

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR COMO ESCENARIO ESTRATÉGICO

Luis ROMERO BARTUMEUS

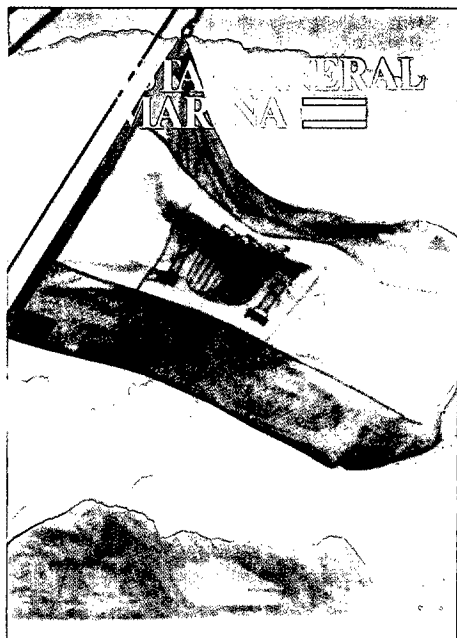


O se me ocurre otro argumento de peso más contundente para comenzar a hablar de la importancia del estrecho de Gibraltar, desde el punto de vista estratégico, que la del volumen de su tráfico: 80.000 buques/año. La afirmación de que la importancia del Estrecho no depende de sí mismo sino de otras situaciones coyunturales, esgrimida por quienes pretenden restar importancia objetiva a esta salida natural al Atlántico, me resulta cuando menos chocante, dado que ese volumen de tráfico, vital por otra parte para el mantenimiento de las sociedades que bordean el Mediterráneo occidental, como poco, se supone que se alcanza con la otra salida, igualmente abierta a plena utilización y en situación de normalidad. No existen datos sobre qué volumen de tráfico tendría que soportar el estrecho de Gibraltar si el canal de Suez se viera obstruido, pero seguramente sería mayor.

Prueba de que llegado el momento de crisis, no ya en el Estrecho o su zona de influencia cercana, sino en lugares tan alejados como el golfo Pérsico, el estrecho de Gibraltar alcanza cierta notoriedad y resulta fundamental para mantener abiertas las rutas marítimas básicas; durante la guerra del Golfo, sin que en nuestra angostura se produjera situación de inestabilidad alguna, se pusieron en marcha dos operaciones que tuvieron como zona de actuación el Estrecho: una de ellas para controlar el tráfico naval hacia Irak y otra para asegurar que no existiera riesgo alguno a la navegación en la zona. Ambas llevadas a cabo por fuerzas navales y terrestres españolas, aunque en beneficio de todos los aliados.

Desde el punto de vista exclusivamente nacional, y teniendo en cuenta que el 82 por 100 de nuestras importaciones y el 64 por 100 de nuestras exportaciones se realizan por mar y dado que de los cinco primeros puertos españoles cuatro están en el Mediterráneo, y es de suponer que la inmensa mayoría de sus tráficos tienen que ver de una u otra manera con el Estrecho y dependen de su accesibilidad, no es descabellado concluir que, desde el punto de vista nacional, difícilmente puede nuestra economía y nuestro sistema actual de convivencia y producción sobrevivir tal y como hoy lo conocemos sin un Estrecho seguro y abierto.

No quisiera que se interpretara ninguna de mis afirmaciones o mis planteamientos como indicadores de que defiendo o propongo una mayor



militarización del Estrecho y de su seguridad. Nada más lejos de mi intención. Soy de los convencidos de que la cooperación y el desarrollo de las sociedades que vivimos a ambos lados del Estrecho es la mejor de las garantías de que éste va a seguir siendo un lugar de convivencia pacífica. Pero, quizá por un sentimiento algo historicista de la vida, no soy de los que creen que los riesgos desaparecen por no plantear o prever su existencia.

El Estrecho, y lo que el mismo conlleva de importancia estratégica, puede verse afectado por movimientos o planeamientos ajenos a los países que vivimos en sus cercanías, seamos del norte o del sur. No tiene por qué depender su uso pacífico y libre exclusivamente de quienes somos vecinos inmediatos, máxime

en un mundo donde los sistemas de armas sofisticados y hasta sutiles, sean o no de destrucción masiva, han dejado de ser exclusivos de las potencias o de los países desarrollados, incluso de los países, dada la inmensa proliferación de ofertas susceptibles de ser aceptadas por quienes las paguen al mejor precio, sea cual sea su objetivo.

Disponga o no la OTAN de alguna situación de planeamiento que afecte al Estrecho, no debe esa circunstancia obligarnos a obviar nuestro propio planeamiento nacional. El ejemplo de la guerra del Golfo fue el más cercano en el tiempo, y por él sabemos que fue clara la necesidad de poner en marcha, y por tanto de planear desde tiempos de paz, posibles contingencias ante situaciones de crisis. Estas crisis no solamente afectan al Estrecho cuando se producen en el mismo o en su zona de influencia, sino en otras muy alejadas que puedan vincularlo debido a la importancia de las rutas marítimas que lo atraviesan y que pueden convertirse en fundamentales a la hora de materializar un esfuerzo, mantener un refuerzo o contar con la necesaria vía de habituallamiento logístico asegurada.

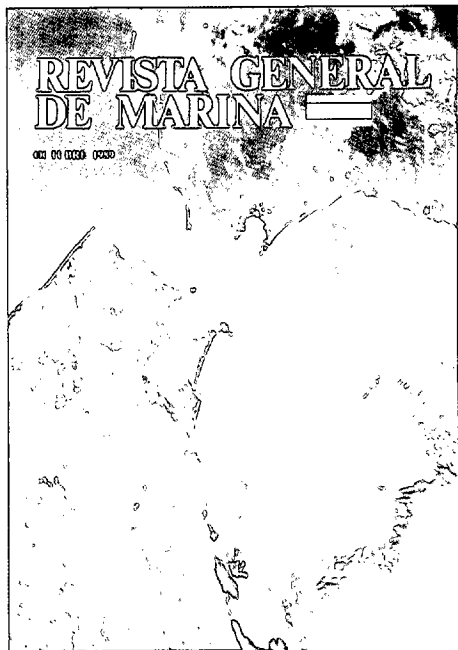
No digamos desde el punto de vista nacional. La importancia del tráfico marítimo para nuestra economía es tan abrumadora que no es que resulte un asunto de perfil medio asegurar un estrecho permanentemente abierto, sino que es esencial para la supervivencia de la nación. No se me ocurre un escenario posible donde nuestros estrategias se planteen las prioridades nacionales de seguridad (en un



sentido amplio del término) sin que el Estrecho, por esa importancia económica que tienen nuestros puertos, figure en un lugar destacado.

No me parece que pueda despacharse la falta de planeamiento nacional respecto al Estrecho, en el supuesto de que en la OTAN no existiera algo similar, aduciendo que no es de interés aliado. Otros países, como por ejemplo Gran Bretaña, mantienen planeamientos concretos (por ejemplo, respecto a Gibraltar) que me consta no se difunden en el seno de la Alianza. Pero aunque así fuera, y la OTAN no mostrara interés en la zona hasta el punto de no planificar operaciones para casos de riesgo o crisis, no se me ocurre escenario más adecuado para que España mantuviera un constante planeamiento de seguridad (incluida la defensa) que la zona del estrecho de Gibraltar.

Estoy convencido de que nuestros intereses nacionales se solapan con los de nuestros aliados más cercanos y lejanos en el estrecho de Gibraltar. ¿Quién va a poder ofrecer un más amplio abanico de posibilidades de control y seguridad a la navegación que un aliado que cuenta con costas a ambos lados del Estrecho y bases aéreas en toda la zona norte del mismo? Hasta el momento, nuestra ausencia de la estructura integrada de la OTAN y la presencia británica en Gibraltar, nos habían impedido participar plenamente y ejercer en la zona, en beneficio propio y de todos los aliados, ese papel que, sin duda por geografía y posibilidades, nos corresponde. Ya estamos en la estructura militar y parece que se le da prioridad al componente terrestre de nuestra integración,



Fotografía del Estrecho tomada por la Lanzadera espacial norteamericana en su misión 41-G (Fotografía 34-081 de la NASA).

que terrestre, entre otras cosas porque se trata de un escenario naval, aunque la acción sobre el mismo debe realizarse de forma conjunta por las tres ramas de las FAS, y no solamente por ellas, sino que, teniendo en cuenta las actuales listas de riesgos, el ámbito amplio de la seguridad requiere cierta coordinación política y operativa de servicios y fuerzas, incluidas las ajenas a las FAS. Sobre todo en el Estrecho.

quizá por intereses ajenos a los que deberían ser los nuestros.

Si resultara que el Cuartel General (CG) OTAN de Retamares (Madrid) fuera a dedicarse, no en exclusiva pero sí fundamentalmente, a planear misiones de defensa del territorio nacional (TN) o de soberanía, como podría desprenderse de la difundida pertenencia del jefe del CG Retamares y de los otros tres generales de su Estado Mayor a los respectivos Ejércitos de Tierra de sus países de origen, habríamos perdido la oportunidad de aportar valor añadido a nuestra plena integración aliada. Por supuesto que estar en la Alianza supone compartir riesgos y también apoyos para casos de necesidad o de riesgo para el TN, pero para ese viaje no habrían sido necesarias tantas alforjas otánicas.

Comprobará el lector que mi inclinación, al menos en lo que al estrecho de Gibraltar se refiere, es más naval

