

*El túnel bajo el estrecho de Gibraltar.
La dimensión internacional de un proyecto en
tiempos de la II República Española*

José Luis NEILA HERNÁNDEZ

Dpto. Hª Contemporánea (U.A.M.)

«España es hoy día una gran nación, cuyos intelectuales y técnicos han incorporado su pensamiento a las universidades y más modernas corrientes de progreso. Es difícil, encontrar en el mundo un pueblo que carezca más que el nuestro de todo espíritu de belicosa agresión. Nuestro imperialismo, (y lo tenemos, y a mucha honra) es de influencia espiritual, es afectivo (...) hemos de huir de toda política de campanario, de toda nimia discusión entre pueblos y naciones que sienten igualmente, y han de contribuir a realizar el mismo noble objetivo. Cuando se habla y se trata de establecer hoy uniones económicas europeas, y acaso mañana, y es un bello sueño, estén agrupados los Estados Unidos de Europa, o por lo menos las naciones atlánticas, es tan despreciable, anacrónico y extemporáneo, poner espíritu nacionalista, de incomprensión, y de localismo, en las relaciones entre los pueblos (...)

el porvenir del Estrecho (...) depende de que el centro de comunicaciones intercontinentales entre Europa y África sea Ceuta o bien Argel y Casablanca. Conste una vez más que sería locura hacer de esta cuestión un problema de competencia, de división entre Francia y España»¹.

Estas palabras, pronunciadas en una conferencia por el teniente coronel de Artillería Pedro Jevenois en el «Centro de Hijos de Ceuta» el 7 de febrero de 1930 —en presencia del entonces Alto Comisario de España en Marruecos el Conde de Jordana—, condensan los más interesantes argumentos que alumbraron la elaboración de un proyecto de túnel submarino bajo el Estrecho de Gibraltar y el posterior respaldo oficial por regímenes de muy distinto signo. En primer lugar, está impregnado de esa inquietud regeneracionista de progre-

¹ JEVENOIS, Pedro: «Acerca de un gran porvenir español. Influencia del establecimiento de un rápido medio de comunicación a través del Estrecho de Gibraltar, para el porvenir de Ceuta y de nuestra zona de Protectorado en Marruecos», en *África*, febrero de 1930, Ceuta, pág. 35.

so y modernización en todos los ámbitos, que tanto van a inspirar a los modelos de revitalización nacional de la Dictadura de Primo de Rivera y de la II República. Indiscutiblemente el modelo o modelos a imitar no podían ser otros que los del horizonte de referencia europeo, y esto implica ineludiblemente la consideración de las «modernas corrientes de progreso» —como refleja la alusión a las tentativas hacia las uniones económicas en Europa, precisamente cuando en el continente se especulaba sobre la viabilidad del proyecto de Aristides Briand—. En segundo lugar, incluye la tan evocada, en los años veinte y treinta, política de paz como centro de gravedad de la política exterior de España. Asimismo, asume la ansiedad imperante en ciertos sectores de la sociedad española por acabar con una actitud de aislamiento y pasividad en el ámbito internacional. En tercer y último lugar, explicita la dimensión mediterránea y colonial del proyecto.

El proyecto del túnel de Gibraltar ni es originario ni recibió su primer apoyo oficial de la República, pero sí que sufrirá ciertas alteraciones en virtud de su adecuación al programa reformista y al nuevo marco político-institucional del nuevo régimen, así como, del acondicionamiento de la política exterior española a las circunstancias del agitado ámbito internacional. Por esta razón analizaremos las vicisitudes y los fundamentos argumentales del proyecto antes de la proclamación de la República.

I. El proyecto del Túnel de Gibraltar: un legado de la dictadura

El verdadero promotor del proyecto fue el Teniente Coronel Pedro Jevenois, quién preparó un ambicioso y detallado estudio que mereció el respaldo de las autoridades de la Dictadura. Sin embargo, el antecedente más inmediato a esta circunstancia lo protagonizó el General de Ingenieros Mariano Rubió y Bellvé, quién durante los años de la Guerra del Catorce se interesó por el desarrollo de un proyecto de túnel. No obstante, éste optó finalmente por suspender indefinidamente su proyecto, a pesar del apoyo oficial, a tenor de la desfavorable evolución de las relaciones franco-británicas, dueñas del continente africano, tras la contienda². Paralelamente a las actividades de Pedro Jevenois tuvo lugar la publicación en 1927 de una actualizada versión de un viejo proyecto de 1908 del ingeniero C. Ibáñez de Ibero³. Éste juzgaba de gran importancia el valor político y estratégico de la obra, en función del riesgo de conflicto en la zona española de Marruecos.

² RUBIO Y BELLVE, Mariano: «El túnel bajo el Estrecho de Gibraltar», en *Ibérica*, t. II, 16 de diciembre de 1933, Madrid, pág. 345-348.

³ IBÁÑEZ DE ÍBERO, Carlos: «Un túnel bajo el Estrecho de Gibraltar». Cahors, Imprimerie Typographique Coueslant, 1927. Edición bilingüe en francés y español.

El 1 de septiembre de aquel mismo año se publicó en Madrid el trabajo de P. Jevenois bajo el título «El Túnel Submarino del Estrecho de Gibraltar». Previamente, éste solicitó el 4 de diciembre de 1926 al Ministerio de Estado que informase al Gobierno de su proyecto, adjuntando un índice sobre «La cuestión del Túnel Submarino del Estrecho de Gibraltar», y sugiriendo la constitución de una Comisión de Estudio que había de redactar el proyecto definitivo y recabar de la Presidencia del Consejo de Ministros la ayuda indispensable para «llevar a feliz término la idea»⁴. Del índice del proyecto y de la publicación en sí destacaremos aquellos argumentos relevantes en relación a la política internacional y de seguridad de España. En primer lugar, el proyecto del túnel presentaba una importancia geoestratégica de primer orden, ya que convertiría a España en un centro fundamental para las comunicaciones entre África y Europa⁵. Tendría, pues, significativas repercusiones en la defensa nacional en caso de conflicto, ya que permutaría la estrategia naval en el ámbito espacial del Estrecho y facilitaría la defensa del Protectorado español. Y en segundo lugar, tendría profundas implicaciones en la política internacional de España ya que era una zona neurálgica para las potencias mediterráneas —Francia, Gran Bretaña e Italia—. Planteaba, como veremos más adelante, el problema de la neutralidad en caso de conflicto, uno de los permanentes dilemas de la política exterior española en el período de entreguerras. Y enlazaba, además, con la política de paz y cooperación desarrollada por España en la Sociedad de las Naciones.

La petición de P. Jevenois al Ministerio de Estado fue favorablemente atendida. Una disposición del Ministerio de Estado del 15 de enero de 1927 reconocía la importancia de la cuestión y la sometía al estudio de la Presidencia del Consejo de Ministros⁶. Admitido el interés del proyecto por esa alta instancia, P. Jevenois decidió presentarlo oficialmente al Ministerio de Fomento a mediados de septiembre del citado año. Durante el período de estudio y los meses posteriores a la creación de la Comisión de Estudio del túnel submarino bajo el

⁴ Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (A.M.A.E.): R - 532 exp. 32. Solicitud de P. Jevenois al Ministro de Estado, Madrid, 4 de diciembre de 1926.

⁵ P. Jevenois, en su libro, plantea esta hipotética situación como un factor más que puede inducir a favorecer la negociación sobre Gibraltar y fortalecer la tesis del canje por Ceuta. En palabras de J. Carlos Pereira «no se trataría tanto de que España (...) adquiriera una posición importante y estratégica, tanto en las vertientes económica y política, como en la militar (...); sino más bien parece que está en el ambiente y en las mismas palabras del autor, el deseo de convertir este proyecto en un medio para hacer frente a las posturas inamovibles de Gran Bretaña en torno a la cuestión de Gibraltar». (Vid. PEREIRA CASTAÑARES, J. C. *Las relaciones entre España y Gran Bretaña durante el reinado de Alfonso XIII. (1919-1931)* Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1986. Pág. 1.408-1.409.

⁶ A.M.A.E.: R - 532 exp. 32. Comunicación del Ministerio de Estado a Pedro Jevenois, Madrid, 15 de enero de 1927.

Estrecho de Gibraltar⁷ se desarrolló una importante labor de propaganda en pro del apoyo oficial a esa iniciativa. Hasta abril de 1928 se había divulgado la idea en centros científicos, políticos y económicos, por medio de conferencias y artículos⁸. Asimismo, desde ciertas organizaciones de carácter científico, como la Real Sociedad Geográfica, la Liga Africanista Española y el Centro de Hijos de Ceuta, se intentó influir por medio de comunicados en las decisiones del Gobierno.

Durante 1929 y 1930 se puso en funcionamiento la Comisión y se produjeron los primeros trabajos técnicos para la elaboración del proyecto definitivo, y la labor de cooperación con las diferentes instancias oficiales, a excepción del Ministerio de Estado.

II. Las vicisitudes del proyecto del Túnel de Gibraltar en el marco institucional y la política internacional de la II República

Con el advenimiento de la República el 14 de abril de 1931 se pondrá en marcha una ambiciosa labor reformista de la sociedad española. Esa labor de modernización, en manos de las élites políticas opuestas al modelo monárquico de Estado, va a cobrar especial vigor durante el primer bienio. Este espíritu de reforma, en lo que respecta a la política exterior, va a mutar no tanto los elementos tradicionales esenciales⁹, sino las formas en que se conduce y mani-

⁷ El 30 de abril de 1928, tras llegarse a un acuerdo en el Consejo de Ministros se nombró la citada Comisión (Vid. JEVENOIS, P. «El Túnel bajo el Estrecho y los intereses de Ceuta», en *África*, junio de 1929, Ceuta, pág. 153-154). El Ministerio de Fomento justificaba al teniente coronel su creación por la «necesidad cada día más sentida, de un sistema de rápida comunicación entre Europa y África, y la importancia que para España tiene coadyuvar en la medida de sus fuerzas a que esas comunicaciones eran una realidad en el más breve plazo posible, no solo por su situación geográfica (...) sino también por las ventajas que para la economía nacional se derivarán de un estrecho enlace comercial con su zona de protectorado en Marruecos». (A.M.A.E.: R - 532 exp. 36. Comunicación del Ministerio de Fomento a P. Jevenois, Madrid, 3 de mayo de 1928). Esta Comisión estaba presidida por Luis de la Peña —Director del Instituto Geológico y Minero de España— y constituida por Pedro Jevenois, Rafael del Buen —miembro del Instituto Oceanográfico—, el ingeniero Sr. Polanco —de los ferrocarriles—, el coronel Prat —del Ministerio de la Guerra—, el Sr. Sierra —del Ministerio de Marina—, Enrique Dupuy de Lôme, y el secretario Juan Gavala —ambos del Instituto Geológico y Minero—. (Vid. «El Túnel bajo el Estrecho de Gibraltar», en *Ibérica*, t. I, 4 de enero de 1930, Madrid, pág. 4).

⁸ Una enumeración más sistemática de este conjunto de actividades hasta junio de 1929 se puede consultar en JEVENOIS, P. «El Túnel bajo el Estrecho y los intereses de Ceuta...». Pág. 153-154.

⁹ A la mayor parte de los estadistas, intelectuales y diplomáticos (M. Azaña, Alcalá-Zamora, S. de Madariaga o el mismo L. de Zulueta) no les pasaba desapercibida la realidad de que una política exterior no se improvisa, sino que gran parte de sus objetivos y de sus intereses nacionales encuentran en la tradición su razón de existir. Esto no era óbice para que no se mostrase la

fiesta esa política. De este modo podemos observar una adecuación en las formas y principios en la política exterior española en relación a las directrices imperantes desde la aparición de la Sociedad de las Naciones en el ámbito internacional. ¿Qué repercusiones presentaba esta nueva situación en el proyecto de túnel de Gibraltar de P. Jevenois? Realmente, si analizamos —como veremos posteriormente— los argumentos esgrimidos por los diferentes Comités y las manifestaciones propagandísticas de los defensores del proyecto, no se produjeron cambios cualitativamente importantes. Lo que si se puede observar es que se produjo una valoración diferente en ciertos argumentos del proyecto original, especialmente aquellos que coincidían con los objetivos y directrices de la política exterior republicana.

1. La adopción y el respaldo oficial al proyecto de P. Jevenois

Tras tres años de actividad de la Comisión, con evidentes éxitos en lo que respecta a sus trabajos técnicos, la política presupuestaria de la República tendía a recortar las ayudas a aquellos proyectos que no se considerasen de interés primordial. Ante esta eventualidad y la pretensión del Ministerio de Fomento de suprimir la Comisión de Estudio del Túnel, P. Jevenois recurrió de nuevo al Ministerio de Estado¹⁰, informando en un amplio «dossier» de los resultados de los trabajos y el eco de esta iniciativa en la prensa nacional e internacional. Subrayaba, asimismo, el interés que ofrecía el proyecto al «radio de acción del Ministerio de Estado», ya que presumía que si España no estudiaba el problema, otras naciones lo harían. Fue por este motivo por lo que proponía que se incorporase un representante del Ministerio a la citada Comisión. Por estas razones suplica al Ministerio de Estado que transmitiese esta inquietud a la Presidencia del Consejo de Ministros, y ésta lo pusiese en conocimiento de la Dirección General de Marruecos y Colonias, el Ministerio de Fomento y el de Comunicaciones¹¹.

Como ya sucediera en 1926 el Ministerio de Estado acogió favorablemente la propuesta de P. Jevenois¹² en una ponencia preparada por el Ministerio de

necesaria flexibilidad para adaptarse tanto a los cambios externos como internos que sufría la comunidad nacional.

¹⁰ En este momento inciden dos factores que hacen especialmente receptivo al Ministerio de Estado a la petición del autor del proyecto: por un lado, el apoyo que desde un primer momento se ofreció por el Ministerio a su iniciativa, y por otro, el hecho de que fuese A. Lerroux el titular de Estado, ya que éste fue uno de los principales valedores del proyecto durante la República.

¹¹ A.M.A.E.: R - 532 exp. 36. Solicitud de P. Jevenois al Ministerio de Estado, Madrid, 29 de mayo de 1931.

¹² En una nota dirigida al jefe de la Sección Política del Ministerio de Estado, en relación a la petición de P. Jevenois, se aludía a los elogios del ministro de Estado —A. Lerroux— sobre

Estado el 11 de junio para el Consejo de Ministros¹³. No llegaron a buen término, sin embargo, las gestiones de Jevenois y del Ministerio de Estado en este momento. Una disposición del 30 de junio del Ministerio de Fomento disolvía la Comisión de Estudio, a punto de finalizar sus trabajos, amparándose en las dificultades presupuestarias del Estado y la ausencia de una necesidad real que justificase su prosecución.

Semanas después P. Jevenois volvió a realizar una solicitud al Ministerio de Estado el 6 de agosto, donde volvía a hacer una revisión de las gestiones realizadas hasta ese momento y el nefasto resultado de las mismas. Finalmente, planteaba una solución intermedia en el caso de que no se pudiera revocar la disposición del Ministerio de Fomento, que consistía en que dicho Ministerio intercediese ante la Presidencia del Consejo de Ministros para que dictase una disposición que restableciese la Comisión, para desarrollar su actividad hasta finales de año sin recabar nuevos créditos y bajo la dependencia de la Dirección General de Marruecos y Colonias¹⁴.

Con el paso del tiempo no mejoró sustancialmente la situación. De hecho así lo constataba una nota para el ministro de Estado de finales de octubre, en la cual se insistía al titular en que a pesar de los prometedores resultados de los trabajos de la Comisión «España está ausente de este problema, precisamente cuando más de él se preocupan los políticos, los capitalistas, y la prensa extranjera»¹⁵. Tampoco pasaba desapercibida a la nota el pesimismo de P. Jevenois sobre la reconstitución de la Comisión, ya que no encontraba ningún tipo de acogida en el Ministerio de Fomento ni en Presidencia, al contrario que en el Ministerio de Comunicaciones, cuyo titular era Diego Martínez Barrio —correligionario de A. Lerroux— y el propio Ministerio de Estado —cuya carera la ocupaba el jefe del Partido Radical¹⁶—. Este «tandem» fue en última

el proyecto ante la prensa extranjera, y la excepcional acogida de éste en las «izquierdas francesas». (A.M.A.E.: R - 532 exp. 36. Nota para el Excmo. Señor Jefe de la Sección Política, Madrid, sin fecha).

¹³ En esta ponencia, preparada por la Sección de Política, se argumentaba sobre el proyecto que al entrar «de lleno en la esfera de acción del Ministerio de Estado por ser de índole internacional, procedería que por el Consejo de Señores Ministros se resolviera sobre la conveniencia de que continúe actuando la Comisión y caso afirmativo pasase a depender de este Ministerio». (A.M.A.E.: R - 532 exp. 36. Ponencia del Ministerio de Estado para el Consejo de Ministros, Madrid, 11 de junio de 1931).

¹⁴ A.M.A.E.: R - 532 exp. 36. Solicitud de P. Jevenois al Ministro de Estado, Burgos, 6 de agosto de 1931.

¹⁵ A.M.A.E.: R - 532 exp. 36. Nota para el Excmo. Señor Ministro de Estado, Madrid, 31 de octubre de 1931.

¹⁶ A. Lerroux detalla su adscripción al proyecto de P. Jevenois con las siguientes palabras: «me identifiqué con el romanticismo de la atrevida tesis. Escribí a su autor ofreciéndole lo único que podía entonces darle: mi aplauso, mi aliento, mi pluma y mi palabra. Y cuando años después, llegué a ser Gobierno hice lo que pude para que su autor, un ilustre jefe de la Artillería española, perseverase en su empeño. La iniciativa fue amparada con carácter oficial y tuvo en el

instancia el que hizo posible la reconstitución de la Comisión por el Decreto firmado el 8 de diciembre de 1931 a propuesta del Ministerio de Comunicaciones¹⁷. En el texto del Decreto se declaraba de interés nacional que no se suspendiese la labor de la Comisión, lo que determinaría la pérdida por el Estado de los derechos que tenía adquiridos por el contrato de adquisición. No obstante, a pesar de la reconstitución de la Comisión, no se reanudarían plenamente los trabajos de la misma hasta 1933, año en que por fin se la consignarían créditos en el presupuesto.

Mientras, en los últimos meses de 1931 cuando aún no se podía vislumbrar si se iba a reconstituir la Comisión de Estudio, en la citada nota P. Jevenois propuso la creación en España y en Francia simultáneamente, y más tarde en Gran Bretaña, de juntas o comités de protección del túnel submarino de Gibraltar con el propósito de preparar el porvenir encauzando las iniciativas francesas y coordinando las españolas, manteniendo para España la «concepción del proyecto» y su estudio técnico¹⁸. La función de estas junta, siendo la francesa delegada de la española, serían las siguientes: en primer lugar, la centralización de todos aquellos datos y estudios realizados sobre el Estrecho y sus medios de paso; en segundo lugar, la gestión sobre los sucesivos gobiernos para obtener los auxilios necesarios; y en tercer lugar, el establecimiento, con carácter-oficioso pero sin responsabilidad oficial, de los acuerdos entre Francia, Gran Bretaña y España, preparando la labor de la diplomacia y orientando la participación de los capitales.

Esta iniciativa, con su premeditación de preparar el terreno diplomático para la posterior conclusión de inteligencias de carácter oficial, el eco y las especulaciones a que dio lugar el proyecto en ciertos medios internacionales —y muy especialmente los franceses—, y finalmente la propia evolución de las relaciones internacionales en estos años; provocaron un cambio cualitativo sobre la propia dinámica del proyecto de túnel de Gibraltar. Si hasta este momento había tenido una dimensión eminentemente nacional y se había dirimido fundamentalmente en los ámbitos burocráticos, lo que podríamos deno-

presupuesto una modesta consignación». (LERROUX, A. *La pequeña historia*. Madrid, Afrodísio Aguado, 1963, pág. 24-25).

¹⁷ *Gaceta de Madrid*, nº 347, 13 de diciembre de 1931. Decreto de reconstitución de la Comisión Oficial de Estudio del Túnel submarino de Gibraltar. Ésta se constituía, bajo la presidencia del Ministro de Comunicaciones y dependiente de dicho Ministerio, del siguiente modo: «por los Directores generales de Telégrafos y Teléfonos, Correos y Aeronáutica, y un funcionario, a las órdenes de cada uno de ellos, de sus respectiva Direcciones del Ministerio de Comunicaciones; D. Luis de la Peña, D. Juan Gavala y D. Enrique Dupuy, Ingenieros del Instituto Geológico y Minero; D. José Goitia y Machimbarrena, Ingeniero de Caminos; D. Rafael de Buen, del Instituto Oceanográfico; D. José Sierra, Capitán de Corbeta, y D. Nicolás de Prat, Teniente Coronel de Estado Mayor; y como secretario D. Pedro Jevenois». Todos ellos, a excepción de José Goitia, figuraban en los puestos directivos de la anterior Comisión.

¹⁸ A.M.A.E.: R - 532 exp. 36 Nota para el Excmo...

minar **fase burocrática y nacional** del proyecto, desde el último tercio de 1931 en adelante, sin que desaparezca ni pierda importancia la dimensión burocrática, se iniciaría una **fase pre-diplomática**. Estado en el que, sin llegar a los cauces diplomáticos oficiales para llegar a acuerdos concretos por estos conductos con otros países, se pusieron en marcha determinados mecanismos diplomáticos y se intensificaría su dimensión internacional en las manifestaciones propagandísticas y en los distintos planes de trabajo. Además, a partir de este momento comenzaría a tener un mayor protagonismo la dimensión política sobre la técnica, que en cierto modo había primado sobre la anterior.

Finalmente sólo se constituiría el «Comité de Protección del Túnel Submarino de Gibraltar» español¹⁹, bajo la presidencia de A. Lerroux. Este Comité se constituyó conforme a los criterios expuestos en una memoria redactada por el propio P. Jevenois²⁰, y en el texto de constitución se le definía como una «entidad apolítica, independiente del Estado oficial pero coadyuvante a su acción, que encauzará con carácter de permanencia, las iniciativas privadas, recomendará a los gobiernos interesados el estudio de las que se juzguen ventajosas, coadyuvará y preparará la labor de la diplomacia creando corrientes de opinión». Por último, se proponía como objetivo inmediato estudiar que grandes obras internacionales, en relación con el tránsito por nuestro suelo, podría representar España en la próxima Asamblea que convocase la Sociedad de las Naciones para luchar contra el paro forzoso²¹.

¹⁹ En la documentación diplomática consultada en la A.M.A.E. no hemos podido encontrar la determinación de la fecha exacta de la Constitución del Comité, pero siguiendo los indicios derivados de la clasificación de dicha documentación, ésta tuvo lugar presumiblemente entre finales de 1931 y la primera mitad de 1932.

²⁰ A.M.A.E.: R - 532 exp. 36, «Memoria. Comité de Protección del Túnel Submarino de Gibraltar», sin fecha. En este documento se realiza una exposición de argumentos que ya figuraban en el primitivo proyecto de túnel de 1926, como la alusión a la conversión de España en nación de tránsito, al carácter peculiar del imperialismo español —de espíritu afectivo— frente a la agresividad del imperialismo tradicional, y al horizonte del establecimiento de uniones económicas europeas como elemento indispensable de progreso y de paz. Asimismo, se refuerzan ciertos argumentos que se muestran más acordes a las líneas de política exterior promovidas por la República, como los de cooperación en el marco de la Sociedad de las Naciones, o los planteados en el contexto de la aproximación hispano-francesa al estimar que «sería una locura hacer de esta cuestión un problema de competencia, de división entre Francia y España».

²¹ A.M.A.E.: R - 532 exp. 36. «El Túnel Submarino de Gibraltar. Constitución del Comité de Protección». En él figuraban como presidente Alejandro Lerroux, y como vocales: Luis de la Peña —Director del Instituto Geológico y Minero—, Odón y Rafael de Buen —Director y subdirector del Instituto Español de Oceanografía—, José Galnis —miembro del Instituto Geográfico y Catastral—, Pedro de Novo —miembro de la Academia de Ciencias—, Juan Gavala —autor del plano geológico de Andalucía—, el embajador Señor Pina y José Torroba —miembros de la Sociedad Geográfica—, Antonio Royo Villanova —miembro de la Academia de Jurisprudencia y Legislación—, Diego Martínez Barrio, Manuel Marraco, Manuel Becerra y Carlos Mendoza —ingenieros de Caminos—, Enrique Dupuy de Lome —autor del mapa geológico del Norte—, el general José García Benítez, Manuel Cifuentes, el coronel Prats, Pedro de

Durante el año 1932 las dificultades financieras imposibilitaron dotar al presupuesto de una consignación de 25.000 ptas. para el proyecto como estipulaba el Decreto firmado el 8 de diciembre de 1931. Para obviar dicho inconveniente se comunicó al Secretario de la Comisión de Estudios que dicha cantidad se consignaría en el presupuesto para 1933 y al mismo tiempo se disponía por los Ministerios de Marina, Fomento y Agricultura que los Centros Técnicos —Instituto Oceanográfico, Instituto Geológico, etc.— comunicaran el resultado de sus observaciones al autor del proyecto y realizaran las experiencias por la Comisión propuestas que requirieran presupuesto especial.

Tras la constitución del Comité de Protección del Túnel Submarino de Gibraltar en España, se intensificaron las actividades en la zona del Protectorado español de Marruecos en los sectores africanistas, muy receptivos al proyecto. En octubre se constituyó en la zona española de Marruecos un «Comité de Defensa de los Intereses de Marruecos» bajo la presidencia de De Vayss, siendo uno de sus primeros acuerdos ofrecerse como corresponsal y representante del Comité español para gestionar, estudiar e informar cuantos asuntos relacionados con el Túnel Submarino dependiesen de las autoridades del Mahzen y del Protectorado²².

Estas asociaciones, y especialmente la Comisión de Estudio del Túnel de Gibraltar, presionaron al Gobierno para incluir los trabajos de ésta en los presupuestos generales. Así lo hizo la Comisión de Estudios por mediación del Ministerio de Estado en una nota para el Consejo de Ministros pocos días antes de la llegada a España del Presidente del Consejo francés E. Herriot²³, insistiendo en la existencia de un gran movimiento nacional y extranjero a favor del proyecto.

A lo largo de 1933, con su inclusión en las partidas presupuestarias del Estado, los trabajos de la Comisión de Estudio se concentraron fundamentalmente en los estudios geológicos y geofísicos. Estas tareas de carácter técnico y las ayudas financieras se desarrollarían con cierta normalidad hasta 1935.

La actividad propagandística nunca se realizó de forma sistemática, de hecho nunca se llevó una campaña masiva de prensa, y siempre se realizó con un criterio selectivo tratando de granjearse el favor de grupos de influencia nacionales e internacionales que pudiesen llevar a buen término el proyecto sin contradecir los intereses nacionales. Las conferencias de algunos de los miembros de la Comisión como P. Jevenois o R. de Buen se incrementaron tímidamente en 1932 para intensificarse a partir de 1933. Juan Potous en la revista «África» en septiembre de 1933 ponía al descubierto la fría acogida del pro-

Artiñano, F. Agramonte, entre otros. El secretario del Comité sería el autor del proyecto, P. Jevenois.

²² A.M.A.E.: R - 532 exp. 36. Carta de De Vayss a P. Jevenois, Madrid, octubre de 1932.

²³ A.M.A.E.: R - 532 exp. 36. Nota para llevar al Consejo de Ministros de la Comisión de Estudio del Túnel de Gibraltar, Madrid, sin fecha.

yecto en el público y la frialdad de los Gobiernos ante ese proyecto²⁴. Por otra parte, en un folleto publicado en 1934 por la Comisión de Estudio del Túnel Submarino de Gibraltar se advertía que:

«... en general, no es cuestión que apasione a la opinión, ni conviene interesarla, hasta que el Gobierno haya formado criterio definitivo, con plena independencia y sin presión externa.

Pero si es prematuro para interesar y apasionar al gran público, es convenientísimo que todas las fuerzas vivas de la nación, todos los que ejercen influencia en su dirección y economía, conozcan la cuestión, sepan el objetivo perseguido y el camino para lograrlo; no se dejen desorientar por campañas nacionales o internacionales a favor o en contra, y juzguen este problema con criterio exclusivamente nacional, español, patriótico, sin dejarse influir por razones externas de carácter tendencioso»²⁵.

El texto pone de relieve la falta de madurez del proyecto y la necesidad de preparar la labor diplomática, como ya había señalado P. Jevenois con anterioridad, para la buena conclusión del mismo.

Surgieron, también, voces críticas al proyecto de P. Jevenois, y de hecho algunas revistas como «Ibérica» se convirtieron en foros de debate sobre los diversos puntos de vista en torno a dicha iniciativa. Así lo podemos constatar a finales de 1933 de la pluma del autor del proyecto de túnel de 1918 —Mariano Rubió y Bellvé— y de T. J. de Ansurez. En relación al primero ya hemos visto con anterioridad las causas por las que decidió abandonarlo, en las cuales basaba su argumentación contra él de Jevenois. De talante más pintoresco son las críticas emitidas por T. J. de Ansurez. Éste al exponer su opinión personal afirmaba que el proyecto no tenía utilidad alguna para el país y que una vez construido sería una grave amenaza para nuestra neutralidad. Al hilo de esta última crítica, al hablar de los posibles peligros y fatalidades, llegaba a algunas suposiciones un tanto subidas de tono como las siguientes:

«También se espera que, caso de una guerra europea, sea éste el camino de senegaleses, sudaneses y hasta de zulús...; naturalmente se les desinfectará, antes de pisar el suelo de la que fue España»²⁶.

²⁴ POTOUS, J. «II. El Proyecto Jevenois», en la Sección Crónica Mensual de Tetuán, en *África*, septiembre de 1933, Ceuta, pág. 183. Contrastaba la importancia que tendría la culminación del proyecto para la posición internacional de España con la actitud indiferente de la opinión y las autoridades. Utilizando sus propias palabras, afirmaba que «una campaña de prensa (...) no suele conducir a nada práctico, cuando a la indiferencia ambiente se une el encogimiento de hombros de las autoridades encargadas de dar viabilidad a empresas como ésta de verdadero interés nacional».

²⁵ COMISIÓN DE ESTUDIO DEL TÚNEL SUBMARINO DE GIBRALTAR. *El Túnel Submarino de Gibraltar. Estado actual de los trabajos*. Madrid, Bolaños y Aguilar, 1934, pág. 9.

²⁶ ANSUREZ, T. J. de: «A propósito del Túnel bajo el Estrecho de Gibraltar», en *Ibérica*, t. II, 25 de noviembre de 1933, Madrid, pág. 299.

2. Dimensión y proyección internacional del Proyecto de P. Jevenois

La presencia de A. Lerroux en la Presidencia del Consejo de Ministros, a juzgar por sus Memorias y ciertas manifestaciones, potenció el apoyo oficial al proyecto y contribuyó a agilizar los trabajos de la Comisión.

El 28 de junio de 1934 quedaba listo para su publicación un folleto de la Comisión de Estudio, al que ya hemos aludido en las páginas anteriores, donde se hacía una reactualización de los objetivos y de los argumentos, del estado de los trabajos de la Comisión, y de sus perspectivas de realización²⁷. Este documento refleja la progresiva proyección internacional que fue alcanzando el proyecto, tal como vaticinábamos al aludir al comienzo de lo que hemos denominado **fase pre-diplomática**. Si anteriormente P. Jevenois especulaba sobre un proceso de preparación de la labor diplomática, ahora incidía más en esta dimensión, tal como podemos observar en el siguiente texto:

«La posibilidad de construir el túnel submarino y de conceder o negar su paso es una *carta diplomática* en manos de España, que le consiente elevar el precio de nuestra posición en Europa en un grado que nadie conoce mejor que el ilustre ex Presidente del Gobierno, D. Alejandro Lerroux, tan enterado de la política internacional. Don Salvador de Madariaga estima que la cuestión del túnel de Gibraltar es de las más importantes que pudieran plantearse ante Europa, y, tanto en las Conferencias de Londres como en la de Ginebra, provocadas por la Sociedad de las Naciones, se ha expuesto que una de las grandes obras internacionales que pudieran realizarse para combatir el paro obrero sería la construcción del túnel de Gibraltar»²⁸.

Recurriendo nuevamente a las líneas de análisis propuestas desde el principio de este trabajo, vamos a optar por estudiar la evolución de los argumentos a partir de dos ejes: en primer lugar, el componente geo-estratégico; y en segundo lugar, la proyección y repercusión en la política internacional de España.

En su dimensión geo-estratégica el túnel podría jugar un papel de primer orden. El dominio del Estrecho suponía un valuarte muy importante de la estrategia de seguridad de España y un punto fundamental de su política mediterránea²⁹. La posición geográfica de España, y en especial de sus puntos vita-

²⁷ COMISIÓN DE ESTUDIO DEL TÚNEL SUBMARINO DE GIBRALTAR. *El Túnel...*, pág. 10.

²⁸ *Ibidem*. Pág. 9. (El subrayado es nuestro).

²⁹ Esta apreciación ya había sido advertida en numerosas manifestaciones propagandísticas de la Comisión, como en la Conferencia pronunciada por uno de sus miembros, Rafael de Buen, en París en 1932, en la que afirmó que «Las consecuencias de la construcción del túnel de Gibraltar serían de gran importancia (...). Una vez abierto al servicio el túnel del Estrecho, la noción de hegemonía del Mediterráneo sufriría hondas modificaciones, porque el túnel suprimi-

les como las Baleares o el Estrecho de Gibraltar eran bazas muy importantes en el cómputo total de la valoración internacional de la España de entreguerras. Sobre esta valoración, junto con otros argumentos economicistas y el concepto global de la República de la «política de paz», se acuñó el concepto de la conversión de España en «nación de tránsito intercontinental».

La valoración del proyecto desde el punto de vista de la política internacional de España se perfiló sobre las directrices expuestas en informes anteriores, aunque en este documento aparecía una estructura expositiva más desarrollada. Tras reiterar los argumentos de la política de paz de España, de un imperialismo afectivo y los argumentos de solidaridad y uniones económicas como medios de preservar la paz internacional, que cobraron mayor empuje con el advenimiento de la República, se analizaba el papel del túnel en el marco de la Sociedad de las Naciones y de la seguridad nacional. Previamente creemos pertinente exponer dos hechos que van a mediatizar en este momento la política exterior española: por un lado, el creciente temor de todos los países de Europa al estallido de un conflicto generalizado; y por otro, a consecuencia de este temor y al progresivo deterioro de la confianza en la Sociedad de las Naciones, el paulatino retorno de las pequeñas y medias potencias hacia posturas neutralista —como sucedió en el seno del Grupo de Neutrales en Ginebra del que España era pieza clave—. De este modo cuando el informe de la Comisión analizaba la influencia que la construcción del túnel tendría en caso de conflicto europeo, exponía las razones militares que motivaban su construcción³⁰ y el papel de éste como «factor de paz». En efecto, anteponiendo el con-

ría, por decirlo así, el valor estratégico de Gibraltar». (Vid. «El túnel del Estrecho de Gibraltar», en *Madrid Científico*, n.º 1333, primera quincena de julio 1932, Madrid, pág. 196). En los planteamientos estratégicos de los medios militares españoles el dominio del Estrecho era un puntal fundamental de la seguridad. Así quedaba reflejado en un informe de la Sección de Información del Estado Mayor de la Marina, realizado en estos años, en el que se indicaba que la «importancia mundial del Estrecho no hay que hacerla resaltar tanto para el comercio como para la guerra, en el camino de la India y Egipto para Inglaterra y para Francia el poder unir sus dos flotas del Atlántico y Mediterráneo. El tener la llave de esa vía principal del viejo mundo dará a España el ser potencia de primer orden». (Archivo del Viso del Marqués, dependiente del Ministerio de Marina. Leg. 7.651, Estado Mayor, Sección de Información —1929/1936—).

³⁰ La Comisión consideraba que la «única causa militar que pudiera motivar la construcción del túnel submarino sería si acaso quitar a Baleares y a nuestras rías gallegas la insuperable importancia que tienen en el ataque y defensa de convoyes africano-europeos». (Vid. COMISIÓN DE ESTUDIO DEL TÚNEL SUBMARINO DE GIBRALTAR *El Túnel* Opus cit. pág. 105). Escasamente un año antes P. Jevenois en una conferencia sobre la influencia estratégica del túnel de Gibraltar, analizaba las repercusiones de su construcción en la estrategia naval del mediterráneo concluyendo que «las Baleares volverían a su papel, de antiguo, de base naval y señalando que la Marina tendrá a cambio de esta libertad, una nueva misión que cumplir: cooperar con el ejército y con la aviación a la defensa de las bocas del túnel impidiendo los desembarcos que puedan hacerse con ese fin». (Vid. JEVENOIS, P. «La influencia estratégica de la construcción del túnel de Gibraltar en el equilibrio mediterráneo». Conferencia pronunciada en la Escuela de Guerra Naval. Resumen incluido en *África*, agosto de 1933, Ceuta, pág. 164).

dicional «si subsistiese la Sociedad de Naciones», el túnel fue concebido como un instrumento en manos de dicho organismo internacional para garantizar la seguridad colectiva. En caso de aplicación del Pacto el túnel podría ser utilizado selectivamente en favor del atacado, siendo, de esta manera, un elemento de disuasión.

Otro factor, éste de carácter coyuntural, fue la reaparición desde 1934 de la eventualidad de la conclusión de un Pacto Mediterráneo en el marco de la Sociedad de las Naciones, cuestión que ya había sido objeto de atención por parte de la diplomacia española casi de forma constante desde 1930. Estos rumores no pasaron desapercibidos a la Comisión, la cual hacía la siguiente valoración del túnel en función de la hipotética existencia de dicho Pacto:

«Si, como parece posible y se intenta, se logra fijar un régimen de paz por cinco años, acaso por diez, concertando un pacto mediterráneo, que pudiera imponernos obligaciones militares más duras que la defensa del Estrecho, las ventajas para uno de los dos bandos entre los que inexcusablemente se dividirá Europa, que podrá otorgar España dispensando o no el paso por el túnel, serían tan grandes que, utilizando este plazo, le darán importancia, categoría de gran potencia. (...) Sólo ventajas militares para España tiene el establecimiento del túnel submarino; pero, evidentemente, requerirá la protección del Estrecho, problema de inexcusable solución, que es inherente a nuestra situación geográfica, defensa que es fácil de establecer, y habrá de completarse con la de la base naval de Cádiz y San Fernando, y acaso con alguna de menor importancia. Siempre que corramos el peligro de no ser neutrales, será esta exigencia inexcusable, constrúyase o no el túnel, y desde luego, lo exigirá nuestra entrada en un pacto mediterráneo en el que entremos como garantes.

Si para nosotros tiene esa transcendencia militar la existencia de una vía terrestre ininterrumpida entre Europa y África, para las naciones antirrevisionistas esta transcendencia adquiere límites de insuperable valor»³¹.

Era evidente a los ojos de la Comisión que el túnel aportaba una nueva dimensión a la posición internacional de España sin suponer un esfuerzo extra en las necesidades defensivas de nuestro país, independientemente, incluso, de la suerte de la Sociedad de las Naciones.

3. Las reacciones de las potencias europeas ante el proyecto

Las potencias, y concretamente sus sectores de opinión ya que el tema nunca se planteó en los cauces oficiales, reaccionaron conforme a sus intereses nacionales y a las diferentes circunstancias de la política internacional. Para

³¹ COMISIÓN DE ESTUDIO DEL TÚNEL SUBMARINO DE GIBRALTAR. *El Túnel...*, pág. 106-107.

España la obra se concibió como un proyecto que contribuiría a la concordia internacional, de acuerdo con la retórica pacifista de la República, y a la potenciación del valor internacional de España. Pero junto a los intereses políticos el otro gran argumento era el económico, que se dirimía en dos sentidos: por un lado, el túnel como estímulo del desarrollo económico de España; y por otro, la absoluta necesidad de contar con la colaboración internacional —básicamente franco-británica— para llevar a cabo el proyecto sin perder el control del mismo. Fue sobre este plano, el económico, con sus repercusiones político-diplomáticas sobre el que se desarrollarían conversaciones con cierta instituciones y personalidades en Francia y Gran Bretaña.

A tenor de estos contactos, la propia difusión internacional del proyecto y el propio interés que fueron mostrando los Gobiernos españoles por la dimensión internacional del mismo, comenzaron a incrementarse las alusiones al estado de recepción de ciertos países a esta iniciativa. Las reacciones de las potencias europeas más interesadas en la cuestión del túnel eran sintetizadas por R. de Buen, en una conferencia en el Círculo Interaliado en París a mediados de 1932, con las siguientes palabras:

«Cordialidad entusiasta en Francia, corrección tibia en Inglaterra, hostilidad en Italia, cuyos principales órganos de Prensa se refirieron prematuramente a las grandes ventajas que la realización del proyecto representaría para Francia»³².

Poco variarían estas actitudes, al menos hasta 1935, fecha en que las nuevas perspectivas en las relaciones internacionales afectarían sustancialmente al «statu quo» mediterráneo. No obstante pasaremos a analizar escuetamente la actitud y la opinión de las mencionadas potencias.

Para Gran Bretaña, en opinión del ingeniero J. Benasuli en una conferencia pronunciada en Tánger en febrero de 1934, toda empresa que «escapa al control de su marina se lleva una parte de su supremacía naval, y de este lado, tenemos que temer una oposición», a menos que las ventajas comerciales resultantes compensaran este sacrificio³³. Mas optimistas eran las valoraciones realizadas en una conferencia pronunciada ante la Federación de Asociaciones de Estudios Internacionales en mayo de 1935, donde la actitud neutralista y pacifista de la República estaría en consonancia en los intereses británicos. Asimismo, se aseguraba que la prensa británica estimaba «que España debe definirse y que, si adquiere categoría de gran potencia, al disponer de arma tan importante como poder o no anular la influencia del dominio del mar para Francia, (...) esta potente arma impone deberes, (no superiores a la defensa de

³² «El Túnel del Estrecho de Gibraltar...», pág. 196.

³³ A.M.A.E.: R - 532 exp. 35. «El Túnel bajo el Estrecho de Gibraltar», conferencia pronunciada el día 24 de febrero de 1934, en la «Escuela de la Alianza de Tánger», por J. Benasuli.

las Baleares) y habría que cumplirlos³⁴». El conferenciante considera que «Inglaterra estima planteado el problema de la construcción por España del Túnel».

La actitud de Francia —y en particular la de ciertos medios financieros, algunos sectores políticos principalmente de la izquierda simpatizantes de un «rapprochement» con España y el amplio eco que alcanzó en la prensa francesa el proyecto— fue la que movilizó la puesta en marcha de algunos mecanismos diplomáticos y provocó mayores comentarios en la prensa y en los medios oficiosos republicanos españoles. Ya a principios de 1931 era palpable el interés con que se seguía la cuestión desde la Embajada francesa en Madrid, pero fue con el advenimiento de la República, una vez que la diplomacia de ambas potencias se encaminó hacia el afianzamiento de la aproximación hispano-francesa —especialmente entre 1931 y 1933/4—, cuando el proyecto del túnel de Gibraltar alcanzó cierta relevancia en medios económicos, políticos y diplomáticos. Con la intensificación de los gestos de amistad de ambas Repúblicas, ya fuera el entendimiento en Ginebra o el mismo viaje de Herriot a Madrid a principios de noviembre de 1932, las especulaciones en torno a la finalidad del túnel entraron en la espiral de rumores en relación a la posible conclusión de un acuerdo militar franco-español. El embajador español en París, S. de Madariaga, ante el creciente interés de la prensa francesa y ciertos sectores políticos y económicos por el proyecto, hizo al ministro de Estado dos advertencias: en primer lugar, la necesidad de mantener el control sobre el proyecto evitando cualquier interferencia francesa en el mismo sin menoscabo de la cooperación, fundamentalmente financiera³⁵; y en segundo lugar, la conveniencia de que todas las actividades del proyecto en el extranjero estuvieran coordinadas con el Ministerio para preservar la unidad de acción³⁶.

³⁴ A.M.A.E.: R - 2571 exp. 40. «Conferencia para la Federación de Asociaciones de Estudios Internacionales». No especifica ni fecha ni autor, pero por los indicios suministrados por el propio texto, es presumiblemente de mediados de mayo de 1935, y su autor, en nuestra opinión es casi con toda certeza P. Jevenois.

³⁵ A lo largo del año 1933 y 1934 S. de Madariaga denunció la intensificación de la propaganda en la prensa francesa sobre la cuestión del túnel. La postura del embajador quedaba resumida en un despacho enviado a Madrid el 4 de septiembre de 1933 en los siguientes términos: «Conocidas son de ese Ministerio mis opiniones sobre la materia, que pueden resumirse del modo siguiente: o el túnel tiene que ser exclusivamente español, política, financiera y técnicamente, o de lo contrario ha de ser enteramente internacional, es decir, colocado bajo la autoridad y salvaguardia de la Sociedad de las Naciones; pero de ningún modo creo que sea prudente para España hacer de él una empresa franco-española». (A.M.A.E.: R - 532 exp. 34. Despacho nº 1804, Embajador de España a Ministro de Estado, París, 4 de septiembre de 1933).

³⁶ Con motivo de la conferencia pronunciada por Rafael de Buen en el Círculo de la Unión Interaliada en París, a la que ya hemos hecho alusión, S. de Madariaga, aún reconociendo que esa intervención no había dañado en absoluto los intereses de España, expuso al Ministro de Estado que «dado el interés que aquí despierta el proyecto y lo conveniente que ha de ser el que

La actitud de Italia ante el proyecto estaba mediatizada por la suerte de las relaciones franco-italianas y la inquietud de las autoridades fascistas por la aproximación hispano-francesa. Ésta permanecería invariable hasta el cambio de signo de las relaciones entre París y Roma, es decir, hasta finales de 1934 y principios de 1935. Así pues, se pueden distinguir dos etapas: una primera, hasta los Acuerdos de Roma marcada por la oposición al proyecto español, por temor a que este fuera instrumentalizado por Francia para sus intereses estratégicos; y una segunda, tras dichos Acuerdos, que en opinión de P. Jevenois, según las informaciones suministradas por el embajador español en el Vaticano L. Pita Romero, marcaba el inicio de una fase de mayor comprensión. Este viraje solo tiene su explicación, a nuestro juicio, en virtud del realineamiento de Italia con Francia y Gran Bretaña³⁷.

Fue pues, 1935, un año clave en el futuro del proyecto de túnel de Gibraltar por la concurrencia de una serie de circunstancias: en primer lugar, el optimista panorama internacional con que se abría el año con los Acuerdos de Roma; en segundo lugar, la puesta en marcha, con J.J. Rocha en la cartera de Estado y J.M. de Aguinaga en la Subsecretaría de dicho Ministerio, de una «campana» de potenciación de la posición internacional de España y de concienciación de la opinión pública al respecto; en tercer lugar, la práctica conclusión de los trabajos técnicos de la Comisión de Estudio con favorables perspectivas para su realización; y en cuarto y último lugar, por el avanzado estado en que se encontraban las labores de la Comisión de Estudio para la entrada en escena de los mecanismos diplomáticos.

4. 1935: perspectivas en torno a la instrumentalización diplomática del proyecto de túnel bajo el Estrecho de Gibraltar

El Estado de los trabajos de la Comisión a la altura de 1935 permitía la realización en breve del proyecto definitivo del túnel de Gibraltar. A su vez los contactos previos con numerosas instituciones extranjeras, fundamentalmente francesas y británicas permitían entablar conversaciones para la discusión de las distintas alternativas para la futura financiación del proyecto. En una nota

en modo alguno aparezca directa ni indirectamente que España en fase alguna del estudio de tan importante asunto se comprometió expresa o tácitamente a colaboración de ningún orden sin el estudio que tal determinación habría de presuponer, estimo de real conveniencia el que en sucesivas ocasiones la Embajada conozca con detalle los caracteres de la misión que se encomiende a personalidades que vengán a Francia a tratar una fase cualquiera de este problema así como el que los encargados de cumplirla se hallen desde el comienzo de su labor en contacto estrecho con la Representación española a los fines que convengan al aspecto político de la materia». (Archivo General de la Administración. Sección de África —A.G.A. (A)—: Caja M 181. Despacho nº 987. Embajador de España a Ministro de Estado, París, 16 de mayo de 1933).

³⁷ A.M.A.E.: R - 2571 exp. 40. «Conferencia para la Federación de Asociaciones...».

elevada al ministro de Estado³⁸ se exponía que a fines de 1935 o principios del siguiente año, el Gobierno estaría en condiciones de determinar si procedía o no la construcción del túnel, así como la elección del momento que se estimara oportuno para iniciarlo.

En una reunión de la Comisión de Estudio el 4 de enero de 1935 se discutió sobre los posibles enlaces del proyecto con las grandes líneas intercontinentales y el probable rendimiento de éstas. R. de Buen expuso los contactos previos con la Sociedad Geográfica de París y la Compañía Transahariana. Para la presentación del proyecto definitivo e intensificar los contactos con las empresas de grandes líneas intercontinentales, se preveía la realización de un próximo viaje a París y eventualmente a Londres, para el cual P. Jevenois estimaba debía ser acompañado por otros miembros de la Comisión³⁹. La oportunidad para llevarlo a cabo en enero de 1935 se presentó gracias a los contactos e iniciativas de los agregados comerciales de las Embajadas de Bélgica, Francia y Gran Bretaña en Madrid y los contactos establecidos por P. Jevenois en sus anteriores viajes.

Este viaje a París cobró especial relevancia en función de la dimensión y proyección internacional que había adquirido el proyecto, y por el nuevo rumbo de las relaciones internacionales a partir del giro de las relaciones italo-francesas y la reapertura de la cuestión mediterránea y colonial.

Una vez en París los miembros de la Comisión visitaron al embajador español J. F. Cárdenas, a quien informaron de la naturaleza del viaje y las actividades relacionadas con el mismo. El alcance y las repercusiones del proyecto en el ámbito internacional pusieron de manifiesto la inadecuada infraestructura existente para una eficaz coordinación entre la Comisión de Estudio y las instancias diplomáticas, y sería de nuevo S. de Madariaga quien pusiese en sobreaviso al Ministerio de Estado sobre el particular⁴⁰. Este aviso provocó una reacción inmediata en el Ministerio, donde el Jefe de la Sección de Europa, Teodomiro de Aguilar, instó al Subsecretario, J. M. de Aguinaga,

³⁸ A.M.A.E.: R - 2571 exp. 39. «Nota referente al proyecto de Túnel Submarino del Estrecho de Gibraltar para el Excmo. Señor Ministro de Estado», sin fecha. Presumiblemente de principios de 1935.

³⁹ A P. Jevenois le acompañaron en su viaje a París Dupuy de Lome, R. de Buen y J. Goitia.

⁴⁰ A tenor de una noticia sobre el desplazamiento a París de miembros de la Comisión de Estudio, aparecida en «Le Temps» el 12 de enero, S. de Madariaga escribió una carta al ministro de Estado, desde Ginebra, donde afirmaba que el «Gobierno no puede tolerar que estos Señores salgan al extranjero a comprometer el porvenir de la empresa del túnel de Gibraltar, sin que el propio Gobierno decida el principio mismo de la colaboración con gente extranjera. (...) estas cosas no pueden improvisarse por cualquiera y deben ser objeto de deliberación consciente y de política continua por parte del Estado español». (A.M.A.E.: R - 532 exp. 32, Carta del Representante de España en el Consejo de la Sociedad de las Naciones al Ministro de Estado, Ginebra, 13 de enero de 1935).

a que se solicitase al Ministerio de Comunicaciones que convocara una reunión de la Comisión⁴¹. Esta falta de coordinación entre la Comisión y el Ministerio de Estado en las actividades tenía su punto de partida en la falta de representación de dicho Ministerio en la citada Comisión. Y, precisamente, ésta sería la petición del Palacio de Santa Cruz al Ministerio de Comunicaciones el 5 de febrero, ante el incremento de la actividad en torno al proyecto y al creciente interés despertado en ciertas Administraciones extranjeras al respecto. Era obvio, se aducía en la minuta, que «este Departamento de Estado no puede permanecer ausente de problema que tanto afecta a la vida internacional de España»⁴². Ocho días más tarde volvía a realizarse la gestión exponiendo que:

«(...) las gestiones de orden diverso que el Estado realiza tiene siempre lugar por intermedio del Ministerio de Estado con el fin de que en todo momento la política exterior nacional responda a una norma de unidad y dentro del programa trazado por el Gobierno de la República, y (...) se podría grandemente facilitar la labor de la referida Comisión y para cuyo mejor cometido este Departamento se complacerá en poner a su disposición sus buenos oficios en la forma más activa e intensa para la mejor consecución de la finalidad de que se trata»⁴³.

Entre tanto, el embajador de España en París se mantenía en la incertidumbre creada por la insuficiencia informativa y la carencia de instrucciones de Madrid sobre el modo de apoyar la labor de la Comisión. La petición de instrucciones del embajador⁴⁴ no pudo ser satisfecha inicialmente dado que la Comisión no se había vuelto a reunir y únicamente contaban con la documentación de su reunión del 4 de enero. Finalmente el 25 de marzo se recibió una comunicación en el Ministerio de Estado procedente de la Comisión de Estudio. Ésta justificaba esa situación por el carácter técnico que habían tenido los trabajos hasta ese momento, a la vez que mostraba una positiva actitud para organizar la «unidad de dirección y la compenetración de ambos ministerios». Asimismo se adjuntaba un informe de P. Jevenois sobre los resultados del viaje a París⁴⁵.

⁴¹ A.M.A.E.: R - 532 exp. 32. Nota urgente del Jefe de la Sección de Europa al Subsecretario de Estado, Madrid, 28 de enero de 1935.

⁴² A.M.A.E.: R - 532 exp. 32. Minuta, Ministro de Estado a Ministro de Comunicaciones, Madrid, 5 de febrero de 1935. En este documento el Ministerio pedía la inclusión de dos miembros en la Comisión: el Director de Política y Comercio y otro funcionario diplomático.

⁴³ A.M.A.E.: R - 532 exp. 32. Minuta, Subsecretario de Estado a Subsecretario de Comunicaciones, Madrid, 13 de febrero de 1935.

⁴⁴ A.M.A.E.: R - 532 exp. 32. Telegrama nº 74, Embajador de España a Ministro de Estado, París, 6 de marzo de 1935.

⁴⁵ A.M.A.E.: R - 532 exp. 32. Comunicación del Ministro de Comunicaciones al Subsecretario de Estado, Madrid, 25 de marzo de 1935.

Las circunstancias internacionales, ante la reapertura de la cuestión del mediterráneo y la cuestión colonial tras las conversaciones franco-italianas, así como las perspectivas de un posible Pacto Mediterráneo y las futuras negociaciones sobre Tánger y el Protectorado español, habían sido el telón de fondo de los debates e intervenciones sobre la política exterior de España en la Cámara. Precisamente tras las discusiones que allí tuvieron lugar con motivo de la interpelación del Conde de Romanones a mediados de mayo, tuvo lugar una extensa conferencia de P. Jevenois, en la «Federación de Asociaciones Españolas de Estudios Internacionales» sobre la dimensión internacional del proyecto de túnel de Gibraltar⁴⁶. En ésta, se esbozaban los argumentos del folleto publicado en 1934 añadiendo y matizando ciertos aspectos sugeridos por la propia coyuntura internacional. A este respecto nos parece oportuno subrayar sobre todo uno de ellos, el túnel en el marco de una política de neutralidad activa ante la perspectiva de un futuro conflicto. El conferenciante argumentaba que con el giro en las relaciones franco-italianas, con el respaldo británico, y el apoyo de las potencias agrupadas en la Sociedad de las Naciones, «la construcción del túnel entraría indudablemente, indiscutiblemente en el marco de la política internacional de España, sin que corriera el menor peligro nuestra neutralidad». Pero propugnaba no una neutralidad «pasiva, inerte, inactiva» que él denomina «neutralidad estática», como promovían los sectores más conservadores del país, sino una «neutralidad dinámica» que permitiese una mayor flexibilidad a la política exterior española, que no se basase únicamente en el potencial militar ni en una política pacifista irreal. En términos más concisos:

«(...) la construcción del túnel de Gibraltar representa para España una posibilidad de introducir en la política internacional un *factor nuevo*, de tan indiscutible importancia, que le quitara de por vida la consideración injusta de *pariente pobre*. Será un elemento de protección de la neutralidad, de neutralidad flexible, elástica, de diversos matices, que consentirá, desde una neutralidad hostil, que cierre el Estrecho a los beligerantes, personal y material; pasando por una intermedia que consienta el paso a los desarmados sin uniforme y a las mercancías que no se declaren contrabando de guerra (...); para llegar a una neutralidad favorable a uno de ellos, consintiendo el paso a uno solo. Al servicio de la Sociedad de Naciones, puede, para hacer cumplir sus acuerdos, conceder o negar la libertad»⁴⁷.

Para que tales intenciones fuesen llevadas a cabo, era fundamental que pudiera participar activamente en los trabajos de la Comisión. Y esta premisa fue el objeto de un informe de R. Martín, de la Sección de Ultramar y Asia, que contó con el beneplácito del subsecretario de Estado. En éste, tras hacer

⁴⁶ A.M.A.E.: R - 2571 exp. 40. «Conferencia para la Federación de Asociaciones...».

⁴⁷ *Ibíd.*

una recapitulación de las conversaciones mantenidas con el Ministerio de Comunicaciones para obtener una representación en la Comisión de Estudio, se consideraba que a pesar del espíritu abierto de aquel Ministerio se estaba manteniendo al margen al Ministerio de Estado en el desarrollo de «esta fase decisiva que ha de marcar los cauces por que hayan de discurrir los trabajos en lo futuro». Para que el Ministerio de Estado tuviese una representación eficaz en esa Comisión era condición ineludible modificar el decreto de 1931. Por todo ello, lo más aconsejable parecía dirigirse una vez más al Ministerio de Comunicaciones para obtener una respuesta concreta⁴⁸. Esta propuesta fue presentada y aprobada por el Consejo de Ministros, con la conformidad del Ministerio de Comunicaciones, a instancia del Ministerio de Estado el 11 de junio⁴⁹. Los representantes propuestos por el Ministerio de Estado a la Comisión fueron: el director de Política y Comercio —Teodomiro de Aguilar— y el jefe de la Sección de Ultramar y Asia —José del Castaño—. Por fin, la reunión de la Comisión para discutir la ampliación quedó fijada el 19 de julio, resolviéndose satisfactoriamente para las pretensiones del Ministerio de Estado.

La labor de la Comisión de Estudio estaba prácticamente finalizada y, tal como se especificaba en un informe de la citada entidad no parecía lógico suponer que el Gobierno, tras los gastos efectuados y los resultados obtenidos, todos favorables, abandonara la empresa emprendida perdiendo su dirección, los derechos adquiridos y la entregara al dominio público y a la iniciativa privada. Más aún si se tenía en cuenta el valor estratégico y diplomático del túnel, sobre todo considerando el papel que podría desempeñar en la aplicación de los mecanismos de la seguridad colectiva⁵⁰.

Apenas hemos encontrado documentación en los archivos respecto a la suerte posterior del proyecto, pero cabe deducir que: dada la delicada situación internacional derivada del conflicto italo-abisinio, y concretamente por las tensas relaciones anglo-italianas y la delicada posición de Francia; las repercusiones de este conflicto en el equilibrio mediterráneo, al desbaratar las expectativas surgidas tras los Acuerdos de Roma; las difíciles circunstancias de la política interior y la propia inestabilidad de los sucesivos gabinetes; y finalmente, la política de reajuste en el presupuesto de Chapaprieta desde mayo de 1935; conformaban un marco extraordinariamente complicado para la viabilidad de un proyecto de aquellas características.

⁴⁸ A.M.A.E.: R - 532 exp. 32. Informe de la Sección de Ultramar y Asia, por R. Martín, Madrid, 30 de mayo de 1935.

⁴⁹ A.M.A.E.: R - 532 exp. 32. Informe «El Túnel de Gibraltar. Necesidad de que el Ministerio de Estado obtenga representación en la Comisión que hoy funciona». Madrid, 11 de junio de 1935.

⁵⁰ A.M.A.E.: R - 532 exp. 36. Informe «El Túnel de Gibraltar. Iniciación oficial de su estudio, vicisitudes, y estado actual» sin fecha.

* * *

Así pues, a modo de conclusión, podemos distinguir dos fases en la evolución del proyecto: una primera, de carácter burocrático y eminentemente nacional, en que se busca y se trata de obtener un sólido respaldo oficial; y una segunda, sin que desaparezcan las claves de la fase anterior, de carácter diplomático donde el factor internacional fue cobrando mayor protagonismo desde 1932.

Con el advenimiento de la República aquel retoricismo pacifista de la Dictadura entra en una nueva dimensión. La República establece una coherencia entre los principios, las formas y los objetivos de la política exterior, acorde a la dialéctica reformista que el nuevo régimen emprende en todos los órdenes.

El proyecto de túnel de Gibraltar como otros proyectos internacionales republicanos quedaron truncados por: la fuerte inestabilidad política interna, la corta duración de la experiencia republicana, las dificultades económicas agravadas por los efectos de la crisis económica internacional, y por las dificultades añadidas de una sociedad internacional que ha perdido la brújula de Ginebra.

El eco del proyecto en la prensa internacional y los contactos establecidos por los miembros de la Comisión de Estudio con entidades y personalidades extranjeras, fueron determinantes en su inmediata implicación en la esfera de la política exterior y de seguridad de nuestro país. Las especulaciones sobre el significado del túnel como «carta diplomática» de indudable valor y sus repercusiones en la seguridad nacional, llevan a las alta instancias del Palacio de Santa Cruz a plantear la inadecuada infraestructura institucional para preservar la necesaria unidad de acción en el proyecto. La necesidad de establecer una estrategia de conjunto, acorde a los parámetros de la política exterior republicana y de los intereses nacionales, lleva al Ministerio de Estado a plantear la necesidad de su participación en la Comisión de Estudio. En definitiva, el Ministerio de Estado trataba de controlar el proyecto en tanto que éste era un instrumento diplomático.

Finalmente, el deterioro de la situación internacional con el conflicto italo-abisinio y sus graves repercusiones sobre el equilibrio mediterráneo y el prestigio de la Sociedad de las Naciones, así como la deteriorada situación interna, fueron obstáculos insalvables para la realización material del proyecto. Más tarde el estallido de la Guerra Civil no daría oportunidad alguna para que la iniciativa de P. Jevenois pudiese llegar a buen término.

Resumen

En el planteamiento de la construcción de un túnel submarino en el Estrecho de Gibraltar en la España de entreguerras concurren tres argumentos fun-

damentales: en primer término, la dimensión regeneracionista del proyecto como un elemento de progreso y modernización, no sólo en su vertiente técnica sino también por sus repercusiones políticas y económicas; en segundo lugar, el valor añadido que su construcción supondría en la proyección y la política internacional de España; y en tercer término, la dimensión regional del proyecto incidiendo directamente en la política mediterránea y colonial española. Sobre estas claves interpretarían los dirigentes de la Dictadura de Primo de Rivera y los de la II República la transcendencia del proyecto, aunque los diferentes principios y estilos de una y otra se dejarían sentir en forma de justificar y gestionar el mismo. La culminación del proyecto, tras una fase burocrática y nacional, llegaría ya en tiempos de la República cuando se inició una fase prediplomática y de proyección internacional. Sería en este segundo "tempo" cuando primarían los componentes políticos sobre los técnicos en el proyecto y cuando los gobiernos republicanos recurrieron al mismo para hacer de él un instrumento diplomático, en virtud de su potencial significado internacional y del interés despertado en ciertas cancillerías y medios de opinión internacionales.