

EL VALOR ESTRATÉGICO DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Luis ROMERO BARTUMEUS
Máster en Paz, Seguridad y Defensa

Samuel MORALES MORALES



OBERT Kaplan sostiene en su libro *The Revenge of Geography: What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate*, publicado en 2013, que la geografía ha sido históricamente el telón de fondo de las relaciones geopolíticas en el pasado y continuará siéndolo en el futuro. Según Kaplan, el Mediterráneo volverá a convertirse en un conector entre Europa y el norte de África. En el extremo occidental del entorno geográfico definido por este espacio se localiza uno de los pasos estratégicos más importantes del mundo para el tráfico marítimo, el estrecho de Gibraltar, verdadera puerta de acceso desde el Atlántico hacia el Índico a través

del mar Mediterráneo.

Durante la Guerra Fría el estrecho de Gibraltar, además de mantener su originaria importancia en relación con el tráfico marítimo mundial, añadió un nuevo valor estratégico al convertirse en el lugar de paso obligado de los buques de la OTAN, mientras los del extinto Pacto de Varsovia se adiestraban en cerrarlo para que el flanco sur no pudiera ser reforzado desde el Atlántico, pese a mantener la tensión de forzarlo y poder asegurarse un acceso hacia el Mediterráneo y Oriente Medio, ampliando la importancia estratégica del eje este-oeste de este paso.

Con la desaparición de la Unión Soviética en 1991, el estrecho de Gibraltar mantuvo su importancia en relación con el tráfico marítimo internacional y perdió casi de golpe la estratégica al no contar la OTAN con enemigo claro que se le opusiera. De forma progresiva se fue añadiendo una nueva dimensión sobre el eje norte-sur, a medida que la seguridad europea se veía cada vez más amenazada por las turbulencias del continente africano, amenazas que se vieron materializadas con el descubrimiento en junio de 2003, tras los atentados terroristas en Casablanca, de un plan de Al Qaeda para atentar contra los convoyes militares en tránsito a través del estrecho de Gibraltar; o más recién-

temente con los flujos no regulados de inmigrantes explotados por redes internacionales de crimen organizado.

En los últimos años, el renacer de la geopolítica a raíz de la configuración de un mundo cada vez más multipolar y el nuevo papel de Rusia en el Mediterráneo Oriental y Oriente Medio han revitalizado la dimensión estratégica del eje este-oeste del estrecho de Gibraltar, que se viene a sumar a la ya establecida sobre el eje norte-sur. Por otra parte, la paulatina descomposición del Estado libio, tras la intervención de la OTAN en 2011, y el asentamiento de organizaciones terroristas en el país han sumado una clara amenaza al tráfico marítimo en las inmediaciones de este estratégico punto.

De esta forma, el Estrecho se configura hoy en día como una zona geográfica que representa perfectamente la complejidad del mundo actual, donde se entremezclan diferentes dinámicas, actores estatales y no estatales e intereses estratégicos, con una clara relación de interdependencia entre todas ellas, ya sea por acción o por omisión.

El estrecho de Gibraltar, con una longitud de 42 millas y un ancho que en su punto más estrecho tan solo alcanza las nueve millas, soporta una densidad de tráfico marítimo de alrededor de 120.000 buques anuales. Mantener una presencia en cualquiera de las dos orillas proporciona no solo la responsabilidad de proteger el tráfico marítimo, sino también lo que el profesor Milan Vego denomina en su obra *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas* una posición de importancia estratégica.

Para hacer frente a esta complejidad, tanto los países ribereños —España y Marruecos— como la comunidad internacional implementan diversas medidas para evitar una eventual interrupción del tráfico en el estrecho de Gibraltar, lo que tendría un gran impacto en todo el mundo. La Organización Marítima Internacional estableció en el año 1970 un Dispositivo de Separación del Tráfico Marítimo Internacional en la zona del Estrecho en el que rige el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, controlado, en estrecha colaboración, por las autoridades competentes de España y Marruecos.

En el ámbito de la seguridad, la OTAN activó, a raíz de los atentados del 11 de septiembre de 2001, la Operación ACTIVE ENDEAVOUR en el Mediterráneo con la misión de garantizar la seguridad en el tráfico marítimo frente a las amenazas derivadas del terrorismo internacional. Los objetivos de esta Operación fueron disuadir e impedir cualquier actividad terrorista en el Mediterráneo, protegiendo el tráfico mercante y las líneas de comunicación marítimas, además de controlar y monitorizar los buques sospechosos de transportar materiales prohibidos. Esta Operación estuvo bajo el control del Mando Componente Marítimo OTAN del Cuartel General de Northwood (MARCOM), que dirigía el despliegue de medios navales y aéreos proporcionados por los estados miembros. En noviembre de 2016, quince años después de ponerse en marcha, la Alianza sustituye esta operación Artículo 5 por la operación SEA GUARDIAN (No Artículo 5).

Además, España mantiene un dispositivo permanente de seguridad marítima con participación de medios militares y civiles para hacer frente no solo a la amenaza del terrorismo, sino también para luchar contra los tráfico ilícitos de todo tipo realizados por las redes de crimen organizado, de los que el que mayor dimensión representa es el de seres humanos. En total, España mantiene activos en todo tiempo cinco sistemas distintos de control del Estrecho, redundantes en ocasiones, que responden a finalidades diversas pero complementarias en los ámbitos establecidos en la Estrategia de Seguridad Nacional española de Defensa Nacional, Lucha contra el Crimen Organizado, Seguridad Marítima y Control del flujo de Inmigrantes Irregulares.

En relación a la cooperación transatlántica entre España y los Estados Unidos en esta región estratégica, se puede afirmar que se produce de forma fluida desde hace más de seis décadas en diferentes dimensiones. El establecimiento, a raíz de los Acuerdos de 1953, de una base naval de utilización conjunta en Rota, a escasas cuarenta millas del estrecho de Gibraltar, puede ser considerado el principal elemento de esta colaboración, que recientemente ha sido reforzada con la ampliación del acuerdo entre ambos países para el despliegue de cuatro destructores de la Marina de Guerra de los Estados Unidos integrados en el escudo antimisiles de la OTAN.

Por otra parte, y como consecuencia del asalto al Consulado estadounidense en Bengazi en 2012, los Estados Unidos desplegaron el Special Purpose Marine Air-Ground Task Force —Crisis Response— Africa (SP-MAGTF-CR-AF) en la Base de Morón, a 83 millas del Estrecho, con la misión de hacer frente a las situaciones de crisis en el área de operaciones del Mando Africano (AFRICOM), entre las que se encuentra la zona estratégica determinada por el estrecho de Gibraltar.

En el ámbito bilateral, España y los Estados Unidos mantienen un acuerdo de protección de fuerzas derivado del Convenio de Colaboración en materia de Defensa suscrito por ambos países, que es invocado cuando la situación lo requiere, como así ha sucedido, entre otras ocasiones, durante el tránsito de los buques estadounidenses durante la proyección estratégica en apoyo de las operaciones en Oriente Medio durante los años 1991 y 2003. El protagonismo de los sistemas de control españoles en beneficio del paso de los convoyes fue tan evidente que los dispositivos de escolta solo atendían a las órdenes que emitía un único centro de control y coordinación en territorio español.

Recientemente Luke Coffey, analista político norteamericano y exasesor del secretario de Estado de Defensa británico Lian Fox, publicó en 2016 un documento en el que ponía el foco sobre el inherente interés que para los Estados Unidos tiene el estrecho de Gibraltar. Sin embargo, a nuestro juicio, el artículo manifestaba en su exposición diversas imprecisiones, de entre las cuales quizás la más evidente fuera vincular hoy en día la seguridad del Estrecho con el territorio no autónomo de Gibraltar, lo que supone una simplifica-

ción tal de la realidad que tiene como consecuencia un análisis limitado de la complejidad de relaciones entre los actores y dinámicas que afectan a la seguridad en esta zona estratégica.

Como hemos expuesto anteriormente, la seguridad de la navegación por el estrecho de Gibraltar reside fundamentalmente en los Estados soberanos de España y Marruecos, tal como reconoce la Organización Marítima Internacional, y en el ámbito de la seguridad la responsabilidad recae en España y los Estados Unidos, como reconoció el expresidente Barak Obama durante un discurso en la Base Naval de Rota en su visita a España el de 8 julio de 2016.

De esta manera, el sustento de la seguridad en el área del estrecho de Gibraltar es soportado, fundamentalmente, por los actores mencionados anteriormente, lo que, además, previene la incertidumbre generada en los últimos meses tras la decisión tomada por las autoridades del Reino Unido de abandonar la Unión Europea.

El 23 de junio de 2016 la población del Reino Unido decidió en referéndum la salida de la Unión Europea por un exiguo cincuenta y dos por ciento de los votos, con la oposición mayoritaria de Escocia, Irlanda del Norte, Gibraltar o Londres. En un artículo publicado en el *blog* de Ciencia Política de la Universidad de Oxford, Helen Margetts, Peter Jonh, Scott Hale y Taha Yasserli sostienen que desde la misma mañana de la dimisión del primer ministro, el 24 de junio, el país se sumió en un caos político en el que todas las instituciones se encuentran cuestionadas, incluida la propia existencia del Reino Unido debido a la insistencia de Escocia en abandonar la Unión Europea.

Por otra parte, las referencias a la propuesta realizada por el anterior ministro español de Asuntos Exteriores sobre la posibilidad de iniciar conversaciones en relación a una eventual cosoberanía del territorio no autónomo de Gibraltar, tras la decisión del Reino Unido de abandonar la Unión Europea, obvian aspectos relevantes. Entre ellos, el más importante posiblemente sea la necesidad de reducir la incertidumbre generada por esta decisión y la expresa oposición manifestada por el territorio no autónomo de Gibraltar.

El Reino Unido reconoció manifiestamente en el año 2006 la vigencia y validez jurídica del Tratado de Utrecht y negó que Gibraltar pudiese independizarse a no ser que España accediera a ello de acuerdo a lo establecido en el último punto del artículo X de este Tratado. En palabras de Jack Straw, secretario de Estado de Asuntos Exteriores en esa fecha, y dirigidas por escrito al ministro español de Asuntos Exteriores: «... la independencia de Gibraltar solo podrá ser una opción para Gibraltar con el consentimiento de España».

En consecuencia, en el despacho adjunto a la Constitución vigente actualmente en el territorio de Gibraltar, se decía: *The U. K. also confirms that in this view the right to self-determination is constrained by the Treaty of Utrecht only us to the independence option*. Los sucesivos intentos del Reino Unido para forzar a las Naciones Unidas a que excluyan a Gibraltar de la lista de

territorios no autónomos se han saldado hasta la fecha con el más absoluto fracaso.

Por otra parte, también obvia Coffey que similares conversaciones sobre la cosoberanía fueron mantenidas por España y el Reino Unido durante los años 2001 y 2002 y, aunque finalmente no fructificaron en ningún acuerdo, sirvieron para mostrar las diferencias entre el secretario de Estado de Defensa y el de Asuntos Exteriores en el seno del ejecutivo británico sobre esta cuestión y que fueron aireadas por la prensa anglosajona.

En el estrecho de Gibraltar confluyen Europa y África, Oriente Medio y el Atlántico. Su seguridad se enfrenta en la actualidad a dinámicas y desafíos que deben ser abordados en un mundo cada vez más complejo e interdependiente. La absoluta colaboración entre los actores implicados, sobre todo los que conforman la amplia geografía natural del Estrecho, proporciona los elementos necesarios para enfrentarse a estos desafíos y contribuir a generar oportunidades en un entorno seguro y estable.

Estas oportunidades deben ser generadas sobre la base de la cooperación y a través de la promoción de un sistema internacional pacífico, compuesto de redes interdependientes de comercio, finanzas, información, leyes, personas y formas de gobierno, tal como la Marina de Guerra estadounidense expuso ya en 2007 al publicar *A Cooperative Strategy for 21.st Century Seapower*.

Pretender, como plantea Luke Coffey, que la seguridad de una zona vital para el desarrollo comercial y estratégico del planeta puede ser mantenida desde un territorio de apenas cinco kilómetros cuadrados, ignorando por ello los setecientos kilómetros de la costa sur española y otros tantos de la marroquí, es empeñarse en negar la evidencia, máxime cuando se trata de territorios soberanos de países amigos o aliados.

