

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR. SIGNIFICACION GEOPOLÍTICA

*José Luis Mackinlay Leiceaga
Capitán de Fragata
Armada de España*

INTRODUCCION

Tradicionalmente, el estrecho de Gibraltar era definido como un paso angosto de 7 millas que separaban Tarifa de la costa africana o como canal de 32,5 millas que une las aguas del océano Atlántico con el mar Mediterráneo, entre cabo Espartel y punta Europa. Hoy día es necesario extender sus confines tradicionales o geográficos, englobando en ese espacio la amplia área que por el oeste se abre al golfo de Cádiz, hasta el cabo San Vicente, integrando la costa atlántica de Marruecos hasta cabo Catín, y por el Levante hasta cabo de la Nao en España y cabo Tenes en Argelia.

Partiendo de la definición anterior el trabajo se ha planteado mediante el estudio sistemático de aquellos factores que, a nuestro juicio, tienen influencia manifiesta; a su vez, cada uno de estos ha sido analizado con distinta profundidad y desde la postura o inquietud de un español. Analizado cada factor o conjunto de varios se irán sacando conclusiones parciales, para así llegar a una final consecuencia de ellas.

FACTORES FISICOS

1. Ubicación

La angostura del estrecho de Gibraltar está en 36° N. 5°30' O, encrucijada en el sentido este-oeste entre el Mediterráneo y el Atlántico y en el sentido norte-sur entre Europa y África; con relación al océano, ocupa una posición central entre el Atlántico norte y sur.

La condición de encrucijada este-oeste hace que sea paso obligado para la navegación de y para el océano de los países ribereños del Mediterráneo. Para algunos es más: supone enlace entre sus dos riberas atlántica y mediterránea; así es el caso de España y Marruecos, que teniendo costas en ambos mares comparten la posesión de las riberas del Estrecho; para Francia supone la necesaria servidumbre de tener que utilizar este paso, controlable por terceros, para unir sus costas.

No hay que olvidar que el Estrecho es la última barrera que ha de salvar la potencia continental para acceder al Atlántico.

En cuanto al eje norte-sur, supone que el Estrecho sea paso natural o más débil barrera entre Europa y África.

Conclusiones

- España debe explotar su posición central en el Atlántico y ejercer el control del flujo en los ejes norte-sur y este-oeste. "El Estrecho es paso para el resto del mundo, para España lo es de permanencia"; la estancia obliga a España a su control.

- Tiene ventaja, o factor de fuerza, ante Francia.



- Son necesarias las relaciones (mejor, buenas) con Marruecos.

2. Límites

La definición del Estrecho hecha en la Introducción, va a ser aquí pormenorizada para delimitar con mayor precisión esta unidad geográfica; así, será:

Espacio marino, terrestre y aéreo limitado al norte por la línea formada por las sierras de Monchique en Portugal y sierra Morena y sistema Subbético en España; al sur por el Atlas Telliano, en Africa; al oeste por la boca definida por los cabos San Vicente y Catín; y al este por la boca precisada por los cabos La Nao y Tenes.

Al Estrecho se asoman España, Marruecos, Reino Unido, Portugal y Argelia. De estos países, ya vimos que los dos primeros son soberanos de las riberas de la angostura y de gran parte del resto; Argelia y Portugal están presentes en los accesos oriental y occidental, respectivamente; un caso especial es el del Reino Unido, que anacrónicamente posee la colonia de Gibraltar en la ribera norte del Estrecho, parte de la angostura lindante al mar de Alborán.

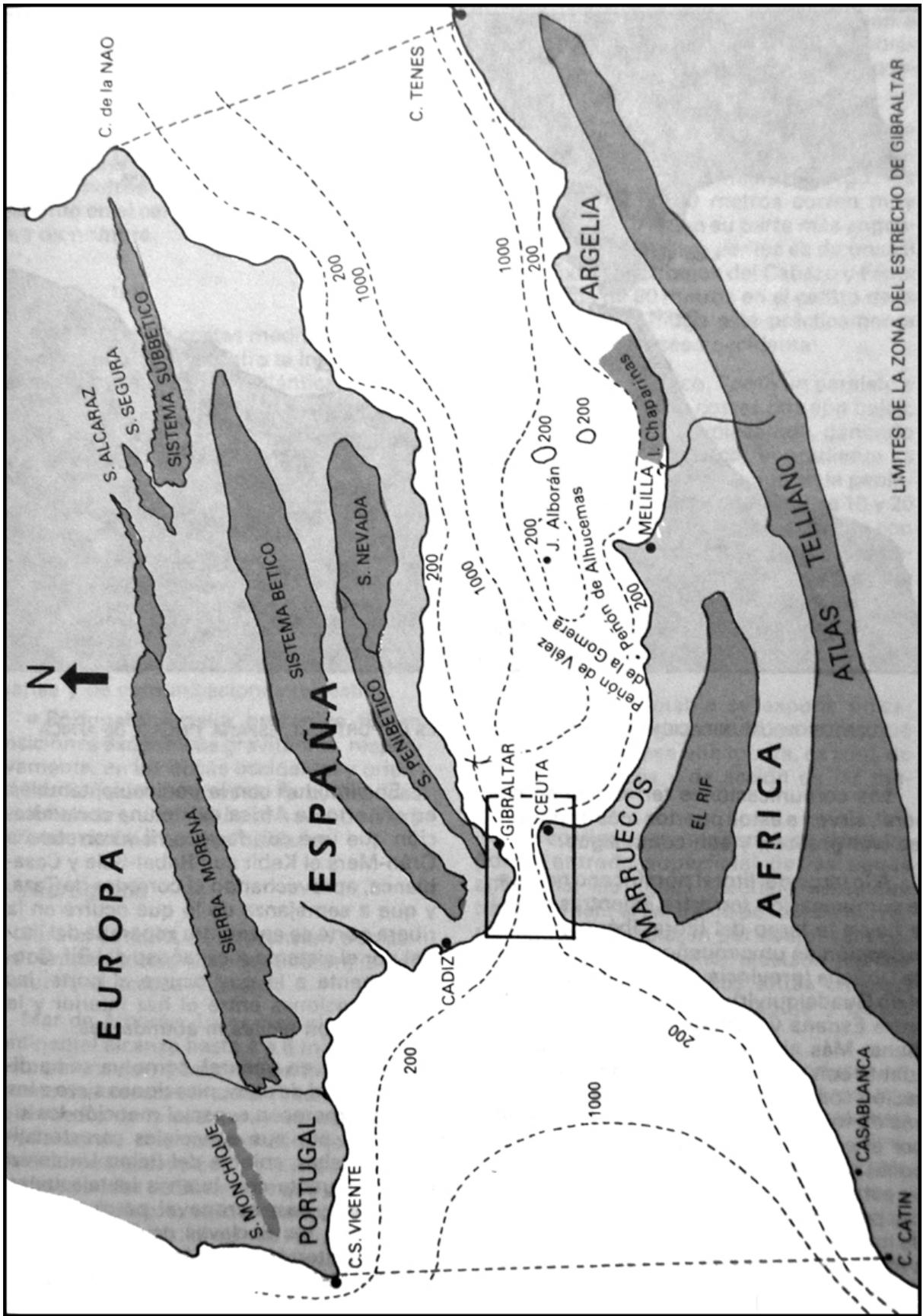
Conclusiones

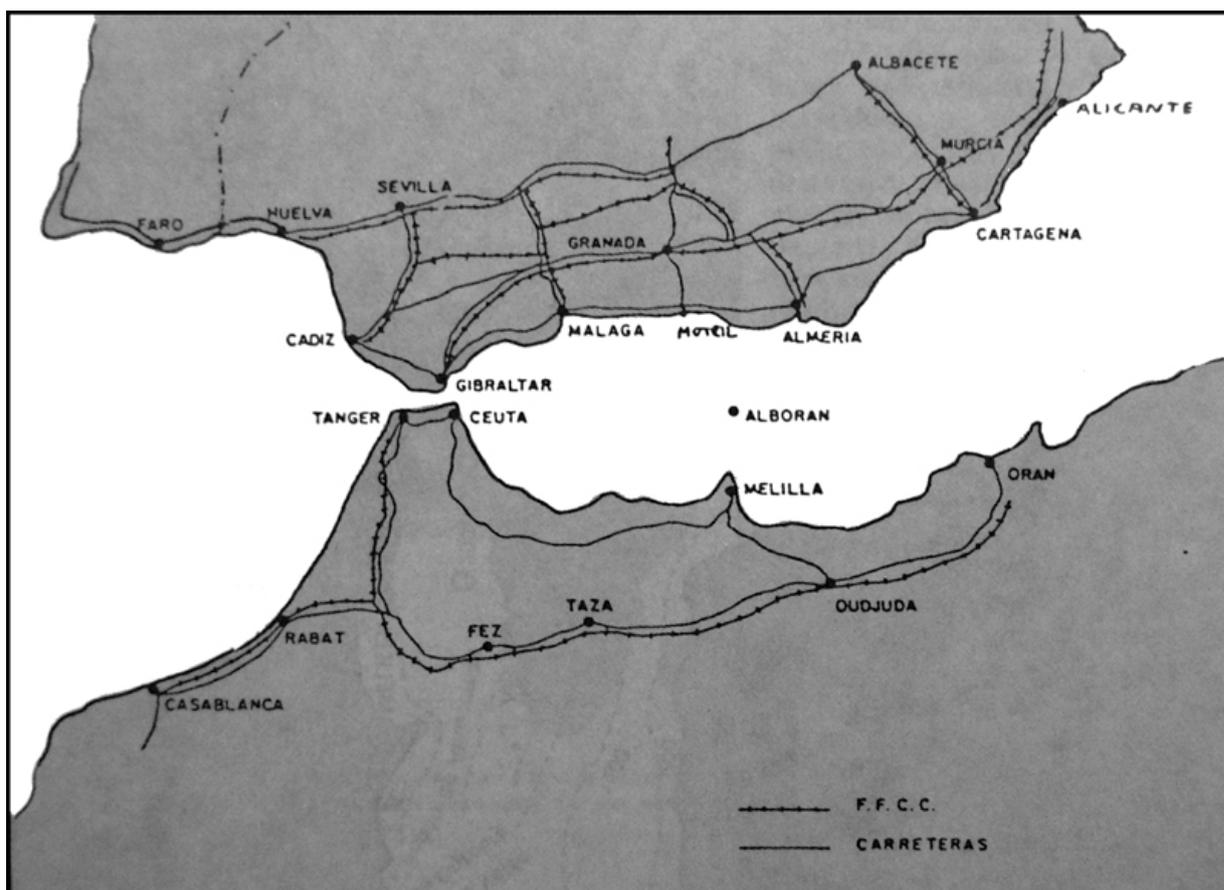
- Existen razones para que España mantenga relaciones con Argelia y Portugal.
- Debe llegar a un acuerdo con Gran Bretaña, en cuanto al futuro de Gibraltar.
- El perturbador continental puede llegar a acceder a la zona, vía alguno de los países presentes.

3. Descripción física

• Costas

Las atlánticas, tanto las portuguesas y españolas como las marroquíes son muy asequibles por mar y presentan facilidades para la realización de desembarcos y posterior progresión hacia el interior. Por el contrario, las costas de la embocadura mediterránea, aunque permiten la realización de desembarcos en zonas determinadas, debido a la existencia de la Penibética en el norte y del Atlas Telliano y Rif en el sur, dificultan las penetraciones hacia el interior.





PUERTOS Y COMUNICACIONES TERRESTRES PARCIALES EN PORTUGAL, ESPAÑA Y NORTE DE AFRICA

- *Puertos y comunicaciones*

En la costa norte, Faro en Portugal; Huelva, Sevilla, Cádiz, Algeciras, Gibraltar, Málaga, Motril, Almería, Cartagena, Alicante en España; en la costa de Africa, Casablanca, Tánger, Ceuta, Melilla y Orán.

Las comunicaciones terrestres, en general, sirven a estos puertos más importantes (ver gráfico), y son como sigue:

A lo largo del litoral norafricano no existe comunicación terrestre, mientras que sí la hay a lo largo del litoral ibérico, con la excepción de un pequeño tramo en el coto de Doñana (provincia de Huelva, límite con el río Guadalquivir), y la ausencia de puente entre España y Portugal sobre el río Guadiana. Más al interior, en la península se cuenta con una importante vía de comunicación con ferrocarril y carretera que a través de los valles del Guadalquivir y Genil, por el corredor de Baza y Guadix, une las bocas oriental y occidental. La distancia entre estas dos vías, costera e interior, separadas por la Penibética en general no excede de los 100 kilómetros, enlazándose ambas, a través de un sistema montañoso, por varios ejes transversales que darán comunicación a los puertos más importantes.

En similitud con la península, también en el norte de Africa existe una comunicación que une con ferrocarril y carretera a Orán-Mers el Kebir con Rabat-Sale y Casablanca, aprovechando el corredor de Taza, y que a semejanza de lo que ocurre en la ribera norte se

encuentra separada del litoral por el sistema montañoso del Rif. Contrariamente a lo que ocurre al norte, las comunicaciones entre el haz interior, y la costa no son fáciles ni abundantes.

Aunque en general, como ya se ha dicho, esta red de comunicaciones sirve a los puertos, merecen especial mención los siguientes, por sus especiales características: Gibraltar, colonia del Reino Unido en España, cuenta con buenas instalaciones portuarias y base aeronaval, pero carece de *hinterland*; los enclaves de España en la costa mediterránea de Marruecos, a saber, Ceuta y Melilla, son ciudades con buenos puertos pero prácticamente aislados; asimismo, las islas Chafarinas (frente a cabo de Agua, en la costa marroquí próxima a Argelia) y los peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas, enclaves con mínimas capacidades por casi ausencia de *heartland* y malas comunicaciones. España posee la isla de Alborán, pequeño atolón de apenas dos kilómetros cuadrados, situado prácticamente en el centro geométrico del mar a que da nombre.

Conclusiones

- Así como las costas mediterráneas se prestan a la defensa contra la invasión, no ocurre lo mismo con las atlánticas.
- La costa española, por situación, extensión, puertos y accesos, está en posición ventajosa para ejercer el control de la zona
- Gibraltar supone la presencia inglesa, que la lleva a competir en el control de la zona a expensas de España, dado el carácter de colonia en su territorio.
- Marruecos, que comparte la casi totalidad de las costas con España, está en desventaja por las menores capacidades portuarias y de comunicaciones terrestres.
- Portugal y Argelia, presentes, tienen posiciones excéntricas gravitantes, respectivamente, en las bocas occidental y oriental, mediante los puertos de Faro, de pocas posibilidades, y con la base naval de Mers el Kebir, de buenas posibilidades.

• *Hidrografía*

Para el estudio se diferencian tres zonas características: mar de Alborán; la angostura y el acceso Atlántico.

Mar de Alborán. La escasa plataforma continental alcanza hasta 4 a 6 millas en la costa peninsular, y hasta 15 en la parte del levante de la costa africana. Prácticamente en el medio de la cuenca se encuentra un amplio banco orientado al este-noreste y oeste-suroeste, centrado en la isla de Alborán; hay sondas de 50 metros que permiten el fondeo. Además, existen bancos practicables para fondear al sur de Adra el Seco de los Olivos y otro al oeste de cabo Tres Forcas, el Banco Tofiño, con sondas de 60 metros. En el resto de la cuenca hay sondas superiores a los 200 metros, que llegan a más de 2.000 al levante de Alborán y sobrepasan los 1.000 desde Alborán a la angostura.

La angostura, o estrecho propiamente tal, es el accidente verdaderamente notable: tiene más de 32,5 millas de largo; los veriles de 100 y 200 metros corren muy próximos a la costa en su parte más angosta; la canal entre estos veriles es de unas 8 millas. Existen los bajos del Cabezo y Fénix y una aguja de 80 metros en el centro de la canal; el banco Ridge está prácticamente centrado en el acceso occidental.

El acceso Atlántico. Como un paralelo a lo que ocurre con las costas que son bajas, aquí la plataforma es aplacerada, ganando profundidad poco a poco; el gradiente es mayor en la costa africana que en la península. Los 200 metros se cogen entre 10 y 20 millas de la costa, para ir aumentando con mayor gradiente hasta pasar de 3.000 metros en el límite de poniente. No hay obstáculos dignos de señalar.

- *Oceanografía*

Como más notable se expone únicamente la de la angostura. El estrecho, que actúa como si fuese una tobera, es zona de fuertes corrientes y de acción de las mareas.

La corriente permanente se produce por la entrada superficial de las aguas atlánticas; las aguas mediterráneas, que tienden a salir al Atlántico por ser de mayor salinidad, se desplazan por abajo; esta corriente está fuertemente afectada por los accidentes hidrográficos antes citados, bajos Cabezo y Fénix, la aguja y banco Ridge.

Entre ambas corrientes se produce una capa de transición, variable con el lugar y la marea en la que se originan corrientes verticales debidas a las diferencias de salinidad. Estas corrientes, así como las de mares, son perfectamente conocidas.

- *Batimetría*

Tal como se estudió la hidrografía, aquí también se diferencian las tres zonas.

El mar de Alborán, con claras características mediterráneas, fuerte salinidad e insolación que produce una capa más profunda en invierno que en verano.

En la zona de la angostura se produce una transición en la que influye fuertemente el efecto de la corriente.

El acceso Atlántico, con las características del océano produce una capa intermitente en el verano.

- *Meteorología*

Tal como en el estudio de la oceanografía, haremos hincapié en la angostura, por tener características diferenciadas; no así las zonas mediterránea y atlántica, que son parte del todo.

El meteoro protagonista principal es el viento, fuertemente influido por la orografía, fundamentalmente en los de componente este que se encajonan entre la Penibética y el Rif, hasta llegar a la angostura, donde aumentan notablemente su fuerza (efecto venturi); este viento, que es el dominante con un 44% anual, es además el más importante en intensidad; el promedio es de 25 nudos en verano y 20 el resto del año; temporal el 7%, siendo el mínimo en septiembre y el máximo en marzo. Como dato extremo, en enero de 1983, del 20 al 26 estuvo soplando constantemente a más de 30 nudos, llegando a superar los 70 nudos. Este viento, localizado estrictamente en la angostura, no tiene cancha para levantar mar, por lo que las olas cortas, en cuanto a distancia entre crestas, alcanzan aproximadamente una altura mitad que en mar abierto; una persistencia superior a las doce horas origina marejada con fuerza 5 a 6; fuertes marejadas con 7 a 8 y gruesa (de 2,5 a 4 metros) con 9 a más. Con levante, que así se conoce este viento, disminuye fuertemente la visibilidad.

Los vientos del primer cuadrante son poco frecuentes, siempre unidos a aire extraordinariamente claro; muy buena visibilidad y nunca temporal.

Vientos del tercer y cuarto cuadrantes. Una o dos veces al año se da temporal del sur-suroeste, que puede ser peligroso y levantar olas de hasta 6 metros; el resto de estos vientos llega a fuerza 5. Los del cuarto cuadrante ocupan el segundo lugar en frecuencia, muy cerca del Levante; conocidos por ponientes, son de baja intensidad, y los temporales escasos (en diez años se han contabilizado siete días de temporal).

Otro meteoro a considerar son las nieblas, frecuentes en verano, consecuencia de una inversión térmica que se produce entre 1.000 y 1.500 metros de altura; aparecen en la noche y madrugada, disipándose al mediodía.

Conclusiones

- No hay dificultades notables para la navegación de superficie; esta se puede ver dificultada específicamente en el eje norte-sur de la angostura, por motivos meteorológicos.

- Los fondeaderos de Alborán, Seco de los Olivos y banco Tofiño son practicables casi todo el año.

- Para la navegación submarina no hay dificultades en los accesos, estando los submarinos más protegidos por el medio en el Mediterráneo, como consecuencia de la capa. La dificultad para la navegación submarina se materializa en la angostura. Es posible el paso en inmersión. Los submarinos convencionales pasarán del Mediterráneo al Atlántico a cota profunda por bajo de la zona de transición, y serán difíciles de detectar, tanto en invierno como en verano (en esta estación será aún más difícil). El paso del Atlántico al Mediterráneo será a cota periscópica por encima de la zona de transición, y estarán muy expuestos a la detección. La navegación en la zona de transición es prohibitiva.

- Los submarinos nucleares normalmente no tendrán problemas y regularmente utilizarán la zona profunda, por lo que será difícil detectarlos.

- No existen dificultades apreciables (salvo las nieblas) para la navegación y operación aérea. Ambas costas están dentro del radio de acción de la aviación con base en la opuesta.

Conclusiones

- El Estrecho es la última barrera que se interpone entre la potencia continental y el océano.

- No hay dificultades notables para la navegación de superficie, submarina y aérea. A su vez, se pueden realizar operaciones de carácter bélico; estas están limitadas para los submarinos en la zona de la angostura por dificultades para la maniobra evasiva.

- En la zona existen puertos y fondeaderos donde apoyar flotas y desde donde operar.

- España tiene la situación desde donde proyectarse al ancho Atlántico, y además —*in situ*— facilidades portuarias e infraestructura vial en tierra, para apoyar y ejercer el control de la zona, tanto en el eje este-oeste como en el norte-sur. Este control, que también puede ejercer Marruecos, lo haría en peores condiciones por falta de accesos e infraestructura. El control ejercido por el Reino Unido supone la usurpación de una irrenunciable responsabilidad española. Tanto Portugal como Argelia están presentes y gravitan en la zona.

Los intereses compartidos han de forzar a estrechar las relaciones con Marruecos, aprovechando el factor de fuerza ante Francia; se debe buscar solución honrosa y favorable para ambas partes en el contencioso de Gibraltar, y manter relaciones con Argelia; en cuanto a Portugal, existe una relación fraternal.

- La costa española atlántica es vulnerable a la invasión; la mediterránea no tanto, pero no por eso invulnerable.

FACTORES SOCIO-POBLACIONALES

Devenir histórico

Los primeros testimonios relativos al Estrecho lo son a Gibraltar, y provienen de los griegos y los romanos que lo mencionan como Calpe, o como una de las columnas de Hércules, pudiendo asegurarse que no sólo desde esta época sino desde siempre, hasta la invasión musulmana, fue considerado como puerta hacia lo desconocido. A principios del siglo VIII, con los árabes en la cumbre del poder, se inicia el asalto a Europa, materializándose a partir del año 711; por el oeste, a través del Estrecho; en oriente serán frenados por el Imperio bizantino.

La costa africana del Estrecho era la zona inatacable, que le permitía ser retaguardia de la cabeza de puente establecida en la península. Ante la inexistencia de un poder naval peninsular, el Estrecho era una barrera infranqueable a cuyo resguardo esperar mejores ocasiones. Durante la Reconquista Peninsular, el Peñón es el último bastión árabe; en 1462 cae en manos españolas, lo que en unión de otros acontecimientos supondrá un cambio radical en el Estrecho.

Puede considerarse que desde la más remota antigüedad, hasta 1462, el estrecho fue vía o camino de unión Europa-Africa, y por ahí se encaminaron las invasiones en ambos sentidos. A partir de esta fecha se corta el eje norte-sur y progresivamente va adquiriendo protagonismo el eje este-oeste, debido básicamente al auge de las actividades navales, consecuencia del descubrimiento del Nuevo Mundo (1492).

El Estrecho no deja de adquirir protagonismo, y a fines del siglo XVI está en el "tapete" internacional:

- España está en el declive, como consecuencia del desangre europeo y de los esfuerzos en Africa y América, lo que se materializa en el fracaso de 1588
- Inglaterra se afianza como potencia naval y a través de sus flotas va configurando su Imperio.
- Francia fortalece su poder naval, y junto con los Países Bajos se va a agregar a España e Inglaterra.

El auge de la navegación hace que pase a primer lugar el Atlántico, pero sin perder importancia el Mediterráneo, por lo que el Estrecho adquiere cada vez más importancia para los navegantes.

En 1704, durante la Guerra de Sucesión Española, una escuadra inglesa conquista el Peñón, prácticamente sin oposición. Tanto es así, que fue la primera vez en la historia que fue ocupado sin asedio previo.

En 1727 los ingleses, a instancias de los capitanes de su flota mercante, que lo veían como punto intermedio, tanto para el comercio dirigido al Africa occidental como al

Mediterráneo, inician su transformación en base de apoyo. Si bien Inglaterra por esas fechas no era muy consciente de su valor, sí lo apreciaban España y Francia, que ya sentían en sus carnes la vulnerabilidad de tener a un presunto adversario en el bajo vientre.

En 1750, con el inicio de las hostilidades franco-británicas en la colonia de Norteamérica, es cuando realmente se adquiere conciencia de lo que supone; Inglaterra se ve impedida a evitar el tránsito de las escuadras francesas de Tolón, por lo que implantó por primera vez un sistema de control marítimo centrado en el Peñón. Fragatas rápidas patrullaban el mediodía francés, mientras en Gibraltar permanecía el grueso listo para intervenir. La efectividad del sistema se puso de manifiesto en 1757 y 1759, cuando escuadras francesas con destino a Norteamérica no pudieron cruzar el Estrecho.

La evidencia de la importancia del Estrecho en la época se manifestaba en los múltiples intentos de recuperar la roca; en 1781 iniciamos infructuosamente el decimocuarto sitio de Gibraltar, y en 1782 se va a convertir en punto clave para controlar la potencia naval francesa.

Al finalizar la guerra de la independencia americana, el Reino Unido reorientó su política hacia el este, aumentando aun más el valor del Estrecho.

Durante la guerra que enfrentó al Reino Unido con Napoleón, el Estrecho también jugó un importante papel no sólo como lugar de enlace Atlántico-Mediterráneo, sino como posición central desde donde proyectarse hacia América

En el siglo XIX continúa el protagonismo del Estrecho, y es motivo para que Inglaterra y Francia, en amplia expansión colonial, se marquen la una a la otra; así, al final de la guerra de Crimea, en que han sido aliados, acuerdan repartirse el norte de África. Francia quiere Marruecos, y el resto —inclusive Cerdeña— sería para el Reino Unido, lo que es rechazado; es de recordar las palabras pronunciadas por Palmerston en el Parlamento inglés, sobre la "Ladina política francesa".

Con la apertura de Suez, inicialmente no se aprecia gran impacto, pero va a afianzar más la "vía Imperial de las Indias."

El inicio del siglo XX es todo un cúmulo de intrigas diplomáticas entre Inglaterra, Francia, España, Italia e incluso Alemania, para unos tomar posiciones en el Estrecho, forzando entendimientos bilaterales que le diesen facilidades y dejaran al tercero descolocado; con la "Entente Cordiale" cambia radicalmente el panorama. Así, en acuerdo secreto Inglaterra consiente en que Francia ocupe casi todo Marruecos, a excepción de la pequeña faja de influencia española.

La visita del Kaiser a Tánger en 1905 condujo a Inglaterra, por primera vez en la historia, a animarnos a que nos armáramos, y presionó a Francia para que contase con España para cualquier conflicto en la zona.

Durante la Primera Guerra Mundial el Estrecho adquiere vital importancia al serle negado a los Imperios Centrales. Durante la posguerra entra en escena Mussolini, al que nacen apetitos en la zona al convertirse Italia en potencia naval mediterránea.

En la Segunda Guerra Mundial el Estrecho tiene tal importancia, que como ejemplo es de anotar la presión ejercida por Hitler a España para que tomase Gibraltar; quién sabe lo que hubiese pasado si esto hubiese ocurrido. A partir del final de esta guerra, el protagonismo del Estrecho no deja de manifestarse. La creación de la OTAN potencia a Gibraltar, ante la preocupación que implica la zona.

En 1953, y pese a que la dictadura de Franco era anatema para los "sensibles" liberales occidentales, los Estados Unidos se tragaron semejante "sapo" y firmaron un acuerdo defensivo con España, que los situó en la boca occidental (Rota), desde donde gravitan en el Estrecho participando de una posición central; además de esta base aeronaval emprendieron la construcción de tres bases aéreas con amplia orientación hacia el Estrecho.

La Guerra de los Seis Días, en 1967, implica el cierre del canal de Suez y vuelve a poner de manifiesto cómo el Estrecho es la única salida natural del Mediterráneo, situación que se mantuvo durante diez años.

Conclusión.

Del estudio de la historia se desprende que la zona en cuestión ha sido protagonista de primer orden en el devenir histórico occidental, y especialmente para España. Desde la más remota antigüedad, hasta finales del siglo xv, la importancia estribaba en el eje norte-sur, y desde el siglo xv hasta nuestros días en el eje este-oeste, por supuesto sin desaparecer el eje norte-sur.

Estructura poblacional

Ya hemos visto cuáles son los Estados que se asoman a la zona. Si bien sería interesante estudiarlos, creemos que para España merece especial atención conocer y concientizarse de las peculiaridades de su población en la zona, incluyendo naturalmente la de Gibraltar.

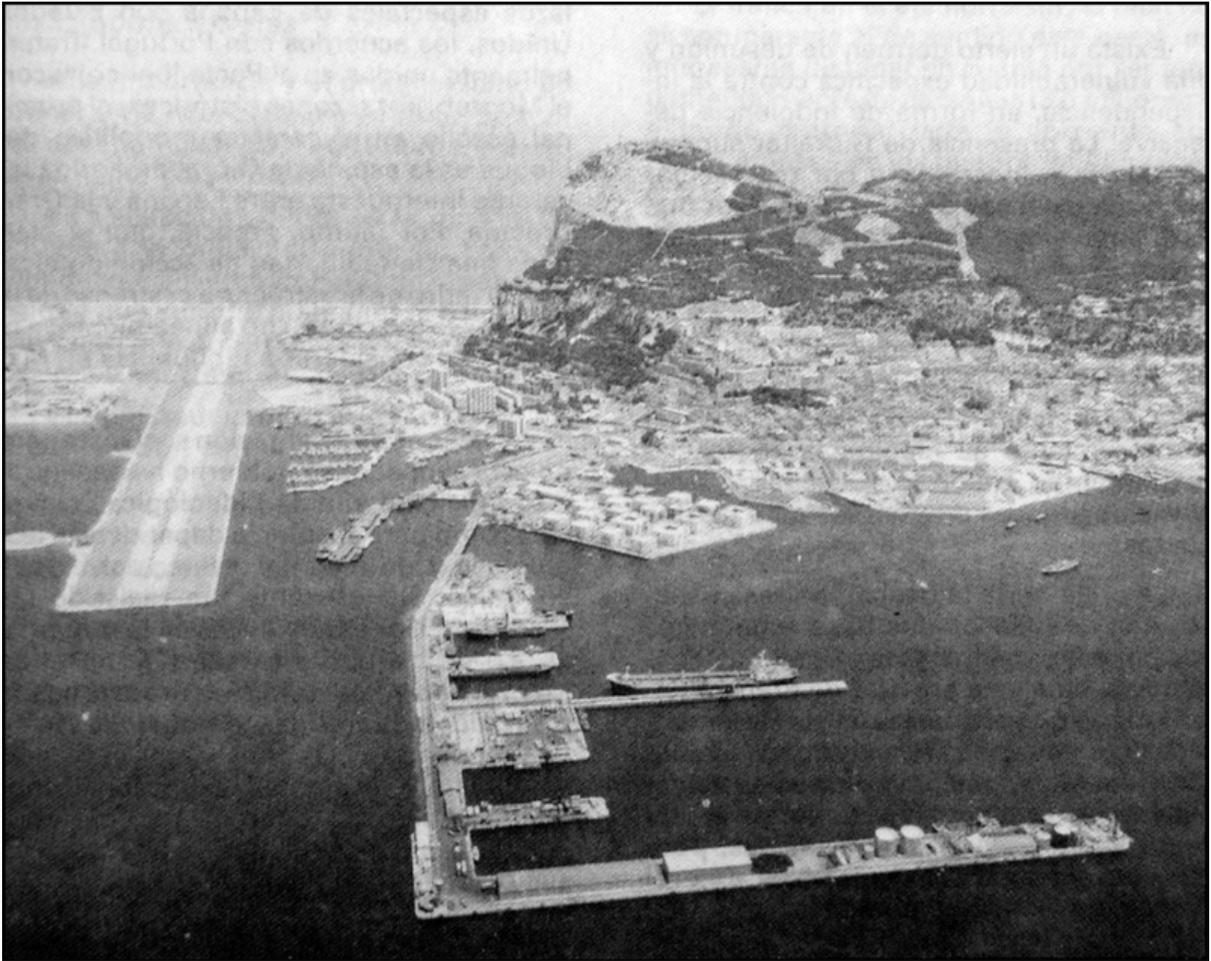
Comparativamente con el resto de España, la población ribereña de la zona del Estrecho está menos desarrollada, y ello la lleva a ser región de fuerte emigración, lo que supone un cierto desarraigo; por otra parte, millones de visitantes extranjeros están acumulando, año tras año, signos de unas concepciones que minan las tradiciones e introducen una desnacionalización del territorio; además, conviven minorías raciales que también lo son religiosas y culturales.

Cerca de Gibraltar y de las instalaciones militares norteamericanas, la visión acostumbrada de los signos extranjeros puede acabar por matar la íntima rebeldía que cualquier forma de presencia armada no española debe esconderse tras el ánimo dominado.

En cuanto a Gibraltar, cuenta con 29.500 habitantes, de los cuales 19.500 son gibraltareños. La lengua oficial es el inglés, pero la materno-familiar es el español. La mayor parte de los gibraltareños están casados con españoles, y en casi todas las familias hay fuertes ancestros hispanos. Pese a que un forzado aislamiento ha llevado a un fuerte espíritu nacionalista, existen lazos espirituales que necesariamente los inclinan hacia España.

Conclusión

Existe un cierto germen de desunión y una vulnerabilidad específica contra la independencia, en forma de indolencia defensiva. La presencia de Gibraltar supone una fuerte vulnerabilidad por representar una cuña o cabeza de puente sin lazos que la obliguen con el territorio en que está enclavado.



VISTA AEREA DE GIBRALTAR

Factores Ideológicos

Aun siendo difíciles de aislar en una zona tan relativamente pequeña, para el enmarcamiento de ideologías diferenciadas, creemos importante resaltar la existencia de grandes diferencias entre las dos riberas.

La orilla norte la ocupan países cristianos con una filosofía de base económica, que por ese camino busca una unión política que si bien está provista de gran voluntad, no hay que olvidar las tensiones provocadas por intereses encontrados que la hacen vulnerable; posiblemente estas vulnerabilidades serán salvadas con el rescate de los valores morales tradicionales, y como consecuencia de cerrar filas ante el avance del "enemigo común".

La orilla sur está ocupada por países árabes, que sumergidos en el vigoroso movimiento árabe-musulmán persiguen la atractiva imagen de la Gran Nación Árabe, unida por una cultura, lengua y religión comunes.

Influencias exteriores a la zona, que de alguna forma actúan directa o indirectamente, es el sionismo (revulsivo para árabes-musulmanes), y esa otra ideología de un país que no solo no pertenece a la zona sino que no es un ribereño del Mediterráneo; se trata, como es fácil suponer, del marxismo, materializado en la presencia naval y en la penetración psicológica insidiosa.

Factores políticos

La situación política de la orilla norte puede considerarse como abocada al bloque monolítico, materializado en la OTAN y en la Comunidad Económica Europea, con pequeñas particularidades como los lazos especiales de España con Estados Unidos, los acuerdos con Portugal (fraternalmente unidos en el Pacto Ibérico) y con el Magreb, por razones históricas; el principal escollo en el carácter monolítico del bloque es la espina de Gibraltar, herida lacerante interpuesta entre España y la Gran Bretaña. Por último, Francia, que si bien tiene una cierta libertad de acción política, con su retiro de la estructura castrense de la OTAN no se concibe su no alineamiento; a la vez, es de considerar su influencia en Marruecos y Argelia.

Argelia es de orientación socialista pero no está alineada; su gobierno ha encontrado "suficiente afinidad ideológica" con el este como para aceptar la dependencia tecnológica y de material militar del bloque soviético. No obstante, ha resistido las fuertes presiones soviéticas en lo referente al uso de las bases aéreas y la naval de Mers el Kebir. Económicamente está ligada a Occidente por el gas e industrias. Tiene una tendencia hacia el este, por influencia comunista y un hondo revolucionarismo; además, necesita diferenciarse del occidentalismo marroquí, que se interpone en sus objetivos y la lleva al radicalismo

Marruecos es un reino con una monarquía constitucional inclinada francamente a Occidente, de la mano de Francia; sin embargo, su potencial inestabilidad se manifiesta en el peligro golpista revolucionario, favorable al este. Mantiene el contencioso sahariano, que la enfrenta a la organización de Estados africanos y en particular a Argelia. Reivindica periódicamente Ceuta, Melilla y los peñones, lo que puede ser motivo de futuras tensiones. Dentro del mundo árabe tiene buenos amigos en Egipto y en Arabia Saudita.

Conclusiones a los factores ideológicos y políticos

- La orilla norte es política e ideológicamente fuerte, difícilmente vulnerable, con la única debilidad de Gibraltar.
- La orilla sur es inestable, con poca capacidad política, vulnerable a la penetración comunista; con fuertes intereses en Occidente.

Conclusiones a los factores socio-poblacionales

- La importancia y el protagonismo de primer orden del Estrecho es factor común del devenir histórico de Occidente, y particularmente para España.
- La situación política en la zona es favorable a la orilla norte, por su carácter monolítico; sin embargo, existe la vulnerabilidad que supone mantener la espina de Gibraltar, que enturbia las necesarias buenas relaciones entre España e Inglaterra.
- La orilla sur es inestable y vulnerable a la penetración comunista.

Factores económicos

No analizaremos las economías de los países ribereños, sino aquello que se considera realmente notable como es el flujo de tráfico en la zona.

El transporte marítimo se materializa en un promedio de 35.000 cargueros con 180 millones de toneladas, 25.000 petroleros con 370 millones de toneladas y 3.500 buques de pasaje con 50 millones de toneladas, lo que representa el 50% del tráfico marítimo mundial, y de este el 90% pertenece a países occidentales.

El comercio en el norte de Africa, pese a las tendencias socializantes, está ligado a Occidente, excepto aquel que fuerza para satisfacer las deudas por material militar soviético.

En general, en el orden económico vuelve a plantearse la dicotomía orilla norte - orilla sur; la norte, industrializada, con posibilidades de absorción de mano de obra, necesidad de materias primas y buenos mercados; al sur, países de recursos en fase de desarrollo y con una demografía muy positiva. Pese a que estas diferencias parecerían complementarse, el intercambio no produce equilibrio, creando tensiones ante una mano de obra poco calificada y una comercialización de materias primas con anarquía de precios. Además de estos factores generales, la producción agrícola marroquí puede entrar en competencia con la española.

El tráfico en el eje norte-sur, si bien no es comparable al de sentido este-oeste, es interesante de tener en cuenta por ser fundamentalmente de personas (3,5 millones), estando materializada la corriente europeo-africana en los puertos de Algeciras, Málaga y Almería.

Conclusiones

- La real importancia del Estrecho estriba en ese 50% del tráfico marítimo mundial, del que un 90% pertenece a Occidente.
- No hay que olvidar el flujo norte-sur, en continuo progreso.
- Las diferencias económicas entre el norte y el sur suponen una fuente de tensiones.

CONCLUSIONES GENERALES

- El protagonismo e importancia del Estrecho, puesto de manifiesto a lo largo de la historia, se ve agrandado en la actualidad por el hecho de que por esta vía fluye el 50% del tráfico marítimo mundial, del que un 90% pertenece a Occidente.
- El Estrecho es la última barrera que se interpone entre la potencia continental y el océano.
- Las características físicas de la zona permiten las operaciones bélicas en las tres dimensiones, viéndose limitadas únicamente las submarinas en la angostura.
- España ocupa una situación privilegiada para ejercer el control en la zona, en virtud de la extensión de sus riberas y enclaves en ambas, así como mayores capacidades en puertos, aeropuertos y red vial, lo que supone la infraestructura de apoyo necesaria.
- La presencia de terceros países en la zona supone reales interferencias en el control del Estrecho.
- La presencia de Gibraltar en manos inglesas supone compartir una responsabilidad que pertenece a España en exclusiva, y es motivo de desunión en Occidente, como sombra permanente entre España y Gran Bretaña.

- La costa atlántica peninsular es vulnerable a la invasión; la Mediterránea menos, pero no por eso invulnerable; además, existe una cierta indolencia defensiva como consecuencia de desafección y desarraigo.

- La orilla sur presenta características de inestabilidad y posibilidades para la penetración del perturbador continental.

- Razones de vecindad e intereses comunes fuerzan a España a entenderse con Marruecos y con Argelia, aunque más estrechamente con el primero.

- La importancia del Estrecho para Francia es factor de fuerza para España, en las relaciones entre ambos.

RECOMENDACIONES

Del estudio de las conclusiones se deduce que el valor del Estrecho es debido a su enorme importancia estratégica, que es de la magnitud que se desprende de ese 50% del intercambio comercial marítimos del Globo. Este hecho sin duda supone el mayor capital potencial que puede emplear España en el juego de su política exterior, tanto en la paz como en la guerra.

Esto no excluye el que sea puente de enlace entre Europa y Africa.

Por tanto, las decisiones de la política han de estar orientadas a poder ejercer lo que en exclusiva nos corresponde, con todas sus condicionantes, que no hay duda de que si se consigue llevará a España al lugar que históricamente se merece.

Se deberán adoptar las siguientes medidas:

- Propiciar el desarrollo económico de la zona, con especial apoyo al campo de Gibraltar, puertos, aeropuertos y vías de comunicaciones, con el propósito de crear condiciones favorables para la integración de Gibraltar y, desarrollando la zona, crear empleo y riqueza que cure la desafección y desarraigo; por otro lado, dar plena capacidad a la infraestructura para controlar el paso, y ofreciendo facilidades de apoyo a ese ingente número de buques, obtener beneficios económicos.

- Hacer gravitar los medios de la defensa en esa zona, tanto los navales como los terrestres y aéreos, con el fin de asegurar la propia integridad y posibilitar el ejercicio del control del mar en la zona.

- Dar trato preferencial a las relaciones con Marruecos, con el fin de asegurar que se mantiene junto a nosotros. Impulsar la construcción del túnel, que si bien actualmente no se justifica mucho, sería un nervio o vía de influencia notable, que facilitando el intercambio nos aumentaría la capacidad de intervención en el sur.

- Esforzarse en encontrar la solución al problema de Gibraltar.

- No olvidar nunca, en las relaciones con Francia, la condición de ventaja en que nos encontramos gracias al Estrecho.

- Buscar la estabilidad en el norte de Africa; si conviene tener también buenas relaciones con Argelia, tratar de disminuir las probabilidades de que consolide, con Marruecos, un núcleo de poder en la orilla opuesta, excesivamente sólido para nuestra conveniencia.

* * *