

CANARIAS EN SU ENTORNO GEOESTRATÉGICO

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO



El Atlántico, España y Canarias



AS dos características más sobresalientes de las islas Canarias son su atlanticidad y su españolidad: están en el Atlántico y son parte de España.

Y, por consiguiente, europeas, en modo alguno africanas como sostenía un descerebrado independentista canario.

Por el Atlántico se exportó a América lo que hoy llamamos civilización occidental, desempeñando las Canarias por su situación a barlovento en el cinturón de

los aliseos papel importantísimo en el empeño de desvelar los misterios del temido «mar Tenebroso».

Actualmente del Atlántico hay que destacar su importancia comercial y su valor geoestratégico.

Una tupida red de líneas de transporte marítimo con múltiples afluentes y derivaciones cruza el Atlántico en todas direcciones. Cerca de Canarias pasa la ruta que desde el África del sur se dirige a Europa o al estrecho de Gibraltar, la que desde Sudamérica tiene los mismos destinos y la que desde Panamá y el Caribe se dirige a Gibraltar. Todas estas líneas engendran en los dos principales puertos del archipiélago la correspondiente renta de situación (ver figura número 1).

Al sur de las islas, donde confluyen los barcos procedentes del Atlántico Sur de América y de África (rutas uno y dos), existe un punto focal del tráfico marítimo con un promedio de paso por esta zona de unos 160 buques/día.

Las Canarias se encuentran también en la aerovía que, por círculo máximo terrestre, une Madrid con Buenos Aires, y por extensión, toda Europa con Sudamérica.

Hoy día la importancia geoestratégica del Atlántico estriba principalmente en que es el nexo de unión de los Estados Unidos de América con Europa occidental y de los primeros con el Mediterráneo que, además de importante vía comercial, es también de penetración estratégica hacia el Oriente Medio y el corazón de Asia.

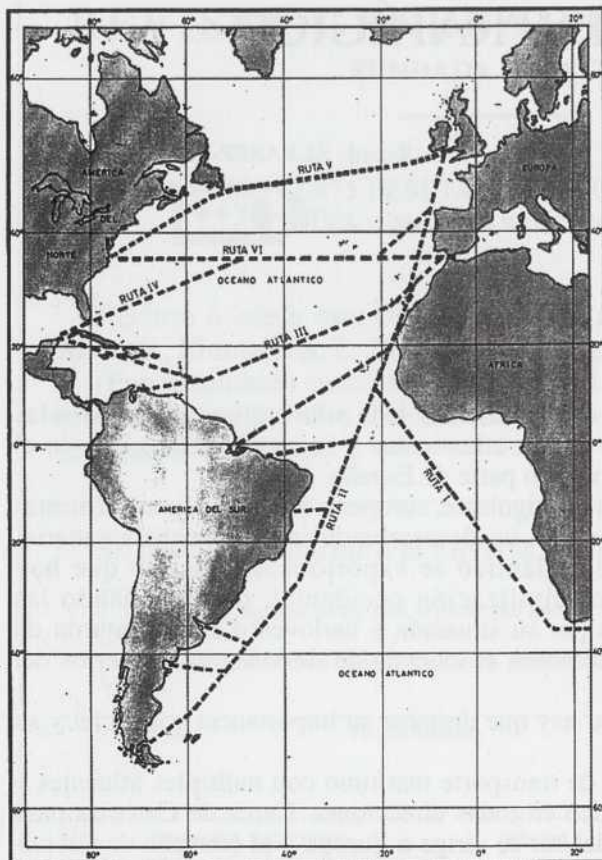


Figura 1.—Las rutas marítimas.

Atlántico Sur y el Caribe. Desde la Base Aérea de Gando, con medios aéreos adecuados, se puede controlar un inmenso espacio marítimo en las direcciones indicadas y la adyacente zona terrestre sahariana y subsahariana.

La derrota directa Cádiz-Canarias está flanqueada por la costa atlántica marroquí. El triángulo marítimo San Vicente-Canarias-Estrecho es de importancia estratégica prioritaria para los intereses nacionales, por el tráfico marítimo que lo surca y por su posición respecto a dicha costa.

Con relación al noroeste africano, las islas Baleares, el sur de la Península y las Canarias ocupan una posición estratégica geobloqueante.

El eje Baleares-Estrecho-Canarias que, por las causas que más adelante se dirán, ha ido perdiendo protagonismo en las recientes Revisiones Estratégicas de la Defensa, aparte del significado geoestratégico indicado, constituye la

Las Canarias están dentro del «área» definida en el artículo 6.º del Tratado del Atlántico Norte y por consiguiente todo el archipiélago está incluido en lo dispuesto en el artículo 5.º sobre asistencia en caso de ataque armado contra cualquiera de sus islas. Salvaguarda de la que no gozan Ceuta ni Melilla. Canarias es la base europea más meridional con que cuenta la NATO.

España, de la que forma parte Canarias, es una nación atlántica cuya costa peninsular a este océano está dividida en dos por la de Portugal. La parte meridional de dicha costa perfila únicamente el saco de Cádiz. Pero al sudoeste, a 650 millas de este, las islas Canarias ocupan una posición avanzada hacia el

línea de separación de dos, mundos próximos pero distintos: el occidental al norte, estable y desarrollado y el africano al sur, inestable y en vías de desarrollo. El primero, con una cultura de origen cristiana; el segundo, con otra de raíz musulmana en cuyo seno ha surgido el peligroso radicalismo islámico. El occidental, con un aumento demográfico contenido, y el africano, con una explosión de la natalidad en que la pobreza impele a muchos de sus habitantes a emigrar a Europa.

Es importante no olvidar que España recibe el 83 por 100 de sus importaciones por vía marítima y que de ellas el 19,3 por 100 corresponden a petróleo crudo, carbones, derivados del petróleo y gases licuados. La dependencia energética del exterior de España es, prácticamente, total. Esta dependencia es también aplicable a Canarias. Gran parte de estos productos se transportan por el Atlántico, de ahí su importancia para España.

El archipiélago canario

Las siete islas y seis islotes que constituyen el archipiélago se pueden inscribir en un polígono irregular de 50.000 km² cuya latitud media es de 28° 30' N. Únicamente el 15 por 100 de esta superficie corresponde a las islas. Canarias está a unos 5° por encima del trópico de Cáncer, sin tener por ello su clima carácter tropical (ver figura número 2).

En relación a la costa africana, las dos islas más orientales, Lanzarote y Fuerteventura, están situadas en posición de cobertura respecto a las dos más pobladas: Tenerife y Gran Canaria. La distancia entre Fuerteventura y el continente es tan sólo de 65 millas. Anchura mínima del estrecho y profundo canal que forman esta isla y la de Lanzarote con la costa del Sáhara, donde se encuentran los ricos caladeros del banco sahariano.



Figura 2.

Canarias se encuentra frente al ancho pasillo continental sahariano que comunica el mar Rojo con el Atlántico, a través del cual ha habido proyectos de tender un kilométrico oleoducto.

Las islas Canarias tienen más de 1.000 km de costa, aproximadamente la distancia existente entre el cabo de Creus y Gibraltar. La costa canaria, en general, es acantilada y salpicada de playas, mucho más extensas y abundantes en las islas orientales.

Las islas están separadas unas de otras por aguas profundas que permiten la navegación de buques de gran tonelaje y dificultan la construcción de puertos, encontrándose sondas de hasta 3.000 m cerca de la costa.

La hidrografía facilitaría las operaciones de submarinos en torno a las islas, y la batitermia, generalmente aceptable, posibilitaría su detección por unidades antisubmarinas tanto de superficie como aéreas.

El establecimiento de campos minados defensivos habría que descartarlo por la inexistencia de plataforma continental aplacerada.

La beneficiosa influencia de los alisios proporciona una climatología templada permanente y la humedad necesaria, sobre todo en las islas occidentales. Estos vientos reinantes propician la marejada, pero sin temporales o nieblas que dificulten la navegación aérea o marítima.

En Canarias habitan el 4,3 por 100 de los españoles. Es por tanto la 8.^a en población de las 17 autonomías. Sin embargo, la densidad de población de Canarias supera ampliamente el promedio nacional y además la distribución de población entre islas es muy desigual: Gran Canaria y Tenerife agrupan al 80 por 100 de la población canaria, ya que son polos de atracción dentro del archipiélago.

La renta per cápita de Canarias alcanzaba a finales del 2003 el 88,67 por 100 de la renta media española. Canarias carece de materias primas y su industrialización es escasa.

La tierra de cultivo alcanza solamente el 10 por 100 de la superficie de las islas. Los cultivos de regadío están especializados y dirigidos especialmente a la comercialización con el resto de España y otros países de la UE. Algunos productos agrícolas marroquíes les hacen la competencia.

El sector terciario desempeña un papel de primer orden en la economía insular por la gran expansión del turismo, que ha provocado un gran despegue de la construcción y creado gran cantidad de puestos de trabajo.

Fuente de ingresos importante son las actividades portuarias de los dos principales puertos de las islas. El volumen del tráfico de Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas alcanzó en 2003, entre ambos, 35,8 MT, lo que representa el 10 por 100 del total nacional, volumen sólo superado por el portuario de la bahía de Algeciras.

En 1992 se creó el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, cuyo objeto era posibilitar la competitividad de las españolas por medio de medidas homologables a las existentes en registros similares de otros países miembros de la UE.

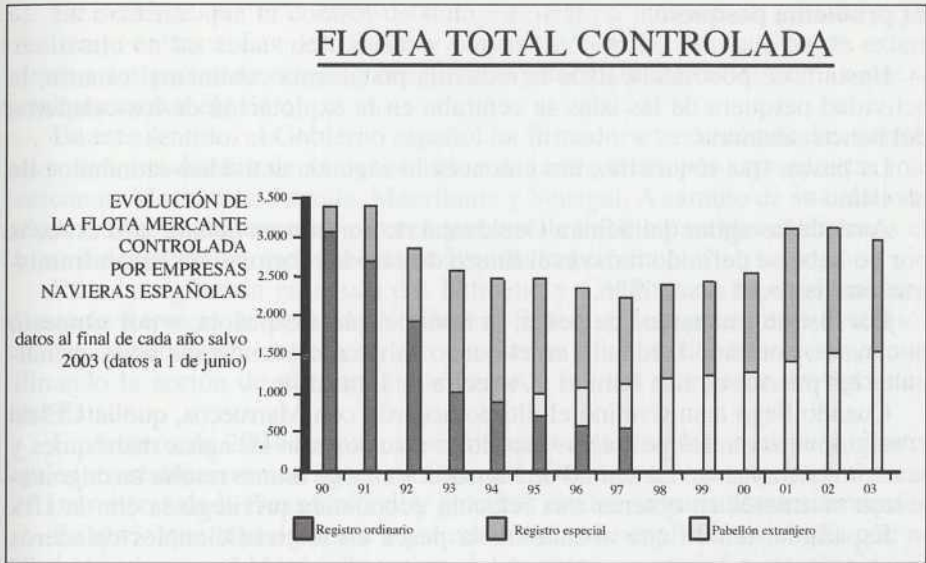


Figura 3.

La primera condición para inscribirse en él es tener el centro efectivo de control en Canarias o en caso de tenerlo en le resto de España o en el extranjero contar con un establecimiento o representante en Canarias.

Al Registro de Canarias se le ha otorgado una amplia gama de bonificaciones fiscales.

Con todas estas medidas el Registro Ordinario Español ha pasado en 2003 a ser meramente testimonial: de los 3,3 millones de GT controlados por navieros españoles, 2 millones corresponden a registro de Canarias y 1,3 millones a banderas de conveniencia.

En la figura núm. 3 se puede apreciar la evolución y distribución de la flota mercante nacional controlada por empresas navieras españolas y la parte correspondiente al registro especial de Canarias.

Aunque las islas están favorecidas por un régimen especial aduanero, el saldo de la balanza comercial del archipiélago es negativo, ya que tiene que importar casi todo.

Conviene tener presente que el artículo 138 de la Constitución Española garantiza el principio de solidaridad entre las regiones, velando por el establecimiento del equilibrio económico y atendiendo en particular a las «circunstancias del hecho insular».

Hechas estas consideraciones de tipo general, vamos a centrar la atención sobre determinados asuntos que particularmente afectan a las islas.

El problema pesquero

Hasta hace poco años, dada la reducida plataforma continental canaria, la actividad pesquera de las islas se centraba en la explotación de los caladeros del banco sahariano.

La pesca, tras el turismo, era entonces la segunda actividad económica de las islas.

Aunque las aguas del Sáhara Occidental no pertenecen *de iure* a Marruecos por no haberse definido todavía el futuro de este territorio, están bajo administración marroquí desde 1976.

Por distintos acuerdos de pesca, la flota pesquera española, y por supuesto la canaria, continuó faenando en el banco sahariano, siendo sus bases principales los puertos de Las Palmas y Arrecife de Lanzarote.

Cuando llegó a su término el último acuerdo con Marruecos, que la UE no consiguió renovar, los pesqueros españoles abandonaron las aguas marroquíes y tuvieron que amarrar. La actitud de Marruecos en este asunto resulta incongruente con su interés en obtener una relación económica privilegiada con la UE.

España ha tenido que abandonar la pesca en los tradicionales caladeros marroquíes, buscar otros e iniciar el oneroso camino de la reconversión del sector. De los fondos comunitarios se han obtenido ayudas que suavizan tan radical transformación económica y social.

La UE sí consiguió concertar un acuerdo pesquero con Mauritania que, como se sabe, incluye en sus aguas de soberanía la parte sur del banco. Las capturas que se realizan deben desembarcarse en puertos mauritanos, según los términos de dicho acuerdo.

La emigración ilegal

En el año 2003, 8.446 sin papeles pretendieron alcanzar las costas de Canarias, siendo detenidos en su intento por la Guardia Civil. El mismo año, 9.714 escogieron el estrecho de Gibraltar.

Aparte de en «patera» también se han seguido otros procedimientos para entrar en Canarias, como fue el caso del *Conakry*.

Según el Instituto Nacional de Estadística, en marzo de 2004 en España residía en torno a un millón de extranjeros más de los reconocidos como legales por el Ministerio del Interior. Ello hace que la población inmigrante residente en España alcance el 6,3 por 100 del total, a la zaga de Francia que llega al 7 por 100.

Las islas Canarias han recibido en los últimos ocho años unos 400.000 lo que supone un crecimiento espectacular en una comunidad que no alcanza los dos millones de habitantes, lo que hace que el porcentaje de inmigrantes sea muy superior al de la media nacional.

Es evidente que el control de todo este tráfico humano no sólo hay que realizarlo en las zonas de tránsito y playas de llegada, sino que ha de extenderse a los países de origen, persiguiendo principalmente a las mafias que se enriquecen con él.

En este sentido, el Gobierno español ha firmado, o tiene en trámite, convenios con una docena de naciones africanas, entre ellas, por supuesto, las más cercanas: Marruecos, Argelia, Mauritania y Senegal. A cambio de su colaboración, a estas naciones se les ofrecen puestos de trabajo para sus ciudadanos en la medida que el mercado laboral en España lo permita.

Para la vigilancia en aguas del Estrecho y Canarias se ha establecido el llamado Servicio Integral de Vigilancia Exterior, que permite la detección avanzada con radares costeros y otros sensores y facilita las detenciones, coordinando la acción de distintos organismos y fuerzas marítimas de vigilancia del Estado.

En febrero de 2004 las patrullas conjuntas experimentales hispano marroquíes se establecieron en aguas de Canarias. Gendarmes marroquíes embarcan en patrulleras de la Guardia Civil y guardias civiles en patrulleras marroquíes.

Es obvio que la emigración legal controlada es beneficiosa siempre que no desborde la capacidad de absorción de nuestra sociedad. La integración de africanos musulmanes es más problemática que la de inmigrantes de otras procedencias por la incompatibilidad de sus convicciones religiosas con los derechos y normas de conducta que rigen en Occidente. En el seno de pacíficas y laboriosas comunidades musulmanas establecidas en países occidentales siempre pueden «dormir», y en efecto así lo han hecho, células de islamistas radicales.

El conflicto del Sáhara

La región de España más perjudicada por la precipitada entrega del Sáhara Occidental a Marruecos fue Canarias.

La pérdida del Sáhara español rompió el conjunto geoestratégico de mutuo apoyo que formaba con Canarias. África se acercó a Canarias y Marruecos se convirtió en país fronterizo de estas islas.

Canarias tuvo que recibir a muchos españoles que vivían, negociaban y trabajaban en el Sáhara y a más largo plazo sufrir en su flota pesquera e industrias subsidiarias las consecuencias de la cesión del banco sahariano.

Lo que desde entonces ha sucedido ya es historia.

Marruecos sigue haciendo de la anexión del Sáhara la piedra angular de su política exterior: por el valor estratégico del territorio, por las posibilidades que ofrece para sanear su economía al explotar sus recursos naturales, entre ellos el petróleo, que según parece existe frente a sus costas, por satisfacer el orgullo nacional y por consolidar la monarquía encarnada en Mohamed VI.



Figura número 4.

Pero la inflexible postura de Argelia a favor de la autodeterminación del pueblo sahariano sigue encanando sus relaciones con Marruecos, países vecinos que, actualmente tienen sus fronteras cerradas. Y por ende mantiene en hibernación el viejo proyecto de tratado de la UMA (Unión del Magreb Árabe).

El pueblo saharauí lo componen unas 199.000 personas: 150.000 exiliadas en el Campo de Tinduf en Argelia, 17.000 en el interior del Sáhara y 32.000 en áreas controladas por Marruecos detrás del muro erigido para defenderse del Polisario.

España ha mediado en la liberación de unos 300 prisioneros marro-

quíes hechos por el Polisario desde Tinduf.

El llamado Plan Baker Revisado de 2003, fundado en el tantas veces aplazado referendun de autodeterminación, no es aceptado por Marruecos. La dimisión de Baker en julio de 2004 y su sustitución por el peruano Álvaro de Soto, por ahora, no ha alterado la posición de la ONU, aunque podría cambiar.

España como antigua potencia colonial tiene unas obligaciones morales con los saharauis y unos vínculos políticos y económicos con Marruecos y Argelia que hay que tener muy en cuenta.

Aunque, por un lado, la prioridad que Marruecos concede a la anexión definitiva del Sáhara desvía su atención diplomática de la recurrente reivindicación de Ceuta y Melilla, por otro, la prolongación del diferendo es motivo de inestabilidad en una zona vecina donde tenemos importantes intereses comerciales.

CUADRO NÚMERO 1. PAÍSES AFRICANOS VECINOS DE CANARIAS

Países	Superficie (km ²)	Población (millones)	RPC \$ (1) (dólares)	IDH (2) (núm. de orden)
Marruecos	458.730	30,0	3.600	126
Argelia	2.381.741	31,2	6.090	107
Mauritania	1.030.700	2,8	1.990	154
Senegal	196.722	9,8	1.500	156
Gambia	11.292	1,3	2.050	151
Guinea Bissau	36.125	1,5	970	166
Guinea	245.857	8,3	1.960	157
Sierra Leona	71.740	4,7	470	175
Liberia	111.370	3,2	1.161	—
Costa de Marfil	322.463	16,3	1.490	161
Cabo Verde	4.033	0,45	5.570	103
Canarias	7.447	1,87	17.867	19

(1) RPC. Renta per cápita.

(2) IDH. Índice de desarrollo humano (orden mundial en lista de 175 países).

Entendemos que cualquier solución debería contar con el patrocinio de la ONU y un consenso internacional.

Desde un punto de vista exclusivamente geoestratégico, para Canarias sería mejor que el Sáhara Occidental fuera independiente que no una provincia de Marruecos.

Los vecinos africanos de Canarias

El más próximo, sobre todo desde que administra el Sáhara Occidental, es Marruecos. Sigue Mauritania, cuya costa se extiende hacia el sur de Cabo Blanco. Después Argelia, que aunque no tiene salida al Atlántico está a tan sólo a 350 millas de Fuerteventura desde Tinduf (ver figura número 4).

Frente a Cabo Verde, en la costa de Senegal, se encuentra el archipiélago del mismo nombre que constituye un estado insular soberano desde que se independizó de Portugal. En toda la costa africana al sur de Cabo Verde hay

un mosaico de estados que terminan adentrándose en el golfo de Guinea, ya lejos de las Canarias (ver cuadro número 1).

En el cuadro se han relacionado todos estos Estados hasta el de Costa de Marfil, con sus indicadores económicos y de desarrollo más significativos.

Argelia, seguido de Marruecos, es el de mayor renta per cápita e índice de desarrollo humano en el continente, ya que Cabo Verde que, como hemos dicho, es un estado insular, supera a Marruecos en ambos.

Todos los demás países son paupérrimos, aunque algunos con grandes posibilidades de desarrollo. Sierra Leona ocupa el último lugar en el *ranking* mundial: el 175 según la publicación *El Estado del Mundo 2004*.

Canarias tiene una renta per cápita cinco veces superior a la de Marruecos y tres a la de Argelia y cuarenta veces mayor que la de Sierra Leona.

De ahí el polo de atracción que constituye Canarias para los ciudadanos de sus vecinos países africanos.

Desde Canarias los que más nos interesan son Marruecos, Argelia y Mauritania y en especial sus bilaterales relaciones con España.

Marruecos

Las esperanzas puestas por el pueblo marroquí en la liberización del régimen y en la mejora de la situación económica tras la subida al trono del rey Mohamed VI se han ido desvaneciendo poco a poco.

El descontento social ha fomentado el fundamentalismo islámico, que tiene adeptos en gran parte de la población.

La tirantez de las relaciones con España, culminó con la crisis del islote de Perejil en julio de 2002.

Esta crisis sirvió para demostrar una vez más la debilidad de la política exterior de la UE, de la que costó arrancar una posición firme y unánime. Aunque la postura oficial ofreció su apoyo a España, no faltó la tibieza de Francia, que prefirió mantener una actitud pragmática.

Para los Estados Unidos supuso una difícil toma de posición entre dos países aliados, apoyando, por omisión, la política española de mantenimiento del *statu quo* existente antes de la ocupación marroquí del islote.

Los atentados del 11 de septiembre del 2001 y sus consecuencias posteriores dieron lugar a que se activaran en el seno de Marruecos bandas terroristas en mayor o menor grado relacionadas con Al-Qaeda, que perpetraron los cinco atentados de Casablanca de mayo de 2003, que fueron el preludio de lo que en Madrid el año siguiente iba a ocurrir.

Después del incidente de Perejil, las relaciones hispano-marroquíes han ido paulatinamente mejorando.

En diciembre de 2003 se celebró la tantas veces aplazada reunión de alto nivel en Marraquech que, junto a lo ya previsto de antemano en el ámbito de

la cooperación financiera, sirvió para profundizar en el tema de la inmigración irregular, alcanzándose importantes acuerdos.

Por su parte, el nuevo Gobierno ha impulsado el estrechamiento de las relaciones con Marruecos y el presidente realizó en abril de 2004 una visita oficial a Casablanca donde se entrevistó con el rey.

Asuntos recurrentes de nuestras relaciones con Marruecos son la cooperación contra el terrorismo, el control de las mafias y flujos migratorios y la cooperación económica y pesquera. Y el más espinoso, nuestra postura ante sus pretensiones sobre el Sáhara Occidental, que ahora parece acercarse más a las tesis marroquíes.

La diplomacia marroquí se ha mostrado muy activa estos últimos meses, consiguiendo para Marruecos el *statu* de aliado militar preferencial de los Estados Unidos, cuyo presidente recibió al rey Mohamed VI en la Casa Blanca en julio de este año. También trabaja en la concertación de una Alianza con Mauritania y Senegal con el respaldo de Francia y Norteamérica.

España es actualmente el segundo país inversor en Marruecos tras Francia y el segundo cliente de productos marroquíes.

Argelia

La victoria del presidente Buteflika en las elecciones de abril del 2003 y la continuación de la política seguida por éste confirma que Argelia no bajará la guardia en su lucha sin cuartel contra el terrorismo islamista y, de hecho, en julio de este año, ha asestado un duro golpe a una de las ramas de Al-Qaeda que parece tiene sus bases en el corazón del Sáhara, donde confluyen las fronteras de Argelia, Malí y Mauritania.

Las relaciones con España son muy buenas tras la firma en octubre de 2003 del Tratado Bilateral de Amistad, Buena Vecindad y Cooperación.

El julio de este año (2004) el presidente Zapatero visitó Argelia, sin duda como necesaria actitud tranquilizadora de contrapeso a su acercamiento a Marruecos.

En el terreno de los hidrocarburos, hay que señalar que CEPSA explota el campo de Urhuh, el segundo de crudo de Argelia y que se va a tender el nuevo gasoducto que cruzará el mar de Alborán desde Beni Saf a Almería.

Argelia, como es sabido, es nuestro principal proveedor de gas natural y el primer mercado de productos españoles en el mundo árabe.

Mauritania

Es un inmenso y casi despoblado país, pero no por ello menos importante desde una perspectiva geoestratégica por su vecindad con Canarias y por estar ligado a cualquier escenario de solución futura del conflicto del Sáhara.

El régimen del presidente Maauya Sid Ahmed Taya es, en política exterior, prooccidental y, hasta ahora, ha mantenido a raya, con duras medidas represivas, a los radicales islamistas mauritanos.

Mauritania es un país muy atractivo para los inversores extranjeros, tanto por su boyante sector pesquero como por sus posibilidades de futuro país productor de petróleo. Se estima que obtendrá su primer barril a mediados del año que viene.

Sus relaciones con España son muy buenas, lo que ya viene de antiguo. Tenemos un acuerdo de seguridad mutua desde 1989 con Mauritania que, como Marruecos, también es país receptor de fondos de la Agencia Española de Cooperación Internacional.

La defensa y seguridad de Canarias

La defensa de toda isla o archipiélago descansa en el firme propósito de impedir que cualquier agresor o invasor ponga los pies en él.

La Historia enseña que el mejor remedio para la seguridad de cualquier isla es poseer el dominio del mar en la zona marítima circundante y el del espacio aéreo que la cubre. De ahí que la defensa de las islas deba, en primer lugar, encomendarse a Fuerzas Aéreas y Navales que, además, han de mantener expeditas las líneas marítimas de abastecimiento y proporcionar protección aérea a los objetivos civiles y militares, de mayor valor, existentes en su territorio.

Las Fuerzas Terrestres de guarnición constituyen el último escalón defensivo contra agresores que no hayan sido previamente neutralizados y pongan o intenten poner pie en tierra.

Siendo el dominio del mar y del aire un concepto relativo, aun teniéndolo, no se puede estar libre de incursiones por sorpresa o *raid* aéreos y, actualmente, de misiles lanzados desde submarinos de muy difícil detección.

En el caso particular de Canarias hay que destacar lo abrupto del terreno que dificulta los lanzamientos aéreos y la gran longitud de sus costas, lo que aconseja la concentración de las tropas de defensa en puntos escogidos para desde ellos acudir a la zona atacada lo más pronto posible.

Dichas fuerzas deben tener una gran movilidad, para lo que es imprescindible contar con medios de transporte aéreo: aviones y helicópteros. La existencia de aeródromos civiles en todas las islas, excepto en La Gomera, facilita el transporte rápido interinsular de tropas y material ligero. El pesado habría que trasladarlo por mar, utilizando los puertos existentes y los transbordadores en servicio. La proximidad de la costa africana, que acorta el tiempo de reacción contra ataques aéreos que de ella procedieran y el alejamiento de Canarias de la Península, imponen particularizar la defensa aérea del archipiélago del resto del nacional, aunque debidamente integrado en éste. Los radares de

exploración aérea del Pico de las Nieves en Gran Canaria (EVA 21) y de Peñas de Chaco (EVA 22) en Lanzarote, junto con el escuadrón de aviones *F-18* con base permanente en Gando, son piezas imprescindibles en el dispositivo de defensa aérea de Canarias.

La Base Naval de Las Palmas debería tener capacidad para prestar apoyo logístico no sólo a las unidades asignadas a la Zona Marítima de Canarias, que son pocas, sino a las que pudieran enviarse desde la Península en caso de necesidad. En los Planes Generales de la Armada de los años setenta siempre se había considerado la potenciación de dicha base.

La doctrina actual contenida en las Últimas Revisiones Estratégicas de la Defensa da prioridad a la proyección exterior de fuerzas conjuntas españolas para llevar a cabo operaciones combinadas con otras aliadas, en donde haga falta, en pro de la seguridad internacional: bien para resolver una crisis, bien para mantener la paz o imponerla (casos de los Balcanes, Irak o Afganistán).

Para desempeñar estas misiones hacen falta fuerzas militares, no sólo con movilidad táctica, sino también estratégica, capaces de insertarse en un dispositivo internacional desplegado en área alejada, en tiempo oportuno.

Es decir, de una concepción fundamentalmente estática de la defensa se ha pasado a otra dinámica, lo que requiere contar con fuerzas flexibles, móviles y de alta disponibilidad.

Es obvio que dichas fuerzas, concebidas principalmente para operar en teatros alejados de España, también pueden acudir prontamente a cualquier parte de nuestros dispersos territorios en defensa de la integridad nacional en aplicación del Artículo 8.º de la Constitución.

Según este criterio, en lo que a la Armada respecta, se ha dado prioridad a lo aeronaval y a lo anfíbio, creándose el Grupo de Unidades de Proyección de la Flota (GRUFLOT), que reúne ambas capacidades con aviones *AV-8 Plus* a bordo y una brigada de infantería de marina embarcada. Los buques del grupo podrían cubrir la distancia Rota-Canarias en 35 horas. Previamente habría que proceder a su alistamiento y concentración en el puerto de partida si estuvieran operando en aguas alejadas.

En menos tiempo podrían situarse en Canarias varias unidades tipo batallón aprovechando la capacidad de transporte del Ejército del Aire.

Todos los grandes programas de obtención de fuerza actualmente en ejecución o proyecto están orientados en el sentido indicado: los *Eurofighter EF-2000* que están siendo entregados y los nuevos aviones de transporte del Ejército del Aire, el *C-295* de CASA, que va a entrar en servicio; el futuro buque de proyección estratégica de la Armada y las unidades de la fuerza de maniobra del Ejército de Tierra dotadas de carros *Leopard*, vehículo de combate *Pizarro* y helicópteros.

Que se dé mayor prioridad a las operaciones combinadas de proyección exterior por ser las que, con mayor probabilidad tengan que llevarse a cabo en un futuro previsible, no descarta considerar otros escenarios más cercanos

donde puede ser necesario hacer frente a amenazas no compartidas: previniendo que se materialicen mediante la disuasión ejercida por nuestra superioridad militar o empleándola si aquélla fallara. Sin tampoco olvidar la atención que merece el mantener abiertas las líneas de comunicaciones marítimas vitales para España, lo que ha sido siempre misión tradicional de la Marina de guerra de cualquier nación de condición marítima. Aunque el actual escenario internacional no presente riesgos importantes para la navegación conviene no olvidar que la piratería no sólo es cosa del pasado. Por otro lado, la incidencia que puede tener la actual estrategia de proyección en la defensa de Canarias no cabe considerarla como sustitutiva de una capacidad inmediata de autodefensa.

Su alejamiento de la península aconseja una guarnición militar permanente y una vigilancia adecuada de su Zona Marítima Exclusiva que, por otro lado, está en discusión por el litigio con Portugal por las Salvajes y el de aplicación de criterios de equidistancia o equidad con Marruecos. Desmilitarizar las islas significaría, además, renuncia a potenciar su privilegiada posición geoestratégica. De ahí que abogemos por una fórmula de compromiso con una guarnición suficiente de los tres Ejércitos reforzable en caso de emergencia.

En 2002 se suprimió la tradicional organización militar territorial de las Fuerzas Armadas para ser sustituida por otra funcional y operativa con supresión de las Regiones Militares y las Zonas Marítimas peninsulares.

Sin embargo, «debido a su especial situación», según reza la exposición de motivos del correspondiente Real Decreto, en los archipiélagos de Canarias y Baleares y en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla subsistirían las anteriores estructuras territoriales de mando. Con la particularidad de que, en estas dos últimas, tendrían la consideración de Mando Conjunto dependiente del jefe del Estado Mayor de la Defensa.

En Canarias no existe un Mando Conjunto, como existió antaño, sino mandos separados: terrestre, aéreo y naval, que dependen de mandos superiores distintos ubicados en la península, lo que, en principio, no parece muy acorde con las teorías en boga; por mucho que los medios informáticos y de comunicaciones actuales permitan la coordinación a gran distancia.

El Mando Naval de Canarias depende del almirante de Acción Marítima con sede en Cartagena. Éste, desde su Cuartel General, cuenta con tecnología que permite la dirección centralizada y la ejecución descentralizada en el empleo de sus medios navales en todo el espacio marítimo de interés nacional, y es el interlocutor de la Armada con los distintos organismos públicos con competencias en el ámbito marítimo. Cuenta con la Fuerza de Acción Marítima en la que se encuadran buques de diferente tipo: patrulleros, buques de investigación, buques hidrográficos, transportes ligeros, buques de salvamento, remolcadores, etc. Parte de ellos están asignados al Mando Naval de Canarias para proteger los intereses marinos nacionales y contribuir a la acción del Estado en la mar en el espacio de la antigua Zona Marítima de Canarias. Fundamentalmente son seis patrulleros, tres de ellos de altura.

Consideraciones generales

Tras describir la situación política y económica del archipiélago se ha centrado la atención en la existente en los países de su entorno que en mayor medida podrían afectar a su seguridad. También se ha esbozado un posible esquema defensivo dentro del marco de la defensa nacional con arreglo a los criterios que actualmente la rigen.

Conviene hacer hincapié en la conveniencia de mantener en permanencia fuerzas e instalaciones militares en las islas, tanto como garantía de su defensa inmediata como para potenciar su favorable posición geográfica, como plataforma de proyección e influencia. En la estimación de necesidades militares merecen prioridad medios aéreos y de superficie que permitan el «control» a gran distancia del espacio aereomarítimo circundante. Dando, en este caso, a la palabra «control» la acepción de saber lo que en él pasa.

En los últimos años ha habido dos acontecimientos que han afectado particularmente a la defensa y seguridad de las islas: la descolonización del antiguo Sáhara español con el conflicto sobrevenido y la adhesión de España a la Alianza Atlántica.

Ésta proporcionaría cobertura al archipiélago en caso extremo, pero ello no supone prescindir de una capacidad defensiva inmediata propia.

Dada la situación internacional y las posibilidades nacionales sería impensable y ridículo pretender una especie de autarquía de nuestra defensa. Pero de ahí a esperar ingenuamente que las alianzas vayan a servirnos como garantía última de nuestra seguridad hay un trecho demasiado amplio para no rayar en la más ingenua de las irresponsabilidades. Dada la situación mundial actual no parece probable una agresión armada a gran escala a Canarias ni a ningún otro territorio de soberanía nacional. Los futuros conflictos serán de alcance limitado, tanto en sus fines como en los medios empleados, y las llamadas misiones «Petersberg» las que, con mayor probabilidad, las Fuerzas Armadas españolas tengan que llevar a cabo en un futuro previsible.

Estrechar las relaciones políticas y económicas con países del noroeste de África, es la línea de acción más adecuada para promover la estabilidad interna en ellos, sosteniendo a sus gobiernos en la lucha que mantienen con el islamismo radical que anida en su seno y obteniendo su apoyo en la lucha contra él.

Es particularmente importante fomentar las buenas relaciones con Marruecos y promover su desarrollo, pero siempre desde una posición de firmeza frente a los cambios circunstanciales de sus dirigentes.

El cambio de Gobierno en España no significa que hayan desaparecido los problemas. Uno puede elegir a sus amigos pero no a sus vecinos, y esforzarse en mantener una buena relación de vecindad debe ser empeño de cualquier Gobierno.

En el siglo XXI las mayores amenazas son el terrorismo, en particular el islámico, e inquietante la proliferación de armas de destrucción masiva.

Promover el desarrollo económico y la democratización del mundo musulmán, a largo plazo, son los mejores remedios para acabar con el radicalismo islamista, pero, mientras tanto, es necesario recurrir a rigurosas medidas policiales respaldadas por unos buenos servicios de inteligencia y a la cooperación internacional.

El empleo de las Fuerzas Armadas en la lucha contra el terrorismo podría estar indicada si el territorio de algún Estado soberano sirviera de santuario a organizaciones terroristas.

Si el control de la inmigración ilegal fracasara pese a las medidas en vigor, la masificación de ilegales en las Islas constituiría un riesgo alto.

En el marco de la seguridad de las islas Canarias las medidas de carácter militar deben ir acompañadas de otras de contenido político y económico.

Las primeras para crear conciencia de que por españolas son europeas y de que por su situación respecto al continente pueden ejercer una gran influencia en África occidental.

Una sólida economía es un importante factor de estabilidad y, por tanto, de seguridad. Las medidas de tipo económico en Canarias deberían orientarse a buscar alternativas a la actual dependencia del sector turístico.

En este sentido, el futuro desarrollo de África incrementará la importancia comercial de los estados atlánticos africanos con grandes riquezas naturales. En este entorno, Canarias podría jugar un importante papel en el intercambio comercial con ellos por disponer de servicios marítimos muy desarrollados y competitivos.

Canarias podría llegar a ser plataforma de lanzamiento de productos manufacturados y de alta tecnología procedentes de países industrializados y almacén receptor de materias primas africanas.

Por su posición geográfica también podría llegar a ser eslabón de conexión de la Unión Europea con Mercasur.

Esperemos que así sea.

