

El paso del portaaviones ruso Almirante Kuznetsov remueve las aguas del Estrecho

Luis Romero Bartumeus | Periodista, máster en Paz, Seguridad y Defensa y profesor colaborador honorario de la Universidad de Cádiz

Tema

El tránsito del portaaviones ruso Almirante Kuznetsov desde el mar de Barents hasta las costas sirias, atravesando el estrecho de Gibraltar, provocó una tormenta político-estratégica que afectó a España directamente, dado que una parte de su escolta tenía previsto recalar en el puerto de Ceuta.

Resumen

La travesía del *Almirante Kuznetsov*¹ desde su base al Mediterráneo oriental para participar en la ofensiva final rusa contra los ocupantes de la ciudad de Aleppo, en Siria, dando apoyo así a las fuerzas del gobierno de Damasco que luchaban para recuperar el control de este enclave, provocó una pequeña crisis en el seno de la Alianza Atlántica, con España como protagonista. Este grupo de combate viajaba con una autorización de escala en el puerto de Ceuta para tres de los buques que lo integraban, otorgada por el gobierno español un mes antes. Las escalas en este puerto de buques rusos viene de antiguo, exactamente de cuando la flota pesquera soviética lanzaba sus redes en el banco sahariano. Desde que comenzó la travesía y hasta que el portaaviones atravesó el estrecho de Gibraltar, sobre las autoridades españolas se precipitó una campaña de comunicación estratégica que resultó insoportable. Al final, la escala no se produjo.

Análisis

La polémica en torno a la travesía del buque insignia de la Flota Rusa, el portaaviones *Almirante Kuznetsov*, desde que zarpó de su base en Severomorsk, en el mar de Barents, el 15 de octubre de 2016, hasta que llegó a las costas sirias, atravesando para ello el estrecho de Gibraltar, venía de lejos y había comenzado varios años antes, cuando se empezaron a cuestionar, por parte fundamentalmente británica, las escalas habituales de avituallamiento de buques y submarinos de la marina de guerra rusa en el puerto español de Ceuta. La escala prevista en el puerto español de tres de sus buques de escolta, del total de media docena que le acompañaban, fue la gota que colmó el vaso para quienes ya venían denunciando estas autorizaciones, al

¹ Su denominación formal es *heavy aviation cruiser*, que vendría a traducirse como “crucero pesado de aviación”, al estar dotado de un potente sistema de misiles de crucero superficie-superficie y lanzatorpedos, además de misiles antiaéreos y armas de defensa de punto. Embarca varios tipos de helicópteros y aviones de superioridad aérea y antisubmarinos (SU-33). Por primera vez ha embarcado algunas unidades del nuevo MIG29K, con capacidad de ataque a superficie. Es el buque insignia de la Flota de la Federación Rusa y único de su clase en dicha Flota. Su construcción se inició en febrero de 1983 y fue botado en diciembre de 1985, pero no estuvo plenamente operativo hasta 1995.

considerarlas incongruentes con la posición española en el seno de la Alianza Atlántica y de la UE respecto de la posición común adoptada en repulsa por la anexión de Crimea por parte de Rusia.

El primer ministro británico, David Cameron, en mayo de 2014, se había unido a las voces que desde su Parlamento se habían manifestado contrarias a estas escalas. La comisión parlamentaria que trata habitualmente los asuntos referidos a Gibraltar fue el escenario donde se levantaron esas protestas, haciendo ver que se ponía en riesgo la base militar de Gibraltar, justo al otro lado del Estrecho. Para Cameron, esas escalas de buques militares rusos equivalían a “dar socorro a Moscú” tras las crisis de Ucrania y Crimea.²

Dos años después, en mayo de 2016, y utilizando prácticamente los mismos argumentos que el primer ministro británico, es decir, refiriéndose al riesgo que comportaban estas escalas para la base militar de Gibraltar, el congresista republicano Joe Pitts presentó una moción en Washington en la que se pedía al presidente Obama que desaprobara las escalas e instara a España a que pusiera fin al apoyo a la Marina rusa. Pitts afirmaba que, al encontrarse Ceuta a tan solo 19 millas de Gibraltar, la presencia de los buques rusos constituía “riesgos significativos de inteligencia y seguridad para los Estados Unidos, el Reino Unido” y para toda la Alianza Atlántica en general.³

Sólo dos meses antes de esta iniciativa en el Congreso de EEUU, en marzo de 2016, 11 eurodiputados, entre ellos uno español, habían denunciado ante la alta representante para la Política Exterior y de Seguridad de la UE, Federica Mogherini, las escalas de buques de la Marina rusa en Ceuta, calificándolas de “fundamentales para el mantenimiento de las posiciones del Ejército ruso en Ucrania”. Las cifras aportadas por el diario *El País* ese mismo mes apuntaban a que eran 53 las escalas de buques rusos en Ceuta desde 2011, con una punta máxima de 13 en 2014,⁴ lo que convertía a este puerto en la principal base de la flota rusa en el Mediterráneo occidental. En mayo las escalas sumaban ya 57 y en octubre superaban las 60.

En España, y en plena polémica por el viaje y por la prevista escala de parte del grupo de combate ruso, también hubo acciones políticas en la misma línea. El parlamentario de ERC Joan Tardá dirigió una petición de comparecencia para los ministros de Exteriores y Defensa en funciones a los que quería preguntar por qué España, miembro

² Véase <http://abcblogs.abc.es/luis-ayllon/public/post/los-rusos-y-la-delicada-relacion-con-el-reino-unido-16127.asp/> (último acceso 21/I/2017) y “Los buques rusos que atracan en Ceuta provocan una protesta de Londres”, *El Confidencial Digital*, 20/V/2016, http://www.elconfidencialdigital.com/defensa/atracan-Ceuta-provocan-protesta-Londres_0_2274372565.html (último acceso 23/I/2017).

³ “Las escalas de submarinos rusos en España provocan una queja en el Congreso de EEUU”, *El Confidencial Digital*, 18/V/2016, http://www.elconfidencialdigital.com/defensa/submarinos-Espana-provocan-Congreso-EEUU_0_2711728807.html (último acceso 23/I/2017).

⁴ “Ceuta, base de la flota rusa en el Estrecho”, *El País*, 26/III/2016, http://politica.elpais.com/politica/2016/03/26/actualidad/1459022294_947252.html (último acceso 21/I/2017).

(cont.)

de la UE y de la OTAN, colaboraba con Rusia facilitando apoyo logístico a sus buques de guerra que participaban en la guerra de Siria.⁵

Una estrategia de comunicación

Esta acumulación de acciones políticas, que bien podrían definirse como componentes de una operación de comunicación pública, tuvo como referente y soporte un discurso recurrente que desde hace tiempo viene insistiendo en la relevancia estratégica que Gibraltar (no el Estrecho, sino el Peñón) sigue conservando para el bloque occidental y que, por lo tanto, debe mantener su actual estatus.

Es sabido, y no se oculta, que el gobierno gibraltareño mantiene activo y financiado un *lobby* político en el Parlamento británico, al igual que otro en el Congreso estadounidense, además de en Bruselas. Todo dentro de la más absoluta legalidad, según la tradición anglosajona. Mientras tras el referéndum del *Brexit* las relaciones con el grupo británico de apoyo han pasado por algunas desavenencias públicas, las autoridades gibraltareñas y sus colaboradores al otro lado del Atlántico no cejan en su empeño de publicitar e insistir en las bondades que para los intereses norteamericanos sigue teniendo el uso de la base de Gibraltar, a la que acceden esporádicamente sus submarinos nucleares de ataque sin restricción alguna. Para esta labor cuentan con aliados a uno y otro lado del Atlántico, con acceso a *think-tanks* y medios de comunicación dedicados a asuntos de seguridad.

El diario *El País* señaló en el mes de marzo de 2016, bajo la firma de su especialista en temas de Defensa, que tras la denuncia de los 11 eurodiputados se encontraba la *Heritage Foundation*, un centro estadounidense vinculado al ultraconservador Centro Margaret Thatcher por la Libertad. Igualmente señalaba a este centro de análisis y pensamiento como el instigador de las intervenciones en el Capitolio norteamericano en el mismo sentido.⁶

Si a esto unimos las reiteradas manifestaciones que los responsables del Ministerio de Defensa del Reino Unido vienen realizando sobre la relevancia, sobre todo, de la base naval gibraltareña para sus despliegues en el Mediterráneo, además de los poco publicitados pero relevantes puntos de captación de inteligencia de que disponen en el Peñón,⁷ tendremos conformado el marco en el que se desarrolló en el mes de octubre de 2016 la campaña de comunicación que consiguió que los buques rusos no escalaran en Ceuta.

⁵ “España da apoyo logístico en Ceuta a la armada rusa que apoya a Al Asad”, *Público*, 23/X/2016, <http://www.publico.es/politica/erc-exige-margallo-y-morenes.html> (último acceso 24/X/2016).

⁶ “Ceuta, base de la flota rusa en el Estrecho”, *El País*, 26/III/2016, http://politica.elpais.com/politica/2016/03/26/actualidad/1459022294_947252.html (último acceso 21/I/2017).

⁷ Para detalles del despliegue de sensores de Inteligencia en Gibraltar, Ángel Liberal Fernández (2009), *Gibraltar: base militar. El interés anglo-americano por el Peñón*, Ed. Civitas-Thomson Reuters, Cizur Menor (Navarra), pp. 193-216.

(cont.)

El giro ultraconservador de la nueva Administración Trump no hace sino realzar el discurso que une el uso estratégico de Gibraltar por parte del Reino Unido con la supuesta ventaja que para Washington sigue teniendo que no se modifique su estatus.

Uno de los más activos publicistas de la permanente relevancia gibraltareña es el antiguo oficial de inteligencia del Ejército de EEUU y ex asesor del ministro de Defensa británico, Luke Coffey,⁸ ligado a la *Heritage Foundation*, quien el 12 de agosto de 2016 difundió en la *web* norteamericana *War on the Rocks*, un artículo en el que manifestaba abiertamente que era del interés estratégico de EEUU que Gibraltar siguiera siendo británico.⁹ Días antes, el 2 de agosto, había propuesto en la *web* del Partido Conservador británico que, tras el referéndum del *Brexit*, medio gobierno británico y los líderes de los distintos partidos debían viajar a Gibraltar para así mostrar su apoyo a los gibraltareños.

Coffey, junto a Joshua Meservey y la *Heritage Foundation*, a la que ambos pertenecen, fueron los ponentes de un acto sobre la seguridad en el Mediterráneo y el Norte de África que tuvo lugar a primeros de mayo de 2016 en Washington y en el que intervino, como invitado especial, el viceministro principal de Gibraltar, Joseph García. Éste último criticó duramente la actitud del gobierno español en las aguas que Gibraltar reclama como propias e instó al gobierno norteamericano a protestar igualmente por dichas incursiones. Para García, tanto el Estrecho como la región se encuentran “infinitamente más seguros” con Gibraltar en manos británicas.¹⁰

El escrito de Coffey en *War on the Rocks* pretendía ser un repaso de la relevancia que ha tenido en la historia este enclave para los intereses norteamericanos, citando en su artículo datos que García había expuesto en mayo en la mencionada conferencia, y deslizaba algunas afirmaciones que difícilmente soportarían un análisis crítico. Este artículo puede ser catalogado perfectamente como propaganda, en el que se mezclan, a partes iguales, algunos datos históricos ciertos, medias verdades y varias falsedades, sin más.

El 20 de octubre, en la edición norteamericana del *Huffington Post*, Luke Coffey publica un artículo que tuvo cierto eco en la prensa española, titulado: “Mientras Alepo arde, España abastece a la Armada de Rusia”.¹¹ Interpreta Coffey el comportamiento de España como no propio de un aliado, pide a los líderes de la OTAN que presionen a

⁸ Luke Coffey es director del *Foreign Policy Center* de la *Heritage Foundation*, con sede en Washington.

⁹ Luke Coffey (2016), “As Brexit looms, troubled seas around Gibraltar should have Washington’s Attention”, *War on the Rocks*, 12/VIII/2016, <http://warontherocks.com/2016/08/as-brexit-looms-troubled-seas-around-gibraltar-should-have-washingtons-attention/> (último acceso 14/VIII/2016).

¹⁰ “García tells Washington that Spain fails to behave like a NATO ally”, *HM Government of Gibraltar Press Release*, 3/V/2016, <https://www.gibraltar.gov.gi/new/sites/default/files/press/2016/Press%20Releases/210-2016.pdf> (último acceso 4/V/2016; véase su traducción al español en http://www.infogibraltar.com/info_gibraltar/blog/c210-garc%C3%ADa-explica-washington-que-espa%C3%B1a-no-se-comporta-como-un-aliado-de-la-otan (último acceso 4/V/2016).

¹¹ Luke Coffey (2016), “As Aleppo burns, Spain resupplies the Russian Navy”, *The World Post*, 20/XI/2016, http://www.huffingtonpost.com/entry/as-aleppo-burns-spain-resupplies-the-russian-navy_us_5808b794e4b00483d3b5d06a (último acceso 25/XI/2016).

(cont.)

España para que ponga fin a su ayuda militar a Rusia, califica de “irresponsable” que Madrid permita el uso de puertos españoles por los buques de guerra rusos y de “inaceptable” el apoyo que presta un socio de la OTAN a dicha Armada.

Así las cosas, y descrita la presión mediática solo con algunos ejemplos, no fue menor la presión política durante el mes de octubre. El líder de los liberales del Parlamento Europeo, Guy Verhofstad, envió un *tuit* a sus seguidores en el que afirmaba: “España firmó la declaración de la UE sobre crímenes de guerra de Rusia en Aleppo la semana pasada, hoy ayuda a repostar a la flota en ruta para cometer más atrocidades ¿En serio?”.¹²

El mismo secretario general de la Alianza Atlántica manifestó públicamente que, aunque es decisión de cada país decidir si estos buques escalan o no en sus puertos para obtener suministros, “nos preocupa y lo hemos expresado muy claramente, el uso potencial de este grupo de batalla para aumentar la capacidad de Rusia y para constituirse en plataforma para ataques aéreos a Siria. Esto es algo que he transmitido con mucha claridad antes y repito esas preocupaciones en la actualidad”.¹³ El ministro de Defensa español, Pedro Morenés, tuvo que dar explicaciones en la reunión que mantuvo en París el día 24 de octubre con colegas de una docena de países aliados.

Lo sucedido desde el 15 al 26 de octubre puede considerarse una acción típica de Comunicación Estratégica, aunque también es posible definirlo como una Estrategia de Comunicación con un fin concreto y limitado. Independientemente de donde nos situemos en el plano teórico, lo cierto es que consiguió el fin que se había propuesto: proyectar imagen de unidad, aunque fura impuesta, dentro de la Alianza Atlántica e impedir que los buques que acompañaban al *Almirante Kuznetsov* encontraran apoyo logístico durante su travesía hacia el Mediterráneo Oriental, es decir, firmeza. A la vez, se consiguió colocar a España en una situación delicada en un asunto de tanta sensibilidad.

Que España fue objeto de una acción agresiva de comunicación durante los días previos al paso de la agrupación naval rusa por el estrecho de Gibraltar, el mes de octubre de 2016, queda fuera de toda duda con la sola lectura de la prensa europea de esos días, incluidos los medios *on-line*. Pero lo sorprendente es que los más duros ataques procedían de países aliados, que se lanzaron a una ofensiva pública de declaraciones, cuando si hubieran tenido o compartido la inteligencia necesaria, podría haberse resuelto de otra manera.

Un fallo de previsión

Lo cierto es que el asunto no le correspondía al Ministerio de Defensa dilucidarlo, sino al de Exteriores, que es el departamento responsable de otorgar o no las autorizaciones

¹² “España revisa el permiso para que la flota rusa haga escala en Ceuta”, *El País*, 25/X/2016, http://internacional.elpais.com/internacional/2016/10/25/actualidad/1477421097_408325.html (último acceso 27/XI/2016).

¹³ “Russia withdraws request to refuel battle group heading to bomb Aleppo, after intervention from Spain's foreign ministry”, *The Telegraph*, 26/X/2016, <http://www.telegraph.co.uk/news/2016/10/25/nato-fears-russian-battle-group-may-be-used-for-indiscriminate-t/> (último acceso 22/XI/2016).

de escala de buques y sobrevuelo de aviones por el territorio nacional. Defensa sólo interviene cuando las escalas se producen en bases militares y Ceuta no lo es. En concreto, esta escala fue autorizada por el Negociado de Sobrevuelos y Escalas, dependiente de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, tras una petición formal del gobierno ruso en el mes de septiembre. Los argumentos del gobierno español, durante los primeros días de la crisis, se resumían en que estas operaciones de abastecimiento no vulneraban las sanciones impuestas a Rusia, que las escalas se realizan con total transparencia y son notificadas siempre con antelación a los aliados por los canales correspondientes y que no se había recibido hasta ese momento ninguna queja de ningún socio por las mismas.

Además, desde el gobierno español se ponía de manifiesto que el cumplimiento de las sanciones que se habían acordado contra Rusia, que España secundaba, habían supuesto un coste considerable para el país, en concreto el frenazo a la inversión que una compañía rusa pretendía hacer en una refinería de petróleo española, además del aplazamiento de la liberalización de los visados que tanto habría beneficiado al sector turístico.¹⁴ También se apuntaba que, en el momento de la petición, se desconocía cuál era el destino final de los buques para los que se solicitaba la autorización de escala.

Al final, el gobierno decidió revisar las últimas peticiones rusas de escala de buques de su Flota en Ceuta y tras una negociación diplomática en la que intervinieron los embajadores de España en Moscú, de Rusia en Madrid, el secretario de Estado de Asuntos Exteriores y el propio titular del Departamento, se pactó una solución de compromiso. La fórmula fue que España solicitaría información complementaria sobre el destino de los tres buques que tenían concedida la autorización de escala en Ceuta, ante lo cual Moscú retiraría la solicitud y, por lo tanto, se evitaba una negativa o una retirada de la autorización ya concedida. Con esto se dejaba la puerta abierta a futuras escalas, que tanto benefician a la economía local ceutí.¹⁵

Lo cierto es que cuando el día 26 se llega a este acuerdo de compromiso, el grueso de la Flota rusa ya pasa por el Estrecho. Al menos dos de los tres buques, los cruceros antisubmarinos que escoltan al portaaviones, y que tenían autorización para escalar entre el 28 de octubre y el 2 de noviembre, se habían adelantado a esas fechas previstas, por lo que no habrían podido entrar a puerto. Sí podría haberlo hecho el petrolero del grupo de combate, más lento, que atravesó el Estrecho el día 28, aunque tampoco hizo escala al final.

La constatación de que en la fórmula final para solucionar este embrollo se incluía una petición de información adicional sobre el destino de los buques, viene a confirmar que en su momento esa información no se pidió y se concedió la autorización de forma

¹⁴ “La ‘realpolitik’ con Moscú pone en aprietos a la diplomacia española”, *El País*, 26/X/2016, http://internacional.elpais.com/internacional/2016/10/26/actualidad/1477484275_337421.html (último acceso 28/X/2016).

¹⁵ La Autoridad Portuaria de Ceuta informó que, durante el año 2014, un total de 2.400 marineros rusos desembarcaron en la ciudad por las escalas de estos buques, habiendo realizado cada uno un cambio de divisas medio equivalente a 450 euros, que totalizaría un millón de euros. A esto habría que sumar el coste del atraque y del abastecimiento de combustible, agua y alimentos.

(cont.)

rutinaria, sin mayores averiguaciones. Mantener, además, como justificación que no se conocía el destino de los buques cuando se solicita y concede el permiso, igualmente no es defendible dado que, desde el verano anterior, exactamente el mes de julio, se sabía por fuentes abiertas (agencias de noticias y medios de comunicación rusos), aunque sin confirmación oficial, que el *Almirante Kuznetsov* iba a zarpar, en las fechas en las que lo hizo, y que su destino eran las costas sirias. Y también era conocido que su misión era contribuir a los ataques contra las milicias y grupos que se enfrentaban al presidente al-Assad.¹⁶

No relacionar el anuncio del despliegue del portaaviones y su declarada finalidad, que lógicamente debería ir acompañado de una fuerte escolta, con la petición de escalas para esos mismos días en Ceuta, es sin duda un fallo de quienes tienen la responsabilidad de adelantarse a los acontecimientos y velar por la ausencia de sorpresas estratégicas que pusieran al gobierno en riesgo o, como mínimo, en apuros.

La aparente sorpresa con que no sólo las autoridades españolas recibieron la salida de este grupo de combate, sino también las aliadas, denota que no solamente fueron aquellas las que no estaban preparadas para enfrentarse a esta crisis. Aunque la salida fue confirmada el mismo día que se produjo, el 15 de octubre, por la oficina de prensa de la Flota del Mar del Norte,¹⁷ el mes anterior, el mismo en que España dio la autorización de la escala, el ministro de Defensa de Rusia, Serguéi Shoigú, había adelantado, ahora sí oficialmente, que el único portaaviones con que cuenta la Flota rusa se incorporaría al contingente desplegado en el Mediterráneo oriental para “incrementar sus posibilidades de combate”.¹⁸ Por eso, la supuesta sorpresa ante un acontecimiento que parecía inesperado, pero que estaba lo suficientemente anunciado, y las apresuradas gestiones desarrolladas a continuación, sólo pudieron deberse a un fallo tanto de representantes diplomáticos como militares de un buen número de países aliados, no solamente de España.

En un editorial, el diario *El País* criticaba la tibia reacción del gobierno español “para evitar el bochorno” de la escala de los tres buques rusos de camino a atacar posiciones en Siria y que ésta solamente se había producido tras la presión ejercida por la OTAN, habiendo “perdido una oportunidad de dejar clara a Moscú su posición sobre Siria”.¹⁹

¿Por qué Ceuta?

No es ninguna novedad que los buques antes soviéticos y ahora rusos recalen en el puerto de Ceuta para realizar tareas de avituallamiento y cortos descansos del personal

¹⁶ Véanse “Warplanes of Russian aircraft carrier to be used in Syria Oct-Jan”, *Tass*, 2/VII/2016, <http://tass.com/defense/886110> (último acceso 24/I/2017), y Andrei Akulov (2016), “Russian aircraft carrier goes to Mediterranean”, *Strategic Culture Foundation*, 5/VII/2016, <http://www.strategic-culture.org/news/2016/07/05/russian-aircraft-carrier-goes-to-mediterranean.html> (último acceso 24/I/2017).

¹⁷ “Escuadra naval rusa zarpa rumbo al Mediterráneo”, *EFE*, 15/X/2016, <http://www.lavanguardia.com/politica/20161015/411028888470/escuadra-naval-rusa-zarpa-rumbo-al-mediterraneo.html> (último acceso 18/X/2016).

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ “Tibieza española con Rusia”, *El País*, 27/X/2016, http://elpais.com/elpais/2016/10/26/opinion/1477499875_967028.html (último acceso 28/X/2016).

embarcado. Por lo general son los buques y submarinos rusos de la Flota del Norte los que, al tener que pasar por el Estrecho en sus entradas y salidas del Mediterráneo, utilizan este puerto para dichas actividades. Los buques que pertenecen a la Flota del Mar Negro, por lo general, utilizan Tartus para esos menesteres.

Tampoco fue extraño que durante la Guerra Fría se viera ocasionalmente a buques de la desaparecida URSS entrar en el puerto o en la rada de Gibraltar, cuando ésta ciudad era entonces, además, sede de un mando de la OTAN.

Pero la relación de Ceuta con esta historia tiene más que ver con la pesca que con la actividad militar. Según narra el capitán de navío retirado Ángel Liberal Fernández,²⁰ quizá el mayor experto español en asuntos militares relacionados con Gibraltar, a mediados del siglo pasado los técnicos soviéticos en agricultura concluyeron que el mejor fertilizante para sus campos era la harina de pescado. Para ello se obligaron a construir una amplia flota de altura para poder capturar la mayor cantidad de peces posible en todos los mares del mundo. La flota pesquera soviética que faenaba en el Banco Sahariano tenía su base en Odesa, por lo que los viajes eran de larga duración y muy onerosos, además de cansados para las tripulaciones. Esos barcos, para evitar los largos viajes, recalaban en Gibraltar. Era la década de los años 60. Hay que recordar que en aquella época todos los buques soviéticos, fueran mercantes, pesqueros o militares, eran buques de Estado, no existían ni barcos ni empresas privadas.

Con el paso del tiempo, quisieron recortar más los trayectos entre campañas y plantearon que el mejor sitio para establecer su base eran las Islas Canarias, con enlaces aéreos para los relevos de tripulaciones y donde también podían realizar labores de mantenimiento de su flota. La Subsecretaría de la Marina Mercante de la época recibió la solicitud, cuando ni siquiera España mantenía relaciones diplomáticas con la URSS. El 11 de febrero de 1969 se firmó el acuerdo. Como contrapartida política, afirma Liberal, los buques soviéticos dejaron de entrar en Gibraltar y pasaron a hacerlo, cuando lo necesitaban, en Ceuta. Y así lo hicieron hasta que desapareció la Unión Soviética. Aquel acuerdo es la base y antecedente de las actuales escalas de los buques de guerra rusos en el puerto de Ceuta, al haberse subrogado la Federación Rusa los acuerdos firmados, y no denunciados en su momento, por la antigua URSS.

El regreso de Rusia al Mediterráneo

Pero la desaparición de la URSS tuvo otras consecuencias en el Mediterráneo. Desde 1965 la V Escuadra era la encargada de patrullar las aguas mediterráneas, pero tras la disolución de esta unidad el 31 de diciembre de 1991, la presencia de los buques de guerra rusos en el *mare nostrum* desapareció, convirtiéndose de nuevo el mar Mediterráneo en un lago de la OTAN. La Flota rusa no volvió a tener presencia en dicho mar hasta 2010 y no la convirtió en permanente hasta 2013. Fue a partir de 2011 cuando los buques de la marina rusa retomaron la costumbre de repostar y avituallarse en Ceuta, tal y como habían hecho antes de la desaparición de la URSS.

²⁰ Ángel Liberal Fernández (2016), "Barcos soviéticos en la colonia de Gibraltar", *Blog General Dávila*, 3/V/2016, <https://generaldavila.wordpress.com/2016/05/03/barcos-sovieticos-en-la-colonia-de-gibraltar-angel-liberal-fernandez-capitan-de-navio-r/> (último acceso 24/V/2016).

En julio de 2015 el presidente Vladimir Putin anunció que había dado su visto bueno a una serie de cambios en la Doctrina Marítima de la Federación Rusa, que tenían por finalidad reforzar la presencia de su Flota en el Atlántico, el Ártico y el Mediterráneo, incluyendo la condición de permanente en este último mar.²¹ La agencia estatal de noticias *Sputnik* señalaba que la nueva Doctrina contemplaba una fuerte presencia rusa en el Mediterráneo.²²

Durante la Guerra Fría la URSS había tenido que acordar con una serie de países ribereños puertos y bases para que sus buques tuvieran el necesario apoyo logístico, imprescindible para mantener de forma permanente su Flota navegando por esas aguas. Albania primero, y luego Yugoslavia, Argelia, Egipto, Libia y Siria, fueron los países con los que Moscú firmó esas facilidades. Con la evolución de los acontecimientos internacionales, la URSS fue perdiendo esos puntos de apoyo hasta quedarse, exclusivamente, con el puerto sirio de Tartus, que viene utilizando desde 1971. En 1980 la URSS y Siria firmaron un Acuerdo de Cooperación Militar, habiendo llegado a tener en el país hasta 6.000 consejeros.²³

Hoy en día, esa sigue siendo la única base naval que Rusia mantiene fuera de sus fronteras y, por lo tanto, en el Mediterráneo. La parte de este puerto que utiliza Rusia actualmente es muy reducida y no cuenta ni con instalaciones ni calado para albergar, por ejemplo, a los grandes buques de la Flota rusa.

Las limitaciones de este puerto están en vías de ser superadas. El 18 de enero de 2017 los gobiernos de Rusia y Siria firmaron un nuevo Acuerdo para la ampliación de esta base. Se contempla una sustancial ampliación del terreno hasta ahora utilizado, así como “el desarrollo y modernización de su infraestructura para llevar a cabo reparaciones y avituallamiento, así como para el descanso de tripulaciones”.²⁴ La nueva base tendrá capacidad para albergar hasta 11 navíos a la vez, cuando ahora no podrían entrar más de cuatro, y de mediano porte, comprometiéndose Rusia a la defensa de la misma por mar y aire mientras Siria se encargará de asegurar sus límites terrestres. El Acuerdo firmado incluye la autorización para que atraquen buques de propulsión nuclear, así como el derecho a entrar a puerto con todo tipo de armamento. La vigencia del mismo será por 49 años, prorrogable por otros 25, y Rusia no pagará nada por estas facilidades, aunque es de prever que asuma el coste de las obras.

²¹ “Rusia revisa su doctrina naval”, *France-Presse*, 27/VII/2015, <https://www.zona-militar.com/2015/07/28/rusia-revisa-su-doctrina-naval/> (último acceso 15/I/2017), y “Putin reforma la doctrina marítima militar, con atención a Atlántico y Ártico”, *EFE*, 27/VII/2015 (último acceso 15/I/2017). También en *La Vanguardia*.

²² “La doctrina marítima consolidó la posición de Rusia como potencia naval”, *Sputnik*, 21/XII/2016, <https://mundo.sputniknews.com/fuerzasarmadas/201612211065726718-rusia-potencia-naval-armada/> (último acceso 15/I/2017).

²³ Alberto Morales González (2013), “¿Qué interés tiene Rusia en Siria?”, *Documento de Opinión IEEE*, nº 28/2013, 21/V/2013, http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2013/DIEEEE048-2013_InteresesRusos_enSiria_MoralesGlez.pdf (último acceso 14/IX/2016).

²⁴ “Rusia y Siria firman acuerdo sobre la ampliación del centro de mantenimiento de la Armada rusa en Tartus”, *Sputnik*, 20/I/2017, <https://mundo.sputniknews.com/fuerzasarmadas/201701201066361526-rusia-siria-ffaa-tartus/> (último acceso 25/I/2017).

(cont.)

El coronel retirado Mijaíl Jodoriónok, según el portal de noticias ruso *RBTH*,²⁵ explicó tras la firma del Acuerdo que: “Estamos comenzando la construcción de grandes infraestructuras militares, con muelles, un cuartel general, pabellones para personal, almacenamiento de municiones” y que cuando esté finalizado, Tartus “se convertirá en una base naval dirigida por un vicealmirante de la Marina”.

De todas formas, el escaso centenar de soldados y personal ruso que hasta los primeros años de este siglo se encargaban de mantener sus instalaciones, bastante deterioradas, se vieron incrementados a mediados de 2015 con 1.700 operarios que, entre otras funciones, y según informaciones difundidas por la prensa rusa, se dedicaron a adecuar y reestructurar los muelles.²⁶

Para el capitán de navío retirado de la Marina de EEUU, Sean R. Ledman, del *Center for a New American Security* (CNAS), Rusia necesita de nuevo acceso a bases de apoyo logístico en el Mediterráneo si lo que quiere es mantener despliegues sostenibles.²⁷ Por ello, además de la macro base de Tartus, que aún tardará un par de años en estar lista, Rusia precisa de algún punto más de atraque en el Mediterráneo si quiere mantener una presencia amplia y permanente, además de segura. Y la búsqueda de ese otro punto de apoyo debería centrarse en el Mediterráneo occidental o en el central, lo más alejado posible de Tartus.

Según Antonio Alonso y María Isabel Nieto,²⁸ Rusia hace tiempo que corteja a Marruecos y en su opinión la Flota del Mar Negro precisa puertos y fondeaderos bien en Marruecos, bien en Argelia. Con Marruecos, Rusia firmó en 2012 un Acuerdo de Cooperación Militar y Técnica y aunque hasta hace una década parecía que Marruecos “iba a ser un aliado inamovible de Estados Unidos, las primaveras árabes han causado efectos poco deseados. El nerviosismo del Majzén [círculo influyente y cercano al monarca] ha hecho que Marruecos busque nuevos socios menos preocupados por la democracia y los derechos humanos”. Para estos dos profesores, el tema del Sahara Occidental igualmente ha provocado “hartazgo en sus tradicionales aliados”, por lo que el Rey se ha dedicado a buscar “nuevas relaciones estratégicas”, en concreto con Rusia y China.

La recientemente construida y aún infrutilizada base naval marroquí de Ksar Sghir (Alcazarseguir), ubicada entre los puertos de Tánger-Med y Tánger ciudad, podría ser

²⁵ “Rusia firma un acuerdo para la modernización de la base naval de Siria”, *Russia Beyond The Headlines* (RBTH), 24/I/2017, http://es.rbth.com/tecnologias/defensa/2017/01/24/la-base-de-tartus-refuerza-la-alianza-entre-rusia-y-siria-expertos_687801 (último acceso 25/I/2017).

²⁶ “Hay más de 1.700 rusos en la base naval siria de Tartus, según la prensa”, *Sputnik*, 21/IX/2015, <https://mundo.sputniknews.com/orientemedio/201509211051614413/> (último acceso 25/I/2017).

²⁷ Citado por Marc Marginedas (2015/2016), “Rusia regresa con fuerza al Mediterráneo”, *AFKAR/IDEAS*, nº 48, invierno, <http://politicaexterior.com/articulos/afkar-ideas/rusia-regresa-con-fuerza-al-mediterraneo/> (último acceso 14/IX/2016).

²⁸ Antonio Alonso y María Isabel Nieto (2015), “Rusia en el Magreb: ¿un nuevo competidor para la UE?”, *Revista UNISCI*, nº 39, octubre, <https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-74789/UNISCIDP39-9ALONSO-NIETO.pdf> (último acceso 20/XII/2016).

un posible punto de apoyo para la Flota rusa, aunque su escaso calado limitaría su uso a determinados buques.

Conclusiones

El recorrido desde el mar de Barents hasta las costas sirias, pasando por el estrecho de Gibraltar, del portaaviones *Almirante Kuznetsov* y sus escoltas, provocó una polémica interna en la Alianza, en este caso con España como protagonista, y que se saldó con una forzada marcha atrás de la diplomacia española. La aparente sorpresa con que se acogió el recorrido y las previstas escalas en Ceuta de varios de los buques de escolta constituyeron una falta de previsión y de información por parte de quienes tienen la responsabilidad de prevenir al gobierno y adelantarse a las situaciones de crisis. La campaña de comunicación estratégica que tuvo como finalidad presionar a España y que alcanzó su objetivo, protagonizada por destacados dirigentes y analistas de países aliados, tuvo una ramificación relevante en Gibraltar y su peculiar situación.

Ceuta, por su parte, no es una base de aprovisionamiento nueva para la Flota rusa, sino que esta condición ya la ejercía cuando se trataba de la Flota soviética, circunstancia por la que cuando la Flota rusa regresó al Mediterráneo, en 2011, recuperó dicha costumbre, avalada por convenio internacional vigente, de recalar en dicho puerto.