OPINIÓN

TRIBUNAABIERTA

Vuelo 714 para Gibraltar-La Línea

MIGUEL ÁNGEL MARTÍNEZ-CABEZA/DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE FILOLOGÍAS INGLESA Y ALEMANA. UNIVERSIDAD DE GRANADA

Imprimir Enviar

HACE ocho años y en estas mismas páginas comentaba la poco avispada política de la diplomacia española, que para resolver las cuestiones con Gibraltar se empeñaba en ir a Londres sin pasar por la Roca. Esta posición parecía replicar la única dirección permitida para tráfico aéreo con el Peñón, forzado siempre a pasar primero por Londres. Parece que esto cambiará de forma inminente aunque quedan por saberse los detalles pero ello ha sido como resultado esta vez de un acuerdo tripartito. No es que faltaran motivos para tales restricciones en los vuelos, dado que el aeropuerto está construido sobre el istmo, ocupado por los británicos durante el siglo XIX, y la autorización del tráfico aéreo vendría a reconocer de hecho la soberanía sobre la franja de tierra no cedida en el famoso Artículo X del Tratado de Utrech. Otra cuestión era el empecinamiento en el bilateralismo y en «sólo negociar con estados soberanos». El resultado más evidente fue la Declaración de Londres de 1987 en la que el Ministro Fernández Ordóñez y Sir Geoffrey Howe acordaron el uso conjunto del aeropuerto entre otras cosas. La decisión era crucial porque eliminaba el último escollo para la liberación del tráfico aéreo en la entonces Comunidad Europea pero todo quedó en papel mojado. La Asamblea gibraltareña rechazó el acuerdo y el Gobierno de su Majestad miró hacia el otro lado de la frontera reclamándonos el cumplimiento del acuerdo mientras incumplía su parte del mismo.

Las reuniones bilaterales para tratar la soberanía jamás desbloquearán la cuestión puesto que el Reino Unido reconoció en la propia Constitución gibraltareña que cualquier decisión contará con la voluntad de los llanitos, y la posición tradicional española -siempre cargada de argumentos de derecho internacional- ha producido un numantinismo y un sentimiento de identidad sin igual por el que los gibraltareños casi deberían estar agradecidos. Pero al fin convencidas las partes de que es más práctico negociar a tres bandas otros aspectos menos importantes pero más urgentes que la soberanía como son aeropuerto, pensiones y telecomunicaciones, lo han estado haciendo con total discreción desde 2004 y parece que el acuerdo se cerró finalmente la semana pasada pendiente de la sanción ministerial. El secreto es especialmente recomendable en el Reino Unido, ya que la prensa conservadora suele aprovechar cualquier atisbo de entendimiento entre Madrid y Downing Street para reavivar las ascuas del eterno asedio. De hecho ni el Telegraph ni el Times se han hecho eco de la noticia.

Queda por ver cómo se organiza el aspecto concreto del control de pasajeros y fronteras. Lo poco que ha transcendido sobre cómo y quién controlará a los viajeros refleja la complejidad de la cuestión y se resume en que el gobierno de Gibraltar no está dispuesto a ceder derechos de control que se puedan interpretar como cesiones de soberanía mientras que para España sería absurdo que un viajero procedente de Madrid fuera sometido a controles inexistentes entre destinos nacionales, ni tampoco internacionales dentro del territorio Schengen. Para mayor complicación, el aeropuerto de Gibraltar pertenece y es operado por el Ministerio de Defensa británico. Habrá de hilarse muy fino y esperemos que alguien caiga en la cuenta de que la solución prevista en el acuerdo de 1987 era tan sensata como operativa. Se construiría una nueva terminal en La Línea adyacente al lado norte de la verja de manera que los pasajeros que llegaran a la misma tendrían acceso directo al aeropuerto por una puerta en el lado sur de la terminal. La terminal española sería usada por viajeros de todas las nacionalidades cuyo destino final fuera cualquier punto a este lado de la frontera y aquellos procedentes de estos mismos orígenes con cualquier destino, mientras que la terminal británica sería de uso para el resto de viajeros. Los pasajeros serían sujetos a controles de aduanas e inmigración en sus respectivas terminales cuando así lo requirieran las normas de tránsito internacional. Ha de recordarse que el euroescepticismo británico dejó al Reino Unido fuera de los acuerdos de Schengen, lo que significa en términos materiales que en este momento la frontera de La Línea delimita el territorio de libre tránsito y por tanto requiere mayor control. Mientras la situación no cambie, la ventaja actual de disposiciones como las referidas sería no tener que mezclar las distintas fuerzas de seguridad dentro de la misma terminal con el consiguiente riesgo como poco de problemas de competencia.

Las conversaciones han sido mantenidas por los segundos espadas de exteriores, Anthony Smith y José Pons, junto con el Ministro Principal de la Roca, Peter Caruana, pero el acuerdo definitivo lo tendrán que firmar los ministros Jack Straw y Moratinos seguramente en Madrid y en las próximas semanas. Ya ha sido una buena noticia que el foro tripartito afirme haber resuelto «casi todas» las cuestiones importantes concernientes al aeropuerto, las pensiones de los trabajadores que se vieron afectados por el cierre de la verja, la telefonía y los asuntos fronterizos. Esperemos que en lo sucesivo no sea necesario pasar por Londres para volar a Gibraltar.

Subir

vocento

© Ideal Comunicación Digital SL Unipersonal
CIF B18553883
Registro Mercantil de Granada Tomo 924 Libro 0 Folio 64 Sección 8 Hoja GR17840
C/ Huelva 2, Polígono de ASEGRA
18210 Peligros (Granada)
Tfno: 958 809 809
Contactar / Mapa web / Aviso legal / Publicidad/ Política de privacidad / Master de Periodismo / Club Lector 10 / Visitas a Ideal

Powered by SARENET

11 de Julio de 2006	Universidad de Granada	Ideal Digital

publicidad