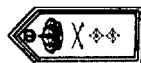


CONSIDERACIONES ESTRATÉGICAS SOBRE EL TRÁFICO MARÍTIMO ATLÁNTICO Y MEDITERRÁNEO

Julió ALBERT FERRERO



Introducción

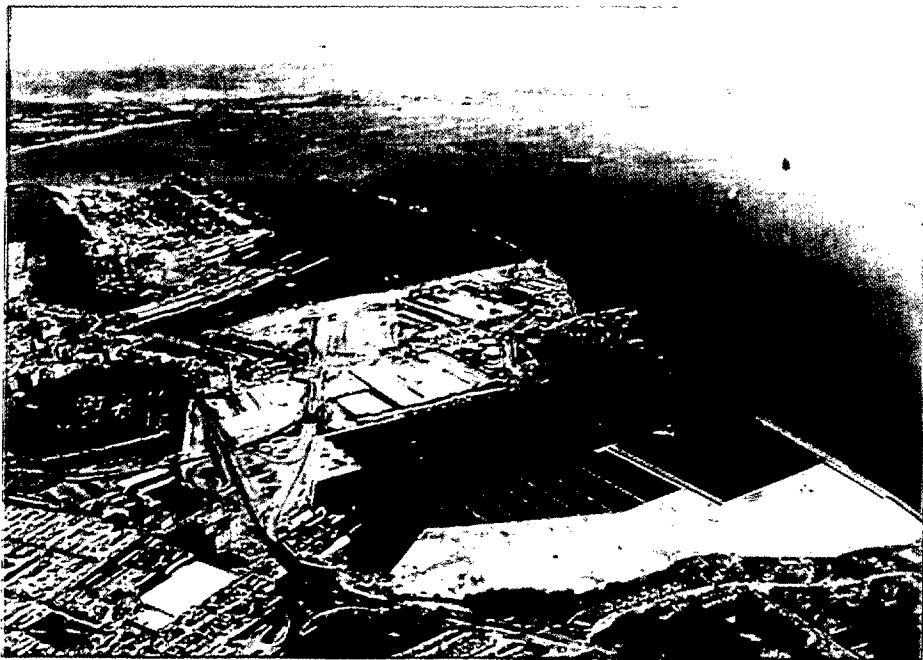


El hombre desde los comienzos de la historia ha utilizado el mar como vía de comunicación y de desarrollo, lo que ha dado lugar a la existencia de un transporte marítimo global que se ha convertido en un factor esencial en la economía mundial. Su importancia se pone de manifiesto al considerar que, según el «Lloyd's Register», la flota mercante mundial el 1 de enero de 1997 comprendía 45.097 buques mercantes con una capacidad de carga de 740 millones de toneladas de peso muerto, de los que el 44 por 100 pertenecen a banderas de conveniencia.

Las naciones tienen que importar materias primas, productos energéticos y manufacturados que requieren el natural desenvolvimiento de su devenir vital. Asimismo tienen que exportar aquello que producen en exceso, para conseguir los beneficios necesarios. Este desequilibrio entre recursos y necesidades da lugar al tráfico marítimo mundial. Una estimación aproximada de la distribución anual de lo transportado es la siguiente: petróleo y productos derivados, 1.800 millones de toneladas; carbón, 360; hierro, 360; cereales, 180; carga general, principalmente en contenedores, 1.300. En los mares hay un incesante flujo de buques petroleros en los que se transporta el 40 por 100 del tráfico mundial.

El transporte marítimo aventaja al terrestre y al aéreo por su gran flexibilidad, su gran capacidad y su menor coste.

La necesidad de contar con el transporte marítimo se ve agudizada en las naciones que, como España, son de condición marítima. En nuestra nación el 64 por 100 de las exportaciones y el 81 por 100 de las importaciones transcurren por vía marítima. Se puede definir la condición marítima de una nación, como aquella que por razones políticas, históricas, geográficas y económicas necesita del mar, tanto para beneficiarse como para proyectarse en él.



Puerto de Algeciras.

Aun cuando los océanos pueden ser utilizados como vía de comunicación a lo largo y a lo ancho de su ámbito, se produce un tráfico canalizado, sobre todo entre los grandes centros de producción y de consumo, que da lugar a las principales arterias oceánicas mundiales que inciden en la estrategia marítima mundial.

Antes de entrar en materia, resulta conveniente exponer los conceptos relacionados con ella, tales como el de estrategia marítima, estrategia naval y política marítima, términos que, usualmente, se confunden.

El término estrategia se refiere en general al modo de utilización de los medios necesarios para conseguir determinados fines. Beaufre la define como «el arte para resolver conflictos mediante el empleo de los diversos elementos políticos, psicológicos, económicos y diplomáticos del poder nacional, además de los exclusivamente militares».

Coloquialmente, los términos de estrategia y de táctica se emplean de un modo indistinto para indicar la línea de acción que se toma para cualquier actividad, política, económica, social o deportiva.

En las operaciones militares, ambos conceptos están claramente diferenciados; el primero se refiere a la selección de fuerzas y a su despliegue antes de entrar en contacto con el enemigo, o sea, antes de que se empleen las armas,

en cuyo momento se inicia la táctica. De la aplicación de estos dos conceptos a la guerra naval surgen, respectivamente, la estrategia naval y la táctica naval.

Se puede definir la estrategia marítima como «el proceso de concepción, creación, organización y empleo de las medidas tangibles e intangibles para la utilización de los mares, litorales y sus correspondientes espacios aéreos en beneficio propio».

Este concepto se refiere tanto a la situación de paz como a la de guerra, para defender los intereses marítimos, entendiéndose como tales los recursos marítimos energéticos, minerales y vegetales, el transporte marítimo, los medios para llevar a cabo ese transporte, es decir, la Marina mercante, la construcción naval, la Marina pesquera y los medios para defender esos intereses marítimos, o sea, la Marina de guerra. Incluye por tanto a la estrategia naval.

En algunas publicaciones, especialmente anglosajonas, se emplean indistintamente los términos estrategia marítima y estrategia naval.

Se entiende por política marítima la aplicación de la política al ámbito marítimo. Incluye, en primer lugar, a la política naval, referida exclusivamente a la Marina de guerra y, en segundo lugar, a los planes sectoriales correspondientes a los intereses marítimos nacionales.

Los conceptos de política marítima y de estrategia marítima también se suelen confundir. Los ejemplos siguientes aclararán la diferencia: una acción de política marítima ha sido la decisión de abrir un segundo registro de buques en las islas Canarias y sería una acción de estrategia marítima la intervención que el Estado debiera tener en los proyectos de los buques mercantes que se construyan para armadores españoles, con el objeto de que cumplan determinados requisitos necesarios para la defensa nacional.

La defensa de las comunicaciones marítimas es uno de los cometidos fundamentales de las marinas de guerra, es decir, de su estrategia naval y, por consiguiente, de su estrategia marítima. Ante un adversario que ejerce el dominio negativo del mar, el tráfico marítimo puede estar sometido a la triple amenaza submarina, de superficie, aérea y a la procedente de las minas submarinas.

La defensa de las comunicaciones marítimas frente a la amenaza submarina consiste en la organización del convoyes protegidos por buques escoltas, o bien en la escolta individual de los grandes buques valiosos, como los superpetroleros. Los submarinos pueden atacar a lo largo de las derrotas, no obstante, los grandes espacios oceánicos exigen un gran esfuerzo de localización, no siempre posible, por lo que los submarinos efectúan sus patrullas fundamentalmente en lo que se conoce en táctica naval como zonas fértiles, es decir, zonas donde existe una gran densidad de buques mercantes.

Son zonas fértiles los accesos a los puertos importantes y las zonas de convergencia (*choke points*) que son zonas de recalada en donde confluyen las derrotas, tales como la zona de cabo de San Vicente y la del canal de Sicilia.

La amenaza de superficie requiere, por parte de quien la provoca, un dominio relativo del mar o bien un dominio compartido que se materializa por la presencia de unidades de superficie, que pueden atacar a los buques mercantes, bien actuando como buques corsarios o bien formando parte de grupos de ataque. Para contrarrestarla es preciso navegar escoltados o bien disponer de grupos de apoyo propio que cuenten con medios adecuados de exploración.

La amenaza procedente de aeronaves queda limitada a las zonas próximas a las bases aéreas enemigas que están bajo el radio de acción de sus aviones y a las posibilidades del adversario para contar con aviación embarcada. La protección estará proporcionada por los escoltas propios.

La amenaza provocada por las minas submarinas suponen un alto riesgo para las comunicaciones marítimas, ya que la mina submarina es un arma eficaz y de bajo coste que está al alcance de cualquier nación o grupo terrorista, puesto que cualquier plataforma, buque de guerra, mercante, pesquero, o aeronave puede ser agente minador. Esta amenaza se presenta en las zonas fértiles cuyas aguas, por su poca profundidad, sean minables. Recordemos que en la guerra del Golfo las dos únicas bajas navales norteamericanas (el crucero *Princeton* y el buque de asalto anfibio *Trípoli*) se debieron a las minas submarinas. La defensa contra esta amenaza está a cargo de la fuerza naval de contraminado, que debe mantener limpios de minas los accesos a los puertos importantes, mediante el dragado de sus canales de acceso.

El tráfico marítimo atlántico

El Atlántico Norte está bajo el control de la OTAN y puede considerarse como un «mar interior» del ámbito geopolítico occidental.

En las costas atlánticas se asoman las naciones más desarrolladas del mundo, si exceptuamos a Rusia y Japón.

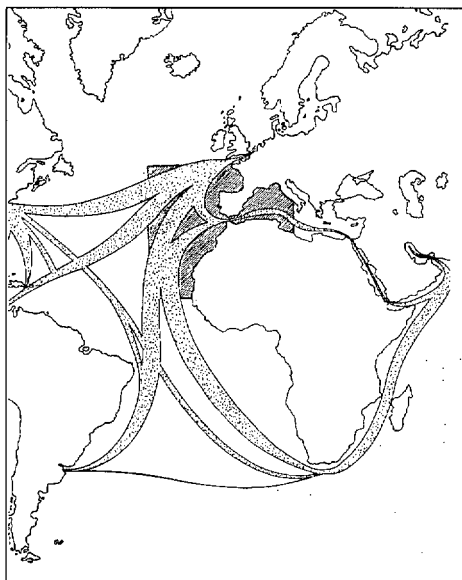
Por este océano se ha producido la irradiación de poder y de la civilización occidental iniciada en el Mediterráneo, y por él transcurre el 60 por 100 del tráfico mundial, más de 2.400 millones de toneladas al año transportadas por 3.000 buques que diariamente están navegando por sus aguas.

Este tráfico es debido a las relaciones comerciales entre ambas costas, así como también a la importación de materias primas y a la exportación de productos manufacturados hacia terceros países ubicados en otros mares.

Los hielos polares cierran su tráfico por el norte, quedando abierto por el centro por el canal de Panamá hacia el Pacífico, por el estrecho de Gibraltar hacia el Mediterráneo, por el sur por el estrecho de Magallanes hacia el Pacífico y por la zona del cabo de Buena Esperanza hacia el Índico.

La derrotas más importantes son las que van desde los puertos de la costa oriental de los EE. UU. y del Canadá a los del mar del Norte y a los del canal de la Mancha, uniendo a las zonas más industrializadas de los países ribereños

del Atlántico: el triángulo El Havre-Estrasburgo-Hamburgo en Europa, con la de los Grandes Lagos, Pensylvania y Nueva Inglaterra en Norteamérica. El canal de la Mancha es la zona focal más importante, con un tránsito diario medio de unos 365 buques que transportan cargamentos en ambos sentidos, si bien algunos, como el de carbón y el de los cereales, provienen principalmente de los EE. UU. y Canadá. En Europa la dependencia de materias primas de ultramar es mucho mayor que la de Norteamérica. Asimismo, la dependencia energética de los países de la CE es del orden del 43 por 100, mientras que la de los EE. UU. es únicamente del 11 por 100.



Rutas de tráfico marítimo atlántico.

El transporte del carbón térmico ha aumentado considerablemente. En

lo relativo a los cereales, que son uno de los tres primeros graneles transportados por vía marítima, los principales países exportadores son los EE. UU., la CE y Canadá, siendo Rusia y los países del Este de Europa sus principales clientes. En Europa los principales minerales importados son el hierro, que procede de Canadá, Brasil y Venezuela, y la bauxita, de Surinam. Según un estudio llevado a cabo en 1988 y publicado por el CESEDEN, el cese del transporte marítimo de cobre, manganeso, cobalto y vanadio provocaría a los tres meses 20 millones de parados en Europa.

El tráfico petrolero noratlántico procede principalmente del golfo Pérsico, del Mediterráneo oriental, de Libia y de Argelia; del Caribe, con Venezuela, Aruba, Curaçao y México, y el de Nigeria en África.

En los EE. UU., las ciudades comerciales del Medio Oeste, como Chicago, Toledo, Búfalo, Detroit, etcétera, y el gran centro industrial de Toronto en Canadá, a orillas del lago Ontario, comunican con el Atlántico a través del río navegable de San Lorenzo. Nueva York es el puerto de mayor movimiento comercial. Más al sur, las grandes bahías de Delaware y de Chesapeake contienen puertos importantes, como Filadelfia, Baltimore y el puerto carbonero de Hampton Roads. En esta última bahía, que tiene una profundidad de 280 km y 30 de anchura se encuentra Norfolk, la mayor base naval del mundo, en donde radica el cuartel general de SACLANT, el mando del Atlántico de la OTAN.

Siguiendo hacia el sur, en las costas de Carolina del Sur, está Charleston, puerto comercial y base de los submarinos balísticos norteamericanos, y en las



Hamburgo, el principal puerto de Alemania.

de Georgia y de Florida se encuentran varios puertos y bases aeronavales importantes.

Esta costa tiene una extensa plataforma continental, cuyo límite en profundidad está en los 200 metros, por lo que son aguas perfectamente minables, con el consiguiente riesgo para la navegación en caso de guerra o de crisis.

Las aguas que rodean las islas británicas y el mar del Norte son poco profundas y tienen una gran plataforma continental, en la que existen cerca de 100 plataformas para la extracción de petróleo y de gas natural, capaces de cubrir el 30 por 100 de las necesidades energéticas de los países de la zona.

En el canal de la Mancha y en el mar del Norte están los grandes puertos europeos de Londres, El Havre, Cherburgo, Ostende, Amberes, Rotterdam, Bremen y Hamburgo. El puerto de Rotterdam es el de mayor tráfico del mundo, y cuenta con 35 km de muelles, refinerías de petróleo, de gran valor estratégico, al estar situado en la desembocadura del Rin que es un río navegable para buques de hasta 1.000 toneladas, magnífica vía de penetración hacia el centro de Europa. Para conocer la importancia de su tráfico portuario basta saber que su corporación de prácticos la componen unas 300 personas.

El tráfico de crudos, carbón, hierro, cereales y de productos manufacturados constituye una fuerte concentración en Europa.

Para occidente es vital mantener segura esta derrota por la que transcurre el apoyo logístico de los EE. UU. a Europa, tal y como ocurrió durante la segunda guerra mundial en el la que se mantuvo este esfuerzo logístico, a pesar de las graves pérdidas infligidas por los submarinos alemanes en la conocida batalla del Atlántico, que dio lugar a la organización de convoyes protegidos por buques escoltas y grupos de apoyo, equipados con armas y sensores antisubmarinos. El elevado ritmo de construcción de buques mercantes en los astilleros norteamericanos sobrellevó las pérdidas sufridas.

La OTAN había planeado durante la guerra fría «La Batalla de las Comunicaciones Marítimas», que básicamente consistía en la protección de las rutas en el Atlántico Norte, tanto para el tráfico de refuerzo de guerra como para el apoyo logístico a la sociedad civil. La eficacia de esta campaña estaba condicionada por el éxito de la denominada «Campaña del mar de Noruega» que se

planeó para conseguir el dominio de ese mar frente a la Flota del Norte de la antigua Unión Soviética, basada en la península de Kola, prevista para ser llevada a cabo por los grupos de ataque de los portaaviones y de los submarinos nucleares norteamericanos.

Con la desaparición del Pacto de Varsovia se han eliminado las amenazas, pero no los riesgos inherentes a cualquier conflicto bélico de carácter limitado, crisis o al provocado por el terrorismo internacional que se pueda presentar en un momento determinado y que se materialice en el fondeo de minas.

Para la protección del tráfico marítimo la OTAN había planeado «La campaña de mares poco profundos» en los terminales marítimos del mar de Norte, del canal de la Mancha y del mar Báltico, en donde las fuerzas de contraminado debían conseguir la limpieza de minas.

El tráfico procedente de las costas norteamericanas y desde el canal de Panamá hacia el Mediterráneo, especialmente el de contenedores, forma un cinturón a lo largo de un ecuador económico que pasa por dicho canal, el estrecho de Gibraltar, el canal de Suez y de Singapur, que une principalmente a EE. UU., Europa y Japón. El volumen del tráfico marítimo en el Atlántico Norte se incrementó notablemente con la apertura de estos dos canales.

El canal de Panamá potencia el valor estratégico del mar Caribe. Su existencia permite a los EE. UU. la unión de sus flotas del Atlántico y del Pacífico sin necesidad de contornear América del Sur. Acorta la distancias entre ambas costas en unas 10.000 millas. Para los EE. UU. la seguridad en la navegación por este canal es vital y el año 2000 quedará bajo la soberanía de Panamá, finalizando la presencia norteamericana en la zona del canal, si bien los EE. UU. garantizarán su neutralidad, lo que supone que en caso de crisis podrán asegurar su utilización mediante una intervención militar. El canal es altamente vulnerable, la destrucción de las presas del lago de Gatun, alimentado por el río Chagres, ocasionaría el vaciamiento del lago, lo que supondría la paralización total del tráfico.

En el mar Caribe existe un tráfico interno, principio y fin de sus rutas marítimas, y un tráfico en tránsito hacia y desde el Pacífico a través del canal de Panamá. Los grandes yacimientos de México y de Venezuela dan lugar a un tráfico exportador importante, destacando también la exportación de materias primas procedentes de las naciones centroamericanas.

La derrota del mar Caribe hacia Europa se bifurca hacia el norte de Europa y hacia Gibraltar, transporta, además de petróleo, carga general en contenedores.

Para los EE. UU. este mar es el camino de las importaciones de bauxita y de petróleo, transcurre por aquí el 50 por 100 del petróleo importado camino de los puertos de Nueva Orleans y Houston, puesto que hasta Portland, en el Estado de Maine, no existe suficiente calado en los puertos para los petroleros de más de 100.000 toneladas. Los buques de mayor calado se ven obligados a pasar por el canal de Granada, una de las islas de Barlovento, que por esta

razón adquieren valor estratégico. El desembarco norteamericano en el año 1982 en esta isla de Granada, con el pretexto de proteger a los ciudadanos norteamericanos ante la posible «cubanización», es una prueba palpable de ello.

El mar Caribe está constituido por dos grandes espacios: el golfo de México al norte y el mar de las Antillas al sur. En la costa norteamericana del golfo de México está Nueva Orleans, en la desembocadura del río Misisipí, que con sus afluentes el Missouri y el Ohio dan origen a una de las vías fluviales más importantes del mundo, que cruza de sur a norte los estados del medio oeste hasta la región de los Grandes Lagos. La plataforma continental de Texas cuenta con petróleo que sale por el puerto de Gavelston.

Cuba está en una posición geobloqueante con respecto a ambos espacios marítimos, y tiene posibilidades de interferir el tráfico, especialmente a lo largo del estrecho de Florida, el canal de las Bahamas y el paso del Viento, entre Cuba y Haití.

El Caribe, en su conjunto, puede considerarse como una zona fértil que tiene su valor máximo en los accesos al canal de Panamá. Las comunicaciones marítimas pueden ser perturbadas por fuerzas submarinas basadas en cualquiera de los países costeros, que pueden operar en condiciones batitérmicas favorables y que tienen que efectuar tránsitos cortos dada la pequeñez del teatro; no obstante, este mar estratégicamente considerado es un auténtico lago norteamericano, dado el gran despliegue de bases aeronavales de los EE. UU, tales como la de Key West en el extremo sur de la península de Florida, Pensacola y Nueva Orleans en la costa norteamericana del golfo de México, Balboa en Panamá, Guantánamo en Cuba (hasta el año 2000) y Roosevelt Rodas en Puerto Rico.

Los principales terminales de las comunicaciones marítimas de América del Sur radican en los accesos de los puertos de Recife, Río de Janeiro y Santos, en Brasil; en la desembocadura del Río de la Plata, zona fértil por donde se realiza el tráfico exportador e importador de Argentina, con el puerto de Buenos Aires; de Uruguay, con el de Montevideo, así como el de Paraguay mediante la vía fluvial del río Paraná.

El tráfico más importante se dirige, en ambos sentidos, hacia Norteamérica, y Europa. La apertura del canal de Panamá ha ocasionado una disminución grande del tráfico a través del estrecho de Magallanes, con lo que su importancia geoestratégica ha disminuido. El control de este paso lo tiene fundamentalmente Chile, con su base naval de Punta Arenas. Argentina cuenta con la base naval de Usuhaya en el canal del Beagle.

El Reino Unido mantiene a ultranza la posesión del archipiélago de las Malvinas, cuya importancia estratégica es debida a las tres razones siguientes:

- 1.ª Situación geobloqueante con respecto a las derrotas que cruzan el estrecho de Magallanes y por supuesto a las que contornean el cabo de Hornos más al sur.

2.^a Posible existencia de petróleo en la plataforma continental del archipiélago.

3.^a Justificación para reclamar un sector territorial de la Antártida.

Las rutas hacia el cabo de Buena Esperanza son de menor tráfico, si bien por ellas se recibe el petróleo procedente del golfo Pérsico. La derrota que procede del océano Índico bordea el cabo de Buena Esperanza y la costa occidental africana, y se dirige hacia el canal de la Mancha después de haberse desgajado una rama hacia el Mediterráneo y otra hacia América. Esta derrota es fundamentalmente petrolera. El transporte de crudos es el 40 por 100 del tráfico mundial y en su mayor parte procede del golfo Pérsico. Los países africanos exportan materias primas y algunos, como Nigeria, son también exportadores de petróleo. Destaca la importancia de África del Sur, que cuenta con importantes yacimientos de alto valor estratégico, como el cromo y el manganeso.

Las rutas desde África del Sur a Australia y Nueva Zelanda transportan cereales, hierro y carbón.

Las grandes derrotas oceánicas convergen en la zona de responsabilidad de IBERLANT de la OTAN cercana a las costas atlánticas de la Península Ibérica, lo que pone de manifiesto el valor estratégico del archipiélago canario, de las bases aeronavales de Rota, Lisboa y Ferrol.

Las islas de Cabo Verde, Canarias, Madera y, sobre todo, las Azores constituyen valiosos puntos de apoyo en el Atlántico Norte.

El conjunto de las fuerzas aeronavales de las naciones de la OTAN, con el despliegue de sus bases tienen la capacidad de ejercer el control marítimo en el Atlántico Norte, aun en el supuesto poco probable, pero no imposible, de volver a los viejos tiempos de la guerra fría. El potencial militar de Rusia está disminuyendo, pero no se debe olvidar que sigue siendo la única potencia capaz de destruir a los EE. UU. en menos de una hora, ya que aun cuando los misiles balísticos rusos no están apuntando a los blancos norteamericanos, el cambio de objetivos se puede hacer entre los 15 y 50 minutos. Por otra parte, hay que considerar que subsisten los peligros de una involución, hecho reconocido tanto por el presidente Yelsin como por el joven ex primer ministro Serguey Kiriyenco, en que «la crisis rusa actual amenaza la democracia y la seguridad». Otro factor de inestabilidad sería la llegada a la presidencia de Rusia del general Alexander Lebed, actual gobernador de la república autónoma de Krasnoiarsk en Siberia, militar de gran prestigio y vencedor de la guerra de Chechenia. Estas son razones más que suficientes que justifican la disuasión proporcionada por las patrullas de los submarinos norteamericanos basados en Charleston, de los británicos basados en Holy-Lock (Escocia) y de los franceses con base en Brest. En tal caso, la reducción de fuerzas en el teatro central europeo enfatiza aún más la necesidad de refuerzo desde el Atlántico y, por consiguiente, en la necesidad de proteger

las líneas de comunicación (SLOC - *Strategic Lines Of Communication*) bajo la responsabilidad del SACLANT.

El apoyo proporcionado por la base aeronaval de Keflavic en Islandia, la noruega de Haakonsvern en el fiordo de Bergen, y por el archipiélago danés de las Faroe, y por la de Holy-Lock permite ejercer el control marítimo del estrechamiento Groenlandia-Islandia-Reino Unido, el conocido límite meridional del mar de Noruega, el Giuk, paso obligado para las unidades de la Flota rusa del Norte.

Para el control del tráfico marítimo, las naciones de la OTAN cuentan con una amplia infraestructura de bases costeras y la de Lajes, en las islas Azores, utilizada por los Estados Unidos.

Durante la campaña de las Malvinas, la base norteamericana de Wideawake en la isla británica de Asunción, en el centro del Atlántico Sur, resolvió el problema logístico del conflicto, proporcionando gasolina de aviación, misiles y municiones, información y comunicaciones, además de ser la base de operaciones de los aviones de patrulla marítima y de los bombarderos de gran radio de acción, demostrando ser esencial para el control del tráfico en el Atlántico Sur. Las islas de Santa Elena, Tristán de Acuña y Georgias del Sur, todas bajo soberanía británica, constituyen también puntos de apoyo valiosos para el control de esta parte del océano.

El tráfico marítimo mediterráneo

El teatro mediterráneo sigue siendo el escenario de continuos conflictos, que pueden afectar a la seguridad del tráfico marítimo. Los problemas actuales de los países del norte de África, de los Balcanes, del extremo oriental y del Cáucaso, afectan a su estabilidad. El mar Mediterráneo es una vía de comunicación vital para las naciones ribereñas y es además un camino crítico para el tráfico de materias primas, unos 2.000 buques surcan diariamente sus aguas. La característica estratégica más importante es que la mayor parte de este tráfico atraviesa pasos obligados (*choke points*), como Gibraltar, canal de Sicilia, canal de Suez o los estrechos turcos.

El tráfico que penetra o sale del Mediterráneo transcurre principalmente en el sentido este-oeste desde el estrecho de Gibraltar hasta el canal de Suez con ramificaciones hacia el mar Negro y hacia los puertos de las naciones ribereñas. En este mar existe un importante tráfico interno en diversos sentidos, especialmente en el norte-sur, con enlaces importantes, como el de Francia con Argelia. La estrechez de este mar produce una fuerte reacción de la tierra sobre el mar, que en una situación de crisis se podría traducir en un riesgo para los buques mercantes que pueden sufrir ataques procedentes de submarinos, aviones o de fuerzas de superficie especialmente en las zonas de convergencia, como la del canal de Sicilia, cuyas aguas son minables.

Durante la guerra del Golfo, la OTAN destacó a este mar a una fuerza de contraminado en previsión de ataques procedentes de países o grupos adictos a Irak.

Por el estrecho de Gibraltar circulan diariamente unos 200 buques, que transportan unos 700 millones de toneladas anuales, un tráfico marítimo sólo superado por el del canal de la Mancha y comparable al del estrecho de Malaca. Es pues una zona de convergencia de primera magnitud y cuyo control está básicamente ejercido por la OTAN. A la capacidad de control del tráfico mercante se une la del control de movimientos, en tiempo de crisis o de guerra, de buques de guerra de superficie y de submarinos del Atlántico al Mediterráneo y viceversa, lo que internacionalmente potencia a la nación en la que la comunidad internacional deposite su confianza para ejercer este control.

Para el Reino Unido, Gibraltar es la «joya» romántica de su pasado imperial; su posesión le permite participar en la política mediterránea. No obstante, lo más importante es la base aeronaval, aunque la capacidad operativa y de apoyo haya disminuido; la presencia inglesa en el Peñón potencia su relieve internacional como centro de mando y de comunicaciones.

Militarmente para España, el valor del Peñón es limitado, puesto que dispone de gran extensión territorial con costas en ambas orillas, más dos archipiélagos que la capacitan para operar sin limitaciones, tanto en la zona del Estrecho como en sus accesos. Son las razones de prestigio, políticas e históricas y sobre todo de honor nacional, las que justifican el interés español por la recuperación de su soberanía.

Un bloqueo de este paso produciría la asfixia económica de casi todas las naciones mediterráneas. Sus aguas y las de sus accesos son vulnerables, a pesar de su profundidad, a la guerra de minas.

El canal de Suez constituye un enlace de gran valor geoestratégico entre el Atlántico y el Índico, y al igual que el de Panamá produce un acortamiento de las derrotas marítimas. Su apertura tuvo un valor especial para Inglaterra, al disminuir en 4.500 millas la distancia con la India. El conflicto del golfo demostró una vez más su valor, 400.000 hombres con su material de guerra utilizaron esta vía marítima. De Gibraltar a Suez hay unas 2.000 millas. Contorneando África por la ruta del cabo de Buena Esperanza, 10.500, y el tráfico petrolero procedente del golfo Pérsico se hace usualmente a través de este paso.

Este canal permite el paso de los supertanques de hasta 250.000 toneladas de peso muerto. El oleoducto golfo de Suez-Alejadría capacita el tránsito de petroleros de mayor porte vacíos, transportando su carga por el oleoducto, carga que vuelve a embarcar en el propio petrolero en Alejadría. Históricamente ha demostrado su vulnerabilidad, la navegación puede ser fácilmente cortada, como lo han demostrado los conflictos armados entre Israel y Egipto. Este cierre del canal durante varios años tuvo gran impacto en la estrategia

marítima mundial, por el referido alargamiento de las derrotas, esencialmente petroleras, procedentes del Índico y que obligó a contornear el cabo de Buena Esperanza. Como consecuencia, y con el fin de abaratar el precio de los fletes, surgió la necesidad de construir enormes superpetroleros.

El tráfico mercante por el canal de Suez hasta el estrecho de Bab-el-Mandeb en el mar Rojo puede ser vulnerable por la proximidad de sus orillas y por la poca profundidad de sus aguas.

El control de tráfico marítimo en el Mediterráneo y la seguridad de las vías marítimas de comunicación son cometidos de AFSOUTH, mando de segundo nivel de la OTAN, subordinado al de SACEUR, mando de primer nivel de dicha organización, que cuenta con una fuerza naval permanente de reacción rápida (STANAVFORMED) y en caso de crisis puede disponer del control operativo de la VI Flota norteamericana destacada permanentemente en este mar.

Conclusiones

- 1.^a La estrategia marítima se basa fundamentalmente en la seguridad de las comunicaciones marítimas.
- 2.^a El transporte marítimo es un interés marítimo esencial.
- 3.^a La Marina mercante es un factor estratégico por su gran capacidad de transporte.
- 4.^a La protección del tráfico marítimo afecta a la seguridad nacional.
- 5.^a La protección de los terminales marítimos confiere gran importancia a las fuerzas navales de contraminado.
- 6.^a Razones de prudencia política aconsejan mantener la doctrina naval sobre la organización del tráfico marítimo relativas a la defensa de las SLOC.

BIBLIOGRAFÍA

- La Estrategia marítima y su evolución.*
Atlas estratégico y geopolítico. Alianza Editorial.
Atlas Británico.
Jane's Fighting Ships.
Lloyd's Register of Shipping.
Situación del Sector Naviero. Boletín de ANAVE, agosto 1997.
Conferencia sobre la Marina mercante. Escuela de Guerra Naval.
Estudios sobre Gibraltar. INCIPE.
Revista de Publicaciones Navales. Armada Argentina. Abril 1993.
Conferencias en la Cátedra «Almirante Martín-Granizo» de la Universidad de Salamanca.
III Curso de Seguridad y Defensa, noviembre 1995, sobre: Geoestrategia del Atlántico, Mediterráneo, y Gibraltar. Conferencia sobre rutas de navegación, geoestrategia marítima en el foro de debate sobre el mar y sus problemas en la Expo Lisboa-98.