

EL AERÓDROMO DE GIBRALTAR

Tito Benady

La ciudad y fortaleza de Gibraltar fue cedida bajo la cláusula 10 del Tratado de Utrecht. Desde un principio surgieron divergencias entre España y la Gran Bretaña de lo que constituían las fortificaciones de la fortaleza, y si incluían la Torre de Diablo y el molino, o no.¹ No obstante y dado que la Gran Bretaña insistía en controlar militarmente el territorio hasta el molino, el fiscal general del gobierno británico dió su opinión en 1774 que ocupación no daba derechos de soberanía.² Con el tiempo se llegó a un *modus vivendi* en que aunque las autoridades británicas extendían su control, por razones de seguridad pública, y usaban el territorio para el recreo y desahogo de la ciudad y guarnición, no se construía ningún edificio permanente al norte del lado norte de Devil's Tower Road. Aunque en momentos determinados, en que la fiebre amarilla o colera, azotaban la población gibraltareña, se permitía la construcción de viviendas temporaneas para que la población pudiera salir de la ciudad y escapar del contagio. Siempre se hacía con el visto bueno de las autoridades españolas. A finales del siglo XIX se contruyó un hipódromo y se plantaron jardines. Este territorio también se usaba para maniobras militares. Por fin se consolidó el control británico por la contrucción de la verja en 1908; cosa que se justificaba por la necesidad de frenar el contrabando en grueso, y especialmente a los perros matuteros.

No es mi propósito entrar en toda la complejidad de este problema, si no de presentar la situación en el momento en que se construyó el aeródromo. Hoy, España reclama el istmo porque no fue cedido bajo Utrecht, y por contra, los ingleses dicen que es suyo sancionado por costumbre, pues lo han ocupado por un largo tiempo. Quien, en verdad, tiene el derecho de soberanía sobre el territorio solamente puede ser decidido por vías jurídicas, y ninguna de las partes ha estado dispuesta a

¹ Public Records Office, CO.91/7, reporte del ingeniero Jonas Moore, 2 enero 1714; *Documentos sobre Gibraltar presentados a las Cortes Españolas*. Madrid, 1966. Capítulo 2.

² Public Records Office, CO.91/20, 14 de julio de 1774.

recurrir a los tribunales internacionales. Solo quiero añadir que hablamos de un escaso kilómetro cuadrado de territorio, que no presentaría mucho problema si no fuera por la situación tan especial de Gibraltar.

La introducción de la arma aérea a la fortaleza de Gibraltar se hizo por primera vez por una sección de globos del ejército que en 1903 se estableció en Windmill Hill (Tarfes Altos). Pero la experiencia demostró que las condiciones atmosféricas del Peñón solo permitían la operación de los globos en pocos días del año. Después de un par de años se terminó el experimento con los globos en Gibraltar.³

Durante la Gran Guerra, se estableció una sección del *Royal Naval Air Service* en 1915, con tres hidroaviones y siete biplanos terrestres, tres *Gnome Caudrons* y cuatro B.E.s (*Blériot Experimentals*), con motores de 80 y 70 caballos, respectivamente. Los hidroaviones operaban desde el puerto pero los aviones terrestres se establecieron en el hipódromo. Cuando uno de los B.E.s hizo aterrizaje forzado en territorio español, las autoridades españolas se quejaron, y los aviones terrestres fueron retirados de Gibraltar. La base para hidroaviones dentro del puerto continuó, y se les construyó un hangar, que cuando se retiraron los hidroaviones después de la guerra se convirtió en el cine Naval Trust, que estaba situado donde ahora esta Regal House, cerca del monumento de guerra americano.⁴

PISTA DE ATERRIZAJE

En 1925 el Comité de Defensa Imperial británico empezó a estudiar la defensa de Gibraltar por aviones, y especialmente cuando la escuadra estaba anclada en su puerto. Se decía que el Levante no permitía volar desde el Peñón. Pero el almirante Beatty, entonces el primer Lord del Almirantazgo, sabía que habían operado aviones desde allí durante la guerra, e hizo que el comandante Barnaby que había mandado el escuadrón de hidroaviones presentara una foto que demostraba un hidroavión volando con la famosa nube de Levante al fondo. Aunque es verdad que en esas condiciones los hidroaviones tenían que salir fuera del puerto para desplegar, y evidentemente esto solo era posible si el mar estaba en calma.⁵

Durante esos años el gobernador de Gibraltar con su homólogo en Algeciras estudiaron conjuntamente la posibilidad de construir un aeródromo en el lado español de la verja. Proyecto que fue denegado tanto por Madrid como por Londres.⁶

En 1931 la compañía del grupo Bland, *Gibraltar Airways*, inició un servicio aéreo con Tánger con un anfíbio *Windhover*, pero el servicio no tuvo gran éxito y se terminó el año siguiente. También hubo un proyecto, de *Navigazione Aerea de Genova*, de comenzar un servicio de hidroaviones haciendo escala en Marsella, Barcelona y Cartagena.⁷

En febrero 1932 llegó un enviado de la RAF a Gibraltar a consultar con los poderes militares y civiles de la colonia (en ese momento el secretario colonial en Gibraltar era el coronel Beatty)⁸ sobre la creación de un campo de aterrizaje en Gibraltar, y la conclusión fue que era imprescindible tener una pista de aterrizaje para aviones militares. Se rechazó la posibilidad de situarlo en Windmill Hill, y también, de tener una pista flotante en Punta de Europa. Esto dejaba el hipódromo como la única posibilidad para una pista de aterrizaje "en emergencias" y se estudió un proyecto que se valoró costaría 573 libras. El 12 de mayo, el gobernador, general Godley escribió al Ministerio de Defensa recomendando el proyecto, siempre y cuando no

³ H. M. Elliott. Historia manuscrita. Intelligence Section, RAF. Gibraltar, 1945. Pp. 4-5.

⁴ Ibid. pp. 6-7; Maurice FitzGerald. "The Royal Naval Air Station". *Giblet Gibraltar Heritage Journal* 8. 2001. Página 47; T. Fairbairn. *Action Stations Overseas*. Londres, 1991. Página 70.

⁵ W. S. Chalmers, *The Life and Letters of David Beatty*. Londres, 1951. Pp. 379-380.

⁶ Elliott. Página 8.

⁷ Elliott. Página 8; Diane Sloma. "Gibraltar Fortress and Colony in Strategy, Economics and War 1918 to 1947". Tesis de doctorado, 2000. Página 68.

⁸ Antes de la guerra la administración civil también estaba dominada por militares.

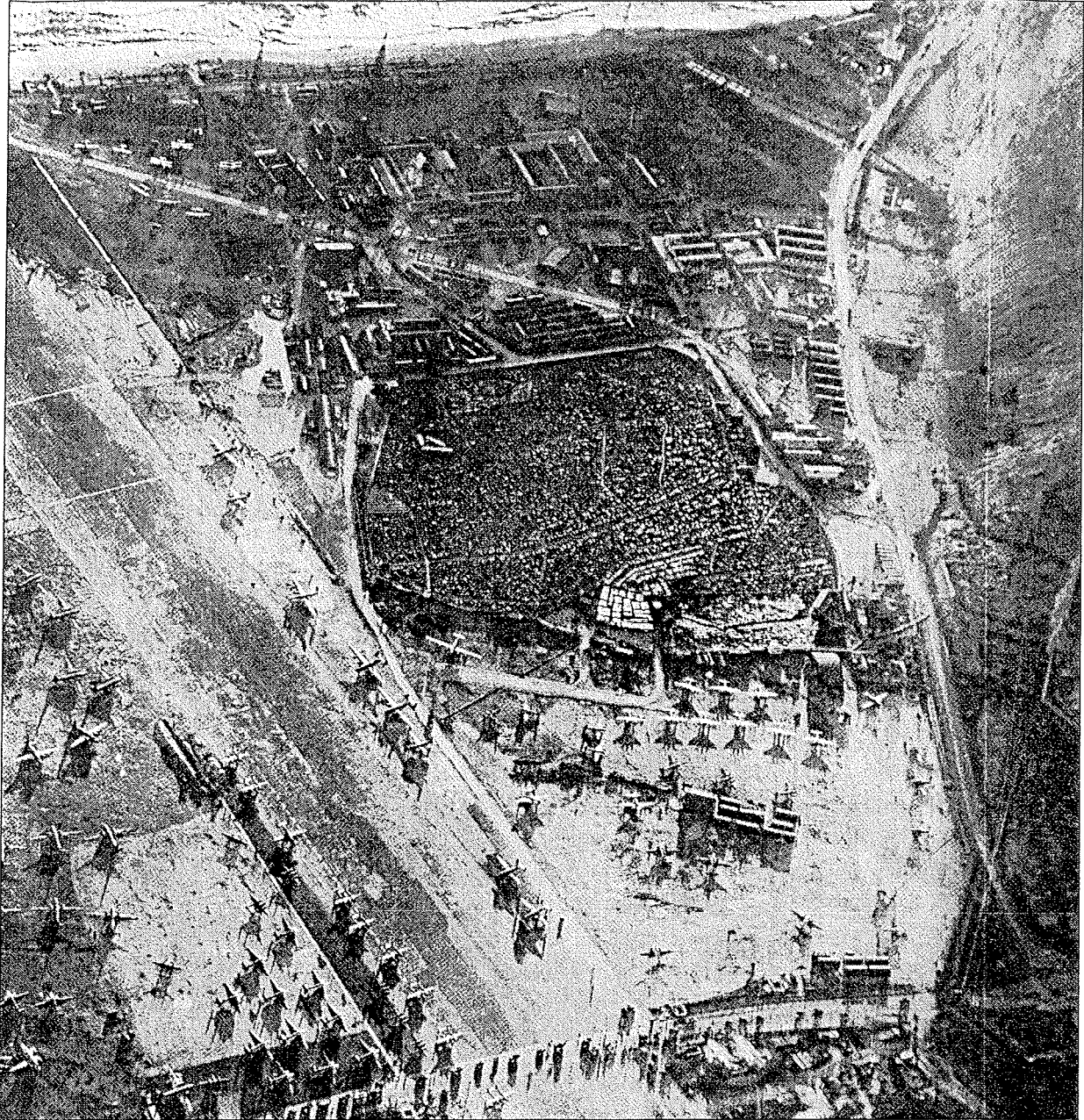


Figura 1. Vista aérea del ístmo el 7 de mayo de 1940.

estorbase las maniobras militares en el terreno del hipódromo. Aunque el proyecto fue apoyado por el almirante Kelly que mandaba la *Royal Navy* en el Mediterraneo, el *Foreign Office* intervino citando como objeción que la propiedad de este territorio era discutida. El ministro de Estado de las Colonias opinó que sería contraproducente mover la cosa hasta que esto se aclarase.⁹

El *Foreign Office* empezó un estudio con abogados eminentes en el tema y abrió un expediente en FO.371 que supuestamente iba a ser puesto a disposición del publico en 1986 por ser un tema tan delicado (si no se hubiese abierto a los 30 años, en 1966). Los papeles hoy continuan en secreto, han desaparecido de los archivos, y se encuentran en la oficina del *Deputy Governor* de Gibraltar.

No obstante a estas objeciones, el proyecto continuó, y el 2 de mayo de 1933, Godley escribió al comandante de la *Mediterranean Fleet* informandole que se llevaría a cabo, aunque solamente se utilizaría en casos de emergencia.¹⁰

Se decidió que el proyecto sería efectuado por los *Royal Engineers* aunque el gasto caería dentro del presupuesto de la RAF, pero la suma original era evidentemente insuficiente y después de varios vaivenes, se concretó en 980 libra. Existía el problema de que los vallados del hipódromo tenían que ser desmontables y ser emplazados en cubos que no sobresalieran de la superficie del terreno, antes que los aviones pudiesen aterrizar. El presidente del *Jockey Club* (el juez Sir Kenneth Beatty) pidió que el gasto se incluyera en el presupuesto de la RAF, quienes estarían dispuestos a pagar la suma necesaria de 150 libra.¹¹

Al enterarse del proyecto el eminente piloto Sir Alan Cobham vino a Gibraltar para tratar de conseguir una licencia para comenzar un servicio aereo a Tánger. Se rehusó su petición, porque un servicio regular estorbaría a las maniobras militares en el terreno.¹²

En marzo de 1935, el nuevo gobernador, el general Harrington escribió al contraalmirante de Gibraltar anunciandole que el aterrizaje de emergencia podía ser utilizado por los aviones de la marina pero le rogaba diesen aviso previo de siete días en cada caso para que se pudiera preparar. Ya se había hecho un experimento en 1934 con aviones *Fairey IIIIF* desembarcados de un portaaviones.¹³ Al recibir la noticia, el nuevo comandante de la escuadra del Mediterraneo, el almirante Fisher, pidió que el campo de aterrizaje estuviera permanentemente a la disposición de los aviones navales, a lo cual le contestó el gobernador que eso era imposible porque estaba continuamente utilizado para otros efectos, especialmente si su uso solamente se necesitaba cuando los portaaviones pusieran sus aviones en vuelo, cosa que raras veces lo hacían cerca de Gibraltar.

El comandante del *Home Fleet*, el almirante Backhouse también pidió que el campo de aterrizaje estuviese a su disposición por un tiempo indefinido, a lo cual le contestó el gobernador que esto era imposible debido a la utilización del terreno para otros efectos. Cuando llegó a Gibraltar, Backhouse envió a un oficial de aviación para hacer una inspección del campo, y éste llegó a la conclusión que era posible, en caso de emergencia, que aviones aterrizaran sin que se hubiesen quitados los vallados del hipódromo, siempre y cuando las trincheras de la pruebas de tiro fueran cubiertas por tablones; aunque los pilotos tenían que tener cuidado con personas o ganado que se podían encontrar en el hipódromo. El 10 de marzo de 1936 la pista de aterrizaje

⁹ Elliott. Pp. 9-10.

¹⁰ Ibid. Página 10.

¹¹ Ibid. Pp. 11-13.

¹² Ibid. Pp. 13-14.

¹³ Fairbairn 70.

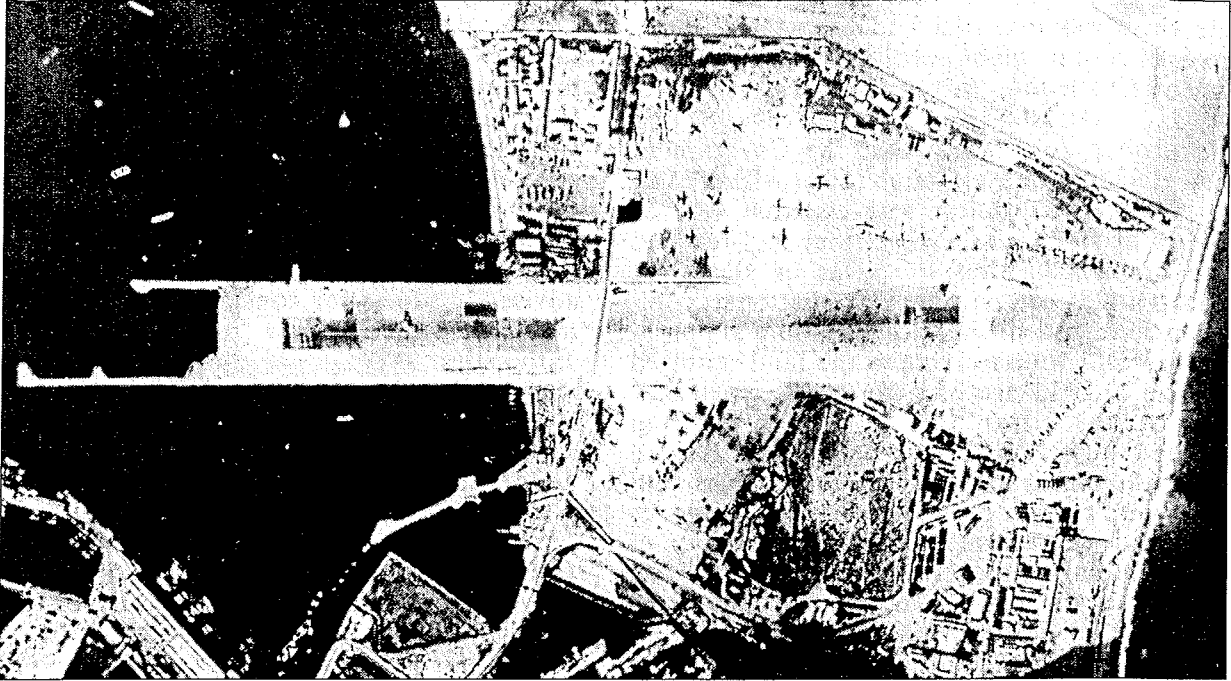


Figura 2. La pista de aterrizaje a finales del 1942.



Figura 3. Aviones *Spitfire Vc* en octubre de 1942. Los cantos sueltos al final se utilizaron para alargar la pista.

de emergencia estaba lista por primera vez,¹⁴ y se desembarcó una escuadrilla del portavion *Furious*, aviones *Fairey III F* en 1936, y aviones torpederos, *Blackburn Shark*, en 1937.¹⁵

En octubre de 1936 se comenzó un estudio de las ventajas que presentaría un campo de aterrizaje que corriera de un lado al otro del istmo con la posibilidad de alargarlo extendiéndolo sobre el lado oeste. Pero continuaban los problemas de la objeción por parte de España, y la pérdida de facilidades utilizadas por los habitantes de Gibraltar. La primera objeción desapareció en parte, cuando ingenieros alemanes empezaron a construir bunkers en el lado español de la verja, y las necesidades de la guerra mundial que estalló en 1939 superó las necesidades de la población civil. No obstante el 25 de abril de 1939, el Duque de Alba, embajador en Londres, recibió una nota en la que se aseguraba a España, que no obstante las mejoras, el campo de aterrizaje se utilizaría en emergencias solamente. El trabajo de construcción se aceleró, y el aeródromo estaba preparado para el uso de aviones militares de tamaño reducido a mediados del 1940.¹⁶

Entre los primeros que lo utilizaron fueron aviones franceses escapados del norte de África después de la caída de Francia, tripulados por pilotos que se refugiaron en Gibraltar. Un *Goéland* de transporte, al mando de René Muchotte, llegó de Orán el 1 de julio de 1940. Otros habían llegado antes. Muchotte fue seguido por otros pilotos de Orán en un bombardero *Glenn Martin*, pero dos *Glenn Martin* que habían llegado de Casablanca el día anterior tuvieron menos suerte. Uno se volcó al aterrizar aunque los tripulantes quedaron ilesos, el otro, sobrevoló las líneas españolas por equivocación y fue derrumbado por el fuego de una ametralladora montada en la azotea de la Comandancia Militar y cayó en la Bahía, con la muerte de sus cuatro tripulantes.¹⁷

Al estallar la guerra los únicos aviones en Gibraltar eran tres hidróaviones *Fairey Swordfish* de la *Royal Navy* a los cuales se unieron unos *Saro London* del escuadrón 202 de la RAF, transferidos de Malta. *Fairey Swordfish* del *Furious*, operaron en la pista haciendo reconocimientos antisubmarino en las cercanías, pero por el momento, la promesa de que la pista solamente se utilizaría en emergencias se respetó y aviones destinados a Malta tenían que volar directamente sobre la Francia ocupada por los alemanes, pues no se les permitía aterrizar en Gibraltar.¹⁸

LA CONSTRUCCIÓN DEL AERÓDROMO

La situación permaneció así, hasta que en marzo del 1941, el recién llegado gobernador, Lord Gort, recibió una carta del secretario del primer ministro Winston Churchill, informándole, que aunque se le había asegurado a España que la pista era para uso en emergencias solamente, la guerra se podía definir como una emergencia. La llegada de la *Luftwaffe* a Sicilia constituía una emergencia adicional pues aviones para el Medio Oriente ya no podían sobrevolar el territorio italiano pero tenían que hacer escala en Gibraltar. El primero de los aviones *Wellington* y *Bombay* destinados al Medio Oriente hizo escala el 6 de abril.¹⁹

¹⁴ Elliott. Página 15-16.

¹⁵ Fairbairn 70; Owen Thetford, *British Naval Aircraft 1912-58*. Londres, 1958. Pp. 55,118.

¹⁶ Ibid. Pp. 17-24.

¹⁷ Ed. A. Dezarrois. *The Mouchotte Diaries 1940-1943*. Londres, 1956. Pp. 17-39; *Gibraltar Chronicle* 1, 2 y 5 de julio 1940; Información de F. Tornay de Cozar que presencié el hecho; Alfonso Escudra, *A la sombra de la Roca*. Córdoba, La Línea, 1997. Pp. 49-51.

¹⁸ T. Benady. *The Royal Navy at Gibraltar*. Maritime Books. 1992. Pp. 150-151, 160.

¹⁹ Elliott. Pp. 25-26.

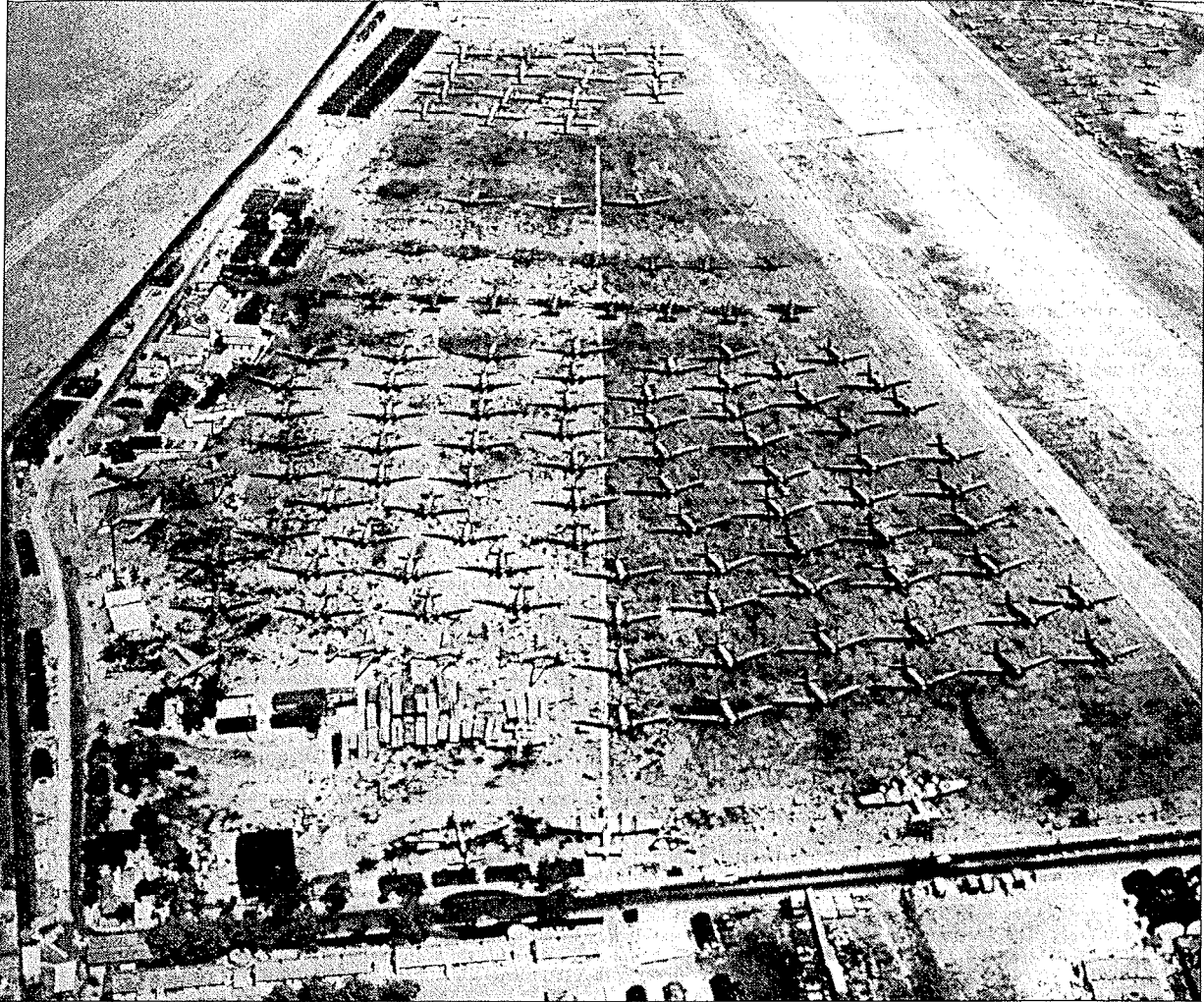


Figura 4. Aviones *Dakota*, *Hudson*, *Halifax*, *Hurricane* y *Spitfire* preparados para la invasión del sur de Francia en julio del 1944.

Se decidió ensanchar y alargar la pista al oeste con una extensión hacia el sudoeste. Esto formó el principio de la pista actual. El 27 de octubre de 1941, siguiendo presión de las fuerzas americanas que querían poder utilizar Gibraltar en el futuro para hacer escala en sus vuelos a Europa, se recibió ordenes de Londres de ensanchar la pista a 135 metros y alargarla a 1400 metros. Esto necesitaba extenderla hacia la Bahía. Para edificar la pista a una altitud de metro y medio sobre el mar se necesitaron 300.000 metros cuadrados de material, pues 410 metros de la pista nueva fueron construídos sobre el agua. El problema grande era que la carretera a España no se podía desviar y continuaba cruzando la pista.²⁰ Aunque se controlaba el tráfico que cruzaba el aeródromo a la frontera con España, hubo varios accidentes. El 4 de mayo de 1941 un bombardero *Bristol Blenheim* tropezó contra un árbol al aterrizar y desviándose de la pista mató a una señora española e hirió a otra.²¹

²⁰ Ibid. Página 26.

²¹ T. J. Finlayson, *The Fortress Came First*. Gibraltar, 1991. Página 139.

Durante todo este tiempo, las autoridades españolas, conociendo el avance de los trabajos, no hicieron ninguna protesta. En palabras de Lord Gort en un carta que escribió al rey George VI el 11 de junio de 1941: "Aunque no estamos supuestos utilizar el aeródromo para operaciones de guerra, la amabilidad de las autoridades españolas ha sido tal, que no han presentado ninguna protesta sobre el aterrizaje de bombarderos y cazas. Hoy, por ejemplo esperamos 26".²² Esta inactividad tuvo el resultado que Serrano Suñer, en años posteriores, acusó a Franco de haber regalado el aeródromo a los ingleses.

La posición del general Franco en ese tiempo era algo equívoca. Por un lado esperaba la victoria de las fuerzas de sus amigos del Eje, que él deseaba, para unirse a ellos; y por otro lado tenía mucha cautela pues la situación económica de España, era pesima como resultado de los efectos de la guerra civil, y para recibir productos esenciales como trigo y petróleo necesitaba el beneplácito de Inglaterra, porque la *Royal Navy* todavía dominaba los mares.²³ Posiblemente Franco decidió no poner objeción a la construcción del aeropuerto para no indisponerse con Inglaterra por el momento y con toda la esperanza que en la eventual derrota de ese país, que él esperaba, los trabajos serían para el beneficio de España. Evidentemente una equivocación por su parte, y como las equivocaciones traen sus secuelas, han puesto en juego la reclamación de la soberanía del istmo por España.

El 12 de enero de 1942, la pista ya tenía una extensión de 890 metros y se esperaba que llegase a 1.035 metros a principios de abril. En octubre llegó a 1.395 metros, justamente a tiempo para Operación Torch –la invasión del norte de África– y en enero 1943 se completó con una extensión de 1.620 metros.²⁴

UTILIZACIÓN MILITAR

Para el control del aeródromo, el grupo 200 de la RAF se formó en septiembre 1939 que también controlaba los hidroaviones, y en mayo de 1941 los antiguos hidroaviones *London* comenzaron a ser remplazados por Catalinas, aviones americanos mucho más modernos y efectivos. En este mes, un Catalina haciendo reconocimiento en el Atlántico fue atacado por cuatro aviones *Focke Wulf Kurier*, y el encuentro duró media hora. El Catalina volvió a Gibraltar pero dos de los *Focke Wulfs* no regresaron a su base francesa, pues eran esencialmente aviones de transportes y no suficientemente robustos para el combate aéreo.²⁵

En diciembre de 1941, el grupo 200 se disolvió y la base aérea de Gibraltar se incorporó en la sección *Coastal Command* de la RAF bajo un *Air Commodore*.²⁶

Para fotografiar las costas de España y Marruecos se enviaron unos *Spitfire* desarmados a Gibraltar, pero los espías alemanes en La Línea al verlos creían que eran cazas enviados para la defensa aérea de la Roca. El reconocimiento antisubmarino continuó siendo la tarea de los hidroaviones del escuadrón 202. Cuando se completó la pista en abril de 1942 fueron reforzados por el escuadrón 233 de aviones terrestres *Lockheed Hudson*.²⁷

²² J. R. Colville, *Man of Valour: Field Marshal Lord Gort VC*. Londres, 1972. Página 243

²³ Véase el libro *By Safe Hands*. Londres, 1983. De Lord Eccles, quien era el delegado del ministerio de guerra económica en la península y explica como Inglaterra racionaba los suministros a España para asegurar que no tuviese los recursos económicos para poder declararse a favor de Alemania.

²⁴ Ibid. pp. 27-28. Hoy la pista tiene 1.800 metros. W. G. Ramsey. *After the Battle 21*. 1978. Página 14.

²⁵ Elliott. Pp. 30, 32

²⁶ Ibid. Página 33.

²⁷ Elliott. Página 35; G. Jones. *Attacker*. Londres, 1980. Página 168.

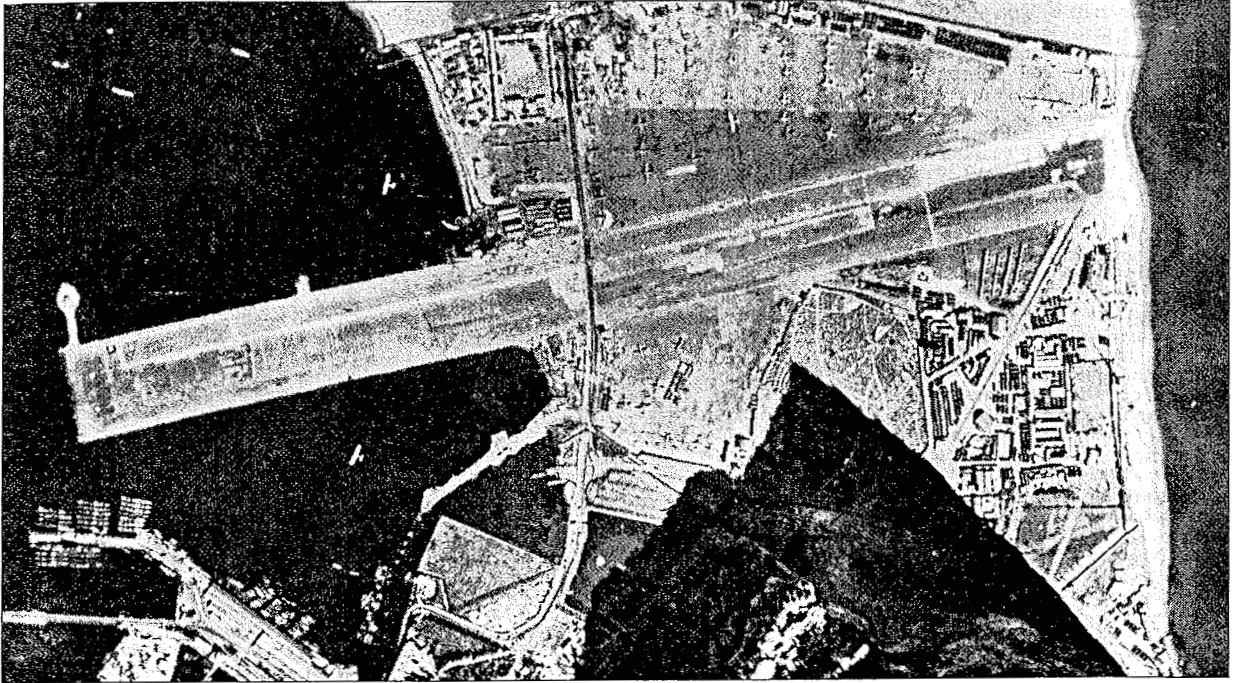


Figura 5. La pista de aterrizaje en noviembre de 1943.

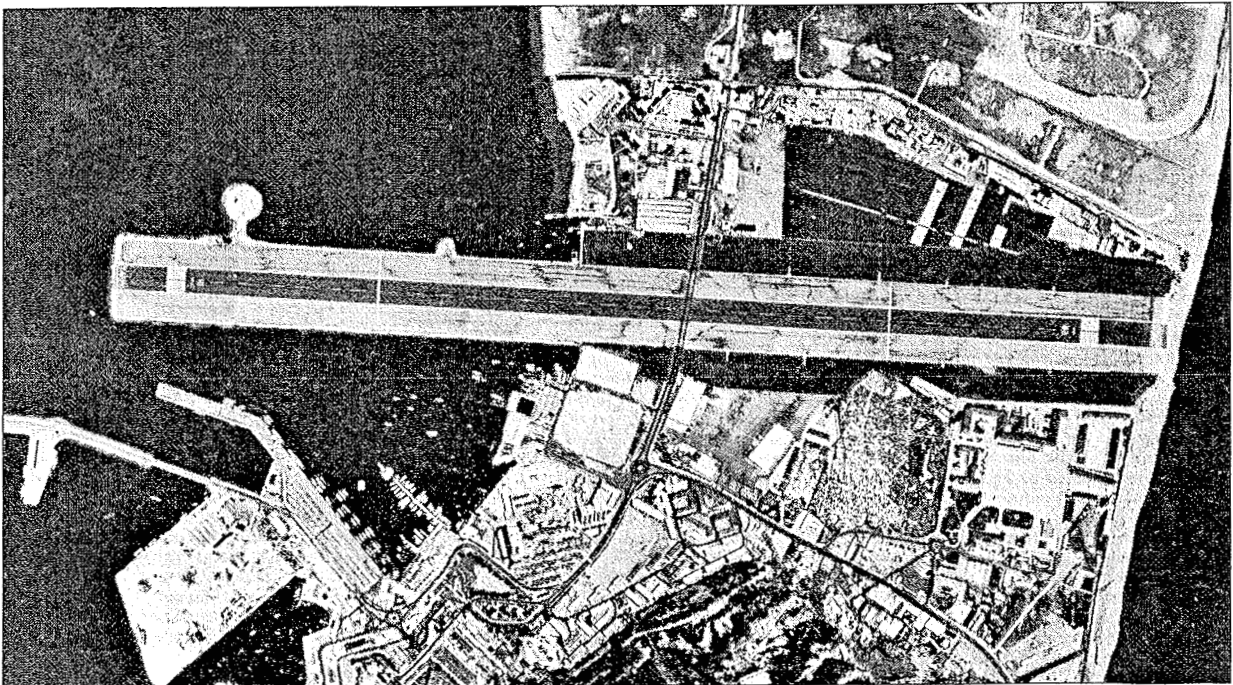


Figura 6. El aeródromo en 1969.

En momentos en que habían operaciones especiales, como los convoys que salían para Malta, aviones adicionales eran enviados a Gibraltar por corto plazo, aunque generalmente eran hidróaviones. También se estableció un servicio aereo con esa isla y se formó un escuadrón especial (511) con bombarderos *Liberators* de fabricación americana, adaptados para el transporte.²⁸ El general Sikorski viajaba en uno de los aviones de esta unidad cuando se estrelló en Gibraltar, el 4 de julio de 1943. El avión que se estaba desplegando hacia el Este, cayó en el Mediterraneo pero el cuerpo de Sikorski fue recuperado.

El momento más importante del aeródromo durante la guerra fue el papel que jugó en la invasión del África del norte en noviembre de 1942. Ya en julio de ése año empezó a llegar personal para montar los aviones de caza que se emplearían en la campaña después del desembarco. La pista quedó colmada con aviones, pues además de los aviones que protegerían los desembarcos contra los ataques de los submarinos alemanes, se prepararon 200 cazas *Spitfire* y *Hurricanes* para enviarlos a los aeródromos africanos, una vez que fuesen capturados.²⁹

El desembarco en África comenzó el 8 de noviembre, y la captura rápida permitió que los cazas empezaran a establecerse en aeródromos africanos. En los días siguientes muchos aviones, incluyendo DC3 y *Lockheed Lightning* americanos, hicieron escala en Gibraltar camino del frente. Un total de 1.048 aviones fueron despachados.³⁰ El 12 de diciembre uno de los *Lightning* hizo una aterrizaje de emergencia al norte de la verja. El avion fue incautado pero el piloto fue llevado a Gibraltar inmediatamente.³¹

También ya se había formado un escuadrón de 18 *Spitfires* para la protección del Peñón contra los ataques de los aviones italianos, y como estos a veces descargaban sus bombas sobre territorio español, las baterías anti-aereas españolas también algunas veces disparaban contra los aviones del Eje.³² El 15 del enero siguiente, un caza pesado, *Bristol Beaufighter*, cayó en La Linea pero la tripulación quedó a salvo. Otros aviones cayeron en el Campo de Gibraltar. El 28 de noviembre de 1941 un *Bristol Bombay* bombardero/transporte cayó en Punta del Fraile (Algeciras), la tripulación quedó ilesa; el 21 de enero siguiente un *Consolidated Liberator* se estrelló en Punta Acebuche (Algeciras) con diez muertos; el 22 de agosto un *Vickers Wellington* en Punta Acebuche, 4 muertos; el 11 de septiembre un *Lockheed Hudson* entre Tarifa y Algeciras, 4 muertos; otro *Hudson* cerca de Algeciras el 11 de marzo 1943 con 6 muertos. Un Catalina se estrelló en El Cabrito, entre Tarifa y Algeciras el 9 de Junio de 1943; un bombardero *Douglas Boston* hizo un aterrizaje forzoso en la desembocadura del rio Vega el 3 de octubre; un *Douglas DC-3* americano en tierra de Tarifa con 9 muertos el 22 de febrero de 1944; otro Catalina en Punta Acebuche el 18 de agosto siguiente; y un avion de entrenamiento *Miles Master* en la playa de Puente Mayorga el 20 de noviembre, pero la tripulación quedó a salvo.³³

Durante todo este tiempo la guerra antisubmarina continuaba y tanto los hidróaviones como los aviones *Hudson* de los escuadrones 233, 500, 608 y 48 hicieron por su parte, como también los aviones *Wellington* del escuadrón 179 que llevaban luces *Leigh* para enfocar a los submarinos de noche. Aviones con base en Gibraltar participaron en el hundimiento de doce submarinos alemanes durante el curso del año 1942.³⁴ A finales del año solamente 13 submarinos alemanes quedaban en servicio activo dentro del Mediterraneo.

²⁸ Elliott. Pp. 37, 42.

²⁹ Elliott. Página 43. Ocho escuadrones de Spitfires americanos cada uno con 12 aviones, y 3 escuadrones de Spitfires británicos con 18 aviones cada uno, más dos de Hurricanes y uno de bombarderos Hurricanes.

³⁰ Ibid. Página 44.

³¹ Ibid. Página 57.

³² Ibid. Pp. 35, 41.

³³ Notas de F. Tornay de Cózar.

³⁴ T. Benady. *The Royal Navy at Gibraltar*. Cornwall. 1992. 214: U-442 12 febrero; U-620 14 febrero; U-83 4 marzo; U-77 28 marzo; U-167 6 abril; U-447 7 mayo; U-594 4 junio; U-435 9 julio; U-134 24 agosto; U-617 11 Septiembre; U-566 24 octubre; U-340 1 noviembre.

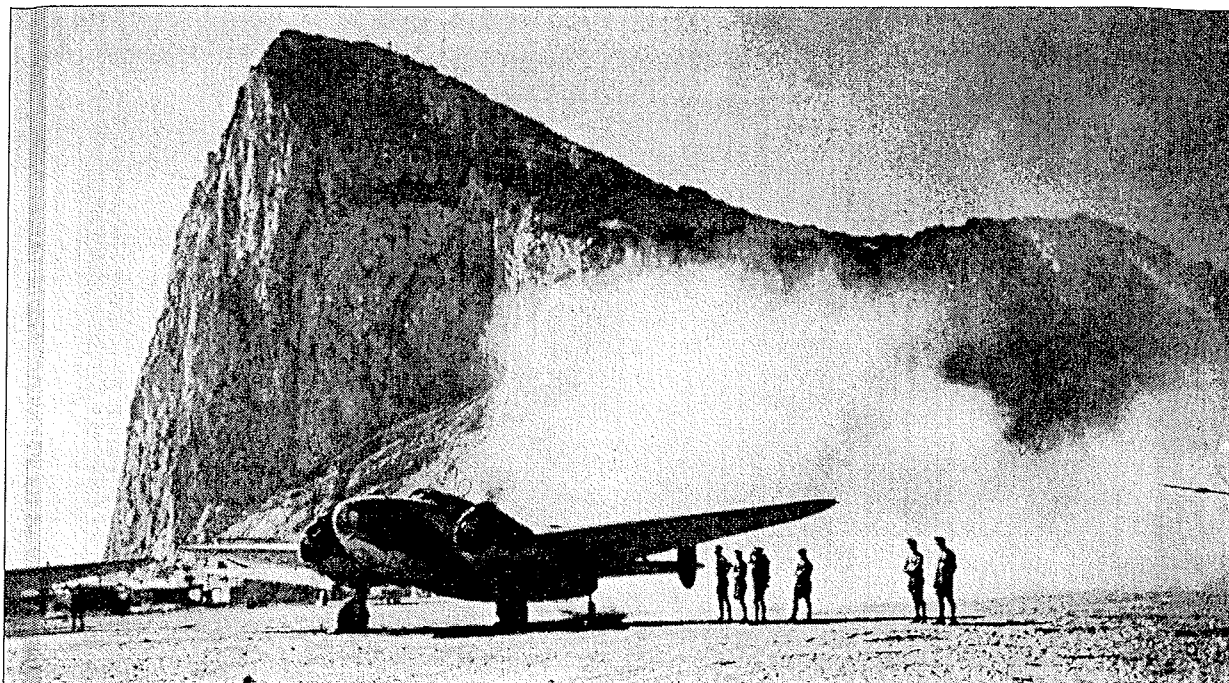


Figura 7. Un *Lockheed Hudson* en 1942.

Durante el curso de 1943, aviones americanos también participaron en esta lucha desde sus nuevas bases en el Marruecos francés. Incluían dirigibles de la Marina americana e hidróaviones *Catalina* con detectores magnéticos que fueron muy efectivos en el Estrecho porque las corrientes forzaban a los submarinos a hacer sus travesías a pocos metros bajo la superficie.³⁵

También tuvieron base en Gibraltar cazas pesados *Bristol Beaufighter* para combatir a los aviones alemanes *Focke Wulf* en el Atlántico.³⁶

A principios del 1944, la actividad de los submarinos alemanes en el Mediterráneo había decrecido mucho, y las unidades con más experiencia fueron transferidas al Atlántico para proseguir su misión allí, y para participar en la invasión de Francia y mantener las comunicaciones con las fuerzas aliadas en el continente de Europa. Fueron remplazadas por unidades nuevas, incluyendo un escuadrón de *Wellington* del *Royal Australian Air Force* con luces *Leigh*, y otro de *Lockheed Ventura* de la Fuerza Aérea Sudafricana (S.A.A.F. - *South African Air Force*). Generalmente operaban en las aguas del Atlántico debido a la poca actividad de submarinos dentro del Mediterráneo, y solamente participaron en el hundimiento de un submarino en Febrero 1945.³⁷ En julio de 1945 el aeródromo estuvo atestado otra vez con 196 aviones DC-3 americanos, transportando paraquedistas para la invasión del sur de Francia (Operación Dragoon), el 15 de agosto.³⁸

³⁵ Ibid. Página 215.

³⁶ Fairbairn. Página 72.

³⁷ H. J. Martin y N. Orpen. *Eagles Victorious. South African Air Forces in World War II*. Tomo 6. Ciudad del Cabo. 1977. Pp. 324-6, 343, 364-5, 380, 408, 416, 422.

³⁸ Fairbairn. Página 74; Elliott. Página 49.

Durante los años de guerra numerosos aviones se estrellaron en territorio español. Como hemos visto, en todo caso, el aparato fue retenido por la fuerza aérea española, pero las tripulaciones, si sobrevivían, siempre fueron repatriados después de un corto plazo en vez de ser internados.³⁹

DESPUÉS DE LA GUERRA

En los años después de la guerra, el aeródromo no ha alojado muchos escuadrones permanentes. Solamente unos *Handley Page Halifax*, de reconocimiento marítimo, que también servían para el servicio meteorológico. En 1949 estos aviones fueron reemplazados por *Avro Shackleton*, pero el escuadrón fue disuelto en 1966. Desde entonces el aeródromo ha sido más utilizado por aviones civiles, aunque continua siendo un punto de visita y aterrizaje, especialmente de aviones que participan en ejercicios navales británicos o de la OTAN, aunque en los últimos años la base de Gibraltar ha sido excluida y ya no forma parte de esa organización.⁴⁰

El aeródromo continua siendo de la RAF y viene bajo *Strike Command*⁴¹ que incluye bombarderos, reconocimiento marítimo y transportes, pero en 1994 la compañía privada, Serco, recibió un contrato de cinco años para encargarse de la dirección del tráfico aéreo, controlar los pajaros, y encargarse de los servicios de ingeniería. El contrato se ha renovado desde 1999 sin incluir el servicio de ingeniería. Serco es una compañía que fue fundada en 1929 para dar servicios a cines. En los años 60 comenzó a ofrecerle servicios a las fuerzas armadas británicas y en 1975, a la Agencia Europea Espacial. Hoy es la entidad que emplea más controladores de tráfico aéreo en el mundo, y sus servicios se extienden a Australia, Canada, Luxemburgo, Suiza (Berna) y el Medio Oriente.⁴²

Como ya se ha notado, comenzó un servicio de pasajeros militares de Gibraltar a Inglaterra y Malta durante la guerra. En 1945 esto se convirtió en un servicio de transporte civil de la *British European Airways* de Inglaterra a Gibraltar. Primero con DC-3 y luego con *Vickers Viking* que hacían escala en Bordo y Madrid. Cuando se introdujeron los *Vickers Viscounts* las escalas ya no eran necesarias pero algunos de los aviones siguieron haciendo escala en Madrid hasta que la compañía suspendió ése servicio en 1976, y desde entonces no ha sido reemplazado.

En 1946, *Gibraltar Airways* comenzó un servicio aéreo a Tánger con biplanos *De Havilland Rapide* de ocho pasajeros. Con tiempo los *Rapide* fueron reemplazados por un DC-3 y después un *Viscount*. La apertura de la Verja y la mejoría en las comunicaciones hizo el servicio a Tánger superfluo y se canceló.

El cierre de la verja en 1969, y las restricciones impuestas por el Gobierno español trajo problemas en el uso de la pista de aterrizaje, pues los aviones no eran permitidos sobrevolar, ni el territorio español ni las aguas territoriales españolas, y eso hacía muy difícil el aterrizaje en ciertas condiciones meteorológicas. No obstante, el aeródromo a contribuido mucho al auge de la economía gibraltareña.

Abierta la frontera se comenzó a negociar entre España e Inglaterra el uso conjunto del aeropuerto, y se levantaron las restricciones impuestas a los aviones civiles, pero no a los militares. A pesar de la oposición de los gibraltareños, que temían que esto marcaría un paso en la absorción de Gibraltar por España, y las demostraciones en contra del pueblo, los ministros de Asuntos Exteriores español y británico, Francisco Fernandez Ordoñez y Sir Geoffrey Howe, firmaron un Convenio el 2

³⁹ Elliott. Página 57.

⁴⁰ Fairbairn. Página 74.

⁴¹ D. Lee. *Wings in the Sun*. Londres, 1989. Pp. 205, 228.

⁴² Información de C. Norton.

de diciembre de 1987, para el uso conjunto del aeropuerto para efectos civiles, sin perjuicio a las pretensiones territoriales de ambas partes. El convenio incluía una cláusula que estipulaba, que se edificaría una segunda terminal en la La Linea para el uso de los pasajeros con destino en España.⁴³ Esto último requería un cambio en las leyes de Gibraltar que el *House of Assembly* ha reusado hacer desde entonces, y el Convenio queda sin aplicar.

El rechazo del Convenio sobre el aeródromo por los gibraltareños resultó en que España rehusara ratificar el Convenio Europeo sobre la Navegación Aérea, conocido con el nombre del "cielo único". Esto fue un punto de contención entre España e Inglaterra, hasta que Inglaterra quedó de acuerdo de excluir al aeródromo de Gibraltar del convenio cielo único. España ya lo ha firmado, y la primera parte del acuerdo entró en vigor el 8 de octubre de 2002, cuando los 31 miembros de Eurocontrol firmaron el protocolo que establece un control único para el tráfico aéreo en Europa.

APÉNDICE

EL CONVENIO SOBRE EL AEROPUERTO ENTRE ESPAÑA E INGLATERRA

El Ministro de Relaciones Exteriores del Reino de España, S. E. Sr. D. Francisco Fernández Ordoñez, y el Foreign and Commonwealth Secretary del Reino Unido, el Right Honourable Sir Geoffrey Howe, se encontraron en Londres el 2 de diciembre de 1987,

Teniendo en cuenta el comunicado conjunto de Bruselas de 27 de noviembre de 1984 que estableció entre ambos países un proceso negociador a fin de solucionar todas sus diferencias sobre Gibraltar, así como promover, en beneficio mutuo, la cooperación en una serie de materias incluyendo la aviación. Entendiendo por las conversaciones que han tenido lugar entre los dos ministros que ambos Gobiernos consideran que una mayor cooperación sobre el uso del aeropuerto de Gibraltar será beneficioso para ambos países y para la población de Gibraltar y del Campo de Gibraltar.

Y en vista de que la aplicación de la política de transporte aéreo de la Comunidad Europea el aeropuerto de Gibraltar se traducirá en una ampliación de su utilización civil. Han acordado el siguiente régimen:

1. Las Autoridades aeronáuticas de las dos partes mantendrán consultas regulares acerca de todas las cuestiones relativas al desarrollo del uso civil del aeropuerto, incluídas las relativas al establecimiento de nuevos servicios con terceros países. Los permisos a las compañías aéreas españolas para efectuar servicios entre aeropuertos del Reino de España y Gibraltar, a que se refiere el apartado 1 del artículo 6 del proyecto de decisión de la CEE, sobre capacidad y acceso al mercado, serán otorgados por las autoridades españolas.
2. Las Autoridades españolas construirán una nueva Terminal en la Linea de la Concepción, adyacente al lado norte de la Verja existente. Los pasajeros que utilicen esa Terminal tendrán acceso directo al aeródromo a través de una puerta en la fachada norte de la Terminal.
 - 3.1. La Terminal Española será utilizada por las siguientes categorías de pasajeros: pasajeros de cualquier país, volando en aviones de cualquier compañía y de cualquier nacionalidad, que se dirijan a desembarcar a cualquier punto del territorio situado al norte de la Verja.
 - 3.2. La Terminal Británica será utilizada por todos los demás pasajeros.

⁴³ W. Jackson y F. Cantos, *From Fortress to Democracy*. Gibraltar Books. 1995. Pp. 264-266.

- 3.3. Los pasajeros estarán sujetos, en su caso, a los controles de aduanas y de inmigración en la correspondiente terminal.
- 4.1. Se establecerá un Comité para coordinar las actividades de transporte aéreo civil de las terminales británica y española y su relación con los demás servicios del aeropuerto. El comité se compondrá de un número igual de miembros designados por cada gobierno. Su mandato figura en el Anejo A.
- 4.2. Lo establecido en el párrafo 4.1. será supervisado por el grupo de trabajo sobre cuestiones de aviación civil establecido en 1985 bajo los auspicios de los coordinadores hispano-británicos. El grupo de trabajo informará con regularidad a los coordinadores. Los informes incluirán toda la recomendación para la ampliación de la cooperación en el uso del aeropuerto de Gibraltar.
5. Los gobiernos británico y español asegurarán que se adopten medidas eficaces en la Terminal existente y en la nueva para controlar a los pasajeros y su equipaje de mano, y para realizar comprobaciones adecuadas sobre sus tripulaciones, carga y bodegas de las aeronaves antes de y durante el embarque. Habrá una estrecha colaboración entre las autoridades responsables de la seguridad dentro de las dos terminales y entre ellas y las autoridades responsables de esas cuestiones en el resto del aeropuerto, con objeto de asegurar el mantenimiento de los más altos niveles de seguridad.
6. Continuarán las discusiones entre las dos partes con vistas al ulterior fortalecimiento de las medidas de seguridad aérea y control de tráfico en la zona.
7. El presente régimen y cualquier actividad o medida tomada en aplicación o como consecuencia del mismo, se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas de España y del Reino Unido acerca de la controversia respecto de la soberanía sobre el territorio en el que el aeródromo se encuentra situada.
8. El presente régimen comenzará a aplicarse cuando las autoridades británicas hayan notificado a las autoridades españolas la entrada en vigor de la legislación necesaria para llevar a efecto el punto 3.3. o cuando se haya terminado la construcción de la Terminal Española, cualquiera que sea lo último en producirse y en todo caso no más tarde de un año desde la notificación arriba mencionada.

Anejo A

Mandato del Comité de Coordinación:

Se establecerá un Comité para coordinar las actividades de transporte aéreo civil de las terminales británicas y españolas para servir de enlace con las autoridades competentes respecto de los requerimientos que las dos terminales impongan en los otros servicios del aeropuerto. Sus funciones serán:

- Coordinar las disposiciones de reserva y facturación en las dos terminales.
- Asegurar la coordinación entre las dos terminales para las medidas relativas al movimiento de los pasajeros hacia los aviones y desde ellos.
- Adoptar las medidas apropiadas respecto a los pasajeros retrasados y los pasajeros en tránsito.
- Asegurar medidas coordinadoras para manejo de los equipajes en las dos terminales incluyendo la entrega en los aviones y recogida de los mismos.
- Asegurar medidas coordinadoras para manejo, despacho y almacenamiento de correspondencia y carga.
- Servir de enlace con las líneas aéreas respecto a facilidades y servicios que puedan serles suministrados comercialmente, en el momento presente o en el futuro, tanto dentro de las terminales –por ejemplo, mostradores de información, oficinas de billetes– como para las aeronaves –por ejemplo, limpieza y suministros de alimentación–.

- Coordinar las medidas de seguridad en los dos terminales respecto a pasajeros y cargas.
- Asegurar que no haya conflicto entre los requerimientos que impongan las dos terminales en otros servicios del aeropuerto.
- Considerar las posibilidades de servicios compartidos; por ejemplo –servicios de limpieza de la terminal, de primeros auxilios etc.–
- Servir como foro para consideración de cualquier problema que plantee la ejecución de los servicios de transporte aéreo civil de las dos terminales.

La aplicación al aeropuerto de Gibraltar de la presente decisión se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido acerca de la controversia respecto de la soberanía sobre el territorio en el que se encuentra situado el aeropuerto.

La aplicación de las disposiciones de esta decisión al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la declaración conjunta de los ministros de Asuntos Exteriores del Reino Unido y España de 2 de diciembre de 1987.⁴⁴

⁴⁴ F. Tornay de Cózar. *Área* 11 de agosto 1996. Pp. 12-13.