

tratado que siempre se dará a la Corona de España la primera opción antes que a otros...".

Con la cita mencionada anteriormente, Felipe González está reconociendo tácitamente que el único camino viable para tratar el problema es la negociación directa, y señalando que las bases para el eventual traspaso del dominio de Gibraltar a España están contenidas en el propio Tratado de Utrecht. Con esto se respeta, además, el principio de intangibilidad de los tratados, base fundamental para la convivencia pacífica entre los Estados.

Gibraltar, al igual que Malta, Alejandría, Adén, Singapur y las Falkland, citando sólo algunos puntos, fueron posiciones estratégicas de gran importancia para la Corona británica. El Imperio se sustentó en el poder naval. Las fuerzas navales inglesas requirieron numerosas posiciones estratégicas para cumplir su misión de defender la integridad del Imperio Colonial y mantener expedito el tráfico marítimo entre las Islas Británicas y las posesiones de ultramar. Este tráfico marítimo dio origen y permanencia al Imperio Británico. Sin la existencia de un poder naval adecuado, la Corona no hubiese podido mantener su extenso Imperio por tanto tiempo.

El término de la Segunda Guerra Mundial marcó la declinación del Imperio Británico, con el desmembramiento de las colonias. Aun cuando se han mantenido hasta nuestros días ciertos lazos entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y sus antiguas posesiones, a través de la Comunidad Británica de Naciones, lo cierto es que desapareció esa dependencia y estrecha vinculación existente hasta dicha conflagración.

Razones políticas y económicas hicieron que la retirada británica de las colonias fuese acompañada por la contracción del poder naval y el abandono de las posiciones y bases en que se sustentaba en ultramar.

Por otra parte, los dirigentes de la potencia occidental predominante -los Estados Unidos de Norteamérica- no tuvieron la visión para llenar los vacíos político-estratégicos que produjo la retirada británica en áreas de crucial importancia. La Unión Soviética, en cambio, aprovechó integralmente tales circunstancias. El Almirante Sergei Gorshkov impuso en el Kremlin las ideas de Manan y la experiencia histórica de los ingleses, en cuanto a la importancia del poder marítimo para ejercer la dominación del mundo. Numerosas posiciones en el Océano Indico y en el Mediterráneo están en sus manos actualmente.

Polarizado el mundo, en el presente, en dos grandes bloques de países en torno a las dos superpotencias, en el escenario europeo se enfrentan las naciones del Pacto de Varsovia, liderado por la Unión Soviética, y la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), con Estados Unidos como líder. Pertenecen a la OTAN Gran Bretaña y recientemente España.

Las circunstancias que otorgaron a Gibraltar una importancia político-estratégica de gran relevancia para Gran Bretaña, se ven ahora disminuidas por la importancia que tiene para el mundo occidental. El Imperio Británico ya no es tal; las fuerzas navales de Francia, Italia y España no representan amenaza alguna para las Islas Británicas; el Mar Mediterráneo dejó de ser el *Mare Nostrum* de los europeos; el tráfico marítimo a través del Mediterráneo,

otrora **fundamental** para el Imperio Británico, es hoy vital para Occidente; la flota Soviética del Mar Negro salió del enclaustramiento a que se vio sometida por años, y hoy amenaza el bajo vientre de Europa y el tráfico marítimo esencial para el mundo libre en un área que fue el teatro de decisión en la Segunda Guerra Mundial; no hay, en el presente, fuerzas navales inglesas capaces de oponerse a los soviéticos en el Mediterráneo, y esta responsabilidad la tiene ahora la Séptima Flota norteamericana y, en última instancia, la OTAN; finalmente, la naturaleza y magnitud de los medios aeronavales que se enfrentarían en un eventual conflicto en el área, han hecho que la posición estratégica de Gibraltar haya sido rebasada y ahora deba considerarse la península ibérica como un todo, y se haya internacionalizado su importancia, por la significación para la seguridad del mundo occidental.

Por tales circunstancias, no parece razonable que se intente aprovechar la coyuntura creada por el conflicto **anglo-argentino** por la posesión de las Islas Falkland, y la asunción de un Gobierno socialista en España, para agitar el problema de Gibraltar. Sin embargo, pareciera ser que existen circunstancias favorables para iniciar un diálogo directo entre ambos Gobiernos para resolver un problema que ha empañado por años las relaciones **anglo-españolas**, toda vez que ambos países pertenecen ahora a la misma alianza contra la amenaza soviética.

La estrategia de la Unión Soviética

El comportamiento político-estratégico de la Unión Soviética en los últimos años permite suponer que evitará de cualquier modo el **enfrentamiento** nuclear con

Estados Unidos y sus aliados. En cambio, busca afianzar posiciones para desarrollar una ofensiva generalizada en el mar, tendiente a interdecir las comunicaciones marítimas vitales de Occidente, paralizando con ello sus industrias, como forma de quebrantar su voluntad de lucha y eliminarlos como potencias mundiales.

La estrategia defensiva de Estados Unidos y del mundo occidental, que descansó originalmente en la disuasión nuclear, ha sido superada por los hechos; su efectividad quedó anulada desde el mismo momento en que los soviéticos lograron el equilibrio de poder. La concepción estratégica actual de hacer centro de gravedad en la contención de la presión militar soviética dentro del continente europeo, se ha visto dificultada por el deseo de los Gobiernos de los países europeos aliados de no transformarse nuevamente en el campo de batalla principal de las superpotencias.

Por otra parte, el conflicto en el continente europeo tendería a convertirse en una guerra nuclear total, **que** no es deseada por ninguno de los contendientes potenciales. Crecen así las posibilidades de una guerra generalizada en el mar, ante el menor riesgo de que se produzca una escalada nuclear. Un ataque en el mar, convencional o nuclear, sobre buques de guerra o mercantes, no pondría en peligro a la población civil ni la infraestructura necesaria para su vida. Existen así mayores posibilidades de mantener la confrontación en forma relativamente limitada.

Los escritos del Almirante Sergei **Gorshkov**, Comandante en Jefe de la Armada soviética, revelan la importancia que

le otorga a la interdicción de las líneas de comunicaciones marítimas. En su libro *El Poder Marítimo del Estado*, evidencia una clara comprensión del enorme poder de ataque de su flota y de las múltiples formas en que puede emplearse contra Estados Unidos para torcer el curso y el resultado de un **conflicto** armado. Estos van desde la destrucción de todo el tráfico marítimo adversario, hasta el quebrantamiento del potencial económico o militar por una acción directa emprendida desde el mar contra los centros de vital importancia estratégica.

En el libro mencionado, las operaciones de interdicción aparecen como de menor importancia frente al empleo de la flota contra los sistemas nucleares estratégicos. Esto se confirma en el artículo publicado por Gorshkov en la Enciclopedia Militar Soviética, que clasifica la interdicción en el último lugar de las prioridades navales soviéticas. Sin embargo, en 1976 la interdicción avanza hasta lograr el segundo lugar dentro de las tareas de la flota, después de la capacidad de ataque nuclear, pasando luego a aventajar a éste ante el temor a las represalias que hoy inhiben a las dos superpotencias para emprender una guerra nuclear total. Ello indica, además, que los soviéticos no prevén una guerra corta, sino más bien una guerra convencional de larga duración.

Las principales áreas de producción de las materias primas que Occidente necesita para su industria están ubicadas en el Medio Oriente, para el caso del petróleo, y en **Africa** Central y del Sur, para los minerales estratégicos.

La ruta del Cabo, que pasa por el sur de **Africa**, es considerada en la actualidad

como la vía marítima con más tráfico del mundo. Es empleada por unos 24.000 barcos oceánicos al año, los que transportan productos vitales requeridos por las economías del mundo libre.

Aunque Gran Bretaña vive un corto respiro en las preocupaciones por las importaciones de combustible, dada la bonanza producida por el hallazgo de petróleo en el Mar del Norte, el suministro externo continuará siendo absolutamente vital para la seguridad de los otros miembros de la OTAN y de Japón, el aliado de Occidente en Asia.

El Canal de Suez, el Estrecho de Bab el Mandab y el Mar Rojo, constituyen desfiladeros en una difícil vía de abastecimiento que puede controlarse fácilmente. El Golfo Pérsico y el Estrecho de **Hormuz**, son también otros pasos angostos cuya llave es imprescindible poseer para permitir o bloquear el flujo de tráfico marítimo.

Frente a estos desfiladeros se abre la inmensidad del Océano Índico y la perspectiva de dos largas rutas divergentes: la vía del Cabo, para Occidente, y la de los estrechos de Asia sudoriental, para Japón. El abastecimiento de petróleo para Japón proviene en un 90% del Medio Oriente.

Europa occidental, especialmente las potencias continentales, dependen en un 80% del petróleo del Medio Oriente, el cual fluye en gran medida por la ruta del Cabo, aunque una parte significativa fluye por el Mediterráneo.

Estados Unidos, aunque es menos dependiente, recibe entre un 20 y un 30% de sus necesidades de petróleo desde la

misma fuente -el Medio Oriente- y se vería en graves dificultades si se le negara el acceso a ella. Este abastecimiento sigue también la ruta del Cabo y, por la vía del Atlántico Sur, deriva al Golfo de México, donde se suma a este tráfico el de productos provenientes de otras fuentes; parte de este todo cruza el Canal de Panamá, hacia la costa occidental de Estados Unidos, o vía Estrecho de Magallanes, en caso de imposibilidad de usar el canal artificial.

Al abastecimiento de petróleo debe agregarse el transporte de minerales estratégicos, indispensable para la industria bélica, provenientes mayoritariamente de África central y sur, que requieren Estados Unidos, Europa occidental y Japón.

Estados Unidos recibe cromo de Sudáfrica y cobalto de Zaire, que proporcionan el 40% de los requerimientos de dicho país; estos abastecimientos fluyen por el Atlántico hacia el Golfo de México, donde además confluye el 50% de las importaciones de bauxita, proveniente mayoritariamente desde Jamaica. En medio de esta ruta está ubicada Cuba.

Se configura de este modo un complejo sistema de comunicaciones marítimas, acentuado cada día más por la dependencia que tienen los países entre sí. El control de este sistema, histórica y estratégicamente, no ha estado en manos de los países contiguos, no obstante proporcionar éstos las posiciones estratégicas necesarias para ello. Desde la época napoleónica y hasta hace un par de decenios, fue Gran Bretaña la que dominaba los mares, haciendo del Océano Indico, por ejemplo, un mar cerrado y estable para beneficio propio y de sus aliados. El vacío

estratégico que dejó el Imperio Británico en su repliegue hacia sus propias islas fue llenado por la Unión Soviética.

La expansión naval de la Unión Soviética ha sido verdaderamente extraordinaria en las últimas décadas. Sus fuerzas navales operan de acuerdo a una estrategia de dimensiones mundiales. En tiempos de paz muestra la bandera, ejerce presión política y se prepara para realizar trabajos de persuasión cuando es oportuno. Cuando el poder político así lo disponga, estará en condiciones de ejecutar abiertamente operaciones bélicas.

La Unión Soviética ha logrado, en cierta medida, el debilitamiento de la alianza de Occidente, lo que estaba estipulado en sus planes; ha afianzado las posiciones estratégicas necesarias para apoyar adecuadamente a la flota creada por Gorshkov y está en condiciones de desarrollar una ofensiva generalizada en el mar.

La posición continental y excéntrica de los soviéticos, y su autosuficiencia, le otorgan plena libertad para desplegar sus fuerzas navales y desarrollar operaciones en todo el mundo. La flota soviética constituye una gravísima amenaza para la flota norteamericana y cuenta con los puntos de apoyo para gravitar estratégicamente en todos los océanos.

El control soviético del petróleo del Medio Oriente, o de los minerales del centro y sur de **África**, representaría una pérdida significativa para Occidente, difícil de reemplazar. Además de privarlo de materias primas esenciales, éstas se volcarían hacia el bloque soviético aumentando sus disponibilidades. Interrumpido el tráfico marítimo que enlaza vitalmente a Estados

Unidos con Europa occidental, y Japón con sus respectivas fuentes de abastecimientos, y a estas potencias entre sí, el colapso del mundo occidental sería inminente.

Mantener expeditas las rutas de abastecimiento es un factor crucial para lograr el éxito en cualquier conflicto. En el caso de las potencias occidentales adquiere una relevancia muy grande, hasta llegar a ser resolutive, por cuanto toda su capacidad industrial depende de las materias primas proveniente de fuentes que están globalmente dispersas. Una interrupción prolongada del flujo de estos abastecimientos produciría el quiebre de su economía y de su producción industrial. Los estrategas soviéticos están conscientes de esta debilidad de Occidente, y su estrategia oceánica se orienta a lograr la paralización de la maquinaria industrial y bélica que Estados Unidos y sus aliados necesitan para competir con los efectivos militares soviéticos.

Por tanto, la supremacía en los mares es, hoy más que nunca, esencial para la supervivencia de Occidente, pues como hemos visto- se trata de países dependientes en forma vital del abastecimiento de materias primas que sólo se puede hacer masivamente por la vía marítima, y enfrentados a su vez a una superpotencia que en gran medida se autoabastece. En éste ámbito, la Marina soviética puede librar batallas de la mayor trascendencia estratégica de la historia, y a un largo plazo, merced a la consistencia y características de su flota y a la red de bases y puntos de apoyo con que cuenta en distintos continentes, sobre todo en **Africa**, para interdecir el uso de las rutas de tráfico principales y más vulnerables, como serán

la del Cabo y las que unen a Estados Unidos con Europa, como también aquellas que necesariamente deben cruzar los Estrechos de Gibraltar, Hormuz y los del sudeste asiático, los Canales de Suez y Panamá y el Estrecho de Magallanes.

No cabe la menor duda que la Marina soviética no tan sólo se está abriendo paso hacia el poder marítimo total, en todas sus formas, sino que está desarrollando una capacidad operacional que le permita romper los lazos que unen a Estados Unidos, Europa occidental y Japón, con sus fuentes de abastecimiento de materias primas.

La Marina soviética, de constitución diferente a la norteamericana, pero superior a ésta en términos de dimensiones y equiparada en experiencia, pareciera haber sido desarrollada según un esquema preciso y armónico para un curso de acción predeterminado, cual es el ataque a las líneas de comunicaciones marítimas del adversario, sin tener que preocuparse de defender las propias, por cuanto no las tiene.

Las cuatro flotas clásicas que ha mantenido la Unión Soviética, continuando la tradición de la Rusia zarista, han sobrepasado sus áreas de acción histórica. La de Vladivostok ha salido del Mar del Japón al Océano Indico y al Pacífico occidental; la de Sebastopol, desde el Mar Negro al Mediterráneo y de allí al Atlántico Norte; la de Leningrado, del Mar Báltico al Mar del Norte y al Atlántico Norte, para darse la mano con la de **Severomorks**, que penetra desde el **Artico**, pudiendo concentrar una gran cantidad de medios en el Atlántico, que será el escenario principal de lucha.

Por otra parte, habiendo aumentado notablemente sus medios, los soviéticos crearán una quinta flota con base en el **Golfo** de Guinea, para operar en el Atlántico Sur.

Hace ya mucho tiempo que estas flotas dejaron de tener como misión específica la defensa costera; su composición y despliegue así lo señala. Hoy es ofensiva por excelencia. Su tridente, compuesto por: una fuerza balanceada de superficie conformada con portaaviones, cruceros **misileros** y su correspondiente escolta, con capacidad para enfrentar a la fuerza de portaaviones de ataque de los Estados Unidos en donde se encuentren; una fuerza de submarinos **portamisiles** y de ataque bastante numerosa y capaz de constituirse en la más grave amenaza para Occidente, en términos puramente militares; la tercera punta del tridente está conformada por la aviación naval, dotada de aviones de ataque **Backfire**, igual que la Fuerza Aérea, de gran radio de acción y capaces de atacar a gran distancia.

Graficadas las posibles trayectorias en el Atlántico y en el Pacífico Norte, es posible concluir que todas las derrotas ortodrómicas entre Estados Unidos y Europa occidental, y entre estos países y Japón, se encuentran casi íntegramente dentro del alcance del **Backfire**. Sus cualidades de vuelo y equipamiento justifican únicamente un papel ofensivo a gran distancia, cuyo objeto no puede ser otro que la interdicción del uso de las rutas marítimas vitales de Occidente.

A juicio de Gorshkov, es esencial contar con la Marina de superficie más poderosa del mundo para "brindar un resuelto apoyo a los Estados dependientes de la Unión Soviética y controlar las rutas

marítimas del mundo' En el hecho, tienen ya tal posibilidad.

Por de pronto, la Unión Soviética, mediante una permanente vigilancia de todos los océanos, efectuada por buques espías, aeronaves de reconocimiento y satélites, tiene bajo control a todo buque de guerra o fuerza de tarea norteamericana y de sus aliados que se halle en la mar. Sus movimientos son rastreados sistemáticamente durante todo el año por buques de superficie y submarinos, frecuentemente armados de misiles con cono de combate. Iniciadas las hostilidades, las fuerzas navales soviéticas concentrarían su ataque sobre los puntos más débiles de las líneas de comunicaciones marítimas, cuales son sus lugares de concentración, ya sean puntos de confluencia o focales.

En esta perspectiva general se debe considerar la importancia estratégica que reviste Gibraltar para la OTAN y el mundo occidental en general.

Importancia estratégica de Gibraltar

Geoestratégicamente, el Estrecho de Gibraltar está fuertemente vinculado con la península ibérica, cuyo extremo conforma una de sus riberas. Las costas de Marruecos en el noroeste de **Africa** configuran la otra. Por tal razón, la importancia estratégica del estrecho corre a parejas con la significación estratégica de la península para la defensa de Occidente.

La península ibérica está ubicada en la periferia del continente Euro-asiático. La barrera de los Pirineos la protege **contra** una invasión por tierra, siendo **virtualmente** insular; esta sola condición la convierte

en una plataforma estratégica y punto de abastecimiento para Europa occidental, en cualquier condición crítica.

Geográficamente, la península ibérica está en la intersección de dos ejes importantes del mundo: el norte-sur, que constituye un puente natural entre Europa y **Africa**, o la barrera física para incomunicar a los dos continentes; y el este-oeste, donde se ubica la única ruta marítima que comunica el Mar Mediterráneo con el Océano Atlántico.

La península ibérica está particularmente bien situada con respecto al Atlántico Central, por donde fluye gran parte del tráfico marítimo mundial; y también con el Mediterráneo, cuyo acceso occidental puede ser controlado desde sus costas.

España ocupa la parte más importante de la península ibérica y posee además las **Islas** Canarias y las Baleares, Ceuta, Melilla, la **Isla** de Alborán, las Chafarinas, Alhucemas y el Peñón de **Vélez** de la Gomera, que acentúan su importancia estratégica.

Geográficamente, España es una nación del Atlántico y también lo es del Mediterráneo. Las **Islas** Canarias son como una punta de lanza hacia las rutas marítimas del Atlántico Central y Sur. Las **Islas** Baleares se proyectan hacia el Mediterráneo Occidental, constituyéndose en una posición avanzada en la confluencia de las principales rutas marítimas que llevan al Golfo de León y a la Bahía de **Génova**; a su vez, están en el flanco de la ruta Gibraltar-Sicilia. Estas islas tienen las condiciones hidrográficas para establecer bases navales y terrenos adecuados para

bases aéreas. Desde allí pueden protegerse las rutas marítimas señaladas y vigilar la entrada oriental del Estrecho de Gibraltar.

Los triángulos **Alborán-Rosas-Sicilia** y Azores-Cádiz-Canarias, son de crucial **importancia** para la estrategia marítima con relación al Estrecho de Gibraltar. El continente español frente al noroeste de **Africa**, con las Canarias y las Baleares, permiten establecer el bloqueo del estrecho, otorgándole a España una importancia estratégica vital para la defensa del mundo occidental.

El Estrecho de Gibraltar, única ruta marítima entre el Mediterráneo y el Atlántico, es un corredor por donde pasa un porcentaje importante del tráfico mundial. Transita por allí un promedio de 180 barcos diarios con 2 millones de toneladas de carga, de los cuales el 95% pertenece a naciones del mundo occidental.

Para la Unión Soviética, el Estrecho de Gibraltar es la única vía que tiene su flota del Mar Negro para concurrir al Atlántico Norte cuando fuese necesario concentrar sus medios en este teatro marítimo, y ruta obligada de los submarinos del Mar Negro destinados a patrullas en el Atlántico.

Por lo anteriormente expuesto, el Estrecho de Gibraltar constituye una de las llaves maestras para la estrategia marítima y su control es vitalmente importante tanto para la OTAN como para los soviéticos. De allí el interés demostrado por la Unión Soviética y por los Estados Unidos durante las sucesivas conferencias de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar,

para que se declarase estrecho internacional con régimen de "libre navegación", en vez del "paso inocente" otorgado por los Estados ribereños.

El "paso inocente" impone a los submarinos la obligatoriedad de navegar en superficie, desplegando la bandera, e implica el derecho de los Estados ribereños a controlar, y en determinados casos prohibir, el paso de buques por sus aguas territoriales.

De allí la importancia de la posición británica en el Peñón de Gibraltar, cuya base naval está ubicada en la posición central del estrecho. No hay dudas que una nación instalada en esta forma está en condiciones de controlar el paso de los buques por esta vía, facilitando el acceso a unos y negándoselos a otros cuando fuere necesario, siempre y cuando cuente con los sistemas de detección y los medios de combate necesarios.

No obstante, la naturaleza de la amenaza presente hace insuficiente el control que puede ejercerse desde esta posición, por muy bien ubicada que se encuentre con respecto al objeto a defender.

Defensa implica libre acceso al estrecho para la OTAN y la posibilidad de negárselo al adversario en tiempo de guerra. Ello conlleva el desarrollo de operaciones para mantener el dominio estratégico, la superioridad táctica y la suficiencia logística en el Estrecho de Gibraltar, en cualquier contingencia. Para ello se requerirá mantener una permanente vigilancia en toda la extensión geográfica y estratégica del estrecho; es decir, estar en todo momento en posición de advertir todo lo que transite por él.

A nivel táctico hay tres amenazas posibles: aérea, de superficie y submarina. Un examen de la amenaza aérea, la determinación de sus límites de espacio y la mejor forma de hacerle frente, dada la configuración geográfica de la zona y la enorme influencia de la reacción de la tierra sobre el mar, hacen complejo su análisis. Sin embargo, es evidente que -dadas las capacidades de vuelo y armamento de la aviación naval soviética- se requiere un amplio espacio para lograr una detección anticipada y una defensa en profundidad, que no es fácil lograr desde una posición.

La amenaza del ataque de superficie dentro de los confines del estrecho y sus vías de acceso puede considerarse secundaria, en razón de que su presencia será evidenciada con antelación suficiente para reaccionar. Sin embargo, la identificación es un problema importante.

La amenaza primaria es, indudablemente el submarino. Su importancia se ve acrecentada por las características de éstos, el armamento que portan y las características hidrográficas, oceanográficas y batimétricas de la zona.

Es evidente que el cruce del estrecho deberán hacerlo sumergidos para no evidenciar su presencia, y los factores antes mencionados jugarán en su contra en cierta medida. No obstante, la propulsión nuclear de la mayoría de ellos, y los sistemas de navegación inercial con que están equipados, les permitirá enfrentar sin mayores dificultades las corrientes adversas, los accidentes hidrográficos y el eventual hostigamiento en caso de ser detectados.

Oportuno es precisar que el Estrecho de Gibraltar tiene 30 millas de largo; los

veriles de 50 y 100 brazas están bastante cerca de la costa en su parte más angosta, en la cual el ancho utilizable es de 8 millas; hay dos bajos fondos y una elevación de 40 brazas en el centro del canal, los cuales producen turbulencia y hacen que la navegación a gran profundidad involucre un cierto riesgo. La zona es de fuertes corrientes y mareas y se forman capas térmicas muy pronunciadas, que imponen a los submarinos convencionales ciertas normas para el tránsito sumergido.

Para contrarrestar estas amenazas se requiere mantener una permanente vigilancia sobre el estrecho, como ya se mencionara; fuerzas aeronavales deberán estar en operaciones en forma continuada a fin de efectuar el patrullaje **aeromarítimo**, empleando aviones de defensa costera en un rol antisubmarino y de apoyo a los buques de superficie; un constante patrullaje marítimo con un número adecuado de unidades de superficie; vigilancia antisubmarina con helicópteros y submarinos es indispensable, como también se emplearán las instalaciones antisubmarinas en tierra, en base a radares, sonares pasivos y otros medios de detección, ubicados en profundidad, bastante más al este y oeste del estrecho mismo.

Todo lo anterior implica operaciones que ya no se circunscriben al Estrecho de Gibraltar mismo, sino que en un ámbito mucho más extenso. El teatro de operaciones de las fuerzas navales que intenten controlar el estrecho comprenderá, a lo menos, el espacio encerrado entre el meridiano del Cabo San Vicente por el oeste y el meridiano del Cabo La Nao por el este, con una extensión de cerca de 500 millas.

Lo anterior nos lleva a pensar en otra consideración importante, que señalara

Mahan: el valor estratégico de una posición no depende **sólo** de su ubicación con respecto a las líneas de comunicaciones marítimas que se desea controlar y la amenaza a que se ve expuesta, sino que también de la capacidad intrínseca y de los recursos que hayan en el lugar y en el territorio colindante. La posición inglesa en Gibraltar tiene la ubicación apropiada, pero le falta profundidad y presenta la desventaja adicional de que todo el material que se requiera para aumentar su capacidad militar debe traerse desde las Islas Británicas. Esta dificultad se vio aumentada durante el largo período en que el Gobierno español no permitió el acceso a la ciudad de Gibraltar, a través de su territorio.

El territorio español, a su vez, ofrece ilimitadas posibilidades en cualesquier esquema para hacer el estrecho verdaderamente intransitable y para contrarrestar cualesquier amenaza en tiempo de crisis. Su costa sur, Alborán, Ceuta, Melilla, las **Islas** Baleares y las **Islas** Canarias, le dan profundidad y son estratégicamente suficientes. En cuanto al apoyo material, cuentan con todos los recursos del país.

Es por eso que cuando Estados Unidos pensó en reforzar su posición en el área de Gibraltar, y por consiguiente la de la OTAN, el Pentágono pensó en España y el Gobierno norteamericano negoció la base de Rota en territorio español.

La base aeronaval de Rota es de importancia estratégica para Estados Unidos y la OTAN, por dos razones. Primero, su proximidad con el estrecho; situada frente al Golfo de Cádiz, complementa y amplía las tareas que cumple la base británica de Gibraltar; Rota ayuda sustancialmente a los norteamericanos en el control

de la ruta del Mediterráneo al Atlántico, empleada por la flota soviética del Mar Negro para salir a mar abierto, y les facilita la localización y seguimiento de los submarinos nucleares soviéticos en el Atlántico. En esta tarea es evidente la importancia estratégica de **Rota-Gibraltar**, que complementa el control que efectúa desde Islandia al acceso al Atlántico por el norte, entre Groenlandia y Noruega. El relevo de los submarinos nucleares soviéticos se efectúa precisamente en las proximidades de Rota-Gibraltar. Lo segundo, es que la presencia norteamericana en Rota es también importante porque aproxima a Estados Unidos a cualquier posible teatro europeo de operaciones terrestres, sin quedar dentro de él, lo que le permite comprometerse o no, según las circunstancias.

Conclusiones

Lo anteriormente expuesto nos permite llegar a algunas conclusiones de carácter estratégico, que **permiten** vislumbrar una final de carácter político.

No hay dudas que el Estrecho de Gibraltar reviste una gran importancia para Occidente. Asegurar el paso expedito del tráfico marítimo por el estrecho es fundamental para la economía de guerra del mundo libre.

El Mediterráneo Occidental es parte integral, o a lo menos extensión, del teatro marítimo del Atlántico. Es imprescindible para la estrategia de la OTAN negar su uso a las fuerzas navales soviéticas.

La península ibérica está en una relación única entre los teatros marítimos del

Mediterráneo y del Atlántico. La posición geográfica dominante de España en el Estrecho de Gibraltar es una realidad que no se puede desconocer. España otorga profundidad al teatro europeo de la OTAN y también en el Mediterráneo.

En el presente, el Peñón de Gibraltar en manos de los británicos contribuye a la seguridad de la OTAN, aunque la falta de espacio y de **autoabastecimiento** desmerezca en cierta medida su valor como posición estratégica.

Las actuales instalaciones en el Peñón de Gibraltar, para la detección de submarinos y defensas en general, deben complementarse con otras a lo largo de todo el estrecho y dentro del teatro de operaciones de las fuerzas navales que deben controlarlo para darle mayor profundidad.

La participación española permitiría una mejor vigilancia y en un área más extensa, al emplear sus archipiélagos como plataformas, un control más eficiente del estrecho con la instalación de los equipos necesarios en sus costas y la habilitación de bases navales y aéreas más cercanas al teatro, lo que **permitiría** aumentar el control y dominio sobre las aguas próximas del Atlántico y del Mediterráneo.

La dependencia de una sola base para apoyar todas las operaciones requeridas para ejercer control sobre el estrecho ya es de por sí limitante, aunque no decisivo; sin embargo, si se pueden distribuir las instalaciones en una área geográfica más amplia, le otorga mayor seguridad y le permite una mayor cobertura y ventajas en su operación.

Las amenazas al buen orden internacional requieren una decidida acción cooperativa. El paso seguro y sin obstáculos de la navegación por el Estrecho de Gibraltar es un asunto de interés que va más allá de los confines del Mediterráneo y de la responsabilidad de Gran Bretaña. Es correcto considerar la importancia del estrecho en su derecho propio. Sin embargo, para España tiene una importancia

especial. El estrecho es un corredor para el resto del mundo, pero para España es una característica permanente de su geografía.

Tales conclusiones de carácter estratégico deberán considerarse necesariamente cuando se determine la dependencia política del Estrecho de Gibraltar.