

LA PELIGROSA Y CRECIENTE IMPORTANCIA DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO

Juan Ángel López Díaz
Coronel IM (Retirado)

SÍNTESIS

Tras el cambio geoestratégico producido por la invasión rusa de Ucrania y el dramático giro de los acontecimientos de las relaciones del gobierno con Marruecos y Argelia, el archipiélago canario ha cobrado una importancia, en lo estratégico, al nivel que tuvo en las dos guerras mundiales y en la guerra fría. Los problemas citados de inmigración, terrorismo y la retirada francesa y otros contingentes europeos de Mali, o las discusiones que se avecinan por las aguas de Canarias y los recursos mineros que se pudieran explotar en aguas en litigio, así como el futuro del Sahara, hacen que España tenga la obligación de dedicar una mayor atención en el campo de la Defensa al archipiélago.

PALABRAS CLAVE: CANARIAS, ARGELIA, MARRUECOS OCEANO ATLÁNTICO, SAHARA, GUERRA DE LITORAL.

INTRODUCCIÓN

«No creamos en la posibilidad de que pueda haber una mano extranjera con poder bastante para cortarnos o desgajarnos, y hacer de nuestro Archipiélago una lanza que no sea española...»

Benito Pérez Galdós. *La fe Nacional*

El 9 de diciembre de 1900, se reunían en torno a Galdós, más de cincuenta comensales, canarios casi en su totalidad, para celebrar la salida del tomo de «Las bodas reales», el último de la tercera serie de «Los Episodios Nacionales». Las Canarias habían pasado dos años

antes, por el peligro de la guerra con los Estados Unidos; y al firmarse el tratado de París que liquidaba los últimos restos del Imperio, el archipiélago volvió a sonar en los debates parlamentarios y en las cancillerías. Las grandes potencias trataban de obtener bases estratégicas, y las Canarias eran un objetivo de gran valía. Se respiraba malestar y en algún periódico de Madrid se comentó, más con ignorancia que con malicia, el bajo patriotismo insular e incluso se llegó a especular, sobre la posibilidad de venta o de arriendo de las islas a una potencia extranjera. El banquete de homenaje a Galdós era una réplica contundente de la colonia canaria residente en Madrid a las cábalas periodísticas. Y Galdós, con voz autorizada, supo dictar una de las más hermosas lecciones de amor a la Patria que él, maestro en españolidad, pudo haber escrito, una de cuyas frases encabeza este artículo¹.



Figura 1. Mapa Geológico de España a escala 1:100.000 (año 1994). Fuente: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

Decía Kissinger que en sus visitas a los dirigentes extranjeros como secretario de Estado sólo merecían su respeto aquellos que tenían en su despacho algún tipo de mapa. Solo hay que echar un vistazo a un mapamundi para ver la privilegiada posición de las islas, que analizaremos en detalle, pero respecto a la cartografía del archipiélago hay

(1) La fe nacional (discurso), Las Palmas, 1965. pp.16-17

que significar que la mayoría de los escolares españoles crecen pensando que el archipiélago se encuentra en el Mediterráneo, rodeado por un gran muro imposible de traspasar. Los mapas lo suelen mostrar debajo de las Islas Baleares, al abrigo de un recuadro. Ello impide que sean conscientes que Canarias es la región más austral y occidental del reino de España, a 1.100(Ferrol)/745(Cádiz) millas de la península ibérica, y no comprenden la realidad a la que se enfrenta la economía canaria por su condición de insularidad y territorio fragmentado, de donde parte el tratamiento singular recibido, tanto en el ámbito administrativo como en el económico y fiscal, desde el siglo XV tras su incorporación a la Corona de Castilla.

En 1995 hubo un intento de un nuevo mapa oficial de España que colocaba al archipiélago en el Atlántico, con sus 7.447 kilómetros cuadrados (36.567 con las aguas canarias), en una posición próxima a su situación real, pero no tuvo éxito. Tampoco se respetan las escalas de distancia con Europa y África, de cuyo continente Fuerteventura (punto más próximo) está a tan sólo 95 kilómetros, lo que explica que sufran las tormentas de polvo rojo que asolan cada año las islas. En ocasiones las islas son borradas directamente del mapa, como cuando por un real decreto de julio de 1900 de Francisco Silvela, dejó a Canarias fuera del huso horario por el que se regirían los organismos públicos de España y eso que en 1915 el puerto de Las Palmas era el segundo del mundo en tráfico de mercancías, por detrás sólo de Nueva York.

Durante casi cien años Londres pidió que se concretara el huso horario de Canarias, y se vino a solucionar después de varias respuestas ambiguas de los técnicos en Madrid y Canarias. Así en 1920, Tenerife tenía dos horas diferentes en la misma ciudad de Santa Cruz y Gran Canaria tenía tres husos horarios en Las Palmas capital: una hora en el Puerto de Las Palmas, Gobierno Militar, la Comandancia de Marina, la Oficina de Correos y la gente normal que «arreglan la hora al meridiano de Las Palmas «por señal de bandera y bola que hace el cañonero guardacostas cuando está fondeado en el puerto». Otra en el ayuntamiento que se rige por el reloj de la Catedral de Canarias, en la Plaza de Santa Ana, «único público, que marcha de una manera caprichosa»; y las Oficinas de Telégrafos que usan la hora de Greenwich. Solo la insistencia de la Armada británica logró que por un real decreto de Alfonso XIII de 1922, Canarias adoptase la hora del Reino Unido². Dejar de situar al archipiélago de forma artificial es fundamental para

(2) RUBIO, Jaime *Así impuso Inglaterra a España la hora de Canarias*, ABC, 01-09-2018

entender el pulso de Marruecos con España por el control de las aguas próximas a Canarias, la única comunidad autónoma que incluye al mar como parte de su superficie y por tanto, la explotación de los recursos de sus fondos, como el monte submarino Tropic, situado a 500 kilómetros de la isla de El Hierro, donde supuestamente se encuentra el mayor yacimiento de telurio del mundo.³

SITUACIÓN GEOESTRATÉGICA DE LAS ISLAS CANARIAS

El archipiélago canario está situado en un punto estratégico entre tres continentes y domina las proximidades de uno de los principales cuellos de botella del tráfico marítimo hacia Europa y el Mediterráneo. Está abierto al Atlántico; es la puerta natural para Iberoamérica, plataforma logística para África y es parte del flanco sur occidental de la Alianza, aunque en la pasada Cumbre de Madrid, la OTAN no aceptara darle una mayor importancia a dicho flanco. El archipiélago es también, el extremo del muy mentado eje Baleares-Estrecho-Canarias, que pese a ser denostado por algunos, vuelve a cobrar relevancia hoy en día, no solo por el terremoto geoestratégico provocado tras la invasión de Ucrania, sino y muy importante por el cambio dramático producido en política exterior, que ha hecho que Argelia, haya pasado de ser un socio preferente a un adversario, uno más, en el Norte de África. A esto se ha de sumar el contencioso del Sahara y sobre todo el de las aguas que afectan al archipiélago por las importantes reservas mineras que yacen bajo sus aguas en pugna con Marruecos o la República Democrática saharauí, llegado el caso.

Desde el punto de vista de seguridad en el ámbito de la Alianza Atlántica y máxime desde la invasión rusa de Ucrania, la importancia del archipiélago ha aumentado, por ser un punto vital para el tráfico marítimo de las materias primas en general y las africanas en particular, así como las que vengas desde Sudamérica a Europa, o sigan camino de Suez, por lo que también lo serán para el desarrollo de la economía mundial. Por otro lado, su proximidad a zonas de inestabilidad en el continente africano, en especial el Sahel, enfrenta a las islas con peligros variados, como recoge la Directiva de Defensa, al establecer el África subsahariana como uno de los marcos de actuación, constituyendo Canarias una valiosa plataforma de proyección y control hacia esa zona, geopolíticamente inestable.

(3) SHARIFE, Ana. *El daño que ha hecho el mapa de Canarias*, CTXT, 22/04/2020

analiza otros factores como los económicos, humanos, sociopolíticos y de seguridad, donde incluimos al militar».

Según Bernard Cohen, España forma parte de la región denominada Europa Marítima y el Magreb, una zona planetaria privilegiada cuya principal característica es la dependencia del comercio y por ello posee un gran potencial geopolítico por su capacidad de influencia económica y política en el mundo. Pero Cohen, advierte de que considera imprescindible la colaboración de EEUU con Europa Occidental en materia de seguridad, lo que se comprobó en las dos guerras mundiales, que tuvo como consecuencia la creación de la OTAN y hay que significar que tras el ingreso de Suecia y Finlandia, todos los países miembros de la UE, menos cuatro, pertenecen a la organización, corroborando así la teoría de Cohen.

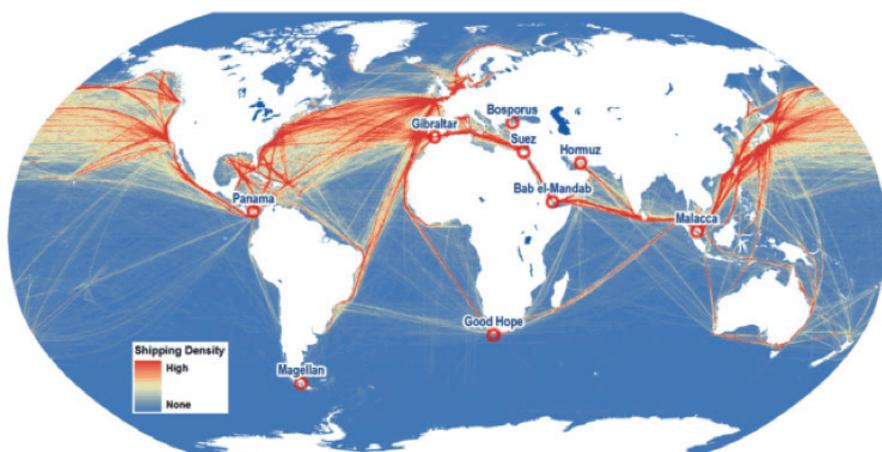


Figura 3. Rutas del tráfico marítimo mundial

LA GEOPOLÍTICA Y LA ECONOMÍA CANARIA

La posición geopolítica de Canarias le proporciona un gran potencial como base logística del tráfico de mercancías con África Occidental. Pero esto no es nuevo. Con la entrada de España en la OTAN, el 6º Acuerdo de Coordinación España - OTAN, firmado en 1991, se titulaba la «Utilización del territorio español para recepción y tránsito de refuerzos y apoyo logístico, aéreo y marítimo aliado». Este acuerdo fue el más valorado por la Alianza, pues ya en la II Guerra Mundial, ambos bandos mostraron gran interés por utilizar las Islas Canarias como plataforma para sus intereses.

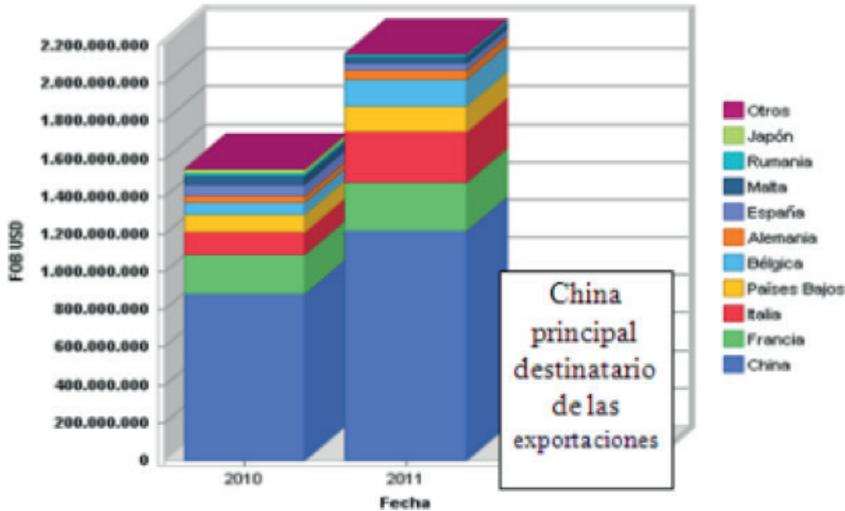


Figura 4. Exportación de Minerales de Mauritania

Si observamos el mapamundi de las rutas de transporte marítimo, vemos que las islas Canarias se encuentran en la ruta de la mayor parte del tráfico de la costa Este de Sudamérica hacia Europa y viceversa. Por otro lado, las Islas están magníficamente situadas para constituir una base de desarrollo tecnológico que dé apoyo a las empresas que se instalan en África Occidental, lo que sin duda ayuda a que el territorio canario puede convertirse, y de hecho ya lo es, en una destacada sede para empresas que tengan inversiones en países africanos próximos, aprovechándose de las garantías de seguridad jurídica, organizativa y de todo orden que supone el formar parte de la UE. Todo ello sin olvidar la disponibilidad de alta tecnología y profesionales bien formados con los que cuenta el archipiélago, además de su capacidad de investigación e innovación tecnológica. Con respecto a Iberoamérica, las exportaciones canarias se han incrementado de manera significativa y con respecto a África, las Islas Canarias mantienen la mayor parte de su comercio africano con los países de la Comunidad Económica de Estados de África Occidental (CEDEAO), bloque comercial regional, fundado en 1975 y formado por quince países. Por último, conviene destacar que África Occidental emerge como la región más prometedora en la producción mundial de hierro habiendo experimentado una importante eclosión desde 2007. En Marruecos, país con gran riqueza minera, trabajan

más de 80 empresas mineras y en Mauritania o Mali, la minería ha pasado a ser un factor importante con el impulso de Sudáfrica. Se trata de un sector económico que mueve 50.000 millones de dólares y en el que las Canarias podrían tener un papel relevante como base logística de empresas transnacionales, que pueden asentarse en territorio europeo, pero cerca de sus explotaciones en África. El caso de Mauritania es significativo, como podemos ver en el siguiente gráfico.⁵

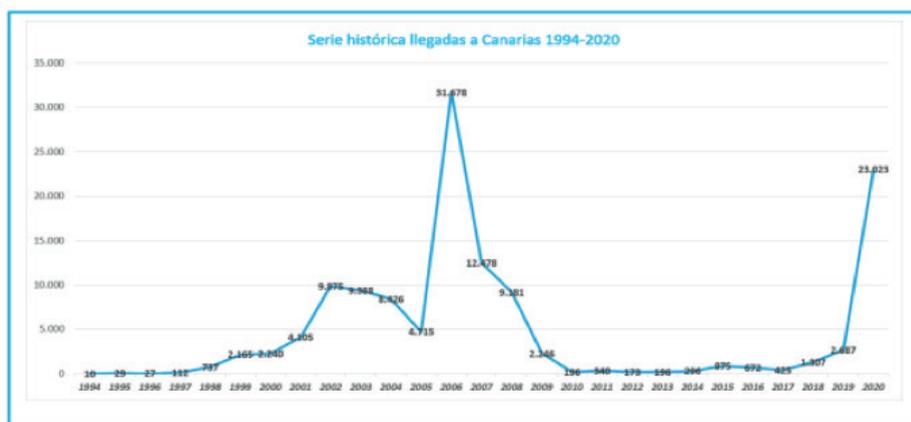
Por último, no hay que olvidar que Canarias recibió en 2019, antes de la pandemia, 15 millones de turistas en una actividad que constituye ya cerca del 35% de su economía.

LOS RIESGOS

El archipiélago canario es el territorio español y europeo más próximo a una de las zonas de mayor preocupación mundial: el Sahel. En este vasto territorio, cuya frontera más occidental está muy próxima a las islas, hay grupos yihadistas que han logrado establecerse sin que los Estados de este gran mar de arena sean capaces impedirlo. En Mali p.ej., grupos yihadistas como Al Qaeda para el Magreb Islámico (AQMI), el Movimiento para la Unidad de la Yihad en África Occidental (MUYAO) y el grupo tuareg Ansar Dine pugnan por el control de todo Mali y conociendo su estrategia y sus objetivos, desde allí se dirigirán hacia Mauritania. Este país, con un inmenso territorio y una población de apenas 4 millones de habitantes, está afectado por una gran inestabilidad política y por larvados conflictos inter-étnicos. Todo ello podría convertirlo en una presa fácil para los yihadistas, una vez que hubiesen tomado el control y el poder de todo Mali. El sociólogo Anthony Giddens explica que la pobreza o las privaciones constantes no convierten a las personas en revolucionarios. Son las expectativas frustradas las que generan la protesta e incluso la violencia. La desigualdad es el potenciador de la inestabilidad. La renta per cápita de los países del entorno con datos de 2020, indican que mientras Canarias tiene 17.448 euros anuales por habitante, Marruecos tiene 2.954, Mauritania 1.481, Senegal 1.358, Gambia 707 y Mali, apenas 776. Estos datos se convierten, en gran medida, en una de las principales causas de la inmigración ilegal en cayucos: tan sólo en 2020, llegaron 23.000 personas a Canarias. La solución está en el desarrollo y en la seguridad, pero Mali apenas tiene 7.500 efectivos para controlar un territorio como Francia y España juntos. Con un

(5) BALLESTEROS, Miguel. *El valor geoestratégico de las islas Canarias*, ieee 06-02-2013.

ejército tan reducido, mal adiestrado y equipado, pueden proteger la capital Bamako, pero poco más. Este es el paradigma de que si juntamos el subdesarrollo y la falta de medios para la seguridad tenemos un coctel explosivo, con muchas posibilidades de estallar. En el pasado mes de Julio del 2022y aunque el Sahel fue clasificado como el epicentro del terrorismo global en el nuevo concepto estratégico de la OTAN tras la cumbre celebrada en Madrid, la situación de inestabilidad en Mali ha provocado la reducción de los principales contingentes europeos, incluido España, siendo una de las razones la presencia en la zona de efectivos del llamado grupo ruso Wagner.



Fuente: Ministerio del Interior. Elaboración propia

Figura 5. Emigración a Canarias serie histórica 1994-2020

Otro de los riesgos para el archipiélago, es el flujo de inmigrantes ilegales, a ello se suma la situación de Canarias, su lejanía del territorio peninsular, su configuración fragmentada y problemas derivados del entorno geopolítico africano, incluido el contencioso del Sahara, que demandan una visión particularizada de su defensa.

Otro asunto que afecta a la seguridad son las rutas de criminalidad. Canarias está en una de las tres rutas de tráfico de drogas que proceden de Iberoamérica con destino a Europa:

- La «ruta central», la que afecta al archipiélago, parte de América del Sur y a través de Cabo Verde, Canarias o Madeira, llega a Europa.
- La «ruta del Norte», tiene su origen en el Caribe, y discurre a través de las Azores en dirección a Portugal y España

- Por último, la más reciente es la «ruta africana», que va desde América del Sur hacia África Occidental y desde allí principalmente a Portugal y España. El establecimiento de grupos terroristas en el Sahel, que se alimentan del narcotráfico, favorece esta última.⁶

EL CAMBIO DE POSTURA ESPAÑOL CON EL SAHARA Y LAS AGUAS CANARIAS

Es sabido que Marruecos reclama internacionalmente la soberanía sobre el antiguo Sahara español, después de que Mauritania renunciara a la parte que le correspondía cuando España abandonó el territorio en 1976. Marruecos con el apoyo del presidente Trump, al que se sumaron hasta ahora (Oct 2022), 11 países europeos, incluidos Reino Unido, Francia, Alemania y España y otros como Israel, ha logrado un éxito importante en sus aspiraciones y ha conseguido reducir las reclamaciones del pueblo saharauí que depende ahora de las decisiones de las NNUU, del apoyo de la Unión Europea (UE) y de Argelia. El gobierno español, por otra parte, ha decidido entablar un nuevo ambiente de distensión apoyando a Marruecos en su reivindicación,⁷ si bien y como expresó el presidente del Gobierno ante la asamblea general de las NNUU, España apoya una solución política mutuamente aceptable, en el marco de la Carta de Naciones Unidas y de las resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

El actual gobierno considero la propuesta de Rabat para acabar con el conflicto como la más «seria, realista y creíble», consistente en conceder autonomía política a los territorios en disputa. El Sáhara se convertiría así en una suerte de comunidad autónoma, bajo soberanía marroquí. Dicha soberanía incluiría las aguas saharauís, las mismas sobre las que Rabat ejerce, como en tierra, un control de facto, pero no de «iure». Es precisamente la cuestión de las aguas del Sáhara Occidental la que ha reabierto a su vez la cuestión del mar canario, sin valor jurídico a efectos internacionales y las aguas canarias.⁸

(6) BALLESTEROS, Miguel. *El valor geoestratégico de las islas Canarias*, ieee 06-02-2013.

(7) Discurso del presidente del Gobierno en Debate General del 77º periodo de sesiones de la Asamblea General de Naciones Unidas. **22.9.2022.**

(8) ALVAREZ MONTERO, Moisés. *El Giro español con el Sahara agita las aguas canarias*, El Periódico de España, 17-04-2022, <https://www.epe.es/es/politica/20220417/giro-espanol-sahara-agita-aguas-canarias-13527154>

REUNIÓN SOBRE LOS LÍMITES DE AGUAS ENTRE MARRUECOS Y ESPAÑA EN LAS ISLAS CANARIAS

En esta nueva situación de relaciones entre España y Marruecos, el pasado mes de junio de 2022, ambos países anunciaron que habían decidido reactivar el grupo de trabajo constituido en 2003 para intentar un acuerdo sobre la delimitación de las aguas que separan a las Islas Canarias del reino alauí, con el problema del Monte Tropic como telón de fondo. Madrid y Rabat son soberanos para decidir cambiar, o no, el criterio de la mediana actualmente en vigor, para el reparto de las aguas al Este del Archipiélago, pero es algo que se antoja difícil.

Los estados son soberanos sobre las 12 primeras millas náuticas a partir de su costa. Es lo que se llama el mar territorial. La controversia empieza más allá de esas 12 millas náuticas. La ley del mar permite que los países establezcan una Zona Económica Exclusiva (ZEE) hasta un máximo de 200 millas desde sus costas. En esa zona el Estado soberano tiene el derecho exclusivo para la explotación, la conservación, la exploración y la administración de los recursos. España tiene su ZEE en las aguas que circundan a las Islas. Resulta así que la ZEE española no puede llegar a las 200 millas por su lado más oriental, ya que invadiría el mar territorial de Marruecos. Pero Marruecos, que tiene sus costas frente a las de Canarias, también quiere su ZEE y tampoco puede extenderse 200 millas en su zona más al sur, pues invadiría el mar territorial de España. De hecho, la distancia entre el litoral oriental, Lanzarote y Fuerteventura del Archipiélago y el litoral marroquí es de unos cien kilómetros y 200 millas náuticas serían más de 370 kilómetros. Dado que nunca ha habido un acuerdo entre Rabat y Madrid sobre dónde fijar la frontera marítima, es la mediana entre ambos territorios, la línea imaginaria que divide la franja de mar entre Marruecos y Canarias en dos mitades iguales, la que separa las aguas españolas de las del reino alauí. El derecho del mar veta cualquier tipo de vía unilateral y consagra el establecimiento de las fronteras marítimas entre países colindantes al acuerdo entre ambos Estados. Sin este acuerdo, rige el criterio de la mediana. Marruecos argumenta que debería corresponderle más de la mitad de ese brazo de mar que lo separa de la región porque tiene más kilómetros de costa y porque Canarias no es un Estado, sino un conjunto de islas que forma parte de un Estado. El Gobierno marroquí a finales de 2019 argumentaba que: «En este caso debería aplicarse el principio de equidad; si uno tiene 750 kilómetros de costa y el otro, 10 kilómetros, no se puede aplicar la línea mediana». España, por su parte, no va a renunciar a su 50% de esa manga, de ahí que alcanzar un pacto al respecto parece un imposible.

Sin embargo, en las conversaciones no será esta la cuestión mayor, sino la de las aguas del Sáhara Occidental. Cualquier pacto entre Rabat y Madrid que incluya las aguas saharauis no tendrá validez en el plano internacional. Hasta entonces, las aguas son saharauis por más que el control, de hecho, lo tenga Marruecos. Por eso ni Madrid puede entregar las aguas del Sáhara a Rabat ni Rabat tiene ni tendrá derechos sobre el mar saharai sin una solución reconocida internacionalmente al conflicto con el Frente Polisario. ¿Qué ha cambiado entonces para las aguas canarias con el cambio de postura del Gobierno en la cuestión del Sáhara Occidental? Nada, al menos por ahora.⁹

EL TESORO SUBMARINO DEL MONTE TROPIC

Al suroeste del Archipiélago, en concreto al suroeste de El Hierro, hay un conjunto de volcanes submarinos con potenciales reservas de cobalto, telurio y otros metales de gran valor. De momento son inexplorables, porque la minería submarina aún no es capaz de trabajar a tales profundidades, pero lo serán algún día. De esos volcanes, el único que no queda dentro de las 200 millas de la ZEE española es el monte Tropic, al que los estudios señalan como la mayor reserva natural de telurio conocida hasta la fecha. Unas 2.600 toneladas de un metal que se paga a entre 200 y 500 dólares por kilo, y también tiene Cobalto según los investigadores ingleses que lo descubrieron¹⁰. El monte tiene 3500 metros de altura, pero su cima está a 1000 metros de profundidad y se encuentra a unas 250 millas náuticas de la costa de las islas Canarias y por tanto, a solo unas 50 millas por fuera del límite de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) española, al SW de la isla del Hierro. El monte Tropic no pertenece a ningún estado y, por tanto, para su explotación se necesita la autorización de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISA) de las Naciones Unidas (NNUU).

Al quedar fuera de la ZEE, España solicitó la extensión de su plataforma continental, presentando ante las NNUU en los años 2009 y 2014 sendas propuestas de ampliación en aguas canarias hasta las

(9) ALVAREZ MONTERO, Moisés. *El Giro español con el Sahara agita las aguas canarias*, El Periódico de España, 17-04-2022, <https://www.epe.es/es/politica/20220417/giro-espanol-sahara-agita-aguas-canarias-13527154>

(10) FERNANDEZ DIZ, Aurelio. *Los afanes marroquíes en aguas canarias y el monte Tropic*, La Critica de León, 06, junio 2022.

350 millas,¹¹ apoyándose en argumentos proporcionados por el Instituto Geológico y Minero de España (IGME), para poder explotar los recursos mineros que puedan encontrarse en la cadena de montes submarinos que se alinean desde la mencionada isla del Hierro hasta el propio monte Tropic. El IGME sostiene que el Monte Tropic es «una prolongación sumergida de la cadena de montes que constituyen el archipiélago canario» y «geológicamente» no pertenece al continente africano. Por este motivo, España tiene muchas posibilidades de que su solicitud sea aceptada por NNUU, si no se producen interesadas injerencias ajenas. En el documento, España reconoce los solapamientos con áreas de influencia portuguesa, (Madeira) y del Sáhara Occidental, aunque hay que significar que en el último documento presentado ante NNUU en el año 2014 ya no se menciona al «Sáhara Occidental,» y reconoce que en un futuro indeterminado, se podrá llegar a acuerdos negociados con cualquier país afectado por la ampliación de la plataforma continental española.



Figura 6. Solapamientos entre las zona de extensión de la plataforma continental de España y de la plataforma continental del Sahara Occidental, cuya soberanía reclama Marruecos

(11) FERNANDEZ DIZ, Aurelio. *Los afanes marroquíes en aguas canarias y el monte Tropic*, La Crítica de León, 06, junio 2022: 350 millas es el límite máximo hasta el que se puede extender una plataforma continental de acuerdo con lo señalado en la Convención sobre el derecho del mar de NNUU firmada en Montego Bay en el año 1982.

De eso hace ya ocho años, pero Marruecos también pugna, aunque va con retraso respecto a España en su presentación ante NNUU de su propia reclamación, probablemente debido a tener alguna duda sobre el momento más oportuno para hacerlo. Sin embargo, el Parlamento marroquí, promulgó a finales de 2019 dos leyes en las que delimita sus aguas, incluyendo, claro, las del Sáhara Occidental. Marruecos también aspira a la ampliación de su plataforma continental, y esta sería o será mucho mayor si se incluyen las aguas que en puridad son saharauis. Si lo logra, para lo que de facto ya tiene la bendición política de Estados Unidos y del gobierno español, la expansión de su plataforma se solaparía con la canario-española en una amplia zona marítima que incluye el famoso y ya citado monte submarino Tropic.¹²

Por eso este será el tema clave en las negociaciones sobre las aguas que mantengan ambos Estados. Hay que recordar que El Tribunal de Justicia de la UE ya tumbó en su momento el acuerdo pesquero entre Bruselas y Rabat porque su ámbito de aplicación abarcaba las aguas saharauis. El territorio del Sáhara Occidental, recordaron los magistrados en la sentencia, «no forma parte del territorio del Reino de Marruecos», con lo que «las aguas adyacentes al territorio del Sáhara Occidental no están comprendidas en la zona de pesca marroquí». En última instancia, España y Marruecos pueden decidir sobre sus ZEE y sobre la mediana, pero no sobre las aguas saharauis. No al menos bajo el paraguas de la ley del mar.¹³

LA NECESIDAD DE POTENCIAR LA DEFENSA DE LAS ISLAS CANARIAS: NUEVAS UNIDADES, BUQUES Y CAPACIDADES PARA LA GUERRA DEL LITORAL

Es evidente que, tras lo expuesto, el archipiélago canario ha aumentado su importancia estratégica, como un punto de encuentro y centro neurálgico para el control del mar que incluye o tiene vínculos con tres continentes y las riquezas del fondo marino de sus aguas añaden un factor de riqueza, pero también de riesgo, por las apetencias no disimuladas del reino alauita. A esto hay que añadir los ries-

(12) ALVAREZ MONTERO, Moisés. *El Giro español con el Sahara agita las aguas canarias*, El Periódico de España, 17-04-2022, <https://www.epe.es/es/politica/20220417/giro-espanol-sahara-agita-aguas-canarias-13527154>

(13) ALVAREZ MONTERO, Moisés. *El Giro español con el Sahara agita las aguas canarias*, El Periódico de España, 17-04-2022, <https://www.epe.es/es/politica/20220417/giro-espanol-sahara-agita-aguas-canarias-13527154>

gos citados del terrorismo o la inmigración ilegal. Dado su carácter archipelágico la defensa de las islas Canarias pueden acogerse al tipo de estrategia que está previsto emplear en el Pacífico por los EEUU en un hipotético conflicto con China



Figura 7. Un gráfico de los Marines del 2016, mostrando una visión de lo que significaría el concepto EABO. Fuente: USMC

La US Navy y los marines en particular han creado una serie de unidades y medios para ser empleados en un ámbito insular. Para ello han creado y formado unidades llamadas Regimientos de Litoral, de los cuales hay uno en servicio, que será el primero de muchos. Su utilidad es poder ser empleados e incrustados en la llamada primera o en la segunda cadena de islas al considerar que hay que tratar de evitar que China salga de este rosario de islas y se extienda por el Pacífico. La teoría es que para ello es necesario insertar estas y otras unidades navales y aéreas, en pequeñas islas, en operaciones enmarcadas en el concepto *Expeditionary Advanced Base Operations (EABO)*, con el objeto de que contengan y ataquen los intentos chinos de despliegue y tratar de impedir o reducir la libertad de maniobra de las fuerzas navales chinas. Para ello pretenden ocupar con destacamentos de los regimientos de litoral, lo que llaman Bases Expedicionarias avanzadas, con la misión de atacar buques de superficie con misiles antibuque y reabastecer y municionar destacamentos de F-35 que desde estas pequeñas islas o bases avanzadas puedan hostigar

a las fuerzas chinas. Consideran que dada la letalidad de las amenazas A2AD, (aviones de 5ª generación, buques, misiles antibuque, minas...), es necesario que en los primeros momentos del conflicto estas unidades se infiltren en esas islas, más cercanas a la costa china, por considerar que más tarde será imposible infiltrarse, y de esa manera tratar de contener la ofensiva que previsiblemente China lanzaría por sorpresa.

Los recién creados regimientos de litoral incluyen capacidades que permiten la maniobra y las operaciones en el dominio marítimo. Deben de ser una fuerza alistada con un nivel de alerta elevado, gran movilidad, baja firma electromagnética y logística, capaz de estar en contacto con el enemigo y penetrar sus líneas, con un mantenimiento relativamente bajo y fácil de sostener, formando parte de las fuerzas navales. Deben de contar con un variado espectro de medios MBC, de superficie y aéreos, que incluya la posibilidad de desplegarse en cualquier isla del archipiélago a la mayor velocidad. Deben de poder realizar las siguientes misiones:

- Operaciones de ocupación de bases expedicionarias
- Llevar a cabo incursiones anfibas
- Coordinar acciones de defensa aérea y de misiles
- Apoyar tareas de alerta en el dominio marítimo
- Apoyar acciones de guerra de superficie
- Apoyar acciones del ámbito de la información y ciber

LAS UNIDADES DE LITORAL, DEBEN DE CONTAR CON AL MENOS TRES ELEMENTOS:

Unidad de Combate del litoral

La Unidad de combate del litoral se organizará alrededor de un batallón de fusiles, junto con una unidad de misiles antibuque. Debe de ser la base para poder proporcionar múltiples equipos capaces de realizar una gran variedad de misiones, tales como fuegos de largo alcance antibuque, capacidad de repostar aeronaves, inteligencia, vigilancia, reconocimiento de terreno clave para el dominio marítimo, tareas con explosivos y defensa aérea y de alerta aérea temprana (AEW).

Unidad A/A de litoral

La unidad de litoral A/A, está diseñada para proporcionar defensa aérea, vigilancia aérea, alerta aérea temprana, Control Aéreo y capacidad de municionamiento y reaprovisionamiento de combustible de aeronaves.

Unidad logística para apoyo del conjunto y unidades desplegadas

El Batallón logístico, proporcionara apoyo logístico táctico, a la Unidad de Litoral, debiendo de poder reaprovisionar a los destacamentos destacados en otras islas, gestionar los repuestos y sus aprovisionadores, contar con una capacidad sanitaria de un nivel Role 2 limitada, capacidad de distribución de combustible y munición, y capacidad de mantenimiento en campaña.

La PLM la Unidad de litoral debe contar con capacidad de mando y control sobre estas tres unidades a través de un equipo lo suficientemente capaz de llevar a cabo las tareas clásicas de las cinco secciones, que incluya vigilancia humana y de señales, reconocimiento, comunicaciones, planeamiento logístico, asuntos civiles, ciberdefensa, y capacidades de operaciones de información.

La entidad de fuerza seria cuestión de adecuarla a las necesidades y disponibilidades económicas. Los americanos constituyen su unidad en una fuerza de 1800 a 2000 hombres, infantes de marina y marinería. Entre otros medios esta unidad debería de contar con 4 capacidades:

Armas capaces de atacar buques a gran distancia, y ligeros, y que puede ser montado sobre un vehículo no tripulado, para poder patrullar en las proximidades de la costa, como el sistema Navy



Figura 8. Navy-Marine Corps Expeditionary Ship Interdiction System (NMESIS)

El UAV MQ-9 Reaper para inteligencia, vigilancia y reconocimiento



Figura 9. MQ-9-Reaper

Radars y sistemas de comunicaciones como el AN/TPS-80 Ground /Air Task Oriented Radar (G/ATOR)

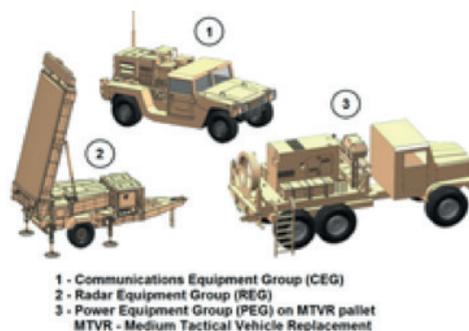


Figura 10. Radar AN-TPS-80 Ground/Air Task Oriented Radar (G-ATOR)

Y finalmente movilidad «orgánica», con plataformas como el vehículo de largo alcance de superficie no tripulado (LRUSV), que la unidad del litoral podría emplear coordinados con medios anfibios de superficie. El LRUSV es una pequeña plataforma diseñada para proporcionar una mayor distancia y apoyo a las fuerzas navales. Se puede emplear en tareas ofensivas y defensivas. El LRUSV es un vehículo no tripulado capaz de navegar de forma autónoma largas distancias, y lanzar munición mero-deadora (loitering), para alcanzar blancos terrestres o navales



Figura 11. Una visión futurista del vehículo Long Range Unmanned Surface Vessel (LRUSV), Fuente: USMC LRUSV (Metal SharkBoast). Naval Post

NUEVOS CONCEPTOS DE BUQUES ANFIBIOS

Los americanos para sus conceptos en la probable guerra del Pacífico con China han definido e incluido en sus planes navales la construcción de 35 buques ligeros anfibios (LAW), cuyo cometido es ayudar y posibilitar a los marines desarrollar el ya expuesto concepto (EABO). Para poder reforzar con unidades tipo sección o compañía, las distintas islas existentes en el teatro de operaciones, en especial las comprendidas en la primera y segunda cadena de islas, estos buques permitirían desplazar, desembarcar, retirar y red desplegar a las unidades necesarias en la miríada de islas del teatro de operaciones

del Pacífico. El buque tendría una eslora de entre 200 y 400 pies, podría transportar hasta 75 efectivos y tendría una superficie para vehículos o carga de 8000 pies cuadrados y su coste se pretende que no rebase los 100 millones de dólares

Otra opción que se ha barajado para este cometido son los catamaranes de la Clase «Spearhead», de los que Austal Australia ya ha construido varios para la marina americana después de haber sido, empleados bajo contrato de alquiler por la marina australiana entre otras misiones para un despliegue rápido de fuerzas en la crisis de Timor Oriental.



Figura 12. Austal's Light Amphibious Warships Desing. Source: The war zone

En España el Fast ferry de la Naviera Armas Trasmediterránea *Volcán de Tagoro*, fue declarado el catamarán más avanzado del mundo en su clase, y premiado como mejor gran transbordador rápido en los premios Baird Maritime «Bestof 2019» concedidos por la publicación especializada del mismo nombre, Baird Maritime. Y desde su estreno el 15 de agosto de 2019, cubre con gran éxito la línea entre Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife. El catamarán ha sido construido en los astilleros Incat Tasmania, reconocidos como pioneros de los grandes buques de alta velocidad. Tiene capacidad para 1.184 pasajeros, y 16 tripulantes, así como un garaje en dos cubiertas, con una capacidad total para 401 automóviles. Puede alcanzar una velocidad sostenida de 36 nudos, así como menor consumo de combustible y mejor estabilidad, pero puede alcanzar los 42 nudos. El coste del buque fue de 75 millones de dólares.¹⁴

(14) Díaz Lorenzo, Juan Carlos (15 de agosto de 2019). «Naviera Armas estrena el catamarán «Volcán de Tagoro»».



Figura 13. Catamarán Volcán de Tagoro, el fast ferry más moderno del mundo

Entre los medios anfibios de superficie para pequeñas unidades hay que señalar por su eficacia y su nivel de ventas en los últimos años la embarcación sueca CB-90, una embarcación rápida de asalto y que puede actuar en defensa de costas, como patrullero o buque de apoyo de operaciones especiales. También se puede emplear para misiones de reconocimiento, inteligencia y vigilancia.



Figura 14. Embarcación CB-90

CONCLUSIÓN

Tras el cambio geoestratégico producido por la invasión rusa de Ucrania y el dramático giro de los acontecimientos de las relaciones del gobierno con Marruecos y Argelia, el archipiélago canario ha cobrado una importancia, en lo estratégico, al nivel que tuvo en las

dos guerras mundiales y en la guerra fría. Desde el punto de vista de nuestras relaciones con los países del Magreb y del Sahel con los problemas citados de inmigración, terrorismo y acrecentado con la retirada francesa y otros contingentes europeos incluido el español, de Mali, o las discusiones que se avecinan por las aguas de Canarias y los recursos mineros que se pudieran explotar en aguas en litigio, así como el futuro del Sahara, hacen que España tenga la obligación de dedicar una mayor atención en el campo de la Defensa al archipiélago, de forma que se garantice su seguridad en un ambiente que en el futuro y cada día se irá deteriorando. Por ello parece adecuado y necesario realizar las siguientes acciones:

- Volver a crear el Muncan, y dado que la defensa del archipiélago está en la mar, el mando debe de ser de forma permanente de la Amada.
- La Armada por la importancia crucial de este territorio, de carácter eminentemente marítimo, tiene la responsabilidad de reforzar sus capacidades y medios, por lo analizado en este trabajo, tratando de aumentar las siguientes:

Aumentar la actual capacidad de la unidad de Infantería de Marina en las islas y transformar sus cometidos como unidades del litoral aquí expuestas, creando un Batallón de la Guerra de Litoral, compuesto por una unidad de guerra del litoral, una unidad de litoral especializado en Guerra A/A y una unidad logística para apoyar al conjunto del Batallón

El Batallón que se cree debe de contar con las capacidades y medios aquí expuestos incluidas: Misiles antibuque sobre vehículo, medios A/A y de vigilancia.

Se debe de efectuar un análisis de la necesidad de medios navales de superficie y aéreos que proporcionen la capacidad de desplegar destacamentos del Batallón de Litoral a las islas que requieran su presencia. Ello incluye una unidad mayor de gran velocidad para transporte de tropas entre islas y pequeñas embarcaciones para despliegue de destacamentos allá donde sea necesario.