

CESEDEN

## LAS AGUAS ESPAÑOLAS DE GIBRALTAR

"LA BAHIA DE ALGECIRAS A LA LUZ DEL DERECHO INTERNACIONAL"

Por el Coronel del Cuerpo  
Jurídico de la Armada, Ca-  
tedrático de Dcho. Inter-  
nacional don JOSE LUIS DE  
AZCARRAGA.

(De la Revista General de  
Marina, agosto-sept.1973)



Marzo, 1974

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 81-IV

El tema de Gibraltar, en su conjunto, se ha reactualizado en nuestra España, afortunadamente, y raro es el día en que por cualquier medio de difusión y desde los mas variados y distintos ángulos no se enfoca su problemática. Por mi parte, quisiera hacer una previa matización: el personal encuadro que ofrezco en las páginas que subsiguen y constituyen este modesto estudio, acaso no proporcione novedad alguna, pero sí estimo que puede facilitar una determinada luz sobre un aspecto muy primordial — que se deriva de un simple párrafo del famosísimo — y controvertido en sus distintas interpretaciones — artículo X del no menos célebre Tratado de Utrecht de 1713. Dicho párrafo dice así: "... la plena y entera propiedad de la ciudad y del castillo de Gibraltar, juntamente con el puerto, fortificaciones y baluartes a ellos pertenecientes ...".

El anterior párrafo pudiera ser el motto, lema, divisa, santo y seña de nuestro estudio. A la exégesis monda y lironda de sus palabras — y sobre todo a la que hemos subrayado — deberemos atenernos estrechamente añadiendo, como declaración expresa previa, que, naturalmente, nos responsabilizamos personalmente de sus conceptos y que, como es lógico, sólo representan una opinión particular y no oficial, aunque, eso sí, totalmente ajustada al derecho, a la justicia y a la razón, ingredientes que faltan, por el contrario, en una desdichada y cínica carta que Lord Caradon, representante de Inglaterra en las Naciones Unidas dirigió en la última decena del mes de junio de 1968, al Secretario General U Thant, y en la que, con descaro cómico, protesta de la fijación española de aguas en el puerto Algeciras — La Línea e invoca y tergiversa añejos argumentos en pro de una expansión británica hacia el Norte y el Oeste de las faldas del Peñón, usurpando, una vez más, a España espacios marítimos jurisdiccionales indiscutibles...

Acometer un estudio — aunque sea modesto — como el que se ofrece en las páginas que siguen, siempre debe ocasionar, en justo equilibrio, molestias y satisfacciones. Aquellas, porque tratar del tema gibraltareño irrita y desazona a todo español; éstas, porque al desarrollarlo, parece que uno contribuye en pequeña, pero patriótica medida, a la gran empresa del rescate del Peñón y a que resplandezca, con nuevo fulgor, la verdad de esa constante histórica reivindicatoria de Gibraltar para España.

El presente estudio enfoca el tema gibraltareño a través de un prisma jurídico-internacional y, aún más, a la luz de la faceta del derecho marítimo, destacando su relieve en una parte que, consideramos sin petulancia, no ha merecido demasiada atención. Analizar el tristemente famoso artículo X del Tratado de Utrecht de 1713; exponer la realidad geográfica y las vicisitudes históricas de la bahía de Algeciras; contrastar esta bahía — con otras, matizando sus características jurídicas, según la doctrina y prácticas más recientes, y, ofrecer, por último, nuestras personales conclusiones, será fundamentalmente el total contenido del presente estudio, cuyo autor desearía sirviese para iniciar una mejor información sobre el mencionado tema. O que, en todo caso, constituyera el eslabón para enlazar mayores y más ambiciosos propósitos.

## LA BAHIA DE ALGECIRAS... Y GIBRALTAR

### Explicación de unos puntos suspensivos.

Acaso no fuera necesaria tal explicación, pues aparte de que indistintamente, bien se use cartografía española o británica, la bahía objeto de nuestro estudio admite ambas denominaciones locales, según se ponga el debido énfasis en cada una de las ciudades portuarias que están en las bocaneras de su entrada, para nosotros, y para todos los españoles sin distinción de mentalidad o adscripción política, la bahía de Algeciras y de Gibraltar, no necesitará puntos suspensivos de unión ni discrepancia, el día, que yo deseo presentir como muy próximo, en que la totalidad de sus costas y sus aguas estén bajo la soberanía española, indiscutida e indiscutible.

### Estudio jurídico de la bahía de Algeciras: Análisis del artículo X del Tratado de Utrecht de 1713.

Al margen de la artera ocupación militar del Peñón de Gibraltar, en agosto de 1704, por una flota mixta anglo-holandesa, mandada por el Almirante Rooke, y en la que había también soldados alemanes e incluso españoles, que trataba de conquistar la plaza en nombre del archiduque — Carlos de Austria (Carlos III para sus partidarios) aspirante al trono español, vacante por la muerte de Carlos II el Hechizado, debemos comenzar — por señalar que el estudio jurídico de todo el problema residirá principalmente en el análisis del tristemente famoso artículo X del Tratado firmado en Utrecht el 13 de julio de 1713, con el título de Tratado de Paz y Amistad entre Inglaterra y España. Pero antes séanos permitido puntualizar como — la coyuntura histórica fue propicia para que la Gran Bretaña se lucrara tra-

cioneramente de la guerra civil que mantenian los españoles entre los partidarios del aspirante austríaco citado y el francés Felipe de Anjou, nieto del monarca reinante en el vecino país Luis XIV, quien sería, en definitiva, el que heredase el trono vacante del último de los Austrias españoles. Y nótese, así mismo, cómo el jefe de las fuerzas de ocupación, el príncipe austro-alemán Enrique Landgrave de Hesse-Darnstadt, tomaría posesión de la plaza en nombre de Carlos III, rey de España, permitiendo a los españoles de Gibraltar, no sólo seguir residiendo en su ciudad, sino respetándoles todos los derechos y privilegios que habian tenido hasta entonces. Todo ello con una aparente escrupulosidad de mantener el status legal anterior... Pero... siempre hay un pero en los quehaceres británicos, que ha otorgado a su país, ese justísimo remoque de "la pérfida Albión", porque, no sólo fuera artera y traicionera la ocupación de Gibraltar con la subsiguiente capitulación engañosa, sino que, de inmediato, procedieron a expulsar a los auténticos súbditos españoles de Gibraltar e, incluso, poco más tarde, a los miembros holandeses de la armada sitiadora y ocupante, para comenzar a surgir una población artificial, constituida inicialmente por soldados ingleses y aumentado años y siglos más tarde por otros colonos de otros pueblos y razas que consagraron a Gibraltar como la sentina gentium del mundo.

El mencionado artículo X del Tratado de Utrecht, redactado como todo él en latín, lengua diplomática al uso, es, ciertamente, muy confuso y tiene abundantes resonancias anacrónicas en la hora presente, amén de haber sido prácticamente conculcado, violado o no observado por una de las partes signatarias: Inglaterra, la usurpadora y detentadora de la Roca.

Transcribimos, previamente, su texto traducido al español, para deducir, después, en honesta interpretación, el alcance y contenido de cada uno de sus párrafos.

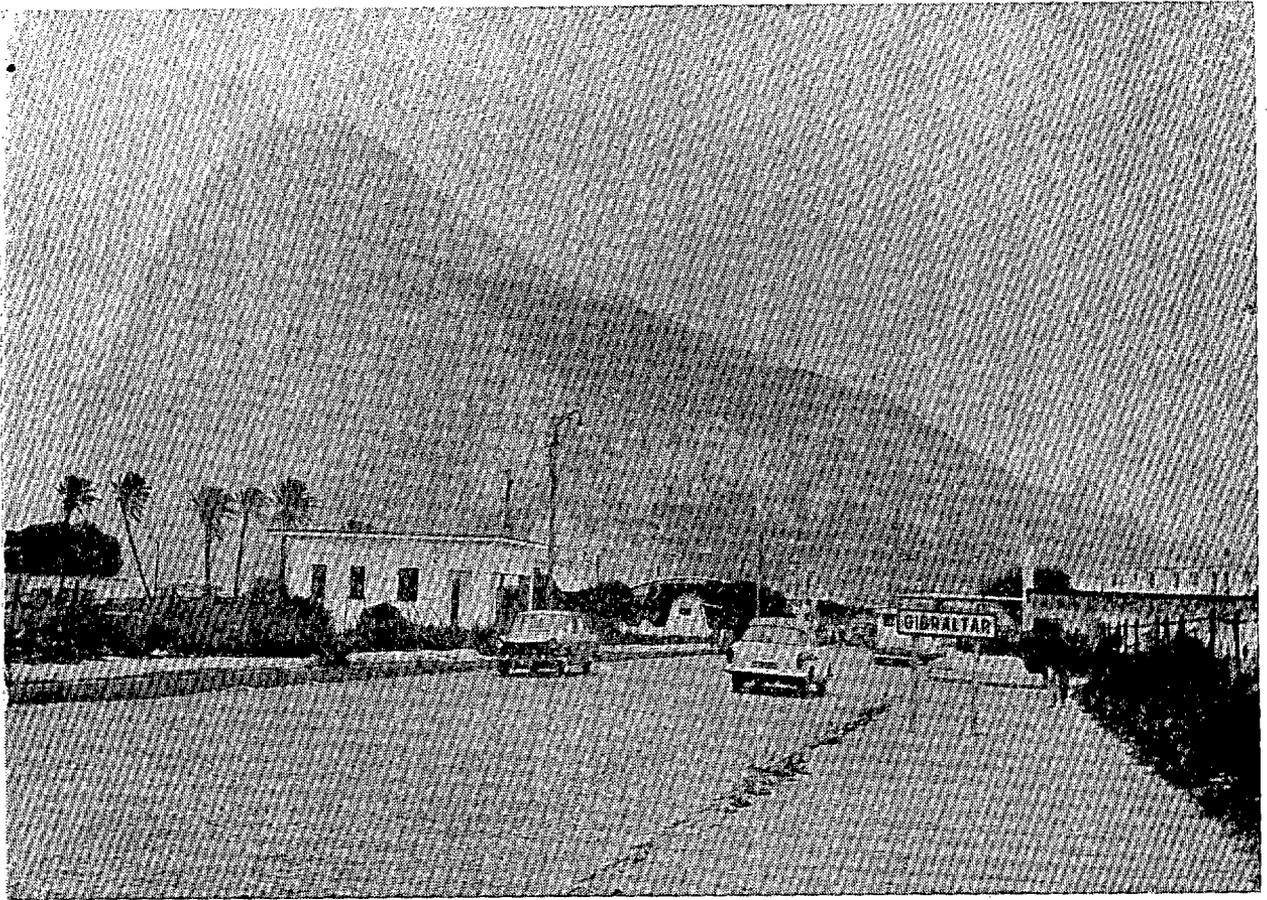
"El Rey Católico, por la presente, cede en nombre suyo y en el de sus herederos y sucesores, a la Corona de la Gran Bretaña la plena y entera propiedad de la ciudad y castillos de Gibraltar, juntamente con su puerto, fortificaciones y baluartes que le pertenecen, y entrega la dicha propiedad para que sea tenida y disfrutada absolutamente con toda clase de derechos para siempre sin excepciones ni impedimentos de ninguna clase.

Para impedir abusos y fraudes mediante la importación de cualquier clase de géneros, el Rey Católico quiere y da por entendido que la propiedad arriba mencionada-

se ceda a la Gran Bretaña sin jurisdicción alguna territorial y sin comunicación alguna abierta con el país circuncino por parte de tierra. Sin embargo, como la comunicación por mar con España, puede no ser, en todo tiempo, segura y abierta, y puede, por consiguiente, suceder que la guarnición y demás habitantes de Gibraltar se vean en graves aprietos, y siendo la intención del Rey Católico que sólo, como se ha dicho, sea prohibida la fraudulenta importación de géneros por comunicación terrestre, queda estipulado que en tales casos se considere legal la compra, con dinero contante, en los territorios vecinos de España de provisiones y otras cosas necesarias a la guarnición, a los habitantes y a las naves ancladas en el puerto. Pero si se descubrieran géneros importados por Gibraltar, ora por medio de trueques para adquirir provisiones o cualquier otro pretexto, los dichos géneros serán confiscados y, previa denuncia, las personas que hayan procedido contrariamente a la fe de este Tratado serán severamente castigadas.

Su Majestad Británica a petición del Rey de España, consiente y acuerda que no habrá de concederse permiso, sólo pretexto de ninguna clase, a judíos o moros para que residan o tengan domicilio en la dicha ciudad de Gibraltar, y que no se otorgará refugio o abrigo a ningún moro de guerra en el puerto de dicha ciudad, con cuya acción pueda destruirse las comunicaciones entre España y Ceuta, o ser infectadas las costas españolas por incursiones berberiscas. Pero teniendo en cuenta la existencia de tratados de amistad y de libertad de comercio entre los territorios británicos y otros situados en la costa de Africa, ha de entenderse siempre que los súbditos británicos no pueden negar a los moros y a sus bajeles entrada en el puerto puramente por razones mercantiles.

Su Majestad la Reina de Gran Bretaña promete además que los habitantes romano-católicos de la dicha ciudad podrán ejercer libremente su religión, y en el caso de que en lo futuro la Corona de la Gran Bretaña estime oportuno, conceder, vender o enajenar por cualquier medio la propiedad de dicha ciudad de Gibraltar, queda por la presente convenido y acordado que la preferencia para recobrar la misma habrá de darse siempre a España antes que a ninguna otra Nación!!



Vista del Peñón, desde España...

El largo texto transcrito es suficientemente expresivo, pero para realzar aún más, si cabe, tanto los derechos como las obligaciones que, recíprocamente, se imponen a las partes, hemos subrayado, aquellas frases o palabras que, a nuestro juicio, pueden facilitarnos una mayor y más clara interpretación de lo acordado en la ciudad holandesa de Utrecht y ratificado por los sucesivos tratados anglo-hispanos, de Sevilla en 1729; Aquisgrán, 1748; París, 1763 y, el más amplio, de Versalles en 1783 (por cierto, en cuyo mismo Pacto se otorgaba la independencia a los Estados Unidos); - instrumentos todos ellos del siglo XVIII en cuya centuria, -!Comenzada en Gibraltar y terminada en Trafalgar!- faltó, para nuestra Patria, la estrella de la fortuna y la voluntad de Imperio.

Los párrafos transcritos literalmente no tienen, en efecto, des perdicio, y fueron estupendamente comentados tanto en los dos monumentales "Libros rojos" que nuestro Ministerio de Asuntos Exteriores presentó a las Cortes Españolas en 1965 y 1967, con una abundantísima y sobrecoge

dora documentación, como en el Alegato de 18 de mayo de 1966 que el titular del indicado Ministerio, profesor doctor Castiella, leyó personalmente ante las delegaciones oficiales española y británica, presidida ésta por el secretario del Foreign Office, míster Michael Stewart. Así mismo, tal texto ha sido objeto de agudas acotaciones por parte de internacionalistas de ambos países y de otros, singularmente los franceses Paul Genet y Charles Rousseau. Entre nuestros compatriotas deseo citar especialmente a mi respetado y querido maestro, el profesor doctor Barcia Trelles, y al joven internacionalista doctor Leonart Amselem.

Hagamos ahora nuestra personal disección del citado artículo décimo. En el primer párrafo aparece la importante cláusula de una cesión nueve años después de una ocupación militar bélica sin que hagamos hincapié en el modo en que fue realizada y ateniendonos, tan sólo, al hecho mismo de la sedicente conquista - sin status hostilis entre España e Inglaterra - y subsiguiente ocupación. En Utrecht, nueve años después de una guerra - cruenta y dolorosa como todas, pero mucho más cuando los combatientes son hermanos va a consagrarse una cesión forzosa, pero no de una soberanía, sino tan sólo de una propiedad, por lo que puede colegirse que, además es una cesión imperfecta. Tal propiedad, según los terminos del Tratado, es plena y entera para que sea tenida y disfrutada absolutamente y siempre. Pero ¿ que es lo que cede en propiedad? . La misma cláusula lo dice claramente: la ciudad, el castillo, el puerto, fortificaciones y baluartes de Gibraltar. Es decir, la ciudadela asentada en la vieja roca calpense, con sus defensas, situada en un lugar estratégico de Europa, en la entrada principal del Mediterráneo, sobre la que habian puesto sus voraces ojos los navíos de Su Graciosa Majestad...

Reconozcamos la legalidad de la cesión sin otros condicionantes, pero afirmemos también que tal cesión de propiedad se hace con indudables limitaciones que la disminuyen todavia más. Porque aunque se diga que es entera, plena y con disfrute absoluto y permanente, queda circunscrita y delimitada a lo que en 1704 - o, incluso, concedamos en 1713 - era Gibraltar su castillo, sus baluartes y sobre todo, !su puerto!. No se cedió la propiedad de nada más y para remachar mejor el clavo, en el segundo párrafo, se aclara que tal propiedad se cede a la Gran Bretaña sin jurisdicción alguna territorial. El mencionado Leonart Amselem invocando textos de sir Charles Petrie, Paul Genet y Charles Rousseau, analiza claramente la paradoja existente entre la proclamación de una plena y entera propiedad con una exclusión de total jurisdicción territorial. Nosotros mismos, en artículo periodístico y, por tanto, breve y de vulgarización, nos ocupamos de tal contradicción utilizando, así mismo, un apabullante argu -

mento de Genet citado por Areilza y Castiella, según el cual la Gran Bretaña no adquirió por el Tratado de Utrecht la jurisdicción territorial, la soberanía, el "imperium" sobre Gibraltar, que sigue perteneciendo a España íntegramente, que conserva el dominio eminente. La Corona Británica no adquirió más que la propiedad, la "propietas", un usufructo temporal aunque éste durando más de dos siglos y medio, y que como concesionaria de la ciudad gibraltareña sólo tiene un ius utendi fruendique, mientras que nuestra patria sigue siendo el titular legítimo y soberano del ius abutendique y, que finalmente y por tanto, la Gran Bretaña no ha tenido nunca "jure contractu" la soberanía sobre Gibraltar.

Según el internacionalista inglés Brierly, "todo Estado posee — una competencia (jurisdicción) exclusiva sobre su propio territorio, más esta competencia no es absoluta, ya que ella esta sujeta a determinadas limitaciones impuestas por el derecho internacional". En realidad, aunque ambas expresiones — jurisdicción y competencia — sean sinónimas, a nuestro juicio, la primera tiene un ambito conceptual más amplio y la segunda viene a ser como la medida de la primera. Dentro de una misma jurisdicción pueden — existir distintos organos y sólo de uno de ellos sera la competencia. Pero a los efectos de nuestras consideraciones es evidente que al negarse a Inglaterra la jurisdicción, en el repetido artículo X de Utrecht, ésta no tiene sobre Gibraltar la soberanía, la jurisdicción — o si se quiere para emplear la interpretación inglesa — la competencia territorial sobre los hombres que viven en su territorio, sobre las cosas que en él se encuentren y sobre los derechos que allí se suceden, como diría Rousseau, sino que solamente la cesión de Gibraltar representa el otorgamiento del disfrute de la propiedad, del castillo, de la ciudad, del puerto, defensas y fortificaciones gibraltareñas en los límites existentes en la primera decada del siglo XVIII y no en los usurpados — por no emplear otro calificativo más duro pero real — con posterioridad, sobre todo en 1810 y 1938, cuando precisamente, !que casualidad!, así mismo se debatía España en discordias bélicas internas.

Resulta pues, de una contundente evidencia que los plenipotenciarios de Utrecht no emplearon la palabra soberanía y que al tener buen cuidado de excluir la jurisdicción territorial en la cesión, se limitaron a otorgar una propiedad de una impresionante roca, de unas casas, de unas fortificaciones defensivas y un rudimentario puerto cerrado artificialmente por unos limitados muelles y sin jurisdicción alguna territorial.

Pero como el principal objetivo temático del presente estudio es el de referirnos a las aguas de la bahía de Algeciras y Gibraltar, dediquemos algunas consideraciones más en torno al párrafo primero del artí

culo X, con especial mención de la cesión de propiedad sin jurisdicción del puerto gibraltareño.

En el Alegato español de 18 de mayo de 1966 se denunciaba "la extensión británica sobre unas aguas jurisdiccionales en la bahía de Algeciras que, así mismo, pertenecen a la soberanía española". Sobre este punto los "comentarios británicos" al Alegato español señala que "en la segunda mitad del siglo XIX Gran Bretaña intentó varias veces - desgraciadamente sin éxito - llegar a un acuerdo con España sobre la división de las aguas jurisdiccionales en la bahía de Algeciras. No existiendo ningún acuerdo sobre esta cuestión, Gran Bretaña ha continuado ejerciendo la jurisdicción marítima sobre ciertas aguas al oeste de Algeciras, a lo que tiene derecho" ( los subrayados son nuestros para dejar patente nuestra sorpresa por tantocinismo; así mismo señalamos que en vez del Oeste debe ser el Este, pero no sabemos si es errata del "Libro Rojo" o de los propios "Comentarios")- Por último, en la "Réplica española a los Comentarios británicos", se pregunta con fundada razón qué derecho, qué título jurídico es el que alega Gran Bretaña, porque España desconoce cualquier título que no proceda del Tratado de Utrecht. Y en apoyo de tal réplica, transcribe las conclusiones a que llegaron el siglo pasado los asesores jurídicos de la Corona británica y el doctor J. Parker Deane en el sentido de que "cualquier acción que pueda ser llevada a cabo por el gobernador, el secretario de Estado o el Parlamento, con el fin de extender de algún modo los límites dentro de las tres millas del territorio español sería, por tanto, al menos, un dudoso ejercicio de autoridad y sería ciertamente, ofensivo para el Gobierno español".

A la simple y desapasionada luz del texto de Utrecht, España -cedió a la Corona inglesa el puerto de Gibraltar, con sus aguas interiores, pero sin aguas jurisdiccionales adyacentes.

Pero antes de que maticemos aún más el status de las aguas interiores del puerto gibraltareño, concluyamos en interpretar fielmente alguna otra particularidad del repetido artículo X del Tratado.

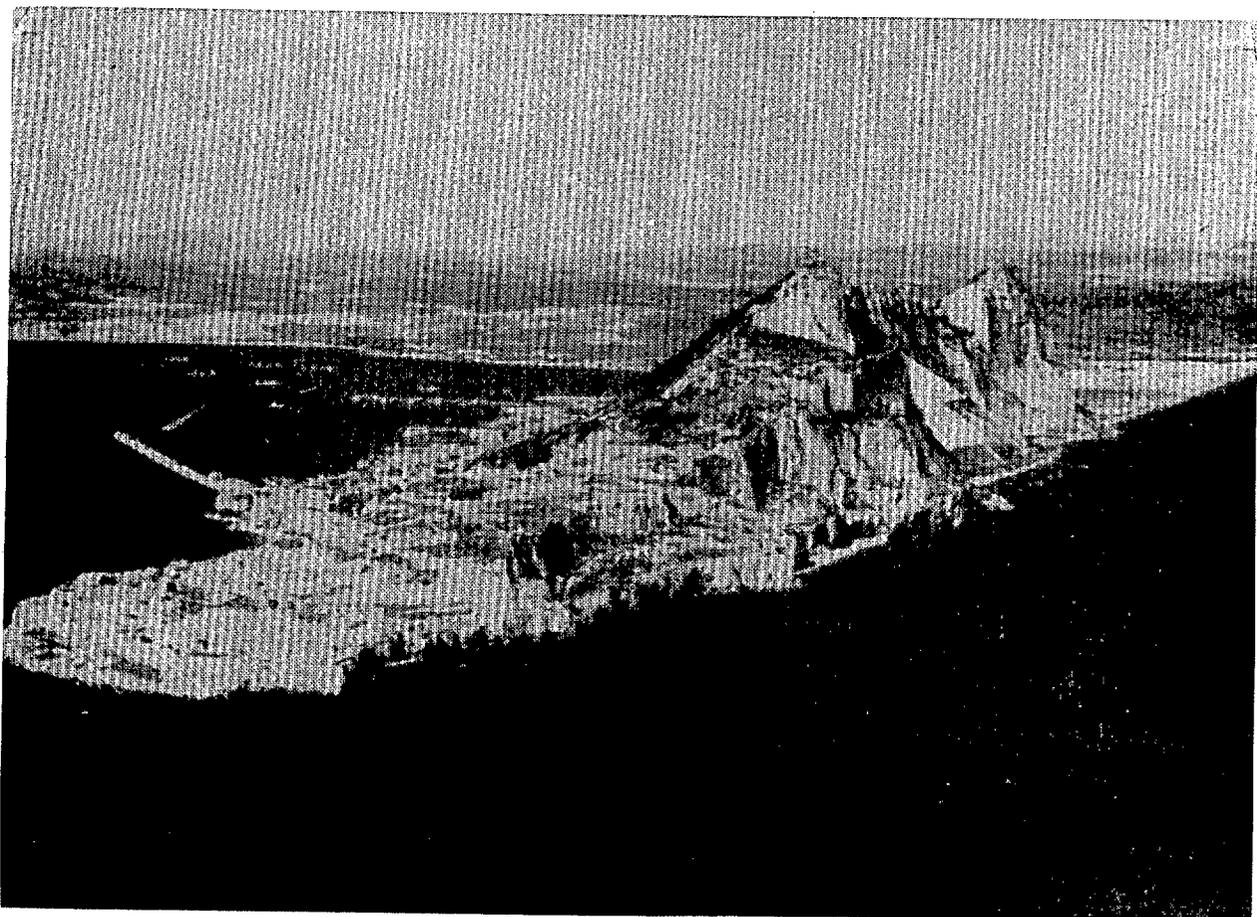
En el segundo párrafo , las limitaciones territoriales y jurídicas quedan reforzadas por otras de indole económica, pues así mismo la propiedad cedida no sólo se hizo sin jurisdicción alguna territorial, sino - también sin comunicación alguna abierta por el país circunvecino por parte de tierra, incomunicandola de todo comercio con el resto de la Península, para evitar abusos y fraudes en la introducción de mercaderías, cláusula - violada sin interrupción por Inglaterra, sobre todo en el siglo presente, lo que ha motivado el florecimiento de un escandaloso contrabando y que sólo

quedaba mitigada, por razones caritativas y de humanidad, cuando a continuación se estipula en el mismo párrafo del Tratado, que en los casos en que la comunicación por mar con la costa española no pueda estar abierta y segura "y los soldados de la guarnición y los vecinos" de Gibraltar se viesen reducidos a "grandes angustias", entonces se les podría permitir la compra de provisiones y cosas necesarias, en la tierra española, para las tropas, los vecinos y las naves surtas en el puerto. Y adviertase, aquí también, que pudo emplearse la expresión "naves fondeadas en la bahía", pero no se hizo así, porque, lo repetimos, en la mente de los plenipotenciarios y signatarios del Tratado de Utrech sólo estaba la cesión de la propiedad del puerto. Tal propósito quedó alzaprimado en el párrafo cuarto cuando se prohíbe la entrada o acogida a las naves de guerra moras en el puerto de Gibraltar - esto es, el derecho de asilo o refugio de buques de guerra en las aguas interiores del puerto -, lo que indica claramente que España no quería que las aguas jurisdiccionales de su bahía corriesen el peligro de nuevas incursiones berberiscas, o la amenaza de sus libres comunicaciones marítimas. Es éste, si se quiere, un precepto anacrónico y desmesurado - en los momentos presentes, pero nos sirve para apoyar la justificada posición de nuestras constantes alegaciones reivindicatorias. Máxime, si en el mismo párrafo no se niega la entrada en el puerto de Gibraltar a las naves moras "que sólo vienen a comerciar".

### Las "aguas interiores" del puerto de Gibraltar.

Las aguas del puerto de Gibraltar, según la doctrina y la práctica jurídico-marítimas internacionales, tienen el "status" de aguas interiores, pero no la naturaleza jurídica de las aguas jurisdiccionales o mar territorial, que, precisamente en los casos de Estados soberanos, comienzan a partir de aquéllas; esto es, que las líneas de base para empezar a medir la anchura de las aguas territoriales, coinciden con la bajamar escorada; con los límites físicos naturales o artificiales de los puertos, o en algunos otros casos, como sabemos, en las líneas rectas trazadas para unir puntos concretos del litoral. El artículo 8 del Convenio de Ginebra de 1958 sobre "Mar Territorial y Zona Contigua", especifica que "a los efectos de la delimitación del mar territorial, las instalaciones permanentes más adelantadas en el mar que forman parte integrante del sistema portuario se considerarán como parte de la costa".

El tantas veces citado artículo X del Tratado de Utrecht sólo cedió a Gran Bretaña el puerto, con sus aguas interiores e instalaciones permanentes, en propiedad y sin jurisdicción alguna. Por no poseer soberanía



Vista del Peñón y su zona marítima circundante.

sobre tal puerto, no puede demandar otras aguas adyacentes como tampoco podrá disponer de un espacio aéreo superpuesto al territorio de la roca y a las aludidas aguas interiores de su puerto. El texto de Utrecht, tan lleno de condicionamientos, no menciona para nada tales aguas porque se limita a reconocer la cesión del puerto anejo a la fortaleza gibraltareña, aunque como diría el agudo periodista A. J. González Muñoz sucesivos Gobiernos británicos han recabado para dicho puerto unos límites "que englobarían también el puerto oeste de la ciudad de La Línea de la Concepción y unas aguas jurisdiccionales al sur y este del Peñón".

#### El sedicente "puerto Canning".

Como también diría el ministro Castiella, ante el Pleno de las Cortes Españolas el 3 de abril de 1968, el secretario de Estado británico, - Mr. Canning pretendió en el siglo pasado, exactamente en 1826 "hacer una definición válida de lo que eran las aguas inglesas en la bahía de Algeciras!"

Al no existir en el Tratado de Utrecht una delimitación real o imaginaria del puerto de Gibraltar, se hacia indispensable buscarle, en primer lugar, un limite natural, y Mr. Canning lo encuentra "en la curvatura de la costa que termina en Punta Mala, al NW de la Línea y uniendo tal sitio con el Muelle Viejo de Gibraltar, forma un espacio acuático "que en su totalidad se halla dentro del alcance de los cañones de la guarnición...".

La vieja three-miles rule o la regla del cañon que, formulada por Bynkershoek en el mismo siglo XVIII, casi en el mismo año en que se consumó la artera ocupación de la Roca, fue siempre muy grata a los británicos, porque con ella se patentizaba mejor la fortaleza y poderio de sus baterias, pero ya se ha comentado lo episódico de su valor, con el constante progreso de la balística, que haría variar los límites de las aguas continuamente. Además que con arreglo a semejante criterio, podrían invocarse — abusivos derechos de dominación en distintas áreas geográficas fronterizas.

Por arte de birlibirloque — claro es que con marchamo británico — el puerto gibraltareño no quedaba así reducido a lo cedido por el Tratado de Utrecht, sino que se extendía y reforzaba con unas aguas territoriales de la bahía de Algeciras, y precisamente en la zona adyacente a La Línea, a la que se le privaba del agua ... del pan y la sal, así como en la costa occidental del istmo que sería objeto de nuevas "escaladas", y en el que — en 1938 se construiría un aeropuerto sobre tierra y sobre mar, pero siempre hacia el O. de la Roca, como una despectiva flecha apuntada hacia España. Y así, en opinión del secretario del Foreign Office, la "regla del cañon" sólo se aplicaría para Inglaterra y no para España, que precisamente era la detentadora — en plena soberanía — de sus costas y, por ende, de sus aguas jurisdiccionales adyacentes.

#### La instalación del aeropuerto en zonas terrestre y marítima usurpadas.

Siguiendo la pauta marcada en 1826 por Canning, que consideraba aguas inglesas a las que bañan toda la costa de soberanía española desde Punta Mala hasta el Muelle Viejo del Peñon, otros políticos británicos se propusieron ampliar los límites gibraltareños por la zona contigua terrestre, sin importarles un ardite la violación flagrante del artículo X del Tratado de Utrecht.

Los límites terrestres están perfectamente señalados en el Tratado, aunque no se mencionan expresamente, porque no es necesario. Por el Norte, son las murallas donde la Roca se une a la Península, con el ist-

mo; por los otros confines geográficos, las aguas de la bahía de Algeciras y el Mediterráneo, son los indiscutibles límites Oeste, Sur y Este de la propiedad cedida. España, por un gentlemen's agreement (acuerdo entre caballeros, al parecer con uno sólo...) del mismo siglo XVIII, aceptó que el istmo fuese considerado en tiempo de paz como "zona neutral" y por lo tanto desmilitarizada y con prohibición de fortificarse. Dicha "zona neutral" seguía y sigue estando bajo la soberanía española, con arreglo al derecho internacional y al Tratado de Utrecht. Pero la "escalada" británica se orientó hacia el Norte de la Roca, usurpando la "zona neutral", erigiendo una verja metálica (nuevo "muro de la vergüenza", como la tituló Castiella y repitió Pinies ante las Naciones Unidas) en 1908, a casi un kilómetro de la auténtica línea fronteriza establecida en Utrecht y construyendo un aeropuerto sobre el istmo y zona marítima occidental, ambos de España. Aeropuerto "de emergencia" y con fines militares exigido en 1938, cuando de nuevo España estaba en guerra y un sedicente gobierno instalado en Madrid - con el que la Gran Bretaña mantenía aún relaciones diplomáticas - no elevó protesta alguna y se hubieron hecho caso omiso de las aducidas por el Gobierno Nacional, que todavía no había sido reconocido por el de la Gran Bretaña, como prácticamente lo fueron cuando, alcanzada la victoria final y establecida la paz y las relaciones normales, nuestra Embajada en Londres - protestó ante el Foreign Office por la construcción de tal aeródromo y se le contestó con esa frase entrecomillada antes, de que sólo era terreno para "aterrizaje de emergencia", pero que durante la segunda guerra mundial - constituiría una importantísima base aérea utilizada por los aliados y especialmente para apoyar la Operación Torch, del desembarco en África del Norte.

### Los abusivos fondeaderos y los múltiples incidentes surgidos

Las violaciones del Tratado de Utrecht continuaron por parte de Inglaterra. En los documentadísimos "Libros rojos" redactados por nuestro Ministerio de Asuntos Exteriores se da abundante noticia e información de muchas de esas violaciones. Leonart alude a tal problema, analizando la nota de Canning y la protesta del ministro del Estado español, marqués de Miraflores, dirigida a su colega lord Howden, en 1851, con ocasión del incidente surgido en aguas de la bahía de Algeciras por parte de buques ingleses, y en cuya protesta se ofrece una auténtica interpretación del Tratado de Utrecht y se pulverizan los abusivos argumentos de Canning. Por cierto que como el anterior ministro inglés había aludido a que "sus límites" habían sido reconocidos por el Almirante Tofiño, en una publicación oficial, el marqués de Miraflores puntualiza, en su contra-alegato, que dicho almirante en su obra Derroteros de las costas de España, habla de fondeaderos

y no de límites o fronteras ("bajo cuyo tiro de cañón es el fondeadero de los ingleses") y en su relato no se encuentra ninguna alusión directa entre el puerto gibraltareño y Punta Mala. Además, como señala Lleonart en base de los argumentos del marqués de Miraflores, el valor oficial de su dra es muy discutible y Tofiño refirió "un hecho, no determina un derecho, dice lo que vio..." Ciertamente, tales fondeaderos, a todas luces abusivos, continuaron tanto en el siglo XIX como en el presente, rebosándose la copa de nuestra justa indignación en diciembre de 1967, cuando el Arcadian, izando la Unión Jack y portando un cargamento de explosivos y municiones para la base militar que es Gibraltar, fondeó en el sedicente "puerto de Canning", a escasa distancia de nuestra ciudad de la Línea y amenazando nuestra seguridad, pues como dijo el ministro Castiella ante las Cortes Españolas, al presentar el segundo "Libro rojo", la operación del mercante británico Arcadian, "que por razones de seguridad y de humanidad no quiso realizar en el interior del puerto de Gibraltar (y que) no tuvo, en cambio, inconveniente en llevar a cabo frente a una inerme ciudad española".

Tales abusivos fondeaderos en aguas totalmente españolas, no sólo se basan en las ventajas de calado, y mayor resguardo y facilidad de maniobra sino que con ellos se justifican esos cínicos propósitos de reivindicar unas aguas jurisdiccionales y soberanas que el Tratado de Utrecht no les concedió. Y su desvergüenza ha llegado a extremos inconcebibles, desde el cobro de impuestos de fondeo a buques extranjeros que anclaban en dichas "sedicentes aguas inglesas a Gibraltar", a los que exigían que izasen en su palo mayor la bandera inglesa, hasta la subida a bordo de nuestros propios buques de guerra para protestar de su presencia, pasando por el amparo prestado a múltiples contrabandistas que salían o entraban en el proprio puerto de Gibraltar.

### El contrabando gibraltareño

Sin referirnos al contrabando del Peñón, por vía terrestre, cortado casi de raíz al suprimirse la Aduana Subalterna de la Línea en 1966, deseo aludir al contrabando por vía marítima, tanto directa, en la que los géneros de contrabando entran en España utilizando las mismas embarcaciones que los sacan de Gibraltar, como indirecto en que, por medio de transbordos, unas embarcaciones cargan los géneros en el puerto gibraltareño y otras son las que realizan los alijos en nuestras aguas jurisdiccionales.

Según el "Boletín Informativo" el Servicio Especial de Vigilancia Fiscal, dependiente del Ministerio de Hacienda, "el principal y casi ex

clusivo foco de irradiación de este contrabando - se refiere al marítimo - directo - debido a hallarse enclavado en nuestra propia costa y al espíritu-exportador de sus habitantes, es, desde los tiempos de su ocupación por los ingleses, El Peñón de Gibraltar, desde cuyo recinto actuaban y siguen actuando, las poderosas organizaciones que controlaban y controlan actualmente la mayor parte de las actividades contrabandistas en el Mediterráneo y en las costas occidentales y septentrionales de la Península Ibérica".

Tales organizaciones, con verdaderas flotillas de embarcaciones rápidas y gran movilidad, defraudan a nuestro Fisco y violan flagrantemente el Tratado de Utrecht.

El contrabando marítimo efectuado por vía indirecta en los transbordos, se sirve de un "maquiavélico artificio" consistente en que los barcos superiores a 150 toneladas de arqueo, que transportan artículos de contrabando (principalmente licores y tabaco rubio), salen debidamente manifestados con destino al puerto de Tánger u otro de análogo régimen fiscal. Pero una vez fuera de las aguas españolas de la bahía de Algeciras, tales barcos cambian rumbo hacia el Mediterráneo y en puntos de alta mar, previamente señalados, transbordan su carga a las lanchas contrabandistas salidas en lastre del Peñón, las que después hacen su alijo en España. De tal suerte, las autoridades gibraltareñas alardean de colaborar en la evitación del contrabando, pues no permiten salir de su puerto embarcaciones inferiores a 150 toneladas con carga. Y si esa especie de buque-almacén o "noriza" es detenido y reconocido por nuestras lanchas del Servicio de Vigilancia Fiscal, exhibe su "legal" documentación y la carga debidamente "manifiestada" no puede ser objeto de comiso...

El contrabando gibraltareño constituye una evidente violación - del artículo X de Utrecht, pero los ingleses, ante nuestras justificadas protestas y reclamaciones, replican descaradamente "que no es para tanto", .. y el matutismo de Gibraltar sigue siendo consustancial con la manera de ser y sentir de sus pobladores.

### El desafortunado Real Decreto español de 1876

A fuer de honesto y objetivo, no quiero omitir la existencia de un precepto español que, como el Derrotero del Almirante Tofiño, pudiera llevar a una equivocada consagración de algunos derechos británicos sobre unas pretendidas aguas jurisdiccionales.

En efecto, lo que denominamos desafortunado Real Decreto de 10 de diciembre de 1876, al aludir a las instrucciones dictadas por nuestras autoridades para la represión del contrabando por la División de Guardacostas de Algeciras, manifestó que podrían ser consideradas como aguas llamadas inglesas en Gibraltar, y a los únicos efectos de la persecución del contrabando "las comprendidas al Oeste, entre la falda del Peñón y la línea recta que, partiendo de Punta Mala en dirección a Sierra Bullones, pasa a dos millas de Punta Europa, y al Sur y Este una extensión de tres millas - contadas desde la playa en todas direcciones".

Insistimos en que no nos duelen prendas al citar los párrafos - principales de dicho Real Decreto, pues, como bien puede advertirse, la de marcación señalada no tuvo otro objeto que el de evitar posibles contingencias con las autoridades inglesas en lo que pudiera referirse a la persecución del contrabando. Pero que quede bien claro que no fue una declaración, ni siquiera tácita, de que dichas "aguas fiscales" fuesen de soberanía inglesa o conceptuadas como aguas integrantes de un pretendido mar territorial, en el sentido que el Derecho Internacional ha señalado, y, aunque pequeños de reiterativos, hemos de recordar, una vez más, que sobre este punto só lo está vigente un texto legislativo internacional de rango superior: el Tratado de Utrecht, con sus ratificaciones posteriores.

Después de casi un siglo, el desafortunado Real Decreto ha sido derogado definitivamente, como en seguida veremos, por el Decreto del Ministerio de Obras Públicas de 19 de octubre de 1967.

Las prohibiciones de vuelo por el espacio aéreo suprayacente, según la Orden de la Presidencia del Gobierno de 1967.

El aeropuerto construido a partir de 1938 por los británicos so bre tierra y mar absolutamente de soberanía española, no iba a ser una "bis ta de aterrizaje de emergencia", sino un aeródromo o aeropuerto completo para el tráfico de aviones militares y civiles que, forzosamente, iban a vio lar en incontables ocasiones nuestro espacio aéreo soberano.

En el Alegato de 18 de mayo de 1966, que fue leído por el Mi - nistro español, en Londres al comenzar las negociaciones hispano-británicas sobre Gibraltar, se transcriben unas elocuentes palabras del capitán de navío inglés Alan Hillgarth - que fue agregado naval de su Embajada en Ma drid durante la segunda guerra mundial - en una carta abierta que el Daily-Telegraph publicó el 28 de abril de 1955. Dichas palabras son las siguientes:

"El aeropuerto está situado en el llamado territorio neutral, que en estricta aplicación del espíritu de los tratados debería haberse respetado. Su prolongación en aguas de la bahía de Algeciras se hizo de tal forma que viola aguas que ni siquiera son neutrales, sino definitivamente españolas.

Nuevamente los subrayados son míos, para destacar el valor positivo de sus argumentos.

Un aeropuerto ilegal con utilización múltiple, asimismo ilegal, aunque en opinión inglesa los "circuitos y vías de aproximación" para los aterrizajes de los aviones militares no infringen la soberanía, la soberanía española... Resulta imposible mantener esta postura, pues las pantallas de radar han demostrado hasta la saciedad, que se ha violado nuestro espacio aéreo superpuesto sobre el istmo, sobre nuestra bahía de Algeciras e incluso sobre otras zonas peninsulares.

Por ello, la Orden de la Presidencia del Gobierno de 11 de abril de 1967, a propuesta del Alto Estado Mayor, de conformidad con los Ministerios del Ejército, de Marina y del Aire y previo acuerdo del Consejo de Ministros, dispuso ciertas modificaciones de la anterior Orden de 10 de enero de 1963, en la que se establecieron, por razones militares, las zonas del territorio nacional prohibidas y restringidas al vuelo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, suscrito por España y naturalmente, también por la Gran Bretaña.

La mencionada Orden de 1967 establece los límites y clasificaciones de las zonas de Algeciras, declarándolas prohibidas a toda clase de vuelos, por primordiales razones de seguridad nacional, y con una altura limitada. Debe advertirse cuidadosamente que en dicho precepto se declara que las coordenadas señaladas no significan una delimitación del territorio nacional ni la renuncia a los derechos soberanos de España al Sur de las coordenadas citadas.

Como se anunciaba en dicha Orden, el Gobierno español envió a la O.A.C.I. (Organización de la Aviación Civil Internacional, organismo especializado de las Naciones Unidas al que pertenecen España y Gran Bretaña) un "Notam", comunicación telegráfica especial así llamada en la terminología de la O.A.C.I., el 6 de mayo del mismo año de 1967, y como era de esperar comenzó en el seno de la Organización citada un "inútil forcejeo" inglés, contra la prohibición establecida por España, de acuerdo con el Convenio de Chicago. Nuestros representantes pudieron demostrar que no se interfería para nada el tráfico aéreo internacional, que los intereses del aeró

dromo gibraltareño eran esencialmente militares y que sólo España podía — juzgar acerca de la necesidad de la zona prohibida establecida por razones de seguridad que sólo a ella competía determinar.

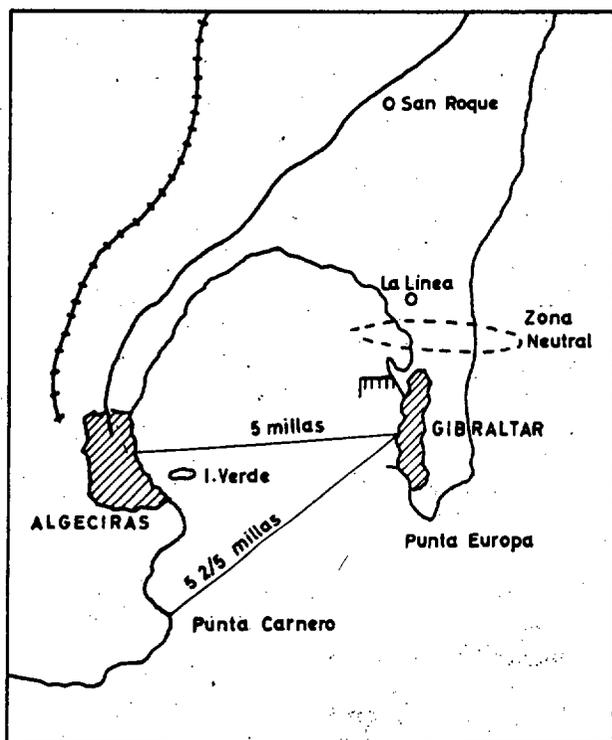
Finalmente, bueno será recordar aquí que el artículo 1º de la Convención de Chicago de 1944, que creó la O.A.C.I., declara que: "Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente" y por el cual España tiene un derecho perfectamente reconocido, para poder hacer uso de su soberanía — en el espacio aéreo español y lógicamente, también sobre el superpuesto a la bahía de Algeciras.

### El Decreto del Ministerio de Obras Públicas de 1967.

Ante el creciente desarrollo del tráfico portuario en la bahía de Algeciras — como se dice en el preámbulo de este Decreto de 19 de octubre de 1967 — con el consiguiente incremento de la actividad económica, así como la reciente puesta en funcionamiento de la refinería de petróleo, ubicada en el centro de la curvatura de la bahía, se hacía preciso determinar claramente la competencia territorial de la Junta de Obras y Servicios del Puerto de Algeciras, conjugándola con la zona correspondiente a La Línea de la Concepción.

Dicho Decreto (Núm. 2.671/1967. "D.O. de Marina" núm. 261, de 14 de noviembre de 1967) delimita las aguas del puerto Algeciras-La Línea, con arreglo al paralelo que pasa por el extremo de poniente de la verja de separación del Campo Militar Español y la línea que une Punta Carnero con el pantalán actual de la refinería de CAMPSA hasta su encuentro con el paralelo antes definido. Dentro de tales aguas se distinguen la zona I, que comprende las áreas estrictamente portuarias, esto es, las aguas interiores y la zona II, que comprende el resto de las aguas del puerto.

Ya dijimos antes que este Decreto tuvo así mismo el valor positivo de derogar el real decreto de 10 de diciembre de 1876, con lo que queda claramente establecido que no existe reconocimiento alguno de aguas inglesas, ni siquiera fiscales a efectos de represión del contrabando. Más o menos, los límites del puerto Algeciras-La Línea coinciden con los de la zona prohibida a los vuelos, pero volvemos a repetir que, según nuestro criterio, la totalidad de las aguas de la bahía de Algeciras encierra son de España y caen bajo su indiscutible soberanía, resultando curioso, por no decir intolerable, que el delegado británico ante las Naciones Unidas, lord Caradon, protestase ante el secretario general, U Thant, de la publicación de tal Decreto



!que mermaba la zona marítima correspondiente a Gibraltar...! Inglaterra puede usurpar el istmo, puede erigir sobre él y sobre sus aguas - adyacentes un aeródromo, puede manifestar que son legítimos fondeaderos las aguas "de Canning", puede... en suma, manejar a su antojo la ley del embudo. Pero España, a su juicio, sólo debe aguantar tanta intolerancia generosamente y sin avanzar un sólo metro en la bahía de Algeciras. En esa entrañable bahía, netamente española, en la que han tenido que ser expulsados varios buques extranjeros, como los petroleros soviéticos. Luhuvitsy y Moledechnos y el liberiano Thassos Island que fondeaban en sus

aguas con "el permiso" de las autoridades gibraltareñas y como consecuencia de una defectuosa interpretación británica del Tratado de Utrecht. En esas mismas aguas que únicamente pueden tener la sal de Andalucía y no el frío humour de Inglaterra.

El sistema de la "línea mediana", según el Convenio de Ginebra de 1958.

Para delimitar las aguas de una bahía es preciso distinguir, en primer lugar, si se trata de un bahía con costas pertenecientes a un solo Estado o con más Estados ribereños.

A los efectos del presente estudio, la delimitación de la bahía de Algeciras, con dos Estados ribereños (aunque uno de ellos - Inglaterra - no disponga de soberanía ni, por tanto, de mar territorial), exige previamente trazar las aguas jurisdiccionales partiendo de la bajamar escorada y teniendo en cuenta la extensión en millas que legítimamente reclame, ya que, como sabemos, no existe una regla internacional obligatoria y la de tres millas quedó arrumbada en definitiva, prosperando la de doce en la mayoría de los Estados.

Ya dijimos antes que en la bahía de Algeciras existen unas delimitaciones recientes: la de la zona prohibida a los vuelos, de 11 de -

abril de 1967, y la del puerto de Algeciras . La línea de 19 de octubre del mismo año, que sensiblemente coincide en su trazado horizontal apartándose algo en el vertical.

No obstante, si España accediese a dialogar con Inglaterra sobre esta materia delimitatoria podría servir de base el sistema preconizado en el artículo 12 del Convenio de Ginebra de 1958 sobre mar territorial y zona contigua (ratificado por Inglaterra y por nuestra patria), en el que se establece el método de la llamada "línea mediana" determinada de forma tal que todos y cada uno de sus puntos sean equidistantes de los puntos más -- próximos de las líneas de base, a partir de las cuales se mide la anchura -- del mar territorial de cada uno de los Estados aludidos. Sin embargo, como también se señala en el citado artículo 12, la anterior disposición no será -- aplicable si existen derechos históricos y éstos -- de alegarse -- sólo correspondería hacerlo a España.

La regla de la "línea mediana" fue preconizada en el siglo XVII por Puffendorf y aceptada en el siglo XIX por Fiore, Martens, Perels y Tra vers Twiss, así como por el Institut de Droit International y la International Law Association, habiendo servido para delimitar varios espacios de soberanía, como el tratado de 1842 que otorgó la isla de Hong-Kong, separada -- del continente asiático por el paso de Lymoon de apenas una milla a la Gran Bretaña, pero cuando la Gran Bretaña adquirió sobre dicho continente el territorio de Kalmn y se hizo única ribereña de dicho paso, ya no fue necesaria la "línea mediana".

El mismo sistema se empleó en la delimitación de los estrechos de Luis de Haro y Juan de Fuca que separan el continente americano -- la isla de Vancouver (Tratado de 15 de junio de 1846 entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña).

La delimitación establecida en el Decreto de 19 de octubre de 1967 para las aguas del puerto de Algeciras-La Línea como se reconoce, incluso, en una nota verbal presentada por la Embajada de Su Majestad Británica el 9 de diciembre de 1967, "sigue muy de cerca, pero sin coincidir exactamente la "línea mediana" que en virtud del método señalado en el artículo -- 12 del Convenio de Ginebra se describe como una curva orientada hacia el -- norte de la línea recta española y se presenta en la mencionada nota verbal a la atención de nuestro Gobierno. Si España aceptase seguir el indicado -- sistema de la línea mediana, reconociendo que el "Gibraltar británico" dispusiera de aguas jurisdiccionales, la línea divisoria podría pasar por los puntos que se señalaban en dicha nota verbal.

La doctrina y la práctica internacionales se muestran en favor de tal sistema de trazado de la línea mediana, singularmente en los estrechos, en los estrechos, en los archipiélagos y en las bahías, pero es preciso hacer una importante advertencia: siempre se mencionan Estados soberanos que tienen absoluta competencia jurisdiccional sobre los territorios cuya zona marítima adyacente se quiere delimitar. Y éste no es el caso de Gibraltar.

## CONCLUSIONES

### Diferencias entre soberanía y propiedad a los efectos del Tratado de Utrecht.

Llegado el momento de ofrecer unas conclusiones del presente estudio, queremos insistir en lo que estimamos es el punto principal y el quid de la cuestión gibraltareña: la distinción conceptual y de contenido entre soberanía y propiedad.

Todas las argumentaciones británicas, sobre todo las esgrimidas después del 12 de julio de 1966, fecha en que, ante el asombro de la Delegación española que asistía a las negociaciones, se declaró que "el territorio entre la verja fronteriza de Gibraltar y el pie de la Roca es también territorio bajo soberanía británica", han estado basadas, erróneamente por supuesto, en esa detentación de una absoluta soberanía. Pero tal aseveración es a todas luces caprichosa, cuando no cínica y abusiva, porque el único texto que pudiera ampararla es el repetido artículo X del Tratado de Utrecht, y este, como sabemos, no cita una sola vez la soberanía, sino que precisa para que no haya lugar a dudas que la propiedad que se cede no dispone de jurisdicción alguna. Utilicemos, para nuestras consideraciones, un juicio del agudo colaborador de Pueblo Fortún López. La sovereignty es muy distinta a la property o propertty y no sólo como términos gramaticales, sino como conceptos jurídicos. Así, la propiedad, que es la expresión empleada en el Tratado de Utrecht, la property inglesa, significa hacienda, bienes, posesión, dominio, pertenencia: pues la otra acepción - propertty - se refiere a hacer lo que se debe - como cuando decimos que gramática es el arte de hablar y escribir con "propiedad" un idioma -. Vamos a examinar, parafraseando en parte algún concepto de dicho ilustre escritor, el concepto jurídico de "propiedad".

La propiedad, la *propietas* del viejo derecho romano, es el dominio o derecho sobre una cosa para usar y disponer de ella o, como se dice en la partida 4ª ley 1ª, título 28, de Alfonso X el Sabio: "poder que home ha en su cosa, de facer della o en ella lo que quisier, segund Dios e segund fuero".

La soberanía, consagrada por Bodin en su famosa obra *De República*, en 1576, es sinónima de *auctoritas*, de supremacía, de *imperium*, y su contenido conceptual ha provocado muchas polémicas doctrinales tanto en Derecho interno como en el Derecho internacional. La soberanía equivalente en la técnica anglosajona como un derecho de jurisdicción - que claramente se le niega a Inglaterra en el Tratado de Utrecht respecto de Gibraltar - puede definirse, en suma, como el conjunto de competencias ejercidas sobre la base del Derecho internacional.

Afirmamos, por último, que el repetido Tratado de 1713 cedió a la Corona británica una propiedad que, aunque se titulase plena y sin impedimentos, no disponía de jurisdicción alguna. Es como si Gibraltar fuese una finca en territorio soberano español, y las propiedades - rústicas o urbanas - nunca dispusieron de soberanía o de jurisdicción o competencia territorial. Y la atribución descarada y continuada de soberanía sobre Gibraltar es simplemente una usurpación ilegal, contraria a todo derecho.

### Aguas jurisdiccionales y aguas interiores

El Tratado de Utrecht no menciona límite alguno para unas aguas jurisdiccionales inglesas en Gibraltar. Tan sólo se refiere al puerto gibraltareño y, por ende, en la cesión de su propiedad, sin jurisdicción alguna, sólo puede disponer de sus aguas interiores. Debemos advertir, así mismo, que el puerto primitivo, el de la primera década del siglo XVIII, ha quedado ampliado considerablemente con obras de fábrica, muelles, pantalanes, etc., y que, incluso, se ha construido el aeródromo en la zona neutral de soberanía española y en su prolongación marítima al oeste del istmo, en aguas de indiscutible soberanía española también.

Es evidente que el Derecho internacional reconoce la atribución a cada Estado ribereño de una soberanía sobre una zona acuática que baña - sus costas o litoral, generalmente denominada "mar territorial" o "aguas jurisdiccionales" o "territoriales". Esta zona marítima debe ser considerada como indispensable para la protección de los intereses legítimos de los Estados que tienen directo acceso a la mar. Dicha zona de aguas jurisdic-

cionales forma parte del territorio del Estado y la soberanía que el Estado ejerce sobre ella no difiere, en su naturaleza jurídica, del poder ejercido sobre el dominio o territorio terrestre, y valga esta redundancia.

No obstante, también es evidente que tal soberanía admite unas limitaciones que el propio Derecho Internacional ha establecido en interés de la libertad de navegación para toda la comunidad internacional, y entre ellas destaca la del "Tránsito inocuo" o "paso inocente". Por eso, España al ejercer su soberanía sobre las aguas de la bahía de Algeciras, la ha limitado, autorizando travesías y fondeos, pero justamente se ha irritado en los 'casos' del Arcadian y del H.M.S. Carysfort, que violaron nuestra soberanía y no precisamente en "Tránsito inocuo".

El mar territorial es el territorio marítimo complementario del terrestre. Mare est ejus, cujus est terra cui adjacet, dijo Juan García de Saavedra, un autor español del siglo XVI que han citado ilustres juristas posteriores, como señalando que el territorio terrestre de un Estado no es completo si no dispone del territorio marítimo adyacente. Pero hay que poner el énfasis debido en la nota originaria de soberanía. Si la cesión consagrada en Utrecht hubiese sido una cesión de soberanía sobre el territorio terrestre de Gibraltar, tal desmembración de soberanía se hubiese extendido necesariamente al territorio marítimo adyacente, y entonces el Tratado se hubiera visto obligado a fijar una delimitación. Estas últimas consideraciones las estimamos fundamentales, porque si no se meditan con cuidado pudiera llevarnos a la conclusión de que el territorio gibraltareño dispone de aguas jurisdiccionales, y así podría ocurrir en un régimen general a la luz del Derecho de gentes, pero adviértase que siempre hemos aludido a la soberanía o jurisdicción territorial y sabemos que ésta quedó expresamente excluida en el Tratado de Utrecht, que sólo legitimó la propiedad y en definitiva, la usurpación del Peñon y dependencias.

Y aunque se nos pueda argüir - como ya lo han hecho los delegados británicos - que la realidad fáctica de dos siglos y medio largos de ocupación han sancionado como legítimos todos los derechos ingleses sobre Gibraltar y sus aguas adyacentes, sólo diremos, como nota final dominante de esta conclusión, que la ilegalidad de origen, por muy dilatado que haya sido el desarrollo del usufructo de esa propiedad, no puede ni debe amparar lo nunca. Por el mero sucederse del tiempo, por usucapión o prescripción adquisitiva, no se puede modificar la naturaleza de lo que originariamente es injusto, o, como dijo Heffter, un siglo de posesión ilegítima no es suficiente para liberar a ésta de su vicio originario.

## Las aguas españolas de la bahía de Algeciras y Gibraltar

Aunque el Reino Unido, unas veces por su soberbia y otras por omisión de España, haya venido detentando unas supuestas aguas jurisdiccionales en la bahía, a partir de las interiores del puerto gibraltareño, lo cierto es que nunca fue legítimo titular de la soberanía.

La bahía de Algeciras y Gibraltar - para nosotros con un sólo Estado ribereño soberano - puede definirse como lo hace el punto 2 del artículo 7 del Convenio de Ginebra de 1958, es decir, como la escotadura bien determinada, cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de la costa. La escotadura no se considerará, sin embargo, como una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura.

Según su descripción cartográfica, el diámetro de dicha boca - apenas cuenta con cinco millas, entre Punta Carnero y punta Europa. Y de acuerdo también con el repetido Convenio de Ginebra (mismo artículo 7, - punto 4), la bahía de Algeciras y Gibraltar, totalmente en manos españolas, podrá ser cerrada por una línea recta, ya que los mencionados puntos o puntas de entrada no están separados por una distancia superior a 24 millas y las aguas de la bahía, así encerradas, serán consideradas como aguas interiores, sirviendo tal línea recta de cierre y las demás líneas de base en el resto del litoral peninsular, como puntos de partida para empezar a contar las aguas jurisdiccionales españolas.

No es que soñemos. Queremos asimismo que se cumpla nuestro presentimiento y que la bahía, cuyo estudio hemos efectuado con suficiente objetividad y extensión, sea una de las más importantes del Mediterráneo con un hinterland esperanzador y halagüeño, en inmediata culminación del "Plan para el desarrollo económico-social del Campo de Gibraltar", que el Gobierno español está llevando a cabo desde 1966. Entonces, como emocionadamente dijo el ministro Castiella ante las Cortes Españolas el 20 de diciembre de 1965, "el centro de gravedad de esta región no será ya una base militar extranjera en la que confluyen preocupaciones y tensiones y que no ha hecho más que crear un vacío en torno suyo, sino una gran ciudad española en el corazón de una zona que absorberá las energías y demandas de su población".

Gibraltar la "espiná en nuestros pies"; para Felipe V; la "vergüenza al Sur", de Jose Antonio, y la "fruta madura que algún día caerá", - de nuestro Caudillo, no proyectará sobre la bahía la sombra maléfica de su Peñon, sino que se copiará, en el azul de sus aguas españolas, el pabellón rojo y gualda que orgullosamente estará izado en él, amparándolo y perdonando las muchas faltas cometidas bajo la Union Jack.