



La escala del “Sceptre”: aviso a navegantes

Luis Romero Bartumeus *

Tema: La escala del submarino nuclear británico “Sceptre” en Gibraltar, para realizar reparaciones, ha vuelto a levantar la polémica y las protestas del Gobierno español

Resumen: Esta última escala de un sumergible nuclear británico en Gibraltar, para realizar alguna reparación de escasa relevancia, puede considerarse un toque de atención. Las autoridades navales británicas se vienen caracterizando por su defensa a ultranza de la permanencia de sus instalaciones en Gibraltar, en sus actuales condiciones, y no aceptan de buen grado que nadie, ni siquiera los responsables gibraltareños, se inmiscuyan en lo que consideran sus asuntos

Análisis: Para entender lo que ha sucedido con la escala de una semana del submarino nuclear británico “Sceptre” en Gibraltar, durante la cual ha procedido a realizar una serie de reparaciones u operaciones de mantenimiento aparentemente de menor nivel, hay que relacionar algunos acontecimientos recientes de las últimas semanas e incluso días y otros mucho más alejados en el tiempo.

Pese a que se ha pretendido aparentar normalidad por parte de las autoridades militares británicas, así como por parte de los máximos responsables del Gobierno gibraltareño, lo cierto es que el análisis de los hechos referidos a la escala del “Sceptre” lleva a concluir que esta escala y las circunstancias que la han rodeado ha servido para ratificar, una vez más, los deseos de permanencia de la Royal Navy (RN) en la colonia y para enviar algunos mensajes a destinatarios distintos pero cercanos entre sí. Pero por si fuera escasa esta demostración de autonomía, que no otra cosa ha supuesto la escala del “Sceptre”, a mediados de enero de este mismo año el buque insignia de la RN, el portaviones “Invincible”, acompañado de una escolta compuesta por un destructor y dos fragatas, hacía escala en el Peñón. Pocas semanas después, y coincidiendo con la estancia del “Sceptre”, el escuadrón aéreo 899, también de la Royal Navy, se desplazaba a Gibraltar por espacio de una semana para realizar, utilizando la pista de su aeropuerto, ejercicios de adiestramiento de sus tripulaciones con aparatos Sea Harrier FA2 y Harrier G7 (estos últimos de la RAF, pero integrados en el Joint Harrier Force). Por último, un día antes de que se reuniera en Málaga por primera vez de forma oficial el Foro de Diálogo sobre Gibraltar, formado por representantes de los Gobiernos español, británico y gibraltareño, donde se pretendía tratar del uso conjunto del aeropuerto, el número dos del Ministerio de Defensa, Adam Ingram, realizaba una visita relámpago al Peñón de un solo día de duración y se entrevistaba con el ministro principal. Hacía dos años que no se producía una visita de este nivel.

* Periodista y master en Seguridad y Defensa. Trabaja desde hace once años en el Gabinete de Presidencia de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar

En la memoria de todos, sobre todo de los gibraltareños y de los campogibraltareños, se encuentran los 353 días (19 de mayo de 2000 a 7 de mayo de 2001) que permaneció atracado en el South Mole de Gibraltar el submarino de ataque de propulsión nuclear británico "Tireless", sometido a una reparación de las más delicadas averías que puede padecer un buque de estas características: una fisura en el circuito de refrigeración del reactor nuclear. Aquel episodio, y sobre todo la forma en que fue gestionado por los gobiernos español y británico, exasperó de tal manera las conciencias de los ciudadanos que viven en las proximidades del Peñón que nada, absolutamente nada, que tenga que ver con las escalas de los submarinos nucleares británicos y norteamericanos, hasta entonces escasamente polémicas, volvería a ser igual.

Después de la marcha del "Tireless", el muelle de la base naval gibraltareña permaneció un tiempo sin recibir visitas de submarinos nucleares británicos, estuvieran o no averiados. Los ánimos, todos lo reconocían, no estaban para la más mínima provocación.

Con el tiempo, y poco a poco, las escalas de los sumergibles de ambos países (EEUU y Reino Unido) se fueron recuperando, sin levantar demasiado alboroto, aunque seguidas puntualmente por los medios de comunicación. Hasta que, cuatro años después de la marcha del "Tireless" tras su reparación, éste submarino volvió a hacer escala en el puerto de Gibraltar el 9 de julio de 2004, en una de las consideradas rutinarias tras una prolongada patrulla. Con su llegada se reavivaron los recuerdos y los responsables políticos españoles de la zona más cercana al Peñón entendieron que se trataba de una provocación innecesaria. Que esa provocación llevaba la firma indeleble de la Royal Navy lo reconoció el propio titular de Exteriores, Miguel Ángel Moratinos.¹ De hecho, el Ministerio convocó dos veces al embajador británico para mostrarle el malestar del ejecutivo español por esta visita, solicitar que se cancelase y transmitirle su disgusto por lo que consideraba "falta de sensibilidad británica hacia la opinión pública española".²

La Marina británica, precisamente, había sido señalada en 2002 como la responsable de una carta que el ministro británico de Defensa remitió a su compañero de gabinete y titular de Asuntos Exteriores –oportunamente filtrada a la prensa– en la que rechazaba tajantemente que las negociaciones en curso entre España y Gran Bretaña para compartir la soberanía de Gibraltar incluyeran la parte del territorio del Peñón en manos de su Departamento (base naval, aeropuerto y despliegue de sensores, fundamentalmente), añadiendo su tajante negativa a compartir con España el control de dichas instalaciones.³ La exclusión del 40% del territorio gibraltareño de las negociaciones no pudo más que introducir un elemento insalvable en el proceso que, tras el cambio de Josep Piqué por Ana de Palacio como titular del Ministerio español de Asuntos Exteriores, languideció hasta fracasar, con la ayuda inestimable del resultado del referéndum convocado por las autoridades locales gibraltareñas.

En febrero de ese mismo año, "un error" de una unidad de los Royal Marines les llevó a desembarcar en una pequeña cala junto a la verja, pero del lado español. En septiembre, la provocación fue mucho mayor: una flota de desembarco combinada anglo-holandesa, a similitud de la que en 1704 atacó y tomó Gibraltar, desembarcaba durante unas

¹El titular de Asuntos Exteriores, Miguel Ángel Moratinos, llegó a afirmar: "Políticamente, el Almirantazgo británico sigue provocando de forma reiterada". Véase *El País*, 8/VII/2004.

El presidente de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, Juan Montedeoca, y el senador socialista José Carracao coincidieron en sus declaraciones en que se trataba de una provocación. Véase *El Faro*, 8/VII y 9/VII/2004. El presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, también calificó el hecho de "provocación". Véase *El País-Andalucía*, 10/VII/2004.

² *Comunicado de la Dirección General de Comunicación Exterior*, Ministerio de Asuntos Exteriores, 7/VII/2004.

³ *The Times*, 10/V/2002, y *El País*, 11/V/2002.

maniobras en las playas de Levante del Peñón. Pero hay más: en un momento en que estuvo a punto de materializarse el primer encuentro entre un ministro español de Asuntos Exteriores (Abel Matutes) y un ministro principal de Gibraltar (Peter Caruana), una lancha de la RN apresó al pesquero algecireño Piraña por faenar en aguas restringidas y consideradas propias por la Marina británica, ocasionando uno de los conflictos más tensos que se hayan producido en los últimos años. Ni que decir tiene que el encuentro, aún no concertado pero para el que se trabajaba intensamente, se malogró.

Muchos años antes, cuando incluso en Gran Bretaña se dedicaron al estudio de una salida que pudiera tener como contrapartida el cambio de Gibraltar por Ceuta (estamos hablando de los años de la I Guerra Mundial), y cuando según las investigaciones históricas documentadas, los demás componentes de las Fuerzas Armadas se inclinaban por estudiar detenidamente la cuestión, fue la Royal Navy la que se negó enérgicamente a que se planteara siquiera el abandono del Peñón, dada la importancia que la Marina británica le otorgaba a su base naval sita en el sur de la Península Ibérica.⁴

Pero volvamos a la actualidad. A mediados de enero, el ministro principal de Gibraltar, Peter Caruana, inmerso en un proceso de diálogo con las autoridades españolas y británicas, por un lado, y con las autoridades locales del Campo de Gibraltar, por otro, concede a Canal Sur Radio (la cadena de radio pública de la Junta de Andalucía) una larga entrevista que se emitiría el día 18 de forma íntegra y que con posterioridad se vería reflejada en algunos de sus extremos en la prensa campogibraltareña. Uno de los titulares, entresacado de las declaraciones del ministro principal, rezaba: "Caruana dice que no se repararán más submarinos nucleares".⁵

Habían pasado escasamente quince días desde dicha declaración cuando el 3 de febrero, a primera hora de la tarde, el "Sceptre" hacía su entrada por la bocana del puerto gibraltareño para ser reparado en South Mole. La llegada del sumergible era conocida, como lo son todas las escalas de este tipo de buques, tanto por las autoridades gibraltareñas como por las españolas con la antelación suficiente, que en ningún caso es de horas, sino de días, tal y como reconocieron públicamente Peter Caruana y Miguel Ángel Moratinos,⁶ éste último en sede parlamentaria. Lo que no está tan claro es que las autoridades navales británicas fueran demasiado explícitas al informar a ambos que el submarino iba a sufrir algunas reparaciones y de qué tipo durante esa estancia. Tan es así, que Caruana manifestó su enfado nada disimulado en una entrevista concedida a la cadena SER, toda vez que reconoció se había enterado por las declaraciones del titular de Exteriores español del alcance de la avería del "Sceptre". El ministro, por su parte, manifestó que la Embajada Británica en Madrid no le informó de que el sumergible sufría una avería hasta el mismo día de la llegada. Al día siguiente, 4 de febrero, de nuevo en Canal Sur Radio, Caruana se vio obligado a puntualizar sus declaraciones de días anteriores, señalando que lo que quiso decir fue que no se realizarían más reparaciones en Gibraltar que tuvieran que ver con los elementos nucleares de los sumergibles y que, por lo tanto, no se oponían a la escala del "Sceptre".⁷

Pero la escala para reparar la declarada avería en el sistema de refrigeración del motor diesel auxiliar de la nave, algunas placas de aislamiento exterior, los estabilizadores y realizar ajustes en el periscopio, que al final duró menos de seis días, no deja de levantar alguna sospecha sobre la necesidad de la misma, dado que el sumergible había zarpado

⁴ Luis López Puerta, "Gibraltar por Ceuta", *Historia* 16, nº 135, julio de 1987.

⁵ *AREA*, 19/I/2005.

⁶ *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. Comisiones. VIII Legislatura*, 10/II/2005.

⁷ Ver resumen de estas declaraciones en www.canalsur.es/Informativos/-ArchivoNoticias/2005/02.Febrero/04/040205-bp-002-GIB.htm.

de su base en Gran Bretaña solamente unos días antes de entrar en la Bahía de Algeciras, donde había sido sometido durante un mes a una revisión de las habituales antes de una larga patrulla. De ser cierta y haber sobrevenido todas estas incidencias durante la corta travesía entre su base y Gibraltar, a las autoridades navales británicas se les habría presentado una excelente oportunidad para desmentir al ministro principal y, aunque en realidad la avería no tenía nada que ver con el sistema de propulsión nuclear y podía considerarse menor, sí serviría para recordar a quien lo hubiera olvidado que en la base manda el de siempre y nada tienen que decir sobre lo que en ella se realiza las autoridades locales, que además no tienen ninguna autoridad sobre los recintos e instalaciones ocupadas por el Ministerio de Defensa británico.

Si a este aviso se le suma la poca información que el nuevo Comodoro,⁸ al mando de las fuerzas británicas en Gibraltar, le facilitó al ministro principal sobre la escala, tendremos dibujado un desencuentro entre autoridades militares británicas (navales también en este caso) y gobernantes gibraltareños de calado todavía impreciso, pero que ha quedado patente en los medios de comunicación de un lado y otro de la verja.

No hay que olvidar tampoco, y ahora visto desde el lado español, que el actual proceso de diálogo y cooperación representado por el Foro de Diálogo a tres bandas auspiciado por el Gobierno español y en el que participan además los Gobiernos británico y gibraltareño, y la Comisión Mixta Gobierno de Gibraltar-Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, se sustenta en el intento de potenciar la confianza mutua y que incidentes como el del "Sceptre", a los que se suman las continuas demostraciones de autonomía de la RN, no ayudan precisamente a consolidar. No es posible que el Gobierno británico creyera que un incidente como éste, en el que como mínimo ha faltado transparencia y lealtad por parte británica, no iba a afectar al proceso en marcha.

Las autoridades gibraltareñas están algo más que contentas con la nueva situación de diálogo a tres bandas y así lo manifiestan cada vez que se les da una oportunidad. Como el pasado 12 de enero, cuando Peter Caruana, en el salón regio de la Diputación Provincial de Cádiz, señaló: "Este nuevo foro es políticamente viable para todos, sin condiciones previas", para añadir más adelante: "El nuevo proceso reconoce que pese a las diferencias de objetivos, existe espacio político para trabajar de cara a un progreso común". Los ejecutivos español y gibraltareño han manifestado reiteradas veces su apuesta por la nueva situación, al igual que el Foreign Office. Pero este tipo de suceso pone en duda que todo el Gobierno británico esté en la misma sintonía.

Todos se han apresurado a manifestar que los sucesos de la primera semana de febrero no deben afectar al diálogo recientemente iniciado,⁹ pero lo sucedido del 3 al 9 de este mes plantea dudas acerca de que los mismos sentimientos sean compartidos por todos los agentes implicados en el proceso.

La reunión del pasado día 11 de febrero en Málaga, donde las tres partes se habían planteado tratar fundamentalmente el asunto del aeropuerto del Peñón, se vio ensombrecida por los sucesos relacionados con el "Sceptre". De nuevo, como ya teorizara hace una década el que fuera asesor para asuntos de Gibraltar en el Ministerio

⁸ El Comodoro Allan Adair llegó al Peñón el 19 de enero, en sustitución del fallecido David White, por lo que solamente llevaba dos semanas escasas como Commander British Forces (CBF) cuando arribó el "Sceptre".

⁹ La declaración institucional leída en el pleno de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, el 7 de febrero, en la que se rechazaba la reparación del "Sceptre" en Gibraltar, decía en su último párrafo: "Expresamos nuestra firme determinación de proseguir en el camino iniciado de cooperación y que este incidente no cambie nuestra predisposición al diálogo y la colaboración con nuestros vecinos de Gibraltar".

de Asuntos Exteriores español, Jaime Rodríguez-Ponga,¹⁰ un asunto sobrevenido en los últimos días había dejado en un segundo plano una cuestión que siempre se ha considerado fundamental y que permitiría además calibrar de forma visible el grado de entendimiento que se estaba alcanzando. Peter Caruana se había manifestado, además, abiertamente optimista, semanas antes del encuentro de Málaga, respecto a un posible acuerdo sobre el aeropuerto. Tras salir de la reunión en la subdelegación del Gobierno de la capital malagueña, sus afirmaciones fueron que la solución al uso conjunto del aeropuerto era “difícil” y “complicada”.¹¹

Las reiteradas demostraciones de la RN durante las últimas semanas, con el fin de dejar palmariamente claro que Gibraltar es de su máximo interés, y la visita el día antes del encuentro de Málaga del ministro para las Fuerzas Armadas británico, hacen vislumbrar nubarrones en un horizonte que se preveía mucho más despejado hace solamente un par de meses.

Conclusiones: La escala del submarino nuclear británico “Sceptre” en Gibraltar, sumada a otros hechos acaecidos durante las últimas semanas, ha puesto sobre la mesa, una vez más, la trascendencia que la Royal Navy le otorga a esta base aeronaval y su deseo de no ver alterado el actual estatus de la misma. Hasta el Foro de Diálogo abierto por los gobiernos español, británico y gibraltareño ha podido verse afectado por la tensión que provoca dicha utilización que, aparentemente, recorre circuitos de decisión distintos y ajenos al proceso de diálogo recientemente iniciado.

Luis Romero Bartomeus

Periodista y master en Seguridad y Defensa. Trabaja desde hace once años en el Gabinete de Presidencia de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar

¹⁰ Jaime Rodríguez Ponga, “Necesidades de un nuevo diálogo sobre el futuro del Peñón y del Estrecho”, en el Curso de Verano de la Universidad Complutense *Gibraltar: El futuro del Estrecho y el equilibrio mediterráneo*, El Escorial, 3-7/7/1995.

¹¹ *El País*, *Europa Sur*, *Sur*, *El Faro Información y Área*, 12/II/2005.