamente, era en gran parte absorbida por la Colonia inglesa siendo además, una vía de contrabando. Esta situación se mantuvo durante todo el siglo XIX y parte del siglo XX hasta que en el año 1947 cambia profundamente la situación, ya que el Reino Unido sufre una profunda recesión económica a consecuencia directa de la recién finalizada Segunda Guerra Mundial, por lo que se ve obligado a reajustar su Imperio. Gibraltar cuesta dinero a Inglaterra y España aprovecha la situación para presionar económicamente a Inglaterra, lo cual es la base de la Doctrina Castiella iniciándose una ofensiva económica contra Gibraltar.

Después de cerrarse la verja el Peñón queda aislado y sometido a fuertes escaseces económicas. La mano de obra española tiene que ser sustituida por mano de obra marroquí, lo que resulta mucho más caro a causa del transporte o del alojamiento en el superpoblado Peñón. Pero los gibraltareños, generosamente apoyados por los ingleses reaccionan con astucia y poco a poco van convirtiendo al Peñón en un gran centro financiero atrayendo capital extranjero gracias a las exenciones fiscales que hacen de Gibraltar un paraíso fiscal.

El turismo de la Costa del Sol potencia a Gibraltar que se convierte en lo que es hoy: un emporio comercial, financiero e incluso turístico donde la renta *per cápita* es muy elevada y la tasa de desempleo es casi nula, en contraste con el campo español de Gibraltar y en especial la zona lindante con la Roca. Prueba de ello es que La Línea de la Concepción, sufre una notable depresión económica con una muy elevada tasa de paro obrero.

Aspectos políticos y diplomáticos en la zona de Gibraltar

A partir del año 1704 fecha de la usurpación del Peñón, el artículo 10 del Tratado de Utrecht especifica las cuatro cláusulas que se invocan en las negociaciones diplomáticas:

1. Cesión de la ciudad sin jurisdicción territorial alguna, lo que en la interpretación española significa «sin cesión de aguas territoriales».

2. No comunicación por tierra con España.
3. Derecho de retracto favorable a España frente a terceros países.
4. No asentamiento de moros ni judíos.

Inglaterra ha vulnerado todas estas cláusulas y además ha usurpado el Istmo que era zona neutral construyendo en él un aeródromo civil-militar, y aunque España ha presentado sus protestas más firmes ante el Gobierno británico por todos estos abusos no ha obtenido una respuesta satisfactoria. De todas formas es interesante mencionar el que se produjo en la Cámara de los Comunes británica sobre este asunto de donde salió el llamado Informe Calser sobre el contencioso del Istmo, admitiendo parte de las razones españolas.

En el momento actual, Gibraltar figura en las Naciones Unidas como un «territorio sujeto a descolonización». En el año 1946 el Reino Unido lo registró como «territorio no autónomo» proponiendo el sistema de «auto-determinación» de sus habitantes, pero España consiguió en la ONU que prevalezca el sistema de «integridad territorial» si bien se estipula que han de respetarse los intereses de la población colonial gibraltareña, cosa distinta a lo que los británicos interpretan como «respetar los deseos de los gibraltareños», lo cual constituye un punto fundamental en el proceso negociador.

Respecto a la situación de Gibraltar en relación con la Comunidad Europea se considera, algo confusamente, como un territorio que no pertenece a la Comunidad Europea pero está integrado en ella a través de un miembro, el Reino Unido. Gibraltar no tiene representación parlamentaria en la Asamblea de la Comunidad Europea. La existencia de una frontera entre España y el Peñón, así como la de la verja, que fue instalada por los propios ingleses para controlar la entrada y salida diaria de los obreros españoles, constituye otro motivo de irregularidad en el estatus del Peñón en relación con la Comunidad Europea.

El cierre de la verja por España como protesta a una visita oficial de la Reina de Inglaterra a Gibraltar aplicando rigurosamente el Tratado de Utrecht que especifica la incomunicación por tierra entre Gibraltar y España produjo consecuencias adversas para la población del Peñón que denominó esta acción, de gran importancia en la política de Castiella como de «bloqueo». Esta situación provocó un gran debilitamiento en la economía gibraltareña, a la vez que un rechazo de los habitantes del Peñón hacia España.

Al instalarse en España la democracia y la Monarquía muchos creyeron que Inglaterra cedería en sus posturas en el problema gibraltareño, pero no fue así. El señor Perinat era, en esos momentos embajador de España en Londres y mantuvo frecuentes conversaciones con el ministro del *Foreign Office* británico, lord Carrington en las cuales se examinaron diferentes fórmulas para el traspaso de la soberanía a España a cambio de concesiones a los gibraltareños y al propio Reino Unido, tales como conceder a España el Mando OTAN de GIBMED izando la bandera española en el edificio del cuartel general que existe en el Peñón, junto con la británica, como paso previo a la cesión de soberanía; establecer un condominio tipo Andorra con una jefatura bicéfala del territorio gibraltareño ejercida por el Rey de España y la Reina de Inglaterra, como solución provisional y temporal hasta que pasase la soberanía a España; comprar los astilleros que vendía la *Royal Navy* en Gibraltar como consecuencia del desmantelamiento de la base naval británica que ya no existe y otras varias como la de publicar un periódico español dentro de Gibraltar para que los gibraltareños conociesen las razones de España.

Pero dado que en esos momentos España estaba en su importante proceso de transición, en Madrid no se hizo mucho caso a esta labor diplomática en Londres entre Perinat y lord Carrington perdiendo una buena ocasión ya que en Inglaterra se seguía con gran simpatía e interés la democratización en España y la instauración de la Monarquía.

En el año 1986 se produjo la Declaración de Lisboa como resultado de las conversaciones entre los ministros de Exteriores español, señor Oreja y el británico, y la posterior Declaración de Bruselas siendo ministro el señor Morán en la que se decide la concesión de España a la apertura de la verja para evitar que Gran Bretaña vote en contra de nuestro país en la Comunidad Europea.

Se establece la igualdad de derechos entre gibraltareños y españoles para pasar la frontera según el libre paso de personas, vehículos y mercancías con restricciones aduaneras. Se estipula también que los ingleses aceptan tratar «cuestiones de soberanía» en las conversaciones con España, a lo que siempre se habían negado; pero este supuesto éxito español fue una victoria pírrica pues los británicos no han cedido hasta ahora ni un milímetro en esta cuestión.

En el año 1987 se planteó la cuestión de la utilización conjunta del aeropuerto a lo que se negaron los gibraltareños. España nunca ha querido llevar la cuestión de Gibraltar a la Comunidad Europea. Pero al tratar el tema

de la liberalización de los transportes en todo el espacio comunitario surgió el tema del aeropuerto de Gibraltar y España bloqueó el asunto. Se propuso la solución de dotar de dos terminales al aeropuerto gibraltareño, una para pasajeros que viniesen a España y otra para los que viajaran con destino a Gibraltar. Este sistema no presenta innovación alguna ya que existen en Europa aeropuertos con dos terminales, como el de Basilea. Esta situación, que el Reino Unido acepta, fue vetada por el ministro principal de Gibraltar señor Bossano.

Al definir las fronteras exteriores de la Comunidad Europea, España no firmó el acuerdo correspondiente porque dentro de ellas figuraba el Peñón de Gibraltar, por considerar que Gibraltar no constituye un territorio autónomo y lo mismo hizo el Reino Unido. Gibraltar no es una comunidad política viable, ya que carece de territorio que pertenezca al Reino Unido y de medios de vida, entre ellos el agua. Vive a costa de España, habiendo creado un entramado de sociedades hispano-gibraltareñas a la sombra de las facilidades fiscales que proporciona el Gobierno gibraltareño. Por otra parte existen los ilegales negocios del contrabando de tabaco y de drogas de los que se benefician muchos gibraltareños y españoles. En resumen, los gibraltareños gozan de una situación económica privilegiada que temen perder si la soberanía del Peñón pasa a España.

Gibraltar y la OTAN. Evolución posible de la situación actual

Dadas las características geoestratégicas de la zona de Gibraltar, así como sus connotaciones político-militares, se considera esencial su estudio en el contexto de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, marco en el que en definitiva Gibraltar adquiere toda su dimensión como zona de irradiación de poder.

En primer lugar es preciso señalar que la OTAN se encuentra en la actualidad inmersa en un proceso de reestructuración de sus mandos para adecuar la estructura militar de éstos al Nuevo Concepto Estratégico de la Alianza y en especial al nuevo sistema de fuerzas y al concepto de Fuerzas Multinacionales.

Este proceso lleva implícito un cambio del concepto geográfico clásico de las zonas de responsabilidad, bajo un mando subordinado por el de asignación de funciones delegadas a los mandos subordinados por los mandos superiores, transformación que pretende asimismo rebajar el coste económico y de personal reduciendo el número de mandos y cuarteles generales.

Aplicando estas premisas al caso del actual mando subordinado de NAVSOUTH en la zona GIBMED con cuartel general en el Peñón, parece que debería producirse la desaparición de la zona GIBMED como espacio marítimo controlado en permanencia por el cuartel general marítimo del Peñón.

En definitiva, se tiende a que los mandos subordinados o submandos sean los mandos nacionales con sus cuarteles generales o centros de mando, control y comunicaciones nacionales, en los que los mandos intermedios OTAN deleguen la conducción de operaciones correspondientes a misiones que, en tiempo de paz, serán ejercicios y maniobras, y en caso de crisis, de «gestión de crisis».

En esta situación, las misiones y funciones del cuartel general marítimo británico del Peñón en beneficio de la OTAN serían las que, en cada momento o situación, les sean delegadas por AFSOUTH, a través de NAVSOUTH, para ejercer el mando y control operativo de fuerzas que para esa misión se le asignen, con independencia de la zona en que tales fuerzas actúen.

En resumen, el mando de GIBMED es muy posible que desaparezca como mando subordinado permanente de la OTAN en la zona, que desaparece, quedando como mando nacional británico en el cual AFSOUTH puede delegar las misiones que considere adecuadas en cada momento.

De acuerdo con lo establecido en el punto anterior, el mando de GIBMED no parece que pueda ser suprimido por completo sino que sus funciones en beneficio de la Alianza quedarán reducidas y la zona GIBMED desaparecerá. Tanto si esto es así, como si la Alianza prescindiera por completo del cuartel general de Gibraltar dicho cuartel general con su moderno y costoso sistema de mando, control y comunicaciones, permanecerá como cuartel general marítimo nacional británico, bajo el mando de un contralmirante, como ahora; pero tal contralmirante ya no tendrá dos actividades permanentes de mando: la nacional británica y la correspondiente a la OTAN, sino una única actividad permanente, la de mando nacional británico, y otra coyuntural, la de desarrollar las misiones esporádicas que AFSOUTH —vía NAVSOUTH— delegue en él.

En esta situación será el Reino Unido —en concreto la *Royal Navy*— quien tome a su cargo la casi totalidad de los gastos de mantenimiento y de personal que el cuartel general de Gibraltar (ya no de GIBMED) ocasione. De acuerdo con el objetivo OTAN de ahorrar dinero y personal, es muy posi-

ble que de los dos Estados Mayores que «cohabitan» en el cuartel general de Gibraltar —unó nacional y otro OTAN— (como ocurre en todos los cuarteles generales de la OTAN) el Estado Mayor OTAN desaparezca y quede reducido al mínimo indispensable, lo que ya supone un ahorro para la OTAN, y, por otra parte, la aportación económica que la OTAN concede al cuartel general de Gibraltar para gastos de gestión, funcionamiento, mantenimiento, etc., debería ser, si no suprimida, sí reducida al mínimo.

Ahora bien, en caso de crisis o grandes maniobras, en las que AFSOUTH delegue en el mando nacional de Gibraltar misiones de cierta envergadura, es lógico pensar que se activará y potenciará el desaparecido Estado Mayor de la OTAN, con personal OTAN y con cargo a gastos OTAN.

Con respecto a la posición en que quedaría la base aeronaval de Gibraltar en la Alianza, es preciso distinguir el estatus dentro de la OTAN de las bases en general, tanto aéreas como navales o aeronavales, así como de cualquier otro tipo de instalaciones de apoyo logístico, que siempre son nacionales y los cuarteles generales, que pueden ser de la OTAN, como las de los Mandos Supremos (SHAPE en Europa y SACLANT en Estados Unidos) y las de los mandos intermedios (las de AFSOUTH en Nápoles), o bien «mixtas» nacionales y OTAN (el cuartel general de Gibraltar en este momento), o exclusivamente nacionales.

En el primer caso —bases e instalaciones— la OTAN no ejerce ningún tipo de mando ni de propiedad sobre ellas. La OTAN no tiene bases. Lo que sí hace la OTAN es recomendar a los países propietarios de las bases situadas en su territorio, incluso las de utilización conjunta con otro país, como las de Rota o Torrejón, que efectúen en ellas mejoras aportando fondos del Programa de Infraestructura de la OTAN para contribuir a esas mejoras. En el segundo caso —cuarteles generales o puestos de mando—, la OTAN ejerce el mando sobre los que son suyos en exclusiva o comparte el mando con la nación en que se encuentran situados.

En el caso de la base aeronaval de Gibraltar —puerto, arsenal, aeropuerto e instalaciones logísticas como almacenes, polvorines (en su mayor parte en los famosos túneles practicados en la Roca) cuarteles, etc.—, son exclusivamente de propiedad, mando y responsabilidad británica, sin que la OTAN ejerza competencia alguna sobre ella, como ocurre en la base naval de Rota o en la de Cartagena, por ejemplo. Lo que ocurre es que estas bases exclusivamente nacionales (aunque sean de utilización conjunta con otro país aliado —caso de Rota— no dejan de ser nacionales) están abiertas a las Fuerzas Navales y Aéreas de los países aliados en el

marco de la Alianza para prestarles en cualquier momento el apoyo logístico que necesiten y que la base en cuestión pueda proporcionarles. Este apoyo logístico suele ser casi siempre de dos tipos: abastecimiento (combustible, víveres, agua, municiones en algunos casos) y mantenimiento (reparaciones sencillas de «segundo escalón»). El país propietario de la base que ha prestado apoyo logístico a fuerzas de otro país aliado, le pasa la cuenta al país al que pertenece la fuerza apoyada, de forma directa, sin que la OTAN intervenga en este proceso bilateral.

Así pues, la base aeronaval de Gibraltar no tiene que quedar afectada en absoluto cualquiera que sea el cambio de mando de GIBMED. Seguirá siendo una base británica, con muy limitadas capacidades de apoyo logístico y abierta a las Fuerzas Navales y Aéreas de los países de la OTAN. La gran ventaja de la base de Rota sobre la de Gibraltar consiste en que la de Rota tiene una capacidad de apoyo logístico en todos los órdenes mucho mayor que la de Gibraltar.

La situación orgánica del submando OTAN de GIBMED ha sufrido algunas variaciones. Las razones de estos cambios son dos. Por una parte son debidas a la transformación que está sufriendo la Estructura Militar de Mandos Integrados de la OTAN como consecuencia del nuevo concepto estratégico de la Alianza y por otra como consecuencia del «Acuerdo *Charlie* de coordinación de España con la OTAN» que se refiere al ejercicio de España del control del estrecho de Gibraltar.

En cuanto a la primera razón (transformación orgánica de la estructura militar integrada), el COMGIBMED continúa como mando subordinado de NAVSOUTH en Nápoles, pero se ha suprimido su subzona de responsabilidad, igual que ha pasado con otras subzonas del área mediterránea. Es decir que el contralmirante británico que ejerce el mando de GIBMED, ya no controla el espacio aeromarítimo entre los meridianos de Trafalgar y Gata, espacio que es controlado, como casi todo el Mediterráneo por el almirante italiano COMNAVSOUTH con cuartel general en Nápoles.

Como es sabido, en la vieja estrategia basada en hacer frente a la amenaza soviética, existían para cada zona y subzona unos «Planes de Contingencia». El Plan de Contingencia correspondiente a GIBMED y que ha cambiado de contenido y de nombre varias veces a lo largo de los años, siendo el nombre actual *Instruction*, ha dejado de estar en vigor al igual que todos los planes de contingencia, que serán sustituidos por un «Plan de Acción Naval» para todo el Mediterráneo que, en caso de crisis o conflicto armado, será desarrollado por COMNAVSOUTH desde Nápoles asig-

nando misiones y fuerzas en cada caso a los mandos subordinados que juzgue conveniente.

En consecuencia COMGIBMED ya no tiene capacidad de incitativa para desarrollar su propio plan de contingencia de su zona, si no que se convierte en un mero ejecutor de las órdenes que reciba de COMNAVSOUTH, lo que supone una cierta disminución de «capacidad de mando». Por otra parte, y dentro del «Plan de Acción Naval» para todo el Mediterráneo, se incluye un «Plan de Acción Específico» para toda la zona del estrecho de Gibraltar y sus accesos. Todos estos nuevos «Planes de Acción» van a sustituir, cuando se pongan en vigor, a los viejos Planes de Contingencia y estarán basados en la estrategia de «Maniobra de Crisis» que es el tipo de conflicto que se considera más probable.

Conclusiones

Queda patente la importancia que el control del estrecho de Gibraltar posee para la comunidad internacional tanto en tiempos de paz como en situación de conflicto bélico, de ahí el interés que a lo largo de la Historia ha suscitado la posesión del territorio que permitiera ejercer dicho control a las diferentes potencias con intereses comerciales y estratégicos en la zona.

Dada la trascendencia que desde un punto de vista comercial tiene garantizado el libre tránsito por esta zona y, en consecuencia, el peso específico que adquiere el país capaz de efectuar el control, en paz y en guerra, de casi la cuarta parte del tráfico mundial, circunstancia a la que se añade el control de los buques de guerra, tanto de superficie como submarinos entre el Atlántico y el Mediterráneo, se puede concluir la influencia internacional de la nación que efectúe el mencionado control.

Es éste el valor principal que para el Reino Unido tiene la ocupación de Gibraltar, pues el residuo colonial que supone el Peñón después de la desaparición del Imperio Británico, se convierte en un poderoso argumento que refuerza la posición del Reino Unido en la esfera y foros internacionales al permitirle efectuar el control del tráfico de la zona.

Esta anacrónica situación del mantenimiento de una Colonia en un país aliado, miembro de la comunidad occidental, integrado en las mismas instituciones políticas y comunitarias y perteneciente a la Alianza Atlántica no se sostiene con los argumentos esgrimidos por los británicos para mante-

ner la soberanía del territorio, máxime cuando España ha dado muestras suficientes de flexibilidad en la búsqueda de soluciones aceptables para la resolución del contencioso, resistiéndose el Reino Unido a cumplimentar las reiteradas resoluciones de la ONU recomendando la descolonización de Gibraltar.

Por otra parte, el Reino Unido no ha tenido el más mínimo reparo en actuar de forma bien distinta en otras ocasiones como por ejemplo el traslado a la fuerza de toda la población de la isla de Diego García en el año 1972 a isla Mauricio, con objeto de cedérsela a Estados Unidos para la construcción de una importante base naval, o el caso de los 6.000.000 de habitantes de Hong Kong que van a integrarse en China.

La desaparición de las «zonas de responsabilidad» dentro de la estructura militar en el nivel de mandos subordinados constituye, en general, un acierto indiscutible tanto en el plano estratégico como en el operativo, ya que tal división de los espacios marítimos, aéreos y terrestres es completamente artificial pues responde a satisfacer los intereses o las ansias de mando de las naciones ubicadas en tales espacios, sin tener en cuenta los factores de adecuación geoestratégica ni los de eficacia operativa o táctica.

Esta realidad se ha producido con mayor intensidad —y también con mayor perjuicio— en el Mediterráneo, que se encuentra dividido por fronteras de responsabilidad y mando trazadas en el agua, y dentro del Mediterráneo, el estrecho de Gibraltar y sus accesos, como zona geoestratégica aeronaval con personalidad diferenciada, por lo que tal zona, que se extiende entre los archipiélagos de Canarias y Baleares y centrada en el Estrecho, al constituir una unidad debería situarse bajo un solo mando para su control en tiempo de paz, para asegurar la libertad de acción en caso de crisis, y para conseguir su dominio en caso de guerra.

Como es sabido esa zona geoestratégica unitaria (estrecho de Gibraltar y sus accesos, que se corresponde con el eje Baleares-Estrecho-Canarias) se encuentra dividida en tres zonas de responsabilidad: IBERLANT (responsabilidad portuguesa), GIBMED (responsabilidad británica) y MEDOC (responsabilidad hoy difusa que fue francesa hasta la retirada de Francia de la estructura militar integrada). El hecho de la desaparición de GIBMED como zona de responsabilidad británica supone, sin duda alguna, un cambio favorable para la estrategia de la zona que, en cierta medida, recobra su unidad geoestratégica.

Desde el punto de vista operativo, la desaparición de GIBMED constituye también un factor favorable, ya que supone un estorbo para la continuidad en la conducción de operaciones que se realiza desde cualquiera de los cuarteles generales marítimos existentes en la zona.

En líneas generales, puede afirmarse que la amplitud del espacio aeronaval que puede y debe ser controlado por un cuartel general en tierra (lo mismo es válido si está situado a bordo de un buque de mando y control), viene definida por el alcance seguro de su sistema de comunicaciones. La zona artificial de GIBMED es tan reducida que no se adapta, en absoluto, a la amplitud óptima del espacio cubierto por un cuartel general.

Por otra parte, las zonas de responsabilidad en el Estrecho y también en el Mediterráneo estaban concebidas, en cierto modo, para ejercer el control de la navegación de Fuerzas Navales —de superficie y submarinos— de la Marina soviética, y en especial el paso de submarinos en inmersión por el Estrecho. Actualmente esa amenaza operativa, si no ha desaparecido, ha disminuido notablemente, si bien no se puede descartar que se reproduzca en un futuro más o menos lejano.

En el «Nuevo Concepto Estratégico» de la Alianza, los riesgos que se contemplan son, principalmente, los causados por procesos desestabilizadores capaces de provocar crisis y, por escalada, conflictos bélicos. Para las maniobras o gestiones de crisis (el Mediterráneo es una zona muy fértil en posibles crisis), el sistema de zonas de responsabilidad no es adecuado, lo que constituye una razón más para considerar como muy positiva la desaparición de la zona GIBMED, tanto en el aspecto operativo como estratégico.

En estas circunstancias, el «Acuerdo *Charlie* de coordinación de España con la OTAN», referido al ejercicio de España del control del estrecho de Gibraltar, supone un avance significativo en la racionalización de lo que siempre debió ser responsabilidad española, máxime desde que en 1987 la Armada trasladó a la base de Rota el cuartel general de la Flota, asignando posteriormente a su almirante atribuciones y rango suficientes para ejercer su autoridad en toda la zona del Estrecho y sus accesos.

Es por esta situación, independientemente de la resolución del contencioso hispano-británico sobre Gibraltar, que España se encuentra en una posición que le permite asumir con eficacia el control de la zona del estrecho de Gibraltar, con un centro de mando en Rota comparable al de cualquier otro mando naval de su categoría, lo que unido a que todo el territo-

rio nacional y especialmente la costa sur de la Península más los dos Archipiélagos constituye una privilegiada base permanente de operaciones y logística, lleva a que España, dentro de la Alianza Atlántica o de la UEO, sea la nación más capacitada para ejercer la responsabilidad del control de la zona del estrecho de Gibraltar.

Bibliografía

- *Análisis político-estratégico polemológico del Mediterráneo Occidental y del estrecho de Gibraltar*. Jesús Salgado Alba.
- *Conferencia sobre Gibraltar desde una perspectiva militar*, Angel Liberal Lucini.
- *El nuevo orden oceánico*, Juan Luis Suárez de Vivero, Junta de Andalucía.
- *El Peñón de la discordia. Historia de Gibraltar*, Hills, George, San Martín.
- *Gibraltar and the EC: Aspects of the relationship*, Richard Gozney, the Royal Institute of International Affairs, Londres, 1993.
- *Gibraltar británico o español* (Instituto de Cuestiones Internacionales, Dirección General de Estudios y Documentación de Madrid).
- *Gibraltar, una base entre dos mares*, Pere Redon i Trabal, Tecnología Militar.
- *Gibraltar y su campo una economía deprimida, imperialismo y latifundismo*, Juan Velarde Fuentes Ariel, Barcelona, 1970.
- *Gibraltarofagia*, Gonzalo Arias, Madrid.
- *Historia de Gibraltar*, Flórez de Ayala Ignacio, Caja de Ahorros de Jerez. Madrid, España 1982.
- *La Alianza Atlántica. Datos y estructuras*, Servicio de Información de la OTAN.
- «La Colonia de Gibraltar: Un problema de Europa», José Aguilera Pleguezuelo-*Revista de Historia Militar*.
- *La descolonización de Gibraltar*, Instituto de Cuestiones Internacionales, Dirección General de Estudios y Documentación de Madrid.
- *Razones de España sobre Gibraltar*, Castiella, Aguilar (Madrid).
- *Rock of contention a History of Gibraltar*, George Hills, Robert Hale. Londres (Gran Bretaña) 1984.