

# Valoración geoestratégica y militar de la adhesión de España a la OTAN

**(Resumen de la Tesis presentada en el ROYAL COLLEGE OF DEFENCE STUDIES del Reino Unido durante su permanencia en dicho Centro en el Curso 1988)**



**JOSE SANCHEZ MENDEZ,**  
Coronel de Aviación,  
Miembro del Instituto Internacional  
de Estudios Estratégicos de Londres

*"Una mirada al mapa, muestra que España tiene unas grandes ventajas geopolíticas naturales. Tan grandes, que una España fuerte podrá desempeñar un importante papel en el mundo, mientras que las grandes potencias nunca perderán de vista a una España débil".*

Salvador de Madariaga

**E**N el período de formación de la OTAN; a sus políticos y estrategas, se les planteó el problema de cómo incluir a la Península Ibérica, sus archipiélagos, espacios aéreos y zonas marítimas, conscientes de su importancia geoestratégica, si bien los gobiernos de entonces, tanto en España como en Portugal no eran democráticos, por lo que ambas naciones fueron excluidas en las votaciones de admisión. Pero los criterios militares primaron sobre los políticos y la solución adoptada fue admitir a Portugal como socio fundador, ya que Gran Bretaña apoyó la propuesta, al valorar y agradecer las ayudas prestadas a los Aliados durante la II Guerra Mundial por Oliveira Salazar.

De esta forma, asegurada la fachada atlántico portuguesa y la base de Gibraltar, conseguían poder utilizar la geografía peninsular sin necesidad de contar con España. Pero la guerra de Corea llevó al convencimiento de los EE.UU. de que la defensa de Europa no sería posible sin la incorporación española, razón que les llevó a firmar en 1953 un convenio de Amistad y Cooperación con el gobierno español, que les permitía utilizar diversas instalaciones, bases aéreas y navales. De esta manera, España, se incorporaba de una forma "sui generis" a la Alianza Atlántica. Tenía todos los riesgos e inconvenientes que podrían derivarse de su participación en la defensa de la Europa Occidental, pero ninguna de las ventajas que significaba compartir dicha defensa.

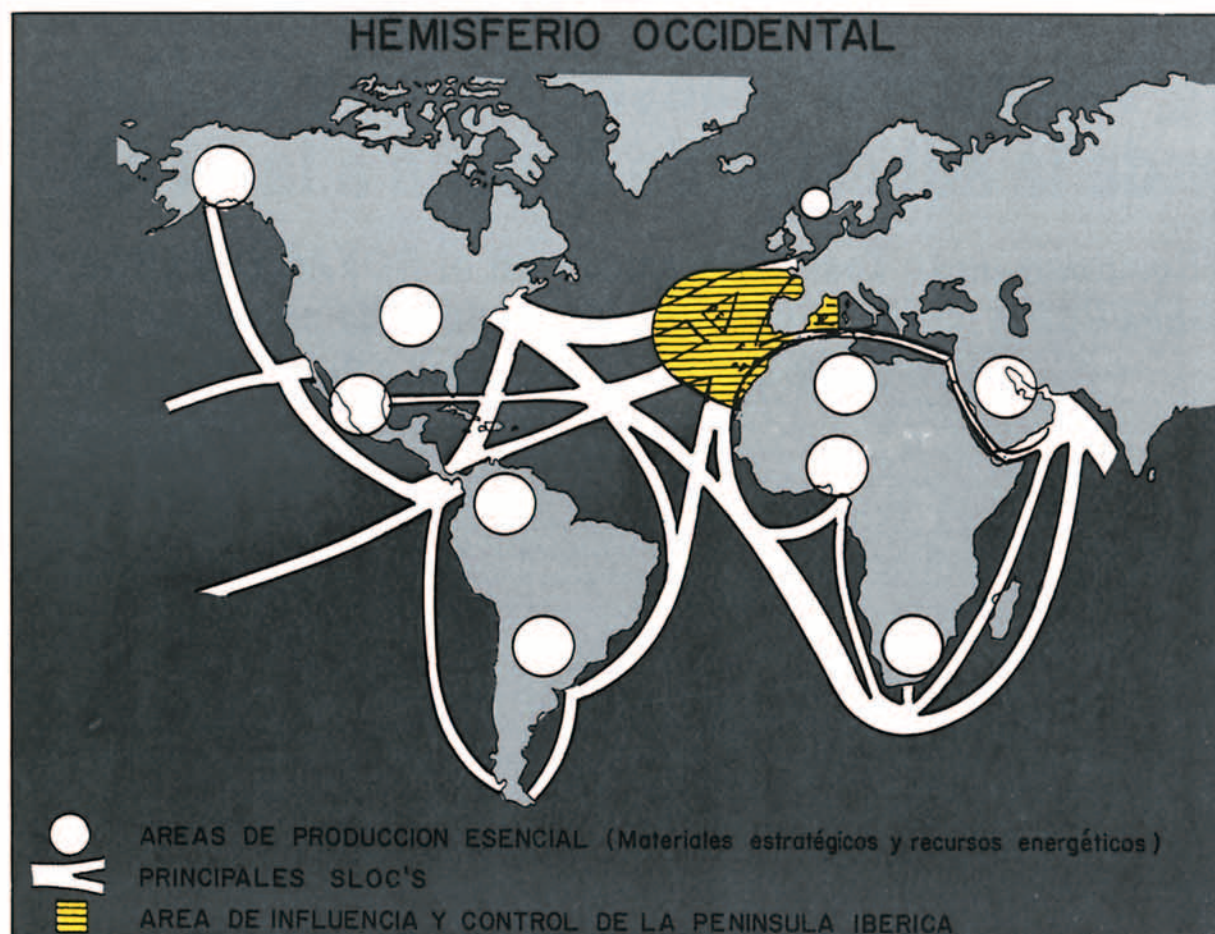
Puede decirse que a lo largo de estos últimos cuarenta años, las naciones de la OTAN se daban por satisfechas con la contribución que el Espacio Estratégico Español aportaba a la defensa occidental, ya que las fuerzas norteamericanas desplegadas en nuestro suelo, han venido proyectando una disuasión suficiente para cubrir un amplio frente, que reforzaba tanto los flancos sur y occidental de la Alianza, así como un significativo número de zonas situadas "fuera del área" prevista por el Tratado de Washington. Además el punto estratégico del Estrecho de Gibraltar continuaba bajo el control aliado, con lo cual el acceso al Mediterráneo y la salida al Atlántico se encontraban plenamente controlados.

Pero la consolidación de la democracia en España y su posterior integración en las instituciones comunitarias europeas, han venido a replantear la situación, poniéndose de relieve cada vez con más fuerza la CRECIENTE IMPORTANCIA GEOESTRATEGICA DE ESPAÑA para la defensa de la Europa Occidental, a la cual se ha unido de forma libre y voluntaria y con una autoridad moral y garantía especiales, pues es la única nación miembro de la Alianza cuya adhesión ha sido ratificada por referéndum.

## EL VALOR GEOESTRATEGICO DE ESPAÑA

**S**IEMPRE que se intenta analizar el ejercicio del Poder desde un área geográfica, se hace valorando una serie de factores, como son el medio físico, aspectos económicos, balance militar, importancia política, bases culturales y sociológicas, etc. En este orden de ideas, hay que aceptar que la





valoración más exacta y precisa de toda posición geográfica es su DIMENSION ESTRATEGICA, es decir "la posibilidad de ejercer el control sobre los acontecimientos y actividades que se desarrollan en su entorno o área de influencia", de manera que en cualquier momento se pueda localizar, identificar, seguir y resolver cualquier conflicto. La eficacia de ese control constituye "per se", un importante elemento disuasorio y como consecuencia una garantía fundamental.

De acuerdo con el sueco Kjellen, creador de la Geopolítica, que la definió como la ciencia que estudia la influencia del espacio territorial sobre los estados y su política, la geografía ha condicionado el destino histórico de los pueblos que habitaron la Península Ibérica, por lo que el peso específico de España en el conjunto mundial, fue cambiante a lo largo de la Historia.

Cuando se trata de valorar el papel que España puede desempeñar en la defensa de la Europa Occidental, hay que tener presente su doble condición atlántica y mediterránea, pues es donde radica su auténtica dimensión estratégica. Aunque Francia, en principio, goza de esa condición, sin embargo carece de continuidad geográfica en sus costas y de profundidad de proyección tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. España posee la llave de los accesos del Estrecho de Gibraltar y sus islas atlánticas y mediterráneas facilitan la expansión geográfica de su espacio estratégico.

Este valor posicional aumenta además por su proximidad a las líneas de comunicación de los productos energéticos y materiales estratégicos indispensables para el mundo occidental, por lo que podemos afirmar que para la defensa de la Europa Occidental, el valor posicional estratégico de España es superior al de las Islas Británicas.

La Península Ibérica, sus islas mediterráneas y atlánticas, los enclaves españoles en el Norte de África, junto con los espacios aéreos y marítimos que las circundan, constituyen con las Islas Británicas las únicas zonas de reacción de la Alianza Atlántica para la recuperación de una Europa perdida por Occidente. A caballo entre dos continentes, está situada en la zona de cruce de dos ejes de importancia excepcional. El primero Este-Oeste, único paso existente entre el Atlántico y el Mediterráneo; el otro, Norte-Sur, la convierte en el puente natural más próximo entre Europa y África o en barrera física entre ambas partes, según sea la actitud española. Al mismo tiempo lo que se conoce como Espacio Estratégico Ibérico —delimitado por la península francesa de Bretaña, las islas Azores, Madeira, las islas Canarias, la propia Península y las Baleares— representa una zona focal con uno de los tráficos marítimos y aéreos más intensos del mundo.





*El AN-124, último avión soviético de transporte en servicio.*

Europa Occidental depende en un 90 % de abastecimientos procedentes del exterior y que llegan esencialmente por vía marítima, de ellos un 76 % a través de las aguas atlánticas y un 21 % por el Mediterráneo. Además las naciones europeas de la OTAN son el segundo consumidor del petróleo del mundo y su comercio exterior representa el 40 % del intercambio internacional, razón por la cual el conjunto de su flota mercante es la mitad del total mundial. Ello refleja la importancia del control de las rutas marítimas para abastecer a Europa, vías de comunicación que transcurren en su mayor parte próximas a la Península Ibérica.

Igualmente, el tráfico aéreo civil y militar, tanto en el sentido Oeste-Este como Norte-Sur, que diariamente sobrevuela el Espacio Estratégico Ibérico o que utiliza los aeropuertos y bases aéreas españolas y portuguesas, son de esencial importancia para la seguridad de los flancos occidental y sur de la Alianza Atlántica y para mantener y asegurar la comunicación euro-africana y atlántico-mediterránea.

Por consiguiente, en caso de un enfrentamiento militar OTAN-PV en el Teatro Europeo, la pérdida de la Península Ibérica y de sus archipiélagos, supondría un desastre mayor que la pérdida de las Islas Británicas, porque además de privar a la Alianza de la zona más retrasada de defensa y posterior base de reacción, supondría la caída del Mediterráneo y del control de un área vital y sensible como son las aguas atlánticas europeas.

## EL ESPACIO ESPAÑOL DE INTERES ESTRATEGICO NACIONAL Y LA OTAN

**E**STA constituido por el territorio nacional (peninsular, balear, archipiélago canario, Ceuta y Melilla), los espacios aéreos y marítimos que los circundan, la Zona Económica Exclusiva y todas aquellas áreas que además de facilitar la conexión entre los espacios anteriores, permitan el ejercicio y la presencia militar española. En líneas generales queda enmarcado dentro de un rectángulo definido por los meridianos 25°W y 08°E y los paralelos 48°N y 21°N.

### LA AMENAZA

**A**LGUNOS tratadistas occidentales subestiman las percepciones españolas sobre las potenciales amenazas a la Península Ibérica y su espacio estratégico, criticándoles que solamente "se asumen de una manera vaga, pero siempre como procedente del Sur". Sin embargo se equivocan totalmente quienes han hecho esas afirmaciones. España, como miembro de la OTAN, contempla en su plan estratégico nacional como amenaza más grave la procedente del Pacto de Varsovia. Pero esta amenaza es considerada desde dos perspectivas, una la Amenaza Directa y otra como Indirecta que podría ser efectuada por la URSS a través del Norte de África.

Dentro de un conflicto generalizado en Europa, las fuerzas del PV atacarían a la OTAN con una ofensiva aeroterrestre a través de la llanura europea y con dos ataques secundarios, uno hacia el Báltico y otro hacia el sur. La Península Ibérica podría ser amenazada por la progresión central soviética. Y dada la posición bloqueante de las Islas Británicas, que con Islandia, cierran a la URSS toda salida al mar libre, únicamente desde las costas de la Península Ibérica podrían los soviéticos burlar el bloqueo británico y solamente desde el territorio español se podría abrir y controlar después el Estrecho de Gibraltar. El objetivo inicial del PV en particular, si no puede negar a la OTAN el dominio positivo del mar, es asomarse cuanto antes a la fachada atlántica y en particular, tratar de impedir la llegada de refuerzos norteamericanos a la Península y rechazar cualquier intento de desembarco aliado que pudiera servir de reacción para comenzar posteriormente la recuperación de la Europa Occidental.



## La importancia del control del Estrecho de Gibraltar y sus accesos

Para efectuar una evaluación estratégica del Estrecho de Gibraltar lo primero que se precisa es definir geográficamente la zona y en este sentido hay que considerar no solamente el angosto tramo marítimo comprendido entre los meridianos de Punta Europa y Cabo Trafalgar —sesenta kilómetros de longitud—, sino también sus accesos oriental y occidental, es decir, el Mar de Alborán y el Golfo de Cádiz, con lo que sus límites se pueden situar entre los meridianos de Cabo de Gata por el Este y el Cabo San Vicente por el Oeste.

El Estrecho de Gibraltar es el único punto de comunicación entre el Atlántico y el Mediterráneo y al mismo tiempo puede unir o separar a Europa y Africa, según sea la postura que adopte España. Por ello el primer objetivo estratégico, para su control y dominio, ha de estar referido al factor principal de valoración: EL TRAFICO MARITIMO. Cada año circulan por el Estrecho unos 70.000 buques, que totalizan más de 800 millones de Tm. de carga, de las que el 80 % pertenecen a naciones occidentales, si bien es de advertir el constante aumento del tráfico soviético, tanto mercante como de guerra. El número de petroleros que lo cruzan anualmente es de 25.000 con 370 millones de Tm. de crudo, por lo que se dice que a veces circula por el Estrecho más petróleo que agua.



*Submarino soviético SSGN de la clase Oscar, armado con misiles de crucero antibuque.*

### LA AMENAZA NAVAL

De acuerdo con la doctrina soviética, uno de sus objetivos sería impedir la llegada de productos energéticos y alimentos, así como los refuerzos procedentes de Norteamérica a la Europa invadida. La estrategia de la OTAN se orienta a negar la salida de los submarinos soviéticos al Atlántico, obligando a la flota de la URSS a replegarse al norte del GIUK gap. Pero ¿qué ocurriría con los submarinos que estuvieran desplegados en el Atlántico con anterioridad o que hubiesen salido previamente al Atlántico procedentes del Mediterráneo? El 18 de septiembre de 1984, un submarino soviético SSN de la clase Viktor II chocó con el buque Bratsvo de la misma nacionalidad cuando, con el fin de no ser detectado pretendía cruzar el Estrecho de Gibraltar navegando bajo dicho mercante.

Otra grave amenaza es la guerra de minas, por lo que cabe esperar que incluso antes de la ruptura de las hostilidades, la Marina soviética efectúe amplias operaciones de minado en los accesos al Estrecho de Gibraltar y en otras zonas del Espacio Marítimo Ibérico, a fin de intimidar, desorganizar o al menos retrasar el refuerzo y reabastecimiento de Europa.

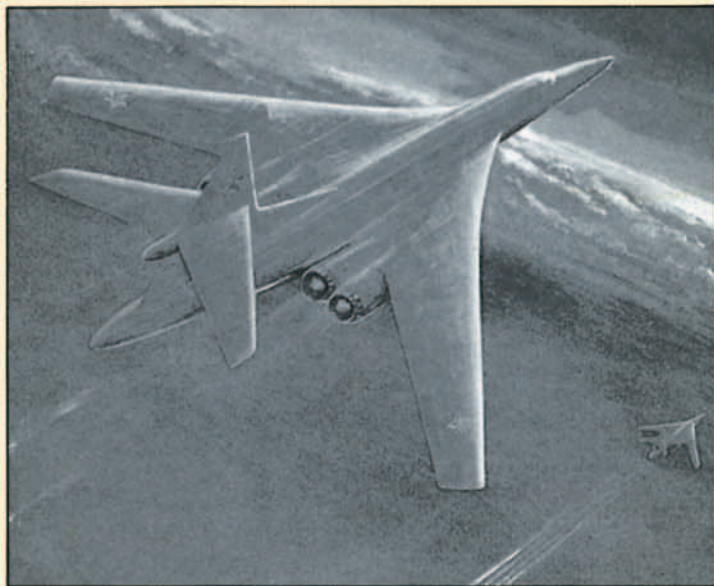
Ejercer el control del Estrecho de Gibraltar significa dominar el Mediterráneo y estar en condiciones de prestar o negar el apoyo logístico necesario a los países con intereses en el mismo; Gran Bretaña, Francia, Italia, España, EE.UU. y la URSS; con intereses de presencia derivados del ejercicio de soberanía exclusivamente, Marruecos, Portugal y España, si bien por su presencia colonial en el Peñón debemos incluir también a Gran Bretaña. Sin embargo, solamente dos naciones poseen intereses estratégicos de permanencia a fin de ejercer la defensa de sus objetivos estratégicos nacionales, España y Marruecos.

Pero la importancia es mucho mayor para España, pues dispone a distancia de dos plataformas clave para ejercer ese control o dominio, las Islas Canarias y las Baleares.



## LA AMENAZA AEREA

Pero quizás la amenaza más grave contra el ESPACIO ESTRATEGICO ESPAÑOL procedente del Este, sea la representada por los nuevos bombarderos soviéticos Backfire C y el turbohélice Bear H, este último capaz de lanzar el misil de crucero AS-15 de 3.000 kilómetros de alcance. Las SLOC,s que conducen a Europa serán ahora más difíciles de proteger y con su aparición la OTAN se ha visto obligada a considerar el desvío del tráfico naval hacia derrotas trazadas más al sur. Antes de finalizar esta década, el nuevo bombardero supersónico Blackjack, mayor que el B-1B norteamericano, entrará en servicio en la VVS y también será capaz de lanzar no sólo el AS-15, sino un nuevo misil de crucero supersónico actualmente en desarrollo. Concebidos los sistemas de defensa aérea europeos occidentales con despliegues orientados hacia el Este, ahora la nueva generación de bombarderos soviéticos podrá atacar por cualquiera de los 360° del Teatro Europeo, con lo que las amenazas pueden proceder del Este, Norte de África o del Atlántico. Además la nueva variante del avión de ataque Fencer y la introducción del avión cisterna Midas, incrementarán de manera notable el radio de acción de los bombarderos soviéticos.



*Dibujo del bombardero soviético Blackjack, mayor que el B-1B norteamericano.*

El empleo del poder aéreo soviético contra el ESPACIO ESTRATEGICO ESPAÑOL será realizado tanto por la AVM como por los Ejércitos Aéreos Estratégicos. La Aviación Naval efectuará operaciones antisubmarinas en los accesos al Estrecho de Gibraltar y aguas Atlánticas y el minado de dichas áreas; realizaría la interdicción de las SLOC,s y atacaría a los grupos aeronavales y a otras fuerzas marítimas de superficie. Por su parte la VVS efectuaría ataques masivos contra las defensas aéreas peninsulares, instalaciones aéreas y navales y todos aquellos objetivos que pudieran ser susceptibles de empleo para recibir y transportar refuerzos al Teatro europeo, tanto con bombarderos a través del Mediterráneo y Norte de África como con los Fencer y aviones "follow on" derivados, procedentes de la Francia ocupada.

## Las Islas Canarias

Las Islas Canarias, situadas a menos de 500 kilómetros al Norte del Trópico de Cáncer, dominan plenamente las rutas atlánticas. El 20% del tráfico marítimo mundial y el 60% del petróleo que Europa necesita, pasan por las proximidades de Canarias, en particular los superpetroleros procedentes del Golfo Pérsico que navegan alrededor de Sudáfrica. Asimismo los barcos y aeronaves procedentes de América Central y del Sur utilizan las islas como punto de paso obligado en su navegación hacia Europa, ya que éstas poseen excelentes instalaciones aeronáuticas y marítimas —el puerto de Las Palmas es el tercero del mundo por su tráfico— tanto de abastecimiento como de reparaciones y mantenimiento. De igual forma un notable tráfico naval procedente de África con productos energéticos y minerales con destino a Europa y a América transcurre cerca de sus aguas. Por otra parte las Canarias son nudo fundamental en las comunicaciones telefónicas y telegráficas entre África, América y Europa y es centro de primer orden para el seguimiento de satélites. Constituye la principal plataforma del área para la proyección del poder aéreo.

## El Mediterráneo

La característica esencial del Mediterráneo es la de constituir una vía de comunicación fundamental, tanto a escala local como regional, internacional e intercontinental. Dentro del Mediterráneo existen tres zonas estratégicas bien diferenciadas, la occidental, la central y la oriental. La importancia de la zona occidental reside en constituir, junto con el Estrecho de Gibraltar, la ruta de acceso marítimo desde el Atlántico a las otras dos zonas estratégicas y de cuya seguridad depende la supervivencia del flanco sur de la OTAN y —en buena medida— el control estratégico del Oriente Medio. La posición española es la más importante dentro de la zona occidental en relación con la de los otros cinco países interesados, Francia, Italia, Argelia, Marruecos y Túnez, no sólo por su condición de estar presente en ambas orillas del Estrecho de Gibraltar, sino porque como portaaviones avanzado a 250 kilómetros de la costa peninsular se encuentran las Islas Baleares. Estas constituyen una magnífica plataforma de proyección estratégica, particularmente aérea, de España, que facilitan su defensa y la seguridad de la zona. Dispuestas en el sentido de los paralelos flanquean las rutas que se dirigen hacia el Estrecho o procedan del mismo, ocupando en su acceso oriental la misma posición clave que las Canarias en los accesos atlánticos. A su vez los espacios marítimos cerrados no pueden ser considerados aisladamente, al ser fácil el control militar con medios aéreos desde las instalaciones situadas en sus orillas, sean islas, penínsulas o continentes. Por otra parte las rutas aéreas que sobrevuelan el Mediterráneo son de gran importancia, por lo que debemos considerarlo como parte integrante del ESPACIO ESTRATEGICO ESPAÑOL.





Portaaeronaves "Príncipe de Asturias", elemento fundamental del Grupo Aeronaval de la Armada española.

## LA PENINSULA IBERICA Y LA DEFENSA DE EUROPA

**E**L ingreso de España en la OTAN ha supuesto un indudable fortalecimiento de la misma, proporcionando a la Alianza una profundidad estratégica y logística de la que carecía anteriormente. El ESPACIO ESTRATEGICO ESPAÑOL puede servir como zona de resistencia y como reducto de las fuerzas aliadas supervivientes de la fase inicial de la guerra. También es una inmejorable base logística que permitiría enlazar hasta el último momento los ejes de los abastecimientos marítimos con los operativos lo más al sur posible del Teatro de Operaciones. España, y sus islas adyacentes, con decenas de puertos y más de 40 aeropuertos y bases aéreas, constituyen la plataforma más adecuada como centro de recepción y reexpedición de los refuerzos y envíos que se reciban. Igualmente es la zona natural de reacción desde la cual se puede iniciar con ventaja la recuperación de los territorios perdidos. Por otra parte España puede ejercer la función de cierre a retaguardia que permitiría actuar con resolución sobre la progresión central enemiga y la de los dos flancos.

Es decir, desempeña un cometido similar al de las Islas Británicas, pero con las ventajas adicionales, no compartidas con aquéllas, de servir de refuerzo del flanco sur de la OTAN (Italia, Grecia y Turquía) y de ser defensa adelantada contra la amenaza indirecta soviética de envolvimiento a través del Norte de Africa.

### LA DESESTABILIZACION NORTEAMERICANA. OTRO ASPECTO DE LA AMENAZA

Pero una grave amenaza al flanco sur de la OTAN, mucho más efectiva y menos costosa para el PV, puede proceder de la desestabilización de determinados regímenes políticos de algunos países del Norte de Africa. Si como consecuencia de la subversión soviética se creasen en la zona regímenes de orientación extremista, se abriría una crisis de carácter impresionante. Esta AMENAZA INDIRECTA facilitaría el despliegue de fuerzas aéreas y navales soviéticas en el Mediterráneo Occidental y en el Atlántico.



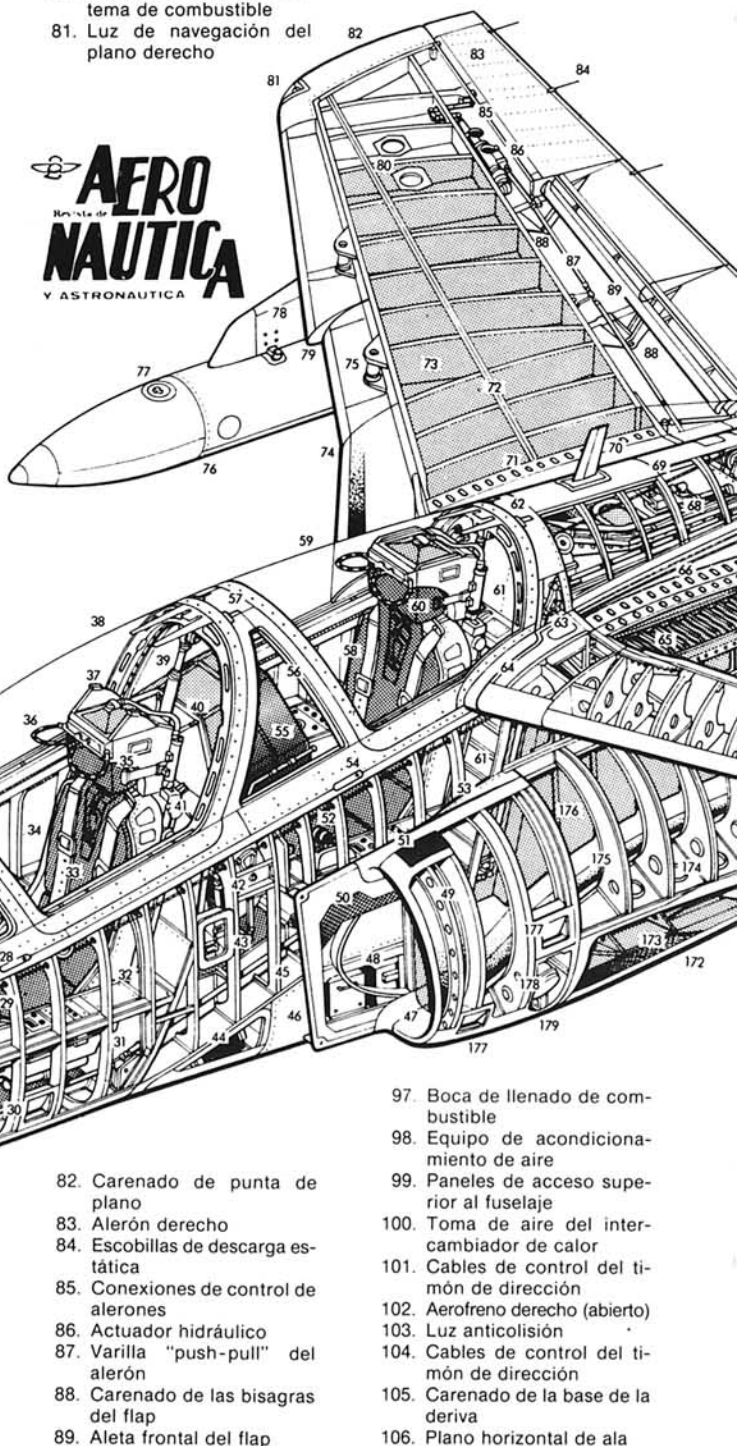
1. Cono de morro
2. Mampara del compartimento de morro
3. Traca de morro
4. Alojamiento de la pata de morro
5. Mecanismo de la compuerta de morro
6. Sonda de temperatura
7. Toma de aire para refrigeración
8. Mecanismo suspensión del tren de morro
9. Tijera de la pata de morro
10. Rueda de morro
11. Tubo de Pitot
12. Compuerta del tren de morro
13. Soporte del eje de la pata de morro
14. Boca de llenado de oxígeno
15. Botella de oxígeno líquido
16. Mampara frontal de la cabina
17. Pedales del timón
18. Panel de acceso a los pedales
19. Cuadernas del fuselaje frontal
20. Varillaje de la palanca de mando
21. Cableado del timón
22. Carenado del parabrisas
23. Cubierta del panel de instrumentos
24. Parabrisas lateral
25. HUD
26. Consola lateral derecha
27. Palanca de mando
28. Palanca exterior de cierre de la cúpula
29. Mandos de gases
30. Peldaño de acceso a la cabina
31. Varillaje de control de alerones
32. Consola lateral izquierda
33. Atalaje del asiento/paracaidas
34. Asiento lanzable Martin Baker AJRM-4
35. Reposacabezas del asiento
36. Dispositivo de cortinilla para eyección
37. Cuñas de fragilización de la cúpula
38. Cúpula delantera
39. Actuador de apertura de cúpula
40. Mampara separadora de cabinas
41. Rieles del asiento lanzable
42. Mecanismo acoplador de pedales
43. Mando de suelta de emergencia de cúpula
44. Plataforma inercial SFIM 550
45. Suelo elevado de la cabina trasera

46. Placa de separación de capa límite
47. Toma de aire del motor izquierdo
48. Compartimento delantero de aviónica
49. Carenado de la toma de aire
50. Estructura en "nido de abeja"
51. Peldaño de acceso cabina trasera
52. Mandos de gases cabina trasera
53. Conducto de salida de la capa límite
54. Palanca de cierre de cúpula
55. Cubierta del panel de instrumentos
56. Segmento central de la cúpula
57. Arco fijo de la cúpula
58. Asiento lanzable posterior
59. Cúpula cabina posterior
60. Reposacabezas del asiento
61. Mampara posterior de la cabina
62. Bisagra de la cúpula
63. Varillajes de los mandos de vuelo
64. Carenado del borde de ataque
65. Estructura central de los planos
66. Tira de recubrimiento del encastre izquierdo
67. Actuador hidráulico central de los flaps
68. Conductos para el cableado eléctrico
69. Carenado dorsal del fuselaje
70. Antena de UHF
71. Tira de encubrimiento del encastre derecho
72. Junta de recubrimiento del plano

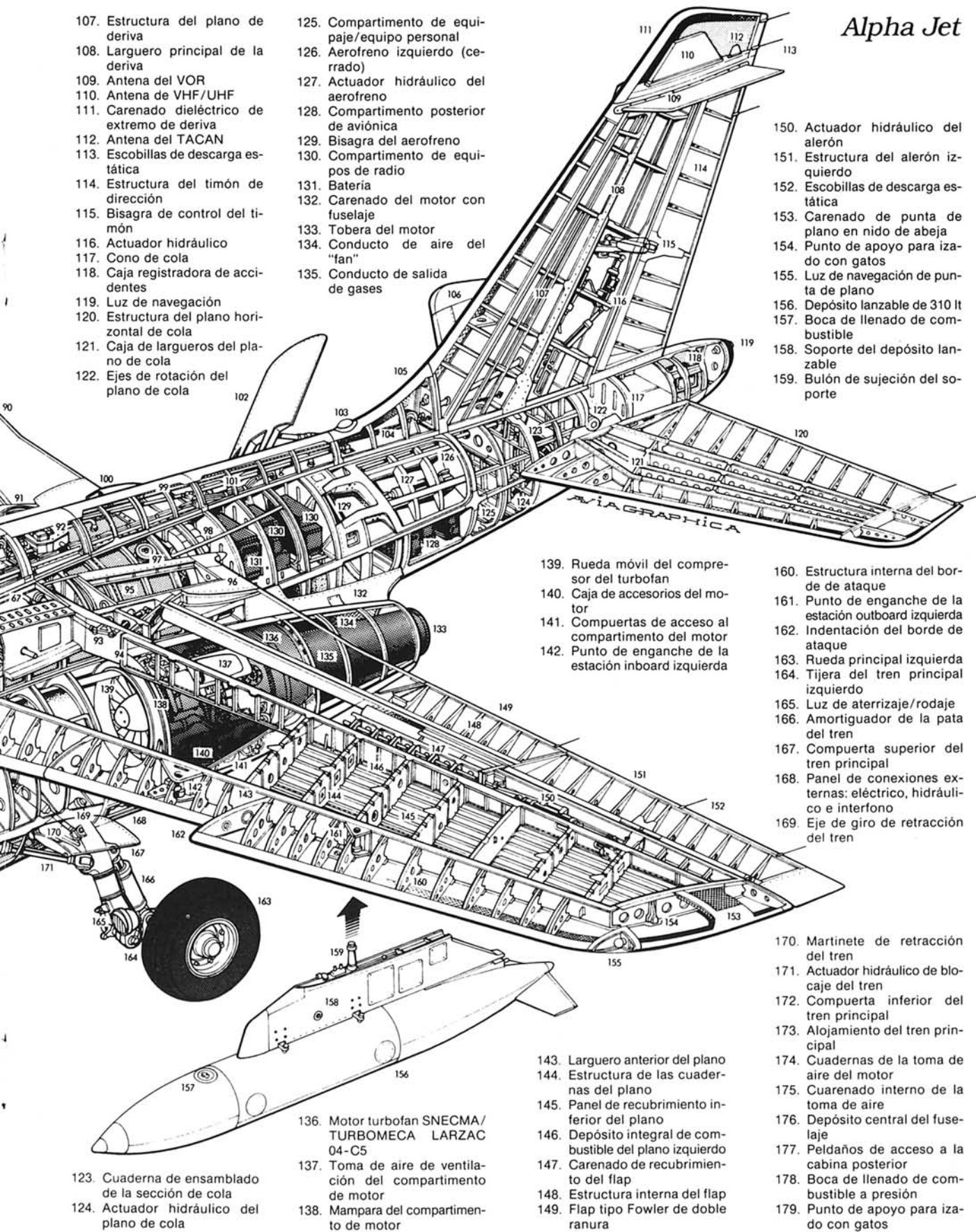
73. Depósito integral del plano derecho; capacidad total interna: 1.900 lt
74. Borde de ataque plano derecho
75. Punto de sujeción de la estación inboard
76. Depósito lanzable de 310 lt
77. Boca de llenado
78. Pylon del depósito lanzable
79. Indentación del borde de ataque
80. Paneles de acceso del sistema de combustible
81. Luz de navegación del plano derecho

90. Flap tipo Fowler de doble ranura
91. Riel guía del flap inboard
92. Unidad mecánica de integración de control
93. Mecanismo de operación del flap
94. Larguero posterior del plano
95. Depósito posterior del fuselaje
96. Extensión fija del borde de salida

**AERO NAUTICA**  
Revista de  
Y ASTRONAUTICA



97. Boca de llenado de combustible
98. Equipo de acondicionamiento de aire
99. Paneles de acceso superior al fuselaje
100. Toma de aire del intercambiador de calor
101. Cables de control del timón de dirección
102. Aerofreno derecho (abierto)
103. Luz anticollisión
104. Cables de control del timón de dirección
105. Carenado de la base de la deriva
106. Plano horizontal de ala



- 107. Estructura del plano de deriva
- 108. Larguero principal de la deriva
- 109. Antena del VOR
- 110. Antena de VHF/UHF
- 111. Carenado dieléctrico de extremo de deriva
- 112. Antena del TACAN
- 113. Escobillas de descarga estática
- 114. Estructura del timón de dirección
- 115. Bisagra de control del timón
- 116. Actuador hidráulico
- 117. Cono de cola
- 118. Caja registradora de accidentes
- 119. Luz de navegación
- 120. Estructura del plano horizontal de cola
- 121. Caja de largueros del plano de cola
- 122. Ejes de rotación del plano de cola

- 125. Compartimento de equipaje/equipo personal
- 126. Aerofreno izquierdo (cerrado)
- 127. Actuador hidráulico del aerofreno
- 128. Compartimento posterior de aviónica
- 129. Bisagra del aerofreno
- 130. Compartimento de equipos de radio
- 131. Batería
- 132. Carenado del motor con fuselaje
- 133. Tobera del motor
- 134. Conducto de aire del "fan"
- 135. Conducto de salida de gases

- 150. Actuador hidráulico del alerón
- 151. Estructura del alerón izquierdo
- 152. Escobillas de descarga estática
- 153. Carenado de punta de plano en nido de abeja
- 154. Punto de apoyo para izado con gatos
- 155. Luz de navegación de punta de plano
- 156. Depósito lanzable de 310 lt
- 157. Boca de llenado de combustible
- 158. Soporte del depósito lanzable
- 159. Bulón de sujeción del soporte

- 139. Rueda móvil del compresor del turbofan
- 140. Caja de accesorios del motor
- 141. Compuertas de acceso al compartimento del motor
- 142. Punto de enganche de la estación inboard izquierda

- 160. Estructura interna del borde de ataque
- 161. Punto de enganche de la estación outboard izquierda
- 162. Indentación del borde de ataque
- 163. Rueda principal izquierda
- 164. Tijera del tren principal izquierdo
- 165. Luz de aterrizaje/rodaje
- 166. Amortiguador de la pata del tren
- 167. Compuerta superior del tren principal
- 168. Panel de conexiones externas: eléctrico, hidráulico e interfono
- 169. Eje de giro de retracción del tren

- 123. Cuaderna de ensamblado de la sección de cola
- 124. Actuador hidráulico del plano de cola

- 136. Motor turbofan SNECMA/TURBOMECA LARZAC 04-C5
- 137. Toma de aire de ventilación del compartimento de motor
- 138. Mampara del compartimento de motor

- 143. Larguero anterior del plano
- 144. Estructura de las cuaderñas del plano
- 145. Panel de recubrimiento inferior del plano
- 146. Depósito integral de combustible del plano izquierdo
- 147. Carenado de recubrimiento del flap
- 148. Estructura interna del flap
- 149. Flap tipo Fowler de doble ranura

- 170. Martinete de retracción del tren
- 171. Actuador hidráulico de bloqueo del tren
- 172. Compuerta inferior del tren principal
- 173. Alojamiento del tren principal
- 174. Cuadernas de la toma de aire del motor
- 175. Cuarenado interno de la toma de aire
- 176. Depósito central del fuselaje
- 177. Peldaños de acceso a la cabina posterior
- 178. Boca de llenado de combustible a presión
- 179. Punto de apoyo para izado con gatos



## EL CORREDOR SAHARIANO

La estrategia soviética en África forma parte de un plan a largo plazo, en el cual la presencia periódica de grupos aeronavales y el establecimiento de rutas aéreas —nada rentables económicamente— mantenidas por Aeroflot no son fruto de la casualidad. Este es un aspecto poco valorado y casi desconocido por muchos estrategas y especialistas occidentales europeos y es que las Islas Canarias se hallan frente a un espacio africano vacío de poder y de gran importancia estratégica. Se trata del corredor sahariano que divide África en dos partes y que comienza en el Índico y transcurre a través de Eritrea, para continuar a lo largo del Sahara y desembocar en el Atlántico. Es una franja de unos 2.000 kilómetros de anchura, auténtico vacío estratégico debido a la debilidad y atraso de los países que lo ocupan. Ese corredor aéreo desempeñó ya un importante papel durante la crisis de Angola y a través del mismo volaron un gran número de aviones de transporte soviéticos de la VTA, por lo que el poder político y militar de la URSS puede ser proyectado sobre las costas y aguas atlánticas sin ser detectados por los sistemas de vigilancia de la OTAN.

Quizás una de las responsabilidades principales que corresponden exclusivamente a España, es la de ser la llave del Mediterráneo, en otras palabras, EJERCER EL CONTROL DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR. Para ejercer ese control hay que dominar las costas del Estrecho y los espacios aéreos y marítimos circundantes. España puede ejercerlo desde bases aéreas situadas en las Baleares y las Canarias y en su costa meridional, así como desde sus dos más importantes bases navales, Rota y Cartagena, ambas ubicadas en las entradas o salidas del Estrecho e igualmente con sistemas de detección y ataques terrestres. Pero independientemente de estas consideraciones estratégicas o de otras de carácter técnico que son desfavorables para la detección submarina desde la base gibraltareña —existencia de fuertes corrientes y grandes diferencias batimétricas, excesiva salinidad de las aguas, gran profundidad y elevado tráfico mercante— es que Gibraltar, con el ingreso de España en la OTAN ha perdido prácticamente su importancia militar.



*F-18, el más moderno sistema de armas que equipa las Fuerzas Aéreas españolas.*

## LA CONTRIBUCION MILITAR DE ESPAÑA A LA OTAN

**E**N relación con la contribución militar española a la OTAN, se han tenido en cuenta las posturas nacionales de algunos países como Gran Bretaña, Francia y Portugal, tres países que han seguido diferentes formas de cooperación, pero sin renunciar al ejercicio de la soberanía nacional. La participación de España se efectuará en virtud de unos Planes de Coordinación, que serán formulados y establecidos entre el Estado Mayor de la Defensa español y los Mandos Aliados afectados. Los criterios básicos en los que se basarán los Planes de Coordinación son los siguientes:

- España se reserva el control del espacio estratégico de interés nacional.
- Las Fuerzas Armadas españolas, ejercerán el control de su espacio estratégico sin participar en el Mando de Gibraltar.
- España se reserva el derecho de asignar fuerzas propias y de hacerlo lo sería en función de los Planes de Coordinación.



Dichos criterios obedecen a los siguientes principios irrenunciables para España:

- Soberanía nacional.
- Control del Estrecho de Gibraltar y de sus accesos.
- Control del espacio aéreo de responsabilidad e interés nacional.
- Control del mar en la zona de Baleares-Península-Canarias y zonas marítimas adyacentes, peninsular e insulares.

Por consiguiente la defensa del territorio peninsular no sólo será la primera misión de las fuerzas armadas españolas, como sucede a todos los países aliados, sino que además constituye una misión que afecta a la seguridad del resto de la Alianza. Evidentemente su defensa supone una valiosa contribución, no sólo para asegurar una región de la más alta importancia estratégica, sino por garantizar zonas vitales que dan profundidad a la defensa de Europa, en especial a las regiones Centro y Sur, así como las posibilidades que ofrece al Plan de Refuerzo Rápido. El cometido fundamental de las Fuerzas de Defensa Aérea será la conservación de la integridad del espacio aéreo español, y que en coordinación con los Sistemas de Defensa Aérea italiano-portugués, SICCAP y el STRIDA francés, constituye una aportación esencial, que requerirá, en mutuo interés, una estrecha cooperación con los países próximos dentro del concepto NATO EUROPE. Por otra parte la contribución militar más eficaz que España podría realizar, consistirá en la coordinación de sus misiones aéreas y navales con las de la Alianza para salvaguardar el libre acceso y el movimiento de los refuerzos y abastecimientos aéreos y marítimos a y desde Europa Occidental, en particular en el espacio de Interés Estratégico Nacional. España ofrece contribuir mediante dichos Planes de Coordinación a la defensa y al control de unas zonas de alto valor estratégico, que aunque son también responsabilidad de la Alianza, abrirá ante los países aliados nuevas perspectivas y responsabilidades a compartir con España.

## CONCLUSIONES

**A** lo largo de este estudio se ha pretendido exponer la importancia geoestratégica de la Península Ibérica y de sus Archipiélagos en la defensa de Europa, valor que se ha visto notoriamente incrementado con el ingreso de España en la OTAN. Se han presentado argumentos de carácter geopolítico, estratégicos y puramente militares, todos ellos basados en criterios objetivos y ponderados. Dicha importancia ha ido "in crescendo" después del tratado de reducción de las INF en Europa y ante el desarrollo de nuevos sistemas de armas aéreas soviéticas que proporcionarán a la URSS una capacidad de proyección militar, de la que carecía anteriormente, auténticamente a escala mundial.

Es por eso, que la incorporación y permanencia dentro de la Alianza Atlántica de España, tienen un valor estratégico y militar por encima del simple aspecto político que se le ha querido considerar.

Por otra parte, políticamente España se adhirió a la OTAN en un momento muy oportuno para la Alianza. La adhesión voluntaria de un nuevo miembro representó un refuerzo de enorme valor moral y militar que vino a fortalecer el espíritu de la Alianza Atlántica. Con ello la OTAN, no solamente ha ganado credibilidad, sino que también ha incrementado su capacidad de disuasión convencional que viene a disminuir en cierta medida la superioridad soviética en este campo. Además a través de España, la Alianza podrá defender mejor sus intereses en regiones como Iberoamérica, el mundo árabe y fortalecer su presencia con respecto al Norte de África.

España y sus islas representan además de baluarte de resistencia frente a una invasión soviética por Centro-Europa, de servir de base logística y de zona de reacción para intentar la recuperación de los territorios perdidos, una plataforma de proyección de poder aéreo y naval, capaz de negar a la URSS el dominio y el control de los espacios aéreos y marítimos atlánticos y mediterráneos circundantes. Los modernos medios aéreos con que están siendo equipadas las Fuerzas Aéreas españolas, permitirán proyectar su acción a centenares de kilómetros de sus bases peninsulares, mediterráneas y atlánticas y en cuestión de minutos. En lo que al control del mar se refiere, la Marina española con la incorporación de un grupo aeronaval, encabezado por un moderno portaaviones, podrá desempeñar un notable papel en el área peninsular, Estrecho de Gibraltar y Canarias.

Por último y como consideración final, la OTAN debería ser más consciente de la creciente importancia geoestratégica de la Península Ibérica y al mismo tiempo prestar mayor atención a los legítimos intereses de las dos naciones peninsulares. Por una parte, Portugal viene expresando de forma reiterada y continua que las Islas Azores, como parte integrante del territorio nacional, deben estar incluidas dentro del área de responsabilidad de IBERLANT. Por otra, está la devolución a España de Gibraltar. Se ha expuesto anteriormente de forma clara, que desde Gibraltar no se controla el Estrecho ni tampoco sus accesos de forma eficaz. Si hasta ahora se ha venido efectuando ese control desde la colonia británica, no quiere decir que lo fuera por consejo de la estrategia. En el contexto de la seguridad colectiva occidental, es evidente que el control corresponde exclusivamente a España, por lo que no puede entenderse ni aceptarse ningún tipo de responsabilidad británica en la zona, solamente en base a consideraciones políticas que ni son justas ni reales, ni tampoco están justificadas desde consideraciones geoestratégicas. ■