

CAPÍTULO SEGUNDO

VALORACIÓN ESTRATÉGICA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR: PUNTO DE VISTA NAVAL

VALORACIÓN ESTRATÉGICA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR: PUNTO DE VISTA NAVAL

Por JOSÉ M^a SANTÉ RODRÍGUEZ

Introducción

De la misma manera, que la Providencia ha dotado a algunas naciones de riquezas naturales, también ha concedido a España el estrecho de Gibraltar, que al igual que éstas puede ser «explotado» o no. Es de reconocer que esta «propiedad» es compartida con otros «socios» —con más o menos justificación geográfica—, alguno de los cuales la ha sabido «explotar» muy bien a lo largo de la Historia.

Los «valores» de esta zona, son fundamentalmente dos:

- Las líneas de comunicación marítima entre el Mediterráneo y el Atlántico. (Es sobradamente conocido que el Estrecho es una de las zonas focales de tráfico marítimo más importantes del mundo).
- El puente natural entre Europa y África. (Es evidente que el Estrecho proporciona la comunicación más rápida y segura entre los dos continentes).

Estos dos «valores» —muy relacionados con la geografía— son permanentes y por tanto independientes de la coyuntura histórica.

Pero también, la zona tiene otros «valores» de carácter temporal, es decir, dependientes de las circunstancias del momento. Así tras la desaparición

del enfrentamiento Este-Oeste pasa a adquirir mayor importancia el marco Norte-Sur, y es en este ámbito circunstancial donde también la zona del Estrecho tiene hoy una singular importancia, ya sea como «primera línea» —línea de barrera o de contención—, o como una «base de apoyo», en el marco de una estrategia de cooperación con el norte de África.

La explotación de estos «valores» por España, nación que geoestratégicamente está en situación ventajosa, puede proporcionarnos una ayuda inestimable en nuestro camino para alcanzar el puesto que lógicamente nos corresponde en el concierto mundial.

Antecedentes

Pasando por alto a griegos, cartagineses, romanos y visigodos, hoy sabemos que:

«Para explotar racionalmente el Estrecho, los moros cobraban peaje como se cobra en Suez y se cobra en Panamá» (1).

Posteriormente la reina Isabel la Católica, con su gran sentido político, estableció en su testamento que la ciudad de Gibraltar era una pieza importante, porque sabía que en el estrecho de Gibraltar estaba el corazón de la política estratégica de España, y cuando esto no ha sido así, ya sea por debilidad o por abandono de los gobiernos de nuestra Patria, otras potencias geográficamente ajenas han corrido a llenar el vacío dejado por España, reconociendo de este modo la gran importancia estratégica de la zona.

Así, ya antes de la muerte de CARLOS II, que dio lugar a la guerra de Sucesión, Inglaterra formuló sus intenciones, considerando que era esencial adueñarse del Estrecho, pues eso significaría controlar la entrada del comercio en el Mediterráneo.

La posesión del Peñón, como consecuencia del Tratado de Utrecht, ha permitido a los ingleses dominar el Estrecho en menoscabo de la presencia española. El Peñón fue durante el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, una base naval británica de un valor militar extraordinario para la política imperial de la Gran Bretaña, debido fundamentalmente a la pérdida

(1) NÚÑEZ IGLESIAS, I., almirante de la Armada. «Geoestrategia del estrecho de Gibraltar». Geopolítica y Geoestrategia, publicación de la Cátedra «Geneal Palafox de Cultura Militar» (Universidad de Zaragoza).

de nuestra hegemonía naval y al consiguiente declive español. Nuestra neutralidad durante las dos guerras mundiales, realzó el papel del Reino Unido en el control y en el dominio de esta zona de tanta importancia estratégica.

Hoy en día, por imperativo de la evolución histórica y geoestratégica, ese valor militar del Peñón ha disminuido notablemente y es muy inferior al de antaño, además, con las nuevas armas y medios el panorama ha cambiado completamente y el Peñón en manos inglesas sólo tiene valor militar con una España aliada o por lo menos neutral.

Por otro lado con la entrada de España en la OTAN y su relación bilateral con Estados Unidos de Norteamérica, la importancia del Peñón inglés ha disminuido notablemente para la Alianza Occidental, al poder ofrecer España mejores facilidades para el control y dominio del Estrecho.

De hecho en los últimos ejercicios aeronavales de la Alianza —*Linked Seas 97*—, fue en Rota y no en Gibraltar donde estuvo basado el grueso de la Royal Air Force británica. El grupo desplegado contaba con ocho *Harriers*, seis *Tornados*, dos aviones de reabastecimiento y alrededor de trescientas personas.

Pero aunque los intereses británicos en el Mediterráneo ya no son tan importantes como en el pasado, reduciéndose casi exclusivamente a intereses de prestigio; la posesión de Gibraltar y el control del Estrecho, le da al Reino Unido un peso político-militar que le permite hablar con fuerza en los foros internacionales, así como situar a sus hombres en los puestos claves de los Estados Mayores de la OTAN y participar en la política mediterránea con un notable peso específico propio.

Otro actor omnipresente, a lo largo de la Historia, ha sido Francia. La estrategia naval francesa se ve limitada por el hecho de que sus dos regiones marítimas estén separadas por la península Ibérica, por lo que el Estrecho ha sido siempre una pieza codiciada para lograr la concentración de sus siempre limitadas fuerzas navales. Debido a esto Francia ha jugado históricamente la baza de las alianzas con España o Inglaterra.

Cuando Francia se hizo potencia colonialista en África, intentó controlar los accesos del Estrecho desde su orilla sur, creando bases navales en Casablanca (Marruecos) y Mazalquivir (Argelia), pero con la descolonización, Francia vuelve a la situación anterior, es decir a apoyar que una potencia amiga domine el Estrecho, por ser éste de gran importancia para sus intereses estratégicos.

En cuanto a Estados Unidos de Norteamérica, son un actor obligado en los tiempos contemporáneos, por su importancia mundial, su pertenencia a la OTAN y la firma de acuerdos bilaterales con Marruecos y España, en virtud de los cuales se construyeron las bases e instalaciones necesarias para consolidar su estrategia de dominio del Estrecho. De esta forma aseguraron la retaguardia de su «ariete mediterráneo» —la VI Flota—. Es evidente que el Estrecho en manos amigas es vital para cualquier estrategia de Estados Unidos en el Mediterráneo, Oriente Medio e incluso en el Índico.

La OTAN ha sido otro de los actores recientes en la zona del Estrecho, durante la llamada guerra fría, con objeto de asegurar el libre tránsito de sus fuerzas y el abastecimiento a su flanco sur, así como negar a las fuerzas navales de la URSS tanto el tránsito como su actuación en la «zona fértil» del Estrecho.

Para ello, y con su política de flexibilidad para contentar a todos, la OTAN dividió la zona del Estrecho en tres pequeñas subzonas: IBERLANT, GIB-MED y MEDOC, —dependientes de mandos diferentes— los mandos superiores del Atlántico y de Europa, lo cual es una incongruencia estratégica y orgánica, ya que la zona del Estrecho necesita de una integridad táctica y estratégica. Hoy este asunto está en revisión, con la nueva estructura de mandos y fuerzas de la alianza.

Finalmente, los «propietarios naturales» de la zona: España, Portugal, Marruecos y Argelia han tenido —en la edad contemporánea—, potenciales militares escasos para poder competir con éxito por el control y dominio del Estrecho, lo que ha propiciado la afluencia de las grandes potencias a esta zona, realizando así su importante valor estratégico.

El espacio marítimo

Los límites de la zona

Al tratar sobre el valor estratégico del estrecho de Gibraltar, desde un punto de vista naval, la primera pregunta que surge, es: ¿a qué espacio marítimo nos estamos refiriendo?

En los primeros tiempos de la Historia, cuando el Estrecho era un simple «puente» entre África y Europa, los límites se circunscribían a la parte más angosta por ser el cruce en esta zona el más fácil y seguro.

Cuando más adelante el Estrecho se convirtió en un paso obligado de las fuerzas navales contendientes y del comercio marítimo internacional las dimensiones, límites o zona del Estrecho fueron ampliándose a medida en que la tecnología iba dando a luz a los nuevos sistemas de armas y de mando y control, pasando de la mera angostura, en principio, a la del Estrecho y sus accesos o «embudos», luego al famoso eje Baleares-Estrecho-Canarias, señalado por la Junta de Jefes de Estado Mayor en el año 1980 como el centro de gravedad de la estrategia militar española, y posteriormente a los no menos famosos triángulos estratégicos: Estrecho-Canarias-Azores y Estrecho-Rosas-Sicilia, base de la estrategia naval española contemporánea.

Naturalmente esta flexibilidad en los límites del Estrecho no solamente ha sido función del factor tecnológico, sino también de la situación política de cada momento.

Por todo ello, podemos convenir que los límites del Estrecho los fijará la estrategia a la que preste apoyo.

Oceanografía e hidrografía

La embocadura oriental es profunda (1.000 m máximo), con una plataforma continental estrecha y de gran pendiente, y una topografía submarina rocosa con roca al desnudo.

En la parte central disminuye la profundidad (500 m máximo) con un relieve submarino rocoso, irregular y abrupto, con agujas de hasta 100 m, formando dos canales de 200 y 250 m de profundidad. La plataforma continental continúa siendo estrecha y los fondos de roca desnuda.

En la embocadura occidental la plataforma continental es más ancha, especialmente en la costa española en donde los fondos son de sedimentos. En su parte central está el banco *Ridge*, que da lugar a dos canales de entrada de profundidades entre 300 y 400 m.

Con respecto a la detección submarina, las ondas sonoras se ven distorsionadas al chocar con las laderas submarinas o al pasar a través de aguas cuya temperatura tiene grandes variaciones con la profundidad; por otro lado la elevada salinidad de estas aguas, especialmente en la capa profunda, también afecta a la transmisión de las ondas sonoras. En resumen, el acusado relieve submarino de esta zona, al combinarse con las

«capas térmicas» y la elevada y variada salinidad, hacen que en las aguas del Estrecho sea muy difícil la detección y la localización de los submarinos sumergidos.

En el propio Estrecho existe una fuerte corriente superficial de entrada en el Mediterráneo —debido a la evaporación de sus aguas— que en ocasiones llega a alcanzar hasta los cinco nudos. Al mismo tiempo, existe en las capas profundas una corriente de salida de aguas salinas y mucho más densas. Entre estas dos corrientes, de sentido contrario, existe una zona de transición, compuesta de aguas mezcladas, cuyo espesor es máximo en la región más angosta del Estrecho, y que junto con el acusado relieve submarino de esta zona da lugar a fuertes desplazamientos de componente vertical, lo que dificulta notablemente el paso en inmersión del Mediterráneo al Atlántico de los submarinos de propulsión convencional.

Por otro lado, las fuertes corrientes y mareas en el Estrecho propiamente dicho, las grandes profundidades especialmente en la embocadura oriental y en la parte central, y lo abrupto del relieve submarino, hacen —salvo para las potencias muy tecnológicamente avanzadas— que esta zona no sea propicia para la utilización de minas submarinas, con la excepción de la plataforma continental de la costa española en la embocadura occidental.

Meteorología

El clima de la zona es templado mediterráneo, es decir, benigno. Si bien es de señalar la existencia de dos situaciones «Levante» y «Poniente», que dificultan en ciertas ocasiones el tráfico marítimo en el Estrecho, especialmente en lo referente a las comunicaciones Norte-Sur.

El viento «Levante» es predominante en la zona (44%) y el más importante por su intensidad, con una persistencia a veces superior a los siete días. Sin embargo, el problema del navegante no es éste sino la intensidad, que como consecuencia de la topografía de la zona, suele ser tres veces superior a la que se produciría en mar abierto, aunque el número medio de días de temporal al año es solamente del 7%.

Los vendavales de «Poniente» (vientos de Suroeste frecuencia global del 8%) pueden representar verdaderamente un peligro, especialmente durante el invierno, cuando en una o dos ocasiones alcanzan la fuerza de temporal fuerte.

Frecuentemente en el verano, se producen en el aire cercano a la superficie del mar, inversiones de temperatura que favorecen la aparición de nieblas durante la noche y a primeras horas de la mañana, que se disipan al mediodía.

Pero lo más significativo, son los súbitos cambios de la meteorología, tanto en lo que se refiere a la naturaleza del tiempo como a las zonas, y que dificulta el cruce del Estrecho por embarcaciones ligeras, tales como las que se dedican al tráfico ilegal de inmigrantes (*pateras*) y que tantas vidas han costado.

Capacidades militares navales en la zona

La valoración estratégica de una zona depende de la estrategia a la cual sirve; a su vez para definir cualquier tipo de estrategia se requiere primero precisar la amenaza. Por eso, cuando se vaya a tratar de una estrategia de contención o disuasión, es necesario precisar las capacidades militares de las partes.

La Marina Real marroquí es la rama de las Fuerzas Armadas más desatendida, cuenta con 7.000 hombres, incluidos 1.500 de Infantería de Marina. Su organización está orientada hacia la protección de las costas y más bien de los intereses pesqueros. Dispone como unidades más destacadas:

- Una corbeta clase *Descubierta* construida en España, dotada con cuatro misiles su-su *Exocet*.
- Dos corbetas clase *Assad* construidas en Italia, dotadas con seis misiles su-su *Otomat*.
- Cuatro lanchas lanzamisiles clase *Lazaga* construidas en España, dotadas con cuatro misiles su-su *Exocet*.
- Cuatro buques anfibios (un LST clase *Newport* norteamericana y tres LST clase *Batral* francesas).

La Marina argelina que dispone de 6.700 hombres, también tiene su organización orientada a la protección de sus costas, si bien en este caso la mayor parte del material es de procedencia rusa y se encuentra ya en su último tercio de vida, a excepción de los dos submarinos que fueron construidos en 1987 y 1988 respectivamente. Dispone como unidades más destacadas:

- Dos submarinos clase *Kilo* de fabricación rusa.
- Tres fragatas clase *Koni* de origen ruso.

- Tres corbetas clase *Nanuchka II* de origen ruso, dotadas con cuatro misiles su-su *Stix*.
- Once lanchas lanzamisiles clase *Osa* de origen ruso, dotadas con cuatro misiles su-su *Stix*.
- Tres buques anfibios de origen ruso (dos LST y un LSM).

La Marina tunecina que cuenta con 5.000 hombres, al igual que las anteriores, su organización también está orientada a la protección de sus costas. Dispone como unidades más destacadas:

- Tres lanchas lanzamisiles clase *Combatante III* de origen francés y dotadas con ocho misiles su-su *Exocet*.
- Tres lanchas lanzamisiles clase P-48 de origen francés y dotadas con ocho misiles su-su SS-12.

Pero además, hay que considerar que la capacidad naval militar de un país es función no sólo de la cantidad, sino fundamentalmente de la calidad y disponibilidad operativa del material y de la cualificación y motivación del personal que tiene que utilizarlo y mantenerlo, factores todos ellos ha tener muy en cuenta en las fuerzas de los países analizados.

Los países de la orilla norte del MEDOC, —Francia, Italia, España y Portugal— sin contar con Estados Unidos ni Gran Bretaña, suman los siguientes efectivos navales: 4 portaaviones; 90 destructores, fragatas y corbetas; 36 submarinos; 16 buques anfibios; 48 buques de medidas contra minas; 100 aviones navales y unos efectivos de 150.000 hombres de los cuales 14.000 son infantes de marina.

Como se puede apreciar, la diferencia entre la potencia naval de los países de la orilla norte del MEDOC y los de la orilla sur, es tan manifiesta, que cualquier estrategia de contención o disuasión, bajo el punto de vista naval, es totalmente creíble.

El estrecho de Gibraltar y la estrategia naval española en los albores del siglo XXI

Con la desaparición del Imperio soviético, la situación mundial ha cambiado totalmente y como no podía ser menos, también esta circunstancia se ha dejado sentir en nuestra zona de interés. Así la «mandíbula sur» de la gigantesca tenaza soviética, que se materializaba a lo largo del norte de África, ha desaparecido. De igual manera la amenaza del poder naval ruso en el área del Estrecho y sus accesos, sobre el tráfico marítimo occidental

en esta importante «zona fértil», también ha desaparecido o al menos hoy por hoy, no es creíble.

Esto no quiere decir que la zona del Estrecho haya perdido su valor geoestratégico, pues dicho valor sigue vigente puesto que la geografía no ha cambiado. Sin embargo es de reconocer que ha variado la estrategia a la cual sirve.

El Estrecho continúa siendo la «llave» del tráfico marítimo de entrada y salida del Mediterráneo, y el control de este importante tráfico, es sin duda alguna, un factor que da un gran peso internacional a quien pueda ejercerlo. España, por su posición geográfica con respecto a la zona del Estrecho, es la nación que está en mejores condiciones para realizar esta misión.

El peñón de Gibraltar, por su mera posición geográfica, ha presentado históricamente un elevado valor estratégico indiscutible, pero actualmente existen circunstancias que hacen disminuir dicho valor, tales como su pequeña extensión territorial y la existencia en sus inmediaciones de otras bases navales y aéreas de superior capacidad en todos los órdenes.

Tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial, la evolución de la tecnología militar, ha hecho disminuir el valor de «la Roca» para el dominio y control del Estrecho, en beneficio de los accesos o «embudos» al mismo, que son el mar de Alborán y el golfo de Cádiz, y que podríamos extender más aún a los famosos «triángulos»: Atlántico (Gibraltar-Canarias-Azores) y Mediterráneo (Gibraltar-Rosas-Sicilia).

Habida cuenta del cambio en la situación mundial, el panorama que se vislumbra en el primer cuarto del siglo XXI, al menos en esta parte del mundo, es de una hegemonía de Estados Unidos de Norteamérica y la ausencia de amenazas para las organizaciones de seguridad y defensa colectivas a las cuales pertenecemos, aunque ya han sido identificados algunos riesgos que conviene atajar.

Con respecto a la zona del Estrecho, que es el objeto de este trabajo, teniendo en cuenta la muy pequeña probabilidad de conflictos interestatales, puesto que los Estados van a estar ligados por lazos muy fuertes de carácter económico y por consiguiente también de tipo político y de seguridad, se puede decir que estamos condenados a entendernos con nuestros vecinos, por lo que la estabilidad en la zona pasa a ser el objetivo prioritario.

Por todo ello, la zona del Estrecho no solamente es importante para controlar el tráfico marítimo internacional sino también para cooperar en la estabilidad del Magreb, siendo estos dos factores los más importantes para efectuar una valoración estratégica del Estrecho bajo el punto de vista naval.

Control del tráfico marítimo

El estrecho de Gibraltar es la única comunicación natural entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo, y por él pasan más de 80.000 buques al año; esto significa una media de más de 220 buques al día y un buque cada seis minutos, lo que representa el 25% del tráfico marítimo mundial. Durante el mes de agosto de 1997 cruzaron el Estrecho 8.053 buques, 2.054 de ellos pertenecientes al tráfico entre Algeciras y Ceuta.

Éste es el principal interés estratégico que presenta el Estrecho, es decir, el tráfico marítimo del cual depende en gran medida la supervivencia económica de los países ribereños del llamado *Mare Nostrum* cuyas importaciones de bienes y productos se hace, en un porcentaje muy elevado, por vía marítima. Por lo tanto el Estrecho es un «punto focal» de valor extraordinario en la estrategia europea y mediterránea.

Pero si desde el punto de vista del tráfico mercante el Estrecho presenta un gran valor estratégico, este valor se ve notablemente incrementado por ser ésta una zona de paso o tránsito obligado para los buques de guerra de las naciones con intereses en el Mediterráneo, especialmente de Estados Unidos de Norteamérica, que como potencia hegemónica mundial, ejerce el dominio y control político-estratégico del mar Mediterráneo.

Por otro lado, es muy posible, que en el futuro las operaciones de «bloqueo pacífico», declaradas por instituciones internacionales, lleguen a constituir práctica corriente en las relaciones internacionales, como medida coactiva para la resolución de conflictos, en sustitución del enfrentamiento armado.

En este caso, el Estrecho, por sus condiciones geográficas, es un lugar ideal para llevar a cabo las acciones pseudopoliciales necesarias para la ejecución del «bloqueo pacífico». Hay que tener en cuenta que un buque mercante puede tardar unos dos días en atravesar la zona de influencia del Estrecho, con lo que existe tiempo suficiente para detectar, identificar y comprobar la licitud del cargamento, sin grave perjuicio para los armadores de los buques y los propietarios de las cargas.

En este sentido la isla de Alborán, situada a 115 millas de la embocadura oriental del Estrecho y casi equidistante de las costas marroquí y española, ocupa una posición central estratégicamente inmejorable para el control del mar de Alborán, al poder establecerse allí una pequeña base, que multiplicaría el rendimiento de los medios aéreos ligeros que operasen en esta zona, además de proporcionar otras ventajas a la estrategia nacional, tales como dar el carácter de «habitable» a la isla, lo que es fundamental para la determinación de Zonas Económicas Exclusivas (ZEE). Este emplazamiento también podría actuar como «estación de servicio» para otros menesteres tales como la observación meteorológica y el apoyo a nuestras unidades de vigilancia pesquera.

Otra pieza fundamental del sistema serían las instalaciones de radio y radar del Centro de Control de Tráfico Marítimo en el estrecho de Gibraltar, perteneciente a la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, de la Dirección General de la Marina Mercante en la Secretaría de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento. Desde junio de 1977 todos los buques que transiten por el Estrecho, tienen la obligación de ponerse en contacto con este Centro y navegar por los dispositivos de separación de tráfico aprobados por la Organización Marítima Intergubernamental.

La estabilidad del Magreb

Tal como manifestó el jefe del Estado Mayor de la Defensa, el pasado verano en Marbella, en un encuentro auspiciado por la Universidad Europea (CEES):

«Debemos ser conscientes de que en unos años la situación política, demográfica y medioambiental al sur del Mediterráneo puede ser imposible de controlar» y que «todo genera a la larga crisis y conflictos que pueden alcanzar a Europa entera» (2).

Los fuertes lazos económicos y comerciales entre las dos orillas del MEDOC, así como la dependencia energética, van a dar como resultado la necesidad de mantener la paz en ambas orillas.

Por lo tanto, alcanzada ya la estabilidad en la orilla norte, el conseguir la estabilidad en la orilla sur va a ser uno de los principales cometidos de los

(2) *Revista Española de Defensa* número 115. Septiembre 1997.

vecinos que conforman la otra orilla, ya que la seguridad propia no puede ser compatible con la inseguridad del vecino, y la estrategia de cooperación será el medio más adecuado para lograrla.

La OTAN, a pesar de la desaparición de la amenaza soviética, continúa proyectando estabilidad en una Europa que contiene importantes focos de tensión. A su vez está adecuándose a los tiempos actuales, modificando su concepto estratégico, estructuras de mando, reducción y transformación de fuerzas, incorporación de nuevos miembros y estableciendo puentes de entendimiento con los países del Este que no lleguen a integrarse en ella.

Recientemente, en la cumbre de la OTAN en Madrid —junio 1997—, se creó el Grupo de Cooperación Mediterránea, bajo la autoridad del Consejo del Atlántico Norte, con la responsabilidad de fomentar la confianza entre las naciones de las orillas norte y sur, mediante el incremento de la transparencia, el diálogo y la cooperación. Lo que demuestra la sensibilidad de la OTAN hacia este asunto, tal como quedó manifestado en la declaración de Madrid, en la que se afirma que la región mediterránea merece gran atención, ya que condiciona la seguridad del conjunto de Europa.

Del mismo modo, los países de la orilla norte del MEDOC, deben modificar su estrategia con respecto a los países del Magreb, pasando de una estrategia de contención a una estrategia de cooperación, dadas las relaciones económicas y los riesgos existentes en la zona.

Los riesgos más significativos que amenazan a la estabilidad de la zona son consecuencia de los problemas socioeconómicos, de la proliferación de armamentos, del auge del radicalismo y de la presión migratoria hacia el Norte. La solución a estos problemas pasa por lograr el desarrollo económico y sociopolítico de los países del norte de África y del establecimiento de medidas de confianza entre las dos orillas.

Los países del Magreb, aunque se pueda decir que no poseen mentalidad marítima, son de condición marítima, es decir, sus grandes ciudades, la mayor parte de su población y sus industrias, se encuentran en las proximidades de la costa y su comercio exterior es en su mayor parte marítimo.

España, que ha hecho de su conocido eje estratégico Baleares-Estrecho-Canarias, el centro de gravedad de la estrategia española, se encuentra gracias a su posición geográfica, en mejores condiciones que ninguna otra nación para proyectar su fuerza y ayuda en la costa norteafricana. Si embargo será la naturaleza y el grado de intensidad del problema, el que

determinará el índice de participación de los «socios» del Norte en los problemas del Sur.

Para el caso en que fuese necesaria la intervención militar multinacional, EUROMARFOR (3), constituida por Francia, Italia, Portugal y España, así como la recién creada Brigada Anfibia hispano-italiana, pueden ser algunas de las herramientas adecuadas para permitir la intervención de la orilla norte en auxilio de nuestros vecinos de la orilla sur, en un proceso de cooperación, y para lo cual la zona del Estrecho, en su más amplio sentido, tiene una importancia vital. Aunque como es natural, la estrategia de seguridad en la región pasa por el reconocimiento de que los riesgos deben ser neutralizados a través de medidas preferentemente no militares.

Resumen

La situación en el Mediterráneo constituye, hoy en día, un motivo de preocupación general, lo que da lugar a que la zona del estrecho de Gibraltar, tenga una gran transcendencia estratégica, ya sea, como «llave» de las líneas de comunicación marítima entre el mar Mediterráneo y el océano Atlántico, como puente natural entre Europa y África, como barrera de contención en una estrategia de disuasión o como base de apoyo o retaguardia en una estrategia de cooperación con los países de Magreb. Su importancia es tal, que jugar bien el papel geoestratégico del Estrecho, puede proporcionar a España el peso específico que le corresponde entre nuestros vecinos y aliados. Pocos medios adicionales necesitan ya las Fuerzas Armadas españolas para ser las más capacitadas para asumir, en permanencia, la responsabilidad del control de la zona del Estrecho. La adaptación de la estructura de mando de la «nueva OTAN», ahora en discusión, debe permitir que todos los aliados jueguen un papel adecuado, de acuerdo con su aportación y capacidades. La «riqueza natural» de la que en su mayor parte somos «propietarios» está ahí para ser explotada, si España no lo hace «otros» lo harán, como la Historia lo ha venido demostrando.

(3) La EUROMARFOR, se creó en el año 1995 con el fin de dotar a Europa de una capacidad militar propia, capaz de ofrecer a los otros miembros de la UEO una estructura funcional rodada y eventualmente, de colaborar con otros organismos internacionales en operaciones de mantenimiento de la paz. Es de carácter no permanente, de composición variable y está estructurada para cumplir las misiones que se le asignen cuando se decida su activación.

Conclusiones

El control del estrecho de Gibraltar, puede dar a España una posición de fuerza política internacional de primer orden y por ello debe ser el principal objetivo naval español y muy probablemente el primer objetivo militar nacional.

Por lo tanto, nuestro cometido no puede ser otro, que estar en disposición de controlar la zona del Estrecho mejor que los demás, que nuestros aliados nos lo reconozcan y nos confíen esa misión. Para ello, es necesario una firme voluntad política, una exquisita coordinación de esfuerzos entre los Ministerios de Asuntos Exteriores, de Defensa y de Economía y Hacienda, así como una robusta mentalidad conjunta en las Fuerzas Armadas.

Bibliografía

- ARCUSA PINILLA, J. «Integridad táctica del estrecho de Gibraltar». Escuela de Guerra Naval. Tesis sin publicar.
- EDWARD WOLFE, D. «Gibraltar: un problema sin fin o el fin de un problema». Escuela de Guerra Naval. Tesis sin publicar.
- SALGADO, J., OLIVIÉ, F., LIBERAL, Á., FERNÁNDEZ DÍAZ, A. y otros. *Estudios sobre Gibraltar*, Instituto de Cuestiones Internacionales y Política Exterior (INCIPE).
- Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima. Estadísticas de tráfico marítimo en el estrecho de Gibraltar.
- STEWART, J. D. *Gibraltar piedra clave*. Editorial Aguilar.
- The Gibraltar Chamber of Commerce «Gibraltar: The way forward». *The Economist Intelligence Unit Ltd*. Londres.
- TRUVER, S. C. *The Strait of Gibraltar and the Mediterranean*. Sijthoff & Noordhoff. Estados Unidos.