

ÁNGEL LIBERAL FERNÁNDEZ

**«LA PRESENCIA BRITÁNICA
EN EL ESTRECHO»**

9 DE MARZO DE 2000

ÁNGEL LIBERAL FERNÁNDEZ

ES CAPITÁN DE NAVÍO DEL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA Y ESTÁ DESTINADO EN EL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA COMO JEFE DE GABINETE DE ESTUDIOS TÁCTICOS. FUE COMANDANTE DEL PATRULLERO «BONIFAZ», DE LA CORBETA «NAUTILUS» Y DE LA FRAGATA «VICTORIA». ASÍ COMO JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA FUERZA DE CONTINGENCIA MARÍTIMA DE LA U.E.O. QUE OPERÓ EN EL MAR ADRIÁTICO EN 1994-1995 (YUGOSLAVIA).

ES REDACTOR NAVAL DE LA ENCICLOPEDIA «DURVAN», COLABORADOR DE LA «REVISTA GENERAL DE MARINA» Y DE LA DE «DEFENSA», HABIENDO OBTENIDO EL PREMIO NACIONAL «ELCANO» EN 1996 POR UN ARTÍCULO DEDICADO A LA «GUERRA DEL FLETÁN».

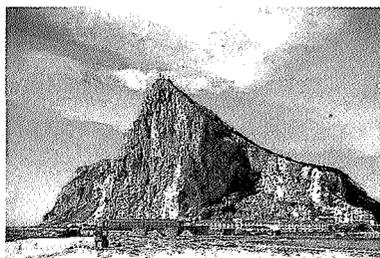
ESTÁ EN POSESIÓN DE LA CRUZ, ENCOMIENDA Y PLACA DE SAN HERMENEGILDO, CUATRO CRUCES DEL MÉRITO NAVAL Y LA CRUZ DEL MÉRITO MILITAR POR SUS TRABAJOS RELACIONADOS CON EL MANDO DE ARTILLERÍA DE COSTA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR.



INTRODUCCIÓN

Hace 35 años atravesé por primera vez el estrecho de Gibraltar navegando hacia el Mediterráneo. Un foco gigantesco irradiaba su luz visible a muchas millas provocando un contraste sobrecogedor con la oscuridad más absoluta que le rodeaba.

La colonia británica de Gibraltar apareció ante mí con toda su enormidad, con esa elevación de 426 mts. sobre el nivel del mar, casi en vertical, clavada en el extremo oriental de una bahía privilegiada cuya explotación y disfrute no han podido ser materializados por España en su totalidad desde hace casi 300



años. La bahía de Algeciras y las poblaciones españolas que la circundan (La Línea, San Roque, Los Barrios y Algeciras), en vez de constituir un emporio de riqueza –tal y como sus condiciones naturales casi le exigían– se convirtió en una zona que estuvo determinada, en primer lugar, por ser un campo de batalla y, posteriormente, por su especial condición fronteriza. Hacia mediados de la década de los 60, en el siglo XX, la comarca limítrofe del Campo de Gibraltar sobrevivía a expensas del Peñón y su

futuro estaba ligado, casi exclusivamente, a la economía gibraltareña que se encontraba entonces en unos momentos boyantes.

Ahora la situación ha cambiado de forma que los apagones, las luces tenues y los baches en las calles no son la característica de Algeciras o de La Línea sino, como denuncian los gibraltareños y refleja la prensa, existen en Gibraltar en mayor número de lo aceptable. El cambio ha sido espectacular en beneficio de España. Pero los años van pasando y parece que no se avanza ni un solo milímetro en la solución definitiva del conflicto colonial.

Aunque las Naciones Unidas han establecido que este no es un problema de autodeterminación de un pueblo, los británicos dicen que su gobierno no negociará el traspaso de la soberanía del pueblo de Gibraltar en contra de sus deseos libre y democráticamente expresados, algo que no fue válido para los 6 millones de habitantes de Hong-Kong devuelto a China –potencia nuclear– en 1997, ni para los casi 3.000 de la isla de Diego García, expulsados a la fuerza en 1972 para construir en su tierra natal una gran base aeronaval anglo-americana, en la que, como puede verse en internet, existen un centro de comunicaciones, un aeropuerto con capacidad para operar con aviones de bombardeo B-52 y por último, instalaciones portuarias que pueden acoger submarinos de propulsión nuclear.

Mientras tanto, como dijo el ministro D. Abel Matutes en un artículo publicado en *El País* el 26 julio 1999, el Reino Unido *a España le habla de que adopte medidas de cooperación para ganarse la voluntad de los gibraltareños, pero, paralelamente, ante éstos se presenta como el garante sólido y seguro de sus privilegios*. Dicho con otras palabras, es el Reino Unido el que parece aconsejar a los gibraltareños que se mantengan con lo mejor de los dos mundos o, como dicen en Gibraltar, *tomando la tostada untada por los dos lados*. Si este peñón fuese el de Ifach, en las costas de Alicante, podría creerse en la sinceridad británica pero el de Gibraltar está en el punto más importante del Estrecho, confluencia de dos mares y de dos continentes, lo que le da una importancia estratégica excepcional, y la geografía no tiene visos de cambio.

¿Por qué se empeñan en seguir ahí? Puede haber tantas explicaciones como facetitas tiene un problema que debe estudiarse desde casi todas

las posibles, contemplando las políticas, jurídicas, económicas, diplomáticas, sociales, militares, culturales y las históricas. Además, no se deben olvidar otros aspectos como los deportivos e incluso, algunos un tanto frívolos como los relacionados con los concursos de belleza pues contribuyen a la proyección de la imagen exterior de Gibraltar.

El caso es que por parte española se insiste una y otra vez en jugar en el terreno político, en el diplomático, en las Naciones Unidas y ahora en la Unión Europea. Quizá no sea ninguno de estos el terreno en el que se juegan los más altos intereses británicos y, si no acertamos a jugar en el mismo terreno en el que se encuentran esos intereses, parece difícil que podamos llevar al ánimo de los ingleses la conveniencia de resolver el problema. Esto sería algo así como si dos equipos de fútbol rivales jugasen siempre en campos diferentes, sin estar uno frente al otro, con lo que el campeonato nunca podría terminar.

Vamos a hablar de la presencia colonial desde un punto de vista militar y veremos cómo el objetivo de una decisión política tomada en 1655 sigue vigente, casi 350 años más tarde. Ha cambiado de forma pero su justificación sigue siendo válida. Antes de entrar a fondo en el tema de esta conferencia, quisiera aclararles un par de cosas. La primera es que, por supuesto, no intento convencer a nadie de que el interés de la presencia británica en Gibraltar sea exclusivamente militar; lo que voy a destacar es que el interés militar sigue siendo muy importante, pese a lo que digan los británicos y, seguramente no acaben de ver muchos españoles. La segunda cuestión es que la base de esta conferencia puede encontrarse en publicaciones abiertas o bien, a la vista de cualquiera de los 6 millones de turistas que visitan el Peñón al año, siempre y cuando pueda distinguir una instalación de uso civil de una de uso militar; así pues, en mi exposición no se desliza ninguna información que pueda considerarse o haya sido clasificada.

Por último, aunque ya se apuntó en la presentación, tengo que repetir que las opiniones que voy a expresar, lo son a título personal y no tienen relación alguna con el Estado Mayor de la Armada, con ninguno de mis anteriores destinos ni, con ningún organismo oficial.

LOS ORÍGENES

Empezaremos con una breve referencia a los orígenes del problema.

Como saben, toda acción militar es consecuencia de una decisión política; lo que equivale a decir que todos los asuntos militares están íntimamente relacionados con los intereses políticos. Como es obvio, esas decisiones políticas no se toman por un capricho personal cualquiera. En el caso de Gibraltar, como consta entre otros libros en *El Peñón de la discordia* de George Hills, el 28 abril 1655 Oliver Cromwell escribió a Montagu, —almirante de la flota inglesa del Mediterráneo— recomendando la ocupación del Peñón y dijo bien claro que: *la ciudad y castillo de Gibraltar, una vez poseída y ser defendible por nosotros, sería también una ventaja para nuestro comercio y un fastidio para los españoles; y nos permitiría, sin necesidad de mantener una gran flota en esa costa —con solo seis fragatas ligeras situadas allí— hacer mas daño a los españoles que con una flota*, y eso que no tenía satélites para apreciar la importancia de la situación geográfica del Peñón por el que ahora pasan más de 70.000 barcos al año.

Cromwell no vio la bandera inglesa sobre el castillo de Gibraltar, que data de la dominación árabe. La ocasión propicia para el ataque la encontraron en uno de los momentos de debilidad española, en 1704, durante la guerra de Sucesión en la que el almirante Rooke, inglés, mandaba la fuerza naval anglo-



holandesa que ocupó la fortaleza en nombre del que denominaron rey Carlos III de España. Otra cosa es que después se lo quedasen para ellos y obligasen a España a aceptar las condiciones del tratado de Utrecht con su artículo X, negociado entre Francia y Gran Bretaña a espaldas de España, por el que *se cede a la Corona de la Gran Bretaña la plena y entera propiedad de la ciudad y castillo de Gibraltar, juntamente con su puerto, defensas y fortaleza que le pertenecen, dando la dicha propiedad absolutamente para que la tenga y goce con entero derecho y para siempre, sin excepción ni impedimento alguno. Pero...sin jurisdicción alguna territo-*

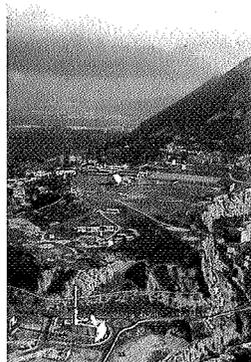
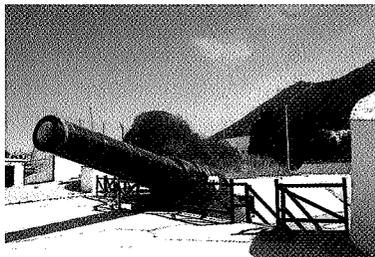
rial y sin comunicación alguna abierta con el país circunvecino por parte de tierra...

EL INTERÉS ACTUAL

Ya no estamos en los tiempos de la vela y el cañón de avancarga sino en los de la propulsión nuclear y los misiles. España y el Reino Unido son aliados en la OTAN y socios en la Unión Europea. Ahora no cabe pensar en una fortaleza inexpugnable británica clavada en nuestro territorio o, si lo prefieren, en una zona de vital importancia para España, su antiguo enemigo. Pero el Peñón sigue siendo muy útil y no soy yo quien lo dice; les ofrezco tres testimonios significativos, tomados de la prensa de Gibraltar.

El primero es del entonces contralmirante Hill-Norton, comandante de las fuerzas británicas en el Peñón, quien en una entrevista publicada en la revista *Panorama*, el 10 abril 1989, ante la entrada de España en la OTAN y en relación con el futuro de Gibraltar, dijo: *«Si Gibraltar no existiese tendríamos que inventarlo. Los barcos vienen aquí en su tránsito hacia las zonas de operaciones, utilizan las posibilidades que ofrecen las zonas de ejercicios próximas al Peñón para poner a punto sus sistemas de armas antes de ir a lo que en algunos casos puede considerarse zona de guerra. Y además, estamos 1.000 millas más cerca de la amenaza de lo que lo está Inglaterra y esto, la Marina Real británica lo encuentra muy conveniente. Además, las zonas de ejercicios situadas en las proximidades son probablemente las mejores del mundo».*

El segundo testimonio es el del mayor general Simon Pack, ocupante del mismo cargo y que el 21 octubre 1996, en una entrevista publicada en el

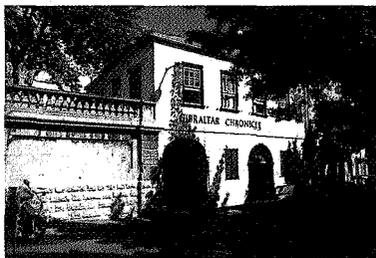


Gibraltar Chronicle, recordó que en el *concepto estratégico* británico de 1993, se establece la *necesidad de mantener cinco funciones básicas*:

- 1ª. Continuación del uso del aeropuerto.
- 2ª. Continuación del uso del muelle de atraque de submarinos nucleares.
- 3ª. Acopio de Inteligencia.
- 4ª. Continuación del Regimiento de Gibraltar y,
- 5ª. *Mantenimiento de las instalaciones de mando, control y comunicaciones.*

También dijo que *el uso de los muelles de atraque de buques de propulsión nuclear es de un valor inmenso para la Marina británica y para la de los EE.UU.* Para terminar, se refirió a las facilidades logísticas que ofrece el Peñón, en especial, el uso de los depósitos estratégicos de combustible y munición.

El tercer testimonio es de Dominique Searle, director del periódico más importante de la Colonia, el citado *Gibraltar Chronicle*, fundado en 1802. El 11 marzo 1997, este periodista mantuvo una entrevista con el linense Francisco Oda-Angel que aparece publicada en su libro *Gibraltar la herencia oblicua*.



En ella, el gibraltareño dice: *Hay dos verdades en Gibraltar. La primera es que somos europeos, la segunda es que la base militar de la ciudad sigue importando mucho a los ingleses.*

EL USO DEL AEROPUERTO

Para ver la utilidad del Peñón, no tenemos más que centrarnos en lo que los ingleses han dicho que les interesa. Así que, por su orden de importancia y según lo dicho por el mayor general Simon Pack, iremos describiendo cada una de las funciones básicas. La primera es la del aeropuerto.

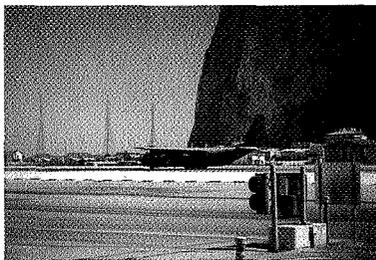
Como saben, se construyó durante la Guerra Civil, aprovechando otro de los momentos de debilidad española. El aeropuerto está en el istmo que nunca fue cedido, ni en el tratado de Utrecht ni en momento posterior alguno.

Es importante señalar que, desde la ocupación del Peñón en 1704 hasta 1808, nunca hubo colaboración entre las fuerzas militares españolas y británicas en esta zona. Hubo tres Sitios –en 1704-1705, 1727 y 1779-1783– con sus guerras correspondientes por la recuperación de Gibraltar. La colaboración empezó en 1808 ante la invasión napoleónica y la presencia de los franceses en San Roque, a pocos kilómetros de Gibraltar. La amistad entre los que hasta entonces habían sido enemigos y la colaboración militar con las fuerzas basadas en Gibraltar supuso la destrucción a ras del suelo de los fuertes españoles de San Felipe y Santa Bárbara situados en el istmo, bajo el pretexto de que podían ser utilizados por los franceses en su avance hacia Gibraltar. Las ruinas pueden contemplarse todavía y servir de reflexión sobre la historia de la colaboración hispano-británica en el ámbito de la bahía de Algeciras, durante el siglo XIX. Estos fuertes impedían la progresión británica que, sin ellos, pudo avanzar como una mancha de aceite, poco a poco, metro a metro, sin ser apenas percibida de un mes a otro o bien, de forma notable con las más diversas excusas como razones humanitarias, necesidad de cobijo para los centinelas etc. En 1704 estaban en el borde del Peñón; en 1908 levantaron la verja en su situación actual, partiendo en dos el istmo.

La importancia del aeropuerto radica en su situación geográfica, a 1.000 millas de la metrópoli, a vanguardia, hacia los focos de inestabilidad actuales. Su interés se puso de manifiesto durante las guerras de las Malvinas y del Golfo pues permitía hacer escala a los aviones británicos que se dirigían a uno y otro lugar.



Este es un aeropuerto militar con ciertos servicios civiles, con una pista de 1852 mts. con importantes servidumbres por su longitud inadecuada para los aviones comerciales de hoy y, por las dificultades de las maniobras de aterrizaje y despegue en las condiciones habituales de fuertes vientos de levante que hay en la zona. Su capacidad permite el aterrizaje de aviones civiles de un tamaño no superior al de los *Boeing 737* y en cuanto a los militares, los *F-111* no pueden operar desde él pero sí lo hacen los cazas polivalentes *Tornado*, y los *Nimrod* y *Orion P3* de patrulla marítima así como los *Hércules* de transporte militar.



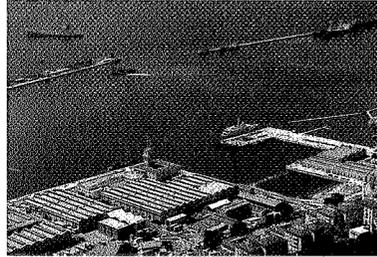
Mantener el aeropuerto cuesta mucho dinero y también necesita importantes ampliaciones que, podemos suponer, serán muy costosas; quizá de ahí provenga el interés de ciertos sectores de Gibraltar y del Reino Unido en llegar a un acuerdo con España para la explotación comercial conjunta del aeropuerto y, con ella, la financiación española de las obras necesarias.

Como muestra de la complejidad de la situación en lo que respecta al aeropuerto, podemos ver que la explotación de la terminal de pasajeros se encuentra en estos momentos, por concesión del Gobierno de Gibraltar, en manos de una empresa privada. Sin embargo, la explotación de la torre de control –que no ha sido cedida– quien la asume es el Gobierno británico, igual que el mantenimiento de la pista y de las ayudas a la navegación aérea.

El interés que la utilización de este aeropuerto puede tener para España se contempla desde dos puntos de vista. El primero es el político pues supone volver a estar presente en un terreno que, como dije antes, nunca fue cedido. El segundo es el económico pues para la comarca no es igual disponer de un aeropuerto allí mismo que tener que desplazarse al de Jerez, a 120 kms. de Algeciras o al de Málaga, a 135 kms.

MUELLE DE ATRAQUE DE SUBMARINOS NUCLEARES

Como dijo el mayor general Simon Pack, la disponibilidad del muelle de atraque de submarinos nucleares es una ventaja de la que también disfruta la Marina de los EE.UU. pues sus submarinos atracan en el extremo norte del dique sur, en un lugar especialmente acondicionado por si ocurriese un accidente.



En tiempos de tantas protestas por los riesgos de la energía nuclear, no hay duda que supone una buena oportunidad el hecho de poder atracar buques de propulsión nuclear o con armamento de esta clase, sin dificultad política alguna en un territorio alejado de la propia nación. Si ocurre un accidente, las consecuencias no serían para los británicos ni para los americanos sino para los españoles y para los gibraltareños que habitan en la bahía de Algeciras. De vez en cuando se producen las que parecen ser falsas alarmas de accidentes en los submarinos nucleares y también, se alzan tímidas voces de protesta por parte de alguna asociación de Gibraltar pero, como repetidas veces publica la prensa de La Línea, se desvanecen con rapidez. El gobierno local ni tan siquiera comenta, bajo ninguna circunstancia, este tipo de cuestiones, totalmente ajenas a sus competencias aunque supongan un riesgo evidente para su población.

EL ACOPIO DE INTELIGENCIA

En la obtención de información con fines de Inteligencia, la profesionalidad de los británicos ocupantes del Peñón es admirable. Con tenacidad e indudable eficacia, cubren varios campos de la Inteligencia militar que son de interés no sólo para la conducción de las operaciones navales en el mar de Alborán y golfo de Cádiz sino también para escenarios mas alejados. Como señalé al principio de mis palabras, lo que voy a decir y lo que van a ver, está en la prensa, en publicaciones abiertas o bien, puede encontrarse a la vista de cualquier visitante.

A título de ejemplo voy a mostrarles tres ámbitos de actuación significativos:

Inteligencia de comunicaciones

El primero es el de la Inteligencia de comunicaciones. En la Segunda Guerra Mundial, esta estación fue la que, como se explica en el libro *La guerra electrónica* del italiano Mario de Arcángelis, interceptó los mensajes del acorazado alemán *Bismarck* que permitieron su localización en la entrada del



mar Cantábrico, después de haber hundido al acorazado inglés *Hood*. Gracias a Gibraltar pudieron enviarse contra el *Bismarck* los aviones y barcos que provocaron su destrucción y autohundimiento.

Puede suponerse que sigue interceptando comunicaciones de alta y muy alta frecuencia pues de lo contrario, no se mantendrían en perfecto estado de conservación los campos de antenas que, aunque son muy similares a los de hace 50 años, es fácil suponer que estén conectados a equipos muy diferentes, incluyendo potentes ordenadores. Por escuchar parece que escuchan hasta la telefonía móvil pues en lo alto del Peñón existe una antena que podría ser adecuada para ello.



Inteligencia electrónica y electroóptica

Sobre la Inteligencia electrónica y electroóptica podemos decir que, desde la torre de control de la colina del *Molino de viento* y, hasta un radio de unas 30 millas, tienen posibilidades —que lógicamente deben aprovechar— para interceptar y analizar las señales de los radares instalados en los barcos que se aproximan al Estrecho, e identificar electroópticamente sus plataformas. Para ello cuentan con modernos equipos, similares a los de sus buques de guerra.

Inteligencia acústica

El tercer ámbito al que me refiero es el de la Inteligencia acústica. Este tipo de Inteligencia es fundamental para la localización y seguimiento de los submarinos que atraviesan el Estrecho navegando en inmersión.

En la edición de 1966 del *libro rojo* del ministro Castiella, se relata una conversación entre el embajador español Olivé y un funcionario de la embajada británica en Madrid en la que éste reconoció que: *Gibraltar tiene asignado el control del tránsito de submarinos soviéticos por el Estrecho, para lo cual se han instalado ya los aparatos necesarios que están al servicio de la OTAN*. Podemos suponer que se refiere a equipos de escucha submarina es decir, cables submarinos, sensores y analizadores acústicos.

El extraordinario desarrollo de la tecnología relacionada con la acústica submarina –cables, sensores y el hardware y software necesarios para el análisis de la información obtenida– así como las siempre magníficas relaciones entre Gran Bretaña y los EE.UU. –líder mundial en tecnología acústica– me hacen suponer, sin temor a equivocarme, que los británicos no solo no habrán abandonado las capacidades que reconocieron poseer en 1966 sino que deben haberlas mejorado notablemente.

Comprenderán que para un simple turista, es imposible ver una instalación de acústica submarina que estará tendida en el fondo del mar. Sin embargo, a la persona que sigue la evolución de los acontecimientos en la bahía de Algeciras, sí que hay varias cosas que pueden llamarle la atención. Por ejemplo:

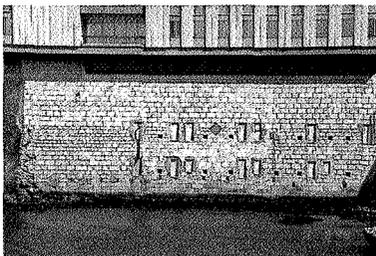
En la carta náutica del Peñón editada por el Instituto Hidrográfico de la Marina española en 1998, figura una zona de arrastre y fondeo prohibidos debido a la existencia de cables submarinos. Esta zona es la adyacente a cala Rosía.

En 1998 y comienzos de 1999 hubo serios incidentes entre pescadores españoles y lanchas de la policía así como con patrulleros de la Marina británica; deben recordarlos porque los pescadores llegaron a cerrar la verja, algo que, según la prensa, debió provocar gran preocupación en el Peñón. El apresamiento que desencadenó la



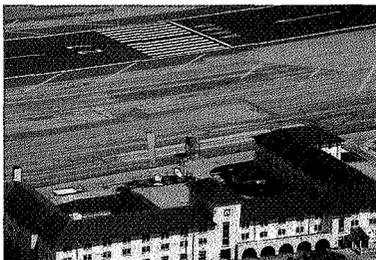
última crisis fue el del *Piraña*. Su delito, según la prensa local: pescar al arrastre cerca de cala Rosia, en la zona de los cables submarinos.

Si tienen oportunidad, les recomiendo que se acerquen por cala Rosia. Fue el embarcadero de la Marina británica hasta finales del siglo pasado, cuando el puerto actual estaba sin construir. Dicen que en este lugar fue desembarcado el cuerpo de Nelson metido en un barril de ron. Aquí hay varios edificios históricos y uno que está rodeado de fuertes medidas de seguridad; su aspecto exterior es muy interesante. En la fachada que da al mar, hay un letrero que pone en inglés: *Peligro cables sumergidos*. Su finalidad y la causa de las precauciones de seguridad tendrían que decirlo los ocupantes del edificio ya que ni lo uno ni lo otro ha salido en la prensa



EL REGIMIENTO DE GIBRALTAR

El Regimiento de Gibraltar, en realidad no es un regimiento pues con 400 hombres no puede considerarse más que un batallón pero parece que queda mejor llamarle regimiento. Está formado en su totalidad por gibraltareños y actualmente lo manda el teniente coronel Brancatto, de Gibraltar. Son tropas



de infantería aunque quizá podrían considerarse tropas de montaña. Recordarán que el 20 febrero 1992, murió por un alud de nieve en Sierra Nevada el capitán Galliano, mientras estaba haciendo maniobras militares sin permiso de España, con otros 40 soldados del regimiento. Entonces se descubrió que hacían sus ejercicios regularmente en territorio español desde 1986 pues el Peñón no da para mucho. Hace pocos días, el pasado 18 de febrero, el diario *Área* –de La Línea– informaba del regreso al Peñón de un grupo de integrantes de este regimiento *tras haber participado en un ejercicio*

militar dedicado al esquí, desarrollado en Noruega, que incluía pruebas a temperaturas por debajo de los 24 grados bajo cero.

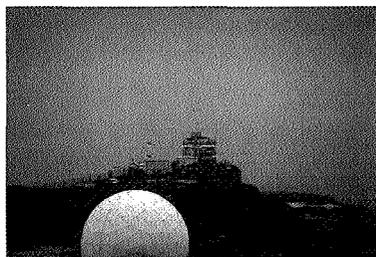
Se preguntarán qué importancia puede tener este regimiento. En mi opinión es equivalente a la de las tropas coloniales indígenas, mucho más baratas que las formadas por ciudadanos de la metrópoli y más aún en tiempos de austeridad presupuestaria y de bajos índices de reclutamiento. Aunque los actuales habitantes de Gibraltar no son un pueblo colonial, para estas tropas reclutadas en la localidad siempre hay misiones ineludibles como las de vigilancia y seguridad de las instalaciones militares. Tan es así que Sir Richard Luce, gobernador de la Colonia, en su discurso de final del año 1998, publicado en el diario *Area*, dijo textualmente: *los gibraltareños pueden sentirse orgullosos del papel que juegan dentro del organigrama militar (británico), a pesar de la reducción de efectivos llevada a cabo en los últimos años.*

Conviene aclarar que el Peñón, en caso de crisis, no estaría guarnecido solamente por este regimiento porque, si la situación se complica por problemas internos o externos, en pocas horas la metrópoli puede situar tropas procedentes del Reino Unido, como estuvieron a punto de hacer con las fuerzas especiales del SAS en agosto de 1995 durante el conflicto de las planeadoras contrabandistas de tabaco o como hicieron con el despliegue de misiles antiaéreos y otros medios de refuerzo durante la guerra de las Malvinas, el ataque de los EE.UU. a Libia y la guerra del Golfo.

MANDO, CONTROL Y COMUNICACIONES

Los medios que permiten a los británicos ejercer el mando, el control y las comunicaciones, se encuentran a todo lo largo y ancho del Peñón.

Desde la colina del *Molino de viento* que ya mencionamos antes, se controla todo el tráfico de superficie en un radio que como mínimo debe llegar a las 30 millas. En el monte Hacho se encuentra el radar de exploración aérea,

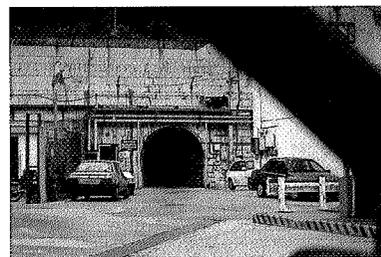
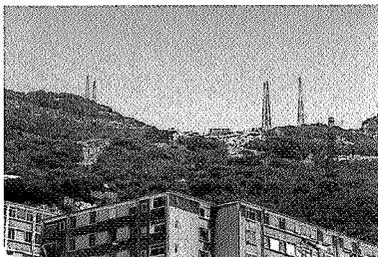
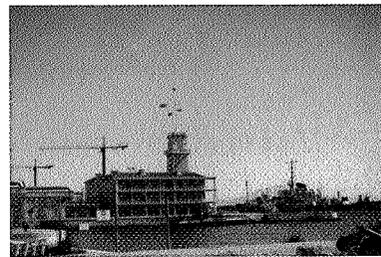
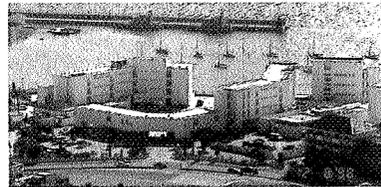
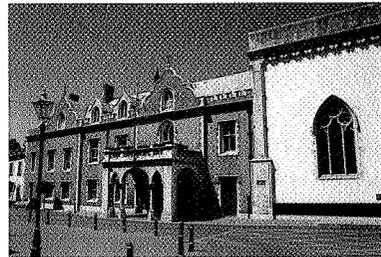


utilizado para el control del espacio aéreo próximo a Gibraltar.

Puede suponerse que la información obtenida se remite a los centros de decisión como son, la residencia del gobernador en *El Convento*, el cuartel general británico en el HMS *Rooke*, el antiguo cuartel general de la OTAN en la *Torre del Almirantazgo* y, el túnel del Almirantazgo en el que está el centro de comunicaciones.

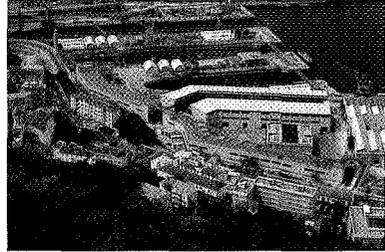
Para la conducción de las operaciones cuentan con un importante conjunto de equipos de comunicaciones. Son tantas las antenas que hay en el Peñón que se mire para donde se mire, siempre se verán antenas de comunicaciones militares e incluso, llegan a representarse en las tarjetas de felicitación navideñas.

Antenas para comunicaciones por satélite, civiles y militares, para larga distancia y corta distancia, marítimas y aéreas. Todo lo que se puedan imaginar.



LA LOGÍSTICA

En el campo de la Logística se incluyen las facilidades que ofrece el Peñón para el aprovisionamiento y reparación de los buques en su navegación de o hacia las zonas de operaciones. Tiene más de 50 kms. de túneles excavados en la roca en los que puede almacenarse de todo, desde armamento nuclear hasta combustible. Tres grandes diques secos, un astillero, 4240 mts. de líneas de atraque, talleres etc.



De todo menos agua, que pese a los avances de la tecnología y a su capacidad de producción y enorme capacidad de almacenamiento, sigue siendo un problema no resuelto de forma definitiva.

DE 1993 A 1998

Después de ver los aspectos señalados por las autoridades británicas, vamos a referirnos a las posibilidades que ofrecen en estas fechas.

En 1998, pregunté en público al agregado naval británico en Madrid cuál era la misión del Peñón pues a diferencia de lo que he expuesto, correspondiente al *concepto estratégico* de 1993, en el de 1998, no aparecía ninguna referencia a Gibraltar.

Su respuesta muy diplomática fue que el Peñón había perdido la importancia que tuvo antaño pues ahora España y el Reino Unido eran aliados pero que, de todas formas, era de ellos y ofrecía unas posibilidades de mando y control, logísticas y de adiestramiento de gran interés.

Si se han fijado, casi todas las fotografías que han podido ver son de 1998 y 1999. Es decir, no he estado hablando de Gibraltar como *parque temático del Imperio*, que también podría serlo y realmente espectacular, he descrito instalaciones militares en uso, sometidas a continua revisión y modernización, cosa que puede verse contrastando las imágenes de un año con las del siguiente. El Peñón como base militar sigue vivo y con una viveza extraordinaria, otra cosa es que no se reconozca.

La tecnología moderna permite reducir drásticamente las necesidades de personal de forma que los militares británicos presentes en el Peñón son sólo 440. Sin embargo, sus funciones son las mismas de siempre con la ventaja de que no tienen que dedicar esfuerzo alguno a la defensa de la Colonia pues no tienen enemigos. Y tienen una cosa muy importante, el Peñón es británico y por serlo, pueden hacer lo que quieran, le guste o no a España. No tienen que preocuparse ni pedir permiso para atracar con submarinos nucleares aunque estén averiados, ni para aterrizar en el aeropuerto ni para hacer escalas con sus barcos. Los frutos que obtienen con sus instalaciones de Inteligencia son sólo suyos y pueden compartirlos con quienes quieran, al precio que les interese.



Todo esto es suyo y muy barato pues el mantenimiento de la Colonia de la que disfrutan, en cierta medida, quien lo paga es España al sustentar la que César Braña Pino, gobernador civil de Cádiz de septiembre 1994 a mayo 1996, denominó *economía golfa* pues difícilmente puede sobrevivir si no es alimentándose del entorno geográfico de la bahía de Algeciras.

LLEGAMOS A 1999

En junio de 1999 se presentó en el Parlamento inglés el informe sobre Gibraltar redactado por su *comisión de exteriores*. Uno de sus redactores, en el momento de la presentación y según se informó en el diario *Area* el día 22 junio 1999, dijo literalmente: *el Gobierno británico debería definir sus intereses estratégicos en Gibraltar y dejar claro a España que queremos conservarlo con sus instalaciones marítimas para la Marina Real y la OTAN, así como el aeropuerto*. Como verán, estamos en lo mismo, aunque este diputado quizá no se leyó los *conceptos estratégicos* anteriores.

En fecha tan reciente como el 4 octubre 1999, la revista gibraltareña *Panorama*, que puede verse en internet, publicó un supuesto *plan secreto*

de potenciación de la base de Gibraltar. Según dicho plan, se aumentarán las posibilidades del Peñón para apoyar logísticamente a las fuerzas navales británicas en sus tránsitos hacia los escenarios de los conflictos, se reforzará la participación de Gibraltar en los ejercicios de la OTAN, aumentará la presencia de buques británicos para hacer uso de los espacios marítimos adyacentes con fines de adiestramiento etc. Cambian las formas pero no cambia la explotación de una parte del territorio español por una potencia extranjera.

COMO RESUMEN

Como resumen de todo lo expuesto podemos decir que la base que nuestro aliado el Reino Unido tiene en el peñón de Gibraltar es algo diferente a las bases de Portsmouth o de Faslane en Gran Bretaña pues es una base de un aliado que sustrae a España el protagonismo que le corresponde en esta zona crítica del planeta.

Gibraltar en manos españolas serviría de muy poco militarmente pues sus capacidades podrían superarse con las instalaciones españolas en cualquier punto del sur de la península y en Ceuta y Melilla; sin embargo, en manos británicas, puede neutralizar los esfuerzos españoles de hacerse valer y respetar como le corresponde en los foros internacionales en los que se toman las grandes decisiones. Pero, además, es que Gibraltar es una base de la que los británicos obtienen considerables beneficios estratégico-militares pues también les sirve como excusa para estar presentes y con fuerza en una zona, la mediterránea, que sigue siendo de vital importancia para Europa y, en general, para el mundo occidental. Y todo esto a un coste que no parece que sea excesivo pues, en definitiva, las actividades económicas de Gibraltar se mantienen, en gran medida, gracias a la comarca que lo rodea.

El factor militar no será el único a considerar en el análisis sobre la actual situación de Gibraltar pero, quizá estén de acuerdo conmigo en que es bastante importante. Posiblemente, si al componente



militar de este problema se le prestase la atención que merece, ganaríamos el apoyo de nuestros actuales aliados o al menos, no serían tan evidentes sus reservas a valorar nuestra postura sobre Gibraltar; además, los ingleses podrían ver afectados los resultados que actualmente obtienen del ejercicio de las funciones militares citadas y, quizá entonces, llegasen a pensar que la política exterior del Reino Unido en sus relaciones con España no debería parecer, como parece, que está en manos de los 30.000 habitantes europeos de Gibraltar, como no estuvo la política exterior británica en relación con China en manos de los 6 millones de chinos de Hong-Kong ni estuvieron en manos de los 3.000 iloises, indígenas de Diego García, las relaciones del Reino Unido con los países del océano Indico. Quizá entonces, a lo mejor, por lo menos, los gibraltareños dejarían de ser utilizados como excusa.

Nada más, muchas gracias por su atención.