



LA PISTA DE ATERRIZAJE DE GIBRALTAR Y LA BASE MILITAR¹

Antonio Marquina Barrio²
Director de UNISCI

Resumen:

La base militar de Gibraltar, que ha sido tradicionalmente utilizada por el Reino Unido, creció en importancia durante la Segunda Guerra Mundial y posteriormente durante la Guerra Fría. A partir del hundimiento de la Unión Soviética se reorganizaron sus funciones militares. La base militar sigue siendo importante. Es un activo ante circunstancias geopolíticas cambiantes que, como enseña la historia, no siempre son predecibles. La realidad fría no permite otro análisis. Desde esta perspectiva, el artículo muestra que la política española para la recuperación de la soberanía de Gibraltar ha sido profundamente inconsistente

Palabras clave: Base militar, Gibraltar, Guerra Fría, política española

Title in English: “*The Runway of Gibraltar and the Military Base.*”

Abstract:

The importance of Gibraltar military base, which was utilized by the Armed Forces of the United Kingdom, increased during the Second World War and during the Cold War. Later on, after the dissolution of the Soviet Union, its military role and objectives were redefined. The military base is still an important asset. Given the unpredictability of many geopolitical changes, as history shows, this importance can not be forgotten. On this perspective, the article shows the profound inconsistencies in the Spanish policies maintained and the different approaches and negotiations for the recuperation of the Gibraltar sovereignty.

Keywords: *Military base, Gibraltar, Cold War, Spanish policy.*

Copyright © UNISCI, 2009.

Las opiniones expresadas en estos artículos son propias de sus autores, y no reflejan necesariamente la opinión de UNISCI. *The views expressed in these articles are those of the authors, and do not necessarily reflect the views of UNISCI.*

¹ Este artículo fue publicado en: del Valle, Alejandro; González García, Inmaculada (2004): *Gibraltar 300 Años*, Cádiz, Universidad de Cádiz (UCA) en el capítulo homónimo, pp. 177-210.

² Antonio Marquina Barrio es Catedrático de Seguridad y Cooperación Internacional y Director del Centro de Investigación UNISCI.

Dirección: Departamento de Estudios Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, UCM, Campus de Somosaguas, 28223 Madrid, España. *E-mail:* marioant@cps.ucm.es



1. Introducción

La conquista del Peñón de Gibraltar por las Fuerzas Armadas británicas en 1704, en favor de uno de los pretendientes de la corona española, el Archiduque Carlos y en defensa de sus derechos, significó la apropiación por el Reino Unido de la Fortaleza de Gibraltar, una vez finalizada la Guerra de Sucesión. El artículo X del tratado de Utrecht dio base jurídica a esta situación.

Posteriormente, el Reino Unido procedió, en un proceso continuado de expansión, a considerar como propias las aguas que bordeaban el Peñón, a avanzar en la zona establecida como zona neutral, zona nunca cedida, e incluso a la construcción de diversas instalaciones en la misma.

2. La Pista de Aterrizaje de Gibraltar. Diversidad de Planteamientos³

Una de las instalaciones que acabaron construyéndose fue una pista de aterrizaje que desde 1935 se utilizó para el embarque y entrenamiento de aviones de la fuerza aérea naval basados en portaaviones. En 1938, estando España en plena guerra civil, el Reino Unido procedió al alargamiento de la pista, que llegó a extenderse quinientos metros. No obstante, el 4 de marzo de 1939, antes de finalizar la guerra, el gobierno del general Franco ordenó al embajador en Londres, el duque de Alba, que llamara la atención al gobierno británico sobre las obras que se estaban realizando, que tenían lugar en una zona usurpada del territorio nacional y que las convenciones en vigor permitían prohibir el vuelo sobre el espacio aéreo de un país firmante a todo avión estatal o privado si existían razones de carácter militar, y que España observaba la realización de estas obras con gran preocupación. El duque de Alba realizó la gestión y el Foreign Office respondió con un memorandum, el día 25 de abril donde se presentaba con bastante claridad la posición británica y se hacían una serie de afirmaciones de importancia que el gobierno español posteriormente no tendría en cuenta.

En primer lugar se exponía el hecho de la utilización de “una parte de la zona neutral” como “pista de aterrizaje de emergencia” durante los años anteriores. Se reconocía que esta pista era bastante pequeña, pero que hasta entonces no se había alargado primordialmente porque ello habría implicado una reducción del espacio disponible para el esparcimiento de la población. No se había producido ningún incidente o contratiempo. Las mejoras que se estaban realizando no alterarían el uso general para el que la pista de aterrizaje se había construido, permaneciendo primordialmente como en años anteriores en su status de pista de aterrizaje de emergencia para el embarque y entrenamiento de aviones de la Fuerza Aérea naval desembarcados.

Posteriormente, el 27 de abril, el nuevo gobierno español envió nuevas instrucciones al duque de Alba, para que llamara la atención al gobierno británico sobre las implicaciones de la pista de aterrizaje, pues los aviones británicos sobrevolaban cada vez con más frecuencia el territorio español en vuelos de reconocimiento, en vista de lo cual se había dado orden de disparar contra cualquier avión extranjero que hiciera una incursión en territorio español.

³ Este apartado es en buena parte un resumen del trabajo que publicamos en la Revista de Estudios Internacionales en 1981. Véase Antonio Maquina: “La Pista de Aterrizaje de Gibraltar”, Revista de Estudios Internacionales vol .2, no. 2 (1981), p.305-331.



Nuevas instrucciones se enviaron al duque de Alba el 17 de mayo, dándose por enterado el Foreign Office de las comunicaciones del embajador español.

Una vez que estalla la Segunda Guerra Mundial, el Almirantazgo y el Ministerio del Aire británico, que con anterioridad habían sugerido la conversión de la pista de aterrizaje de emergencia en un aeródromo presionaron nuevamente para su conversión en un aeródromo operacional, pero el secretario del Foreign Office, siguiendo las recomendaciones del gobernador de Gibraltar, procedió a transmitir unas instrucciones al embajador británico en Madrid para que diera toda clase de seguridades al gobierno español de que las mejoras que se estaban llevando a cabo en la pista de aterrizaje de emergencia no afectarían a sus usos generales de desembarque de aviones para mantenimiento y entrenamiento con ocasión del anclaje de un portaaviones en Gibraltar. La pista de aterrizaje permanecería esencialmente como una pista de aterrizaje de emergencia, aunque el estallido de la guerra induciría una mayor utilización que en una situación de paz, pero no se utilizaría con fines hostiles a España. Se respetaría escrupulosamente el territorio y las aguas territoriales españolas, pues desde el punto de vista técnico no había problemas. En su entrevista, debía asimismo evitar utilizar la palabra aeródromo para evitar dar la impresión de que se estaba construyendo una base aérea. El nombre a utilizar era el de **pista de aterrizaje**.

En otro orden, el secretario del Foreign Office le indicó que no debía dar la impresión de que estaba buscando el consentimiento del gobierno español a las ampliaciones que se estaban produciendo, sino que la información debía darse como un acto de cortesía. No se debían dar seguridades de que la pista de aterrizaje no se emplearía para fines operacionales contra fuerzas enemigas, pues era dudoso que este compromiso se pudiera mantener durante la guerra y, por otra parte, el gobierno español no había suscitado este tema.

El 27 de noviembre de 1939 tuvo lugar la entrevista entre el embajador británico, Maurice Peterson, y el ministro de Asuntos Exteriores español, Juan Beigbeder. El embajador le transmitió esta información y el ministro aseguró que la pista de aterrizaje en la zona neutral era un hecho consumado (*fait accompli*) como lo había sido la posesión de la Roca, y que el gobierno español no tenía intención de poner en cuestión el derecho británico de utilización; aunque el ministro no quedó convencido sobre las seguridades de que no se violarían el territorio y las aguas españolas, en base a informes de expertos.

Las autoridades españolas continuaron protestando por las violaciones del territorio y aguas españolas, e incluso derribaron un avión y averiaron otro el 30 de junio de 1940, pero no queda constancia documental de reclamaciones españolas por el uso de la pista de aterrizaje durante la guerra, a pesar del uso masivo a que se vio sometida, no siendo de descartar en la actitud española algunas insinuaciones o promesas por parte británica que dejan mucho de estar clarificadas⁴.

Una vez terminada la Segunda Guerra Mundial y pasados los primeros años del aislamiento del gobierno español, el gobierno británico procedió a negociar con el gobierno español un convenio con el fin de establecer los servicios aéreos.

Entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos. El gobierno hizo gala una vez más de un cierto grado de ingenuidad diplomática. El convenio firmado el 20 de julio de 1950 suponía la consolidación de una situación, al quedar reconocida la pista de aterrizaje de emergencia como aeródromo. En los cuadros anejos de rutas aparecía Gibraltar de una forma

⁴ Se sabe que el gobierno británico deliberadamente no ha desclasificado documentos de la Segunda Guerra Mundial referentes a este tema y la posición de Churchill.



patente y continuada. Luego, la parte británica, en un canje de notas adjunta al convenio, introdujo lo siguiente: “por ser Gibraltar un aeródromo militar, su utilización por aeronaves civiles podrá ser en cualquier tiempo limitada o suspendida cuando así lo exijan consideraciones militares” al que el subsecretario de Economía Exterior y Comercio dio su asentimiento por escrito. Afortunadamente las Cortes españolas se negaron a ratificar el convenio, el 13 de diciembre de 1951, pero el convenio se puso en vigor provisionalmente pues en el artículo 18 se establecía que el convenio entraría en vigor en la fecha de su firma y, definitivamente, en la de su ratificación. Los cuadros de rutas se modificaron, desapareciendo la mención de Gibraltar⁵, con lo que el intercambio de notas anejo perdió su razón de ser.

Una vez que el Reino Unido introdujo Gibraltar en la lista aneja de las Naciones Unidas de territorios a descolonizar y el proceso descolonizador cogió velocidad de crucero al aprobarse las resoluciones 1514 y 1541 en la XV Asamblea General, la cuestión de Gibraltar tomó otro cariz. El 16 de diciembre de 1965, la XX Asamblea General aprobó la resolución 2070, invitando al Reino Unido y España a iniciar sin demora las conversaciones previstas según los términos del consenso aprobado el 16 de octubre de 1964 por el Comité de los Veinticinco, donde se invitaba al Reino Unido y España a encontrar una solución negociada, conforme a los principios de la Carta de la ONU y de acuerdo con la resolución 1514.

El 20 de enero de 1966 el Ministerio de Asuntos Exteriores, a fin de evitar equívocos, al ser utilizada la base de Gibraltar por diversos estados de la OTAN procedió a señalar a los diversos estados de esta organización las graves irregularidades y las modificaciones que el Reino Unido había introducido en las concesiones de cesión, incidiendo también en la pista de aterrizaje con fines civiles y militares que contravenía la razón de ser de una zona neutral que exigía su desmilitarización. El gobierno español iba a valorar las consecuencias que podía entrañar la implantación en su territorio de una base militar al servicio de una organización a la que España no pertenecía.

De este modo, cuando se iniciaron formalmente las negociaciones, el asunto de la pista de aterrizaje fue uno de los puntos calientes que se debatieron, utilizando el Reino Unido argumentos que no se correspondían con exactitud a los precedentes históricos tal como aquí se relatan, incluso ocultando datos que obraban en su poder y que el gobierno español no había recogido en su momento por pura incuria y que claramente desconocía, en función de las argumentaciones que utilizó. La cuestión de los sobrevuelos finalmente centró, a partir de julio de 1966, el debate sobre la pista de aterrizaje. La parte española protestando por las violaciones del espacio aéreo español y por la usurpación del istmo por parte británica, y la parte británica negando estas violaciones, en función de los circuitos de tráfico y los procedimientos de aproximación utilizados, y afirmando su soberanía sobre el istmo, en ocasiones de forma harto prepotente. A fin de cuentas la pista de aterrizaje venía definida como “aerodromo militar utilizable sólo en caso de emergencia y con previa autorización” en los acuerdos suscritos por el Reino Unido con Libia y Portugal y registrados en la OACI y el Reino Unido había establecido una zona prohibida constituida por un círculo de tres millas con centro en la pista cubriendo territorio y aguas españolas.

El 12 de abril de 1967 el Boletín Oficial del Estado publicó una modificación de las zonas del territorio español prohibidas y restringidas al vuelo en la zona del estrecho de Gibraltar. Las coordenadas señaladas significaban un duro golpe a la libertad de movimientos

⁵ El enunciado del número uno del cuadro de rutas a explotar por la empresa o empresas británicas era el siguiente: Puntos en el territorio del Reino Unido-Madrid que significaba únicamente, según la negociación, libertad para operar la ruta Londres-Madrid y Madrid-Gibraltar. En las empresas designadas por España desapareció cualquier mención directa o sobreentendida a Gibraltar.



de que habían venido disfrutando los aviones británicos de una forma indebida. El 18 de abril, España comunicó a la OACI el establecimiento de la zona prohibida y tres días después, el gobierno británico suprimió la mención de su zona prohibida que aparecía en diversas publicaciones. Por parte británica se hicieron algunas propuestas de acomodación, pero sin resultados, pues el gobierno español sólo se avino a continuar negociando siempre que el Reino Unido dejase de poner en cuestión la soberanía de España en el istmo y dejase de utilizar la pista de aterrizaje para fines militares.

El 17 de septiembre de 1967, a iniciativa del gobierno británico, se llevó a cabo el referéndum en Gibraltar sobre si los gibraltareños querían mantener sus vínculos con el Reino Unido o pasar a la soberanía española, a pesar de la oposición de las Naciones Unidas y su posterior condena por la Asamblea General. En 1969 el Reino Unido otorgó una constitución a Gibraltar haciendo de nuevo caso omiso a las Naciones Unidas. Esto condujo a que el gobierno español cerrara la verja el 8 de junio de 1969. Las protestas por los sobrevuelos continuaron, si bien las posiciones de dureza progresivamente se fueron disipando, primero con Gregorio López Bravo que cometió el error garrafal de intentar cambiar de política poniendo sordina al contencioso, y que, a la postre, significó una humillación personal al ministro por parte británica.⁶ Laureano Lopez Rodó retomó con más firmeza el dossier, para llegar con la muerte del general Franco a una situación de progresivo debilitamiento, debilitamiento que perduró en los gobiernos de la democracia, aprovechándose el Reino Unido para plantear continuamente posiciones maximalistas en función de la necesidad de homologación y entrada de España en las organizaciones internacionales europeas y euro-atlánticas donde estaba perfectamente encuadrado el Reino Unido y amenazaba con el veto. Se acabó instaurando así, por parte española una política de declaraciones y concesiones unilaterales que culminó con la firma de la declaración conjunta sobre el aeropuerto de Gibraltar el 2 de diciembre de 1987, aparentemente ventajosa para las posiciones que tradicionalmente había sostenido España, pero que todavía no se ha puesto en vigor⁷.

3 El Advenimiento del Sistema Democrático y la Entrada de España en la OTAN

Como indicamos, con el advenimiento de la democracia en España se abrieron expectativas de una acomodación en el contencioso. Por parte española se planteó una apertura gradual con el levantamiento de las restricciones a medida que por parte británica se fueran haciendo, a su vez, progresivas concesiones. Por parte británica asistiremos a continuas tomas de posición maximalistas, aprovechándose de su posición en las diversas organizaciones a las que España quería pertenecer, la Comunidad Económica Europea y la OTAN.

El primer hito a reseñar en este proceso de debilitamiento por parte española y acomodación a las exigencias británicas, fue la declaración o comunicado de Lisboa de 10 de abril de 1980.

⁶ Véase Marquina, Antonio (1989): "La Política Exterior", en Gallego, José Andrés; Velarde, Juan; Linz, Juan, González, Nazario, *Historia de España*, vol. 13, no. 3, Madrid, Gredos.

⁷ Véase para el período posterior a 1975, entre otros, las obras de Izquierdo, Cristina (1996): *Gibraltar en la Unión Europea*, Madrid, Tecnos; Morris, D.S. and Haigh, R.H. (1992): *Britain, Spain and Gibraltar 1945-1990: the eternal triangle*, London, New York, Routledge; Marquina, Antonio (1988): "El contencioso de Gibraltar después de la declaración de Bruselas", en *Estudios jurídicos en homenaje al profesor José Pérez Montero*, Oviedo, Facultad de Derecho, pp. 873-892.



Posteriormente tras el intento de golpe de estado en España el 23 de febrero de 1981, el gobierno de Calvo Sotelo decidió romper con las reticencias de Adolfo Suárez, buscando decididamente el ingreso de España en la OTAN.

El ingreso de España en esta organización implicó una negociación diplomática y militar donde quedaron recogidos unos principios de entendimiento⁸. España sería miembro del Allied Command Europe (ACE) y se reconocía la importancia del eje Baleares-Estrecho-Canarias. El problema es que el mando GIBMED-GIBAIR estaba ahí y por parte británica no se estaba dispuesto a suprimirlo. Con ello se presentaba una dificultad de muy notables consecuencias, pues los accesos orientales al estrecho quedarían controlados por este mando. Las soluciones propuestas por el Comité de Coordinación de la OTAN, en concreto por el presidente, el británico David Nichols, que el GIBMED-GIBAIR pasase a ser un mando conjunto dependiente de un mando español o que siguiera siendo un mando británico dependiente del mando español, no eran satisfactorias para España⁹. El gobierno británico no tenía voluntad negociadora¹⁰. No obstante no es totalmente descartable que se hubiera podido llegar a un entendimiento, aunque es dudoso que hubieran podido recoger los principales derechos y reivindicaciones que España venía presentando. De hecho, el gobierno de Calvo Sotelo había subordinado el contencioso al ingreso de España en la Alianza Atlántica. En septiembre de 1981, el ministro de Asuntos Exteriores, José Pedro Pérez-Llorca, antes de entrevistarse en Nueva York con Lord Carrington, manifestó que el ingreso de España en la Alianza Atlántica resolvería el problema de Gibraltar. El ministro veía la solución del contencioso precisamente en el marco atlántico, que permitiría la reversión del problema a su origen que no era otro que militar y estratégico y que, con el paso del tiempo, se había acabado convirtiendo en político-territorial e incluso de población. En el mes de octubre de 1982 llegó incluso a afirmar rotundamente en la Comisión de Asuntos Exteriores, saliendo al paso de los argumentos de los partidos de la oposición, bastante oportunistas por cierto, exigiendo la resolución previa de la cuestión de la soberanía de Gibraltar¹¹, que España abandonaría la OTAN, si, una vez dentro, la cuestión de Gibraltar permanecía bloqueada¹². En esta línea, que hemos de calificar como de un cierto exceso de voluntarismo, se empezó a negociar con el Reino Unido, llegándose a preparar el borrador de un compromiso, el compromiso de Cintra, que pretendía poner en práctica la declaración de Lisboa de 1980. Los puntos principales en la negociación, dejando de lado el paquete referente a la población, su status, los derechos laborales, cuestiones económicas y culturales y de cooperación, incluyendo la pista de aterrizaje, hacían referencia a la apertura de la verja unilateralmente por España, la cancelación del artículo diez del tratado de Utrecht, tomando nota del estatuto territorial, el levantamiento unilateral de las restricciones aéreas, la entrada en Gibraltar de tropas españolas de Infantería de Marina, la presencia de la bandera española en la colonia, aunque no quedaba claro si España, al final, se quedaría con el mando GIBMED- GIBAIR¹³.

⁸ Véase a este respecto Rupérez, Javier: “La integración de España en la estructura militar de la OTAN: La búsqueda del tiempo perdido” en Marquina, Antonio (1999): *España en la nueva estructura militar de la OTAN*, Madrid, UNISCI 1999, p. iii-xi.

⁹ Véase: Marquina, Antonio (1986): *España en la Política de Seguridad Occidental, 1939-1986*, Madrid, Ediciones Ejército, pp. 932-938.

¹⁰ Rupérez, Javier (1986): *España en la OTAN. Relato Parcial*, Barcelona, Plaza y Janés, p.212.

¹¹ Véase por ejemplo. Gold, Peter (1994): *A Stone in Spain's Shoe*, Liverpool, Liverpool University Press, pp. 32-33.

¹² Véase estas opiniones en Marquina, Antonio: “La Política Exterior de la Unión del Centro Democrático”, en Tusell, Javier y Soto, Alvaro, (1996): *Historia de la Transición 1975-1986*, Madrid, Alianza Universidad, pp.196-201.

¹³ *Idem, ibidem*.



Afortunadamente la guerra entre el Reino Unido y Argentina por las islas Malvinas hizo que se suspendieran las negociaciones, que tenían como presupuesto de base que la mera pertenencia de España a la OTAN sería una palanca decisiva en la solución del contencioso gibraltareño.

Luego se produjo el cambio de gobierno tras las elecciones de octubre de 1982 y todo quedó paralizado. El nuevo gobierno socialista español salido de las elecciones generales decidió mantenerse al margen de la estructura militar de la OTAN y procedió a dar pasos en una línea de normalización sin contrapartidas, abriendo unilateralmente la verja y llegando a una nueva declaración bilateral, la declaración o comunicado de Bruselas de 27 de noviembre de 1984. Posteriormente, tras el referendun sobre la permanencia de España en la OTAN, en 1986, la no integración en la estructura militar, una de las cláusulas del referendun, impuso la negociación de seis acuerdos de coordinación con la OTAN¹⁴, donde, según las directrices generales para los acuerdos de coordinación entre los mandos principales de la OTAN y las autoridades militares españolas, instrucción MC313, quedó establecido que los mandos aliados en Gibraltar no eran admitidos para coordinar a España con la OTAN, de forma especial en el acuerdo sobre defensa y control del estrecho de Gibraltar y sus accesos.

Empero, el “modelo español” no fue nunca un modelo satisfactorio, al implicar esencialmente la falta de participación en los procesos decisivos aliados. Este “modelo” a los pocos años sería denostado por las propias autoridades civiles y militares que lo habían presentado como modélico, condenando de forma inquisitorial, todo hay que decirlo, a los pocos que tuvimos el coraje y la visión de oponernos a semejante experimento¹⁵, un experimento a que había llevado la inexperiencia, bastante oportunismo y, como después reconocería el propio Felipe González, su propia cabezonería.

4. La OTAN tras la Guerra Fría, su Impacto en la Base de Gibraltar

Una vez que se plantea la reforma de la estructura de mandos en el seno de la OTAN tras la Guerra Fría, existía una clara oportunidad para España para hacer valer sus derechos y para disminuir la importancia de las instalaciones militares de la colonia de Gibraltar. Los mandos de cuarto nivel iban a desaparecer, el GIBMED-GIBAIR entre ellos, y, con ello, desaparecía una de las dificultades que España había tenido a la hora de integrarse en la estructura militar de la OTAN.

El Parlamento aprobó por abrumadora mayoría la integración en la estructura militar de la OTAN, asunto que desde el final de la Guerra Fría había inducido a una búsqueda de acomodaciones no totalmente ortodoxas, caso de las implicaciones de los acuerdos de Berlín de 1994, las CJTFs o el Pfp,-- dejando de lado el tema del Eurocuerpo--, todo ello aceptado y apoyado por España, con el contenido de una de las condiciones impuestas en el referendun

¹⁴ Eran los siguientes: acuerdo para preservar la integridad territorial española; acuerdo para la defensa aérea de España y áreas adyacentes; acuerdo para la defensa y control del estrecho de Gibraltar y sus accesos; acuerdo sobre operaciones navales y aéreas en el Atlántico Oriental; acuerdo sobre operaciones navales y aéreas en el Mediterráneo Occidental; acuerdo sobre provisión de territorio e instalaciones españolas para la recepción y tránsito de refuerzos y apoyo logístico, aéreo y marítimo.

¹⁵ Véase por ejemplo Marquina, Antonio (1994): “La evolución de la Política de Seguridad Española (1982-1992)”, en Calduch, Rafael, *La Política Exterior Española en el siglo XX*, Madrid, Ediciones Ciencias Sociales, pp. 369-389.



de 1986, la no integración en la estructura militar de la OTAN. Se trataba, en frase del ministro de Defensa García Vargas, “de ganar el tiempo perdido”.

De nuevo el tema de Gibraltar hizo su aparición, exigiendo inicialmente el Reino Unido el levantamiento de las restricciones militares como condición sine qua non para la integración de España en la estructura militar de la OTAN. Así lo dijo con toda claridad Robin Cook en la cumbre de Madrid de la Alianza Atlántica, en julio de 1997, manifestando su reserva y condicionando su acuerdo a la nueva estructura de mandos al levantamiento total e incondicional de las restricciones que se imponían a las actividades militares británicas en la utilización de los espacios aéreo y marítimo¹⁶. La situación era, en consecuencia, muy complicada para el gobierno español en 1997. Como ya hemos relatado en otro lugar¹⁷, en octubre de 1997 España se encontraba en una situación de neto perdedor básicamente por dos razones:

- 1.- Los Estados Unidos apoyaban directa o indirectamente la posición británica
- 2.- Por parte española, ante las dificultades que presentaban, el Ministerio de Defensa no empujaba con decisión, dando la impresión que se buscaba la integración militar a cualquier precio.

Afortunadamente el gobierno español salió de su letargo y lanzó una campaña diplomática para explicar a los aliados la posición española manifestando que no querían trasladar el contencioso bilateral al marco de la Alianza Atlántica, que estaban dispuestos a realizar los ajustes necesarios en el contexto de la adopción de la nueva estructura de mandos, de la que iba a desaparecer Gibraltar como mando de cuarto nivel, su escasa operatividad en

¹⁶ Las restricciones navales tradicionales del gobierno español implicaban que España se reservaba la posibilidad de no dar su consentimiento a las solicitudes de escala en puertos españoles de las unidades navales extranjeras que provinieran o tuvieran prevista su visita a Gibraltar. En este sentido España en el acuerdo de normalización Stana 1.100 de la OTAN se reservaba los siguientes derechos:

a-denegar, reconsiderar o modificar en cualquier momento cualquier autorización para escala solicitada de acuerdo con las previsiones del acuerdo Stana.

b-no permitir que buques procedentes de Gibraltar hagan escala en puertos españoles

c-no permitir que los buques que hayan visitado cualquier puerto español y se dirijan directamente a Gibraltar hagan escala en puertos españoles.

Estas restricciones tenían no sólo un carácter jurídico sino político

En cuanto a las restricciones aéreas, la posición española quedaba reflejada en diversas normas nacionales e internacionales sobre tráfico aéreo. De este modo estaba prohibido el sobrevuelo del espacio aéreo español y las escalas en territorio español de cualquier aeronave estatal que tuviera como origen, destino o aeropuerto alternativo Gibraltar, exceptuándose los vuelos de carácter humanitario y los aviones en situación de emergencia. En el caso de aeronaves civiles el sobrevuelo estaba prohibido si procedían o se dirigían a un aeropuerto español; en los demás casos el sobrevuelo estaba ya autorizado, aunque con anterioridad había estado también prohibido. Se mantenía desde 1967 una zona prohibida, la LEP 117 que se extendía sobre la zona del Campo de Gibraltar y aguas adyacentes, limitando así considerablemente la operatividad de la pista de aterrizaje, de la cual se desgajó en 1985 una zona restringida, la LER 49 en donde podían operar las aeronaves civiles en maniobras de entrada o salida de la pista de aterrizaje.

En el campo militar la postura no escrita española había sido la de no participar en operaciones y ejercicios OTAN en los que participasen unidades aéreas o navales aliadas que salieran o fuesen a entrar en Gibraltar. En cuanto a la utilización de otras instalaciones como comunicaciones, mando, control facilidades portuarias o aeroportuarias, España no se opuso a la utilización de estas instalaciones, si bien no accedió a establecer procedimientos de coordinación directa ni a participar en ejercicios donde se utilizasen dichas instalaciones. Véase a este respecto la intervención del Secretario de Estado de Política Exterior y para la Unión Europea, Ramón De Miguel Egea en la Comisión de Asuntos Exteriores., n.514, Madrid 23 de septiembre de 1998, pp.14860-14863.

¹⁷ Marquina, Antonio: “La otra batalla de Gibraltar”, *Revista UNISCI*, no.4, (Enero 2004) www.ucm.es/info/unisci .



el nuevo contexto militar aliado que se avecinaba y que no podían levantar las restricciones aéreas y navales porque afectaban a la soberanía española. La ofensiva, aunque algo tardía, surtió su efecto pasando la parte británica a dejar de lado posiciones maximalistas y centrarse en una acomodación bilateral. A este fin los ministros de Asuntos Exteriores de ambos estados convinieron el 21 de noviembre en Luxemburgo que se llevaran a cabo conversaciones bilaterales entre altos cargos de ambos ministerios para llegar a un entendimiento. La propuesta española de gestión militar conjunta de la pista de aterrizaje no fue aceptada por parte británica.

El tema de la acomodación en el asunto de las restricciones, no obstante, no se solventó hasta la reunión del Consejo Atlántico de Ministros de Defensa, el 2 de diciembre de 1997, cuando ante la posición firme española, el Reino Unido hubo de aparcarse definitivamente sus posiciones maximalistas¹⁸. España entró en la nueva estructura de mandos, separándose el contencioso bilateral de la reforma de la estructura de mandos de la Alianza Atlántica. España iba a recibir un mando subregional, el Mando Subregional Conjunto del Sudoeste, dependiente directamente de AFSOUTH en Nápoles con la misión de asegurar la defensa del territorio peninsular nacional, así como los territorios insulares y los accesos al estrecho de Gibraltar y el propio estrecho de Gibraltar. La base de Gibraltar quedó como una base puramente británica que podría servir de apoyo a la Alianza Atlántica. Era un paso muy importante que permitía la desaparición de GIBMED-GIBAIR.

Pero la separación de los dos contenciosos implicó la realización de conversaciones técnicas bilaterales que perduraron hasta el mes de junio de 1998, en cuatro rondas, con la participación por parte española del director general para Europa y América del Norte, José Rodríguez Spiteri, el director general de Naciones Unidas para la Seguridad y el Desarme, y el embajador de España en la OTAN, Juan Prat. Finalmente el Ministro, Juan Matutes, y el secretario del Foreign Office, Robin Cook dieron por buenas las conclusiones de las conversaciones técnicas sobre los siguientes asuntos relacionados con los ejercicios y operaciones militares de la Alianza Atlántica (no con las misiones o ejercicios de carácter nacional del Reino Unido):

- 1.-Coordinación y comunicación entre las autoridades militares británicas en Gibraltar y las autoridades españolas.
- 2.-Posibilidad de utilización por la Alianza Atlántica de los sistemas de mando, control y comunicaciones de Gibraltar.
- 3.-Posibilidad de que fuerzas españolas participen en ejercicios aliados en los que intervengan fuerzas de estados aliados entrando y saliendo de Gibraltar.
- 4.-Situaciones de emergencia de aeronaves con destino a Gibraltar.

Estos puntos implicaban el levantamiento de la negativa a coordinarse y comunicarse con las autoridades militares británicas de Gibraltar. Las autoridades españolas no rechazaban la participación militar española en ejercicios militares de la Alianza Atlántica cuando se utilizaran los sistemas C4I de Gibraltar. Tampoco se obstaculizaría la realización de ejercicios aliados negándose a intervenir en aquellos en los que participasen buques o aeronaves procedentes o con destino Gibraltar, si bien esto no implicaba que se diese autorización para hacer escala posteriormente en aeropuertos españoles o sobrevolar territorio español ni

¹⁸ La posición de los Estados Unidos no fue en absoluto neutral, intentando hasta el último momento, incluso con métodos incalificables ante algún alto representante español, que España ablandara su posición.



tampoco entrar en puerto español¹⁹. El Foreign Office pretendió que los aviones militares británicos pudieran sobrevolar el territorio español sin autorización previa, simplemente haciendo una comunicación, equiparándose a las Fuerzas Aéreas estadounidenses, según lo acordado en los convenios bilaterales, pero la propuesta no se aceptó. En el caso de aterrizajes de emergencia, se incrementaba la autorización para, una vez realizado el aterrizaje, poder dirigirse posteriormente a Gibraltar sin necesidad de volver al Reino Unido.

El acuerdo, conocido como acuerdo Greenstock-Spiteri, no fue un acuerdo formal, ni siquiera se recogió por escrito, calificándose como un entendimiento informal de carácter técnico. Las restricciones a las aeronaves y barcos civiles se mantuvieron. Era indiscutiblemente una cesión, por más que se intentó revestir de otra forma, al levantar restricciones sobre aspectos vinculados a la soberanía española, nunca cedidos por España, tales como espacio aéreo, istmo de Gibraltar, aguas territoriales.

Precisamente sobre este último punto, el de las aguas próximas a Gibraltar hubo de llegarse a un compromiso en el mes de octubre de este mismo año en función del hostigamiento a los pesqueros españoles por parte de las patrulleras de Gibraltar e incluso el hostigamiento de un destructor británico a una patrullera de la Guardia Civil. De nuevo España cedió a las exigencias de la “zona de seguridad militar” del Reino Unido, dando por buena la apropiación por el Reino Unido de una franja de 200 metros de anchura hacia el interior de la Bahía, paralela a los diques de entrada al puerto de Gibraltar, quedando como “aguas en litigio” las aguas comprendidas entre el Peñón y milla y media en la zona de poniente y entre el Peñón y tres millas en levante.

5. La Base Militar en la Actualidad

Los activos más importantes de la base militar se centran en sus capacidades navales, aéreas y en los sistemas C4I (Command, Control, Communications, Computers, Intelligence).

Aunque los datos oficiales disponibles en fuentes abiertas del Ministerio de Defensa británico no llegan al año 2004, con los datos disponibles podemos hacer unas estimaciones de las fuerzas desplegadas por el Reino Unido en la base.

Según el Ministerio de Defensa/DASA (Defence Analytical Services Agency)²⁰ la evolución del personal en servicio en las fuerzas regulares británicas (los tres servicios) destinadas en Gibraltar, una vez finalizada la Guerra Fría, es el siguiente:

AÑO	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Nº	1300	1500	600	600	500	500	600	600	500

¹⁹ De hecho, en marzo de 1997 había tenido lugar el ejercicio de la OTAN, Strong Resolve que simulaba una crisis en la Península Ibérica, con la participación de unos 28.000 hombres de 20 estados, donde España se encontró con que el submando de Gibraltar que todavía estaba activo iba a tener una participación en las mismas. Esto dio lugar a un conjunto de roces con diversos estados participantes por las trabas impuestas por las autoridades españolas al empleo de los activos militares de Gibraltar y las restricciones aéreas y navales. De esto se aprovechó el Reino Unido en las duras negociaciones del otoño de 1997.

²⁰ Deploymet of UK service personnel, 2003.



Fuente: DASA 2003.

Estas cifras, sin embargo, no se corresponden con las que suministra la sección del Ministerio de Defensa Británico "The management of Defence"²¹ que parecen más correctas. Para el año 2000 se recogen las siguientes cifras desglosadas:

Marina/Royal Marines: 544

Ejército de Tierra: 110.

Fuerza Aérea: 116

Civiles: 66.

Hechas diversas indagaciones, parece que estas cifras con pequeñas modificaciones pueden considerarse representativas de la situación en 2004, girando alrededor de los ochocientos hombres. Aunque se hable de un recorte presupuestario y una tendencia a disminuir los gastos en Gibraltar, la realidad es que las cifras arriba aportadas de DASA muestran una cierta regularidad a partir de 1995.

El número de personas dependientes de esta guarnición puede calcularse en unas mil personas, cifra todavía considerable, para una población de 28.231 personas según el censo de 2001.

En Gibraltar existe el Cuartel General de las Fuerzas Británicas de Gibraltar. Dentro de las fuerzas armadas estacionadas de forma permanente hay que destacar el regimiento de Gibraltar con tres compañías y su plana mayor que reemplazó en 1992 al batallón británico de infantería, el Royal Green Jackets, al abandonar Gibraltar. Las tres unidades que existían hasta entonces: un batallón de infantería, una unidad de ingenieros y una batería de artillería fueron drásticamente reducidas, así como las tropas asignadas a la defensa aérea. Este recorte tuvo un impacto importante en la economía de Gibraltar al depender en este momento sus ingresos en un 25%, unos 40 millones de libras, de los gastos de la base. La retirada significaba una pérdida de gasto inducido por 500 hombres y unas 750 personas dependientes²².

No obstante hay que llamar la atención de que, todos los años, soldados profesionales de diversas unidades, venidos desde el Reino Unido, pasan unas semanas en la Roca entrenándose. Incluso el regimiento de Gibraltar utilizó durante algún tiempo el territorio español, caso de las pistas de esquí de Sierra Nevada, sin que las autoridades españolas se percataran o hiciesen nada por evitarlo, hasta que el caso saltó a la prensa cuando uno de los oficiales se mató como resultado de una avalancha el 20 de febrero de 1992. Estos entrenamientos incluso han dado lugar a incidentes, alguno muy sonado, como el desembarco

²¹ The Defence Suppliers Directory, *The Management of Defence. Overseas Deployment* (1 April 2000): www.armedforces.co.uk/mod/listings/10013.

²² Cifras tomadas de Gold, *op. cit.*, p.178-179.



del tercer batallón de los Royal Marines, el batallón Gibraltar, en la playa de San Felipe el domingo 17 de febrero de 2002 a las 10,15 horas²³.

El regimiento de Gibraltar no tiene una misión OTAN, al ser España miembro de la OTAN, en cambio la Marina, las Fuerzas Aéreas y los sistemas C4I sí lo tienen con claridad.

En el campo naval, hay que reseñar la presencia del escuadrón naval de Gibraltar consistente en dos lanchas patrulleras de 16 metros y tres botes inflables rígidos de seis metros y medio de largo—independientemente de las lanchas de la policía de Gibraltar—. Oficialmente tienen como misión principal mirar por la seguridad e integridad de las aguas territoriales de Gibraltar. La base naval de Gibraltar recibe de forma regular barcos de superficie de la Royal Navy y también submarinos nucleares, británicos y estadounidenses. Estos últimos han mantenido un oficial de enlace de la Marina en Gibraltar, a pesar de las reiteradas manifestaciones en contra de las autoridades españolas²⁴. Gibraltar ha llegado a tener, tras las sucesivas ampliaciones, 4.240 m. de muelles²⁵. En la década de los noventa fueron alargados ante la pasividad de las autoridades españolas, que incluso permitieron el paso por la verja de camiones cargados de tierra y piedra para la ampliación del espacio terrestre ganando aguas al mar²⁶, aguas que España siempre ha mantenido eran españolas, tal como dispone el tratado de Utrecht. La falta de firmeza de las autoridades españolas ha sido ciertamente sobresaliente.

La base constituye un punto de apoyo y también un centro de reparaciones, que, aunque ha ido perdiendo importancia en los últimos años, sigue siendo relevante para los despliegues navales en el Mediterráneo y el Atlántico Sur. El astillero cambió de compañía en varias ocasiones y los puestos de trabajo se redujeron muy sustancialmente²⁷.

En el campo aéreo, la estación de la RAF en Gibraltar forma parte del cuartel general de las Fuerzas de Gibraltar y, aunque no existen despliegues permanentes de aviones, aviones de transporte Hercules, cazabombarderos Tornado, y otros aviones en menor medida, hacen visitas regulares. También aviones Nimrod de largo radio de acción han estado viniendo regularmente a la base, con misiones de lucha antisubmarina, vigilancia marítima de superficie y búsqueda y rescate, aunque su importancia tras el fin de la Guerra Fría ha disminuido muy sensiblemente.

²³ “Les Royal Marines débarquent en Espagne”, *Amnistia.net* en www.amnistia.net/librairi/amnistia/n13/roymar.htm.

²⁴ En ocasiones hasta la banda de la Sexta Flota ha salido desfilando en Gibraltar, denotando una nula sensibilidad por la posición española. En el caso de los submarinos nucleares estadounidenses, España en los últimos años ha rebajado el nivel de exigencia de notificación de los treinta días de antelación a quince con el fin de facilitar su acceso a la base de Rota y evitar las escalas en Gibraltar. Aunque el número de escalas en Rota se incrementó en los últimos años, esto no ha impedido que submarinos y barcos de superficie estadounidenses sigan haciendo escalas en Gibraltar.

²⁵ Véase Liberal, Ángel (1999): “Análisis del aspecto militar del problema de Gibraltar” en AA.VV.: *Estudios sobre Gibraltar*, Madrid, Ministerio de Defensa-INCIPE, p.221.

²⁶ El programa electoral de Joe Bossano incluía el hacer a Gibraltar autosuficiente económicamente. En julio de 1988 se anunció que el programa de recuperación de terrenos al mar comenzaría en el mes de octubre en la zona del puerto, siendo el objetivo incrementar el territorio en un cuatro por ciento, incremento que, como siempre, se ha hecho a costa de aguas que España nunca cedió.

²⁷ Véase Gold, *op. cit.*, p. 211.



Hay que hacer notar que la pista de aterrizaje de una longitud de 1.829 metros²⁸ no permite el aterrizaje y despegue de aviones pesados tanto militares como civiles.

Gibraltar fue durante la Guerra Fría un centro fundamental para la detección de los submarinos que pasaban por el estrecho. Aunque se mantienen las instalaciones de detección submarinas, la importancia de estas instalaciones ha disminuido drásticamente. Lo mismo cabe decir de los polvorines y los centros de almacenamiento excavados en la Roca que, posiblemente, en su día albergaron ingenios nucleares.

Hay que resaltar, sin embargo, la importancia que todavía tienen las instalaciones C4I de Gibraltar. La modernización y conexiones vía satélite llevadas a cabo en este campo en los últimos años por parte británica es digna de resaltarse. Este es un activo muy significativo de Gibraltar que le permite la interoperatividad, la coordinación de operaciones y el apoyo a las misiones aliadas, incluyendo comunicaciones, control aéreo y marítimo, redes de distribución de información, mando y servicios de apoyo en la toma de decisiones, que permitirán en caso necesario suministrar las capacidades necesarias a las fuerzas militares para que puedan generar, utilizar y compartir la información necesaria que les pueda garantizar la supervivencia y el éxito en las misiones. Gibraltar es incluso un centro de relativa importancia en la red ECHELON de espionaje electrónico y recogida de señales dentro de la NSA estadounidense. Este no es un asunto baladí.

España ha desarrollado, sobre todo en Rota, donde está el centro de mando del Almirante de la Flota, un centro C4I que está comunicado con el mando de artillería de costa del Estrecho (MACTAE) y con el centro de control del tráfico marítimo de Tarifa. Esta reorganización tendrá su importancia de forma especial en la lucha antiterrorista que reorientará la actividad de la OTAN tras el 11 de septiembre de 2001.

Finalmente reseñar que desde Gibraltar se realizan diversos ejercicios conjuntos con las fuerzas militares marroquíes.

6. La Operación “Active Endeavour”

Una vez que se produjeron los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, la Alianza Atlántica invocó el artículo 5 y por primera vez en su historia, la OTAN tomó diversas medidas, ocho en total, y desplegó diversos activos en apoyo a la defensa colectiva. De este modo, parte de las Standing Naval Forces Mediterranean (STANAVFORMED) que se encontraban participando en un ejercicio en la zona sur de la costa españolas se desplegaron para patrullar en el Mediterráneo oriental, el 6 de octubre de 2001, justamente un día antes de que comenzase la operación Enduring Freedom para derrotar a AlQaida y los Talibán en Afganistán. Así surgió la operación Active Endeavour que recibió la orden de activación el 26 de octubre y que tendría como finalidad mantener abiertas y seguras las líneas de comunicación marítimas en el Mediterráneo Oriental. La operación iba a estar dirigida desde NAVSOUTH en Nápoles. Esta operación dio lugar a prolongadas presencias en la zona que fueron cubiertas con la rotación de las fuerzas navales de reacción inmediata de la OTAN: STANAVFORMED Y STANAVFORLANT, estableciendo contacto con miles de barcos mercantes de diversas nacionalidades. En octubre de 2003 el Consejo

²⁸ Cifra que aporta Liberal, *op. cit.*, p.221. La CIA da la cifra de entre 1.524 a 2.437 metros (CIA: *The World Fact Book, Gibraltar*: www.odci.gov/cia/publications/factbook/print/gi.html).



Atlántico, como medida de precaución contra posibles ataques terroristas, decidió extender la operación Active Endeavour para incluir la escolta de los barcos mercantes que atravesasen el estrecho de Gibraltar, asegurar el tránsito seguro de los barcos aliados que se designasen y mantener la seguridad en la zona. La primera misión de escolta tuvo lugar el 10 de marzo de 2003 por unidades de STANAVFORMED apoyadas por aviones de patrulla marítima de Estados Unidos y Portugal y helicópteros españoles. Posteriormente las operaciones han sido dirigidas por las Fuerzas Armadas españolas, interviniendo fragatas españolas y patrulleras de Dinamarca, Noruega y Alemania, así como aviones de España, Portugal y los Estados Unidos, así como submarinos. Es importante destacar que las unidades navales intervinientes han tenido por base Rota y otras bases y puertos de Cádiz, no Gibraltar. El 17 de marzo de 2004 cerca de 41.000 barcos habían estado bajo observación y 519 buques habían sido escoltados de febrero de 2003 a abril de 2004.²⁹ Con los sensores que España dispone en la costa sur de la Península y en Ceuta, se ha podido asegurar la vigilancia del estrecho y los buques en tránsito, sin necesidad de recurrir a Gibraltar. Esta es una buena lección sobre lo que es necesario potenciar y mejorar en los Ejércitos españoles. El estrecho sigue siendo la prioridad española, cuyos intereses no pueden estar condicionados por intereses de terceros, ni tampoco su libertad de movimientos, quedando incluso dependientes de las consecuencias de las actuaciones de terceros en la zona.

7. A Modo de Conclusión

La importancia militar de la base de Gibraltar explica las dificultades en el proceso negociador entablado por España para la descolonización de Gibraltar. A esto ha de unirse la falta de firmeza, continuidad de esfuerzos, incuria—todo hay que decirlo— y una cierta incompetencia en el seguimiento del dossier negociador por parte de España, así como las posiciones maximalistas británicas, aprovechándose de la necesidad de encardinación y homologación española en las organizaciones políticas y de seguridad europeas.

Una vez que España ha superado esta etapa con la plena integración en la OTAN y siendo miembro de la UE, estando mejor equipada militarmente, sin que exista la desproporción sustancial que existía hace años entre España y Reino Unido desde el punto de vista militar, es necesario unos planteamientos donde España tenga la iniciativa y no vaya a remolque de los planteamientos británicos y de su argumentación, no permitiendo que los negociadores españoles acepten considerar sobrepasadas sus propias líneas fundamentales doctrinales más sólidas, para acercarse a las posiciones doctrinales británicas, como hemos presenciado en los últimos años. En este punto conviene no hacerse demasiadas ilusiones de los apoyos estadounidenses, pues parece ya cuestionable la argumentación de que es clave favorecer la presencia militar estadounidense en Rota como un medio de que los Estados Unidos pierdan interés en Gibraltar, facilitando la descolonización, dados los recientes bandazos en la política exterior de los gobiernos españoles. Esta ya es una vía muchísimo más angosta, aunque no esté del todo cerrada, dadas las importantes servicios y facilidades que Rota y Morón aportan al despliegue de las fuerzas estadounidenses.

²⁹ *Operation Active Endeavour*, NATO, AFSOUTH, 17 de marzo de 2004, en www.afsouth.nato.int/operations/Endeavour/Endeavour.htm; *Active Endeavour* NATO, NATO briefing, abril 2004, en www.nato.org; Álvarez, Manuel: “El Ejército asegura estar preparado para combatir el terrorismo en el Estrecho” *Sur*, 29 de abril de 2004; Simón, Hugo: “El MACTAE escoltó a 519 buques a través del Estrecho en el último año”, *El Faro de Ceuta*, 29 de abril de 2004.



Tampoco la posición estadounidense ha sido favorable a la posición doctrinal española, o al menos neutral, como se vio de forma bastante palpable en la negociación de la nueva estructura de mandos en 1997, ni han perdido interés por la base de Gibraltar. Está por ver lo que hubiera ocurrido con el desarrollo de la ampliación de Rota tal como la consideraba el gobierno de José María Aznar.

La guerra preventiva en Iraq y el alineamiento cerrado de la política española con la de los Estados Unidos ha mostrado también las limitaciones de jugar la carta estadounidense como medio para resolver el contencioso, al menos en el corto plazo. Tony Blair dejó suficientemente claro que no estaba dispuesto a moverse dando un margen a los intereses y derechos de España, por más que José María Aznar hubiera sido la **gran cobertura** para que la guerra preventiva en Iraq no fuese una mera empresa anglosajona. Estados Unidos no se avino a presionar con un mínimo de seriedad a su gran aliado en guerras y también en manipulaciones. La posición de José María Aznar y su fortísima y profundamente impopular apuesta posiblemente hubiese merecido algo más de estos estados.

España, en estas condiciones, ha de buscar un mayor margen de autonomía en el Estrecho sin hacerse demasiadas ilusiones sobre la política del eje anglosajón. Desde esta perspectiva, el juego de la carta de la pertenencia de España y el Reino Unido a la Unión Europea tiene unas limitaciones suficientemente patentes.

Desde un punto de vista militar, la actuación española en la operación “Active Endeavour” nos indica el camino a seguir: El fortalecimiento de la posición aeronaval, de los medios del Ejército de Tierra y C4I en el Estrecho y la devaluación consiguiente de la base militar de Gibraltar. Si en la OTAN la misión define ya la coalición, devaluando la esencia de una alianza defensiva, España, como con anterioridad indicamos, ha de fortalecerse en el Estrecho como uno de los temas prioritarios para no seguir corriendo el riesgo de posibles puentes y consecuencias indeseadas en una zona especialmente caliente como es el Magreb.

