

EL MEDITERRANEO ACTUAL Y SUS PROBLEMAS

Constituye el Mediterráneo una gran masa de agua salada oblonga, que separa y une a tres continentes, Europa, Africa y Asia Menor; forma el flanco meridional de Europa y el septentrional de Africa, uniendo en toda su longitud a sus pueblos ribereños con el Atlántico a través del estrecho de Gibraltar y el sur de Rusia por medio del Bósforo, y con el Próximo y Lejano Oriente por la Península de Sinaí y el hoy cerrado canal de Suez. Por todas estas razones, el Mediterráneo es un área crítica en la estrategia global que da lugar, casi de forma permanente, a zonas conflictivas que producen guerras marginales, pero que dada la importancia de los objetivos que encierran pueden degenerar en contrastes entre los Grandes de este mundo, cuya zona de fricción más importante se encuentra en sus aguas.

El Mediterráneo es, en consecuencia, uno de los centros de gravedad de la estrategia mundial, habiendo sido la aspiración de toda gran potencia con tendencias hegemónicas globales el dominarlo en toda su extensión, no habiéndolo conseguido a lo largo de su historia nada más que Roma, con el resultado de haber logrado en cinco siglos de dominación una unidad de cultura y civilización en todos sus países ribereños, consiguiendo también una expansión de la riqueza y del comercio sin precedentes ni continuadores. Cuando las invasiones bárbaras rompieron las estructuras administrativas romanas, y tres siglos después los árabes recorrieron triunfales toda su orilla meridional, penetrando en Europa a través de España hasta Poitiers, rompieron la unidad cultural que hasta entonces se había conservado, produciéndose una situación de aislacionismo entre sus dos orillas, que las luchas antipiráticas de los españoles e italianos trataron de limitar, pero sin éxito completo hasta el siglo pasado con la implantación en todo el litoral norteafricano del colonialismo europeo, hoy tan criticado y con tan mala prensa.

Las potencias dominantes en cada período histórico solamente han tratado de proteger el tráfico marítimo de su gran arteria Este-Oeste por medio de coberturas estratégicas adecuadas a los medios navales de su época, así

Venecia protegía la ruta de la seda por medio de las famosas caravanas; España sus comunicaciones con Italia con su política de peñones y escuadras de galeras; Inglaterra la ruta imperial de la India con la «Mediterranean Fleet», basada en Gibraltar, Malta y Alejandría, y hoy día Norteamérica protege la ruta del petróleo por medio de la Sexta Flota.

La cobertura estratégica, marítima, aérea y nuclear es la que ha terminado por imponerse en este mar en un mundo cargado de tensiones permanentes.

La unidad geofísica de todo el Mediterráneo es evidente, solamente en el aspecto climatológico podemos observar que el clima es prácticamente el mismo desde Gibraltar a Alejandría, en la orilla meridional en constante lucha con el avance del desierto, en la septentrional más dulce y poblada de árboles y hombres, pero guardando siempre una unidad en su conjunto con tendencia a una desecación paulatina de toda su cuenca, más acentuada en su zona norteafricana, en donde el nomadismo, con su clásica imprevisión, su falta de cultivos y sus cabras, ayudan a la erosión permanente de las lluvias torrenciales y a la producida por arenas del desierto transportadas por los vientos dominantes. Los vestigios de las ciudades romanas de la Cirenaica Argelia y Túnez prueban con saciedad los resultados de esta desecación paulatina, detenida en la época del colonialismo, pero que vuelve por sus fueros en los tiempos actuales.

La importancia económica del Mediterráneo fue siempre muy grande en el complejo comercio mundial, habiendo sido siempre su principal exponente la frágil línea de comunicación que lo recorre del Este al Oeste, de Gibraltar a Suez. Su fragilidad está basada en hacerlo prácticamente en navegación de cabotaje en todo el Norte de Africa; por lo tanto, al alcance de las pequeñas marinas de los países norteafricanos, con cercanos y buenos puertos de retirada. Las potencias navales del sur de Europa, excepto España e Italia en determinados sectores, están muy alejadas de esta gran ruta para poder intervenir en permanencia. Las extramediterráneas, tales como lo fue Inglaterra y hoy día Norteamérica, tienen que valerse de bases bien situadas en los puntos claves para ejercer su protección. Los rusos tienden a hacer lo mismo en la cuenca oriental.

Desde un punto de vista económico, los puertos europeos del Atlántico, situados en los estuarios de sus grandes ríos, son los más importantes para la vida comercial de Europa, pero no por ello la gran arteria marítima mediterránea deja de tener valor, pues sin el constante aflujo de los productos

energéticos que la recorren su nivel de vida no podría continuar al ritmo actual.

Diariamente de 2.000 a 2.500 buques de comercio están en permanencia en este mar. Por el estrecho de Gibraltar entran y salen todos los días unos 220 navíos mercantes. En total, al cabo del año se mueven en este mar unos 200 millones de toneladas de mercancías, de las cuales el 60 por 100 o más solamente de productos petrolíferos, especialmente crudos. Los hidrocarburos del Oriente Medio que parecía que, debido al cierre del canal de Suez, estaban condenados a seguir las rutas del cabo de Buena Esperanza, como en parte se ha realizado utilizando a los grandes petroleros, gracias a las nuevas técnicas de construcción de oleoductos, Siria, Líbano y Egipto batan todos los *records* de suministros anuales de petróleo. En el Norte de Africa, Argelia y Libia compiten con los países árabes de Asia como primeros suministradores de Europa. Libia suministra el 50 por 100 de las importaciones de hidrocarburos alemanes, el 25 por 100 de las italianas y el 15 por 100 de las francesas. En España se comienza también a recibir hidrocarburos líquidos y gaseosos de estos dos países, estando en estudio la construcción de oleoductos intercontinentales que unan Africa y Europa. Es muy posible que muy pronto el 80 por 100 de los suministros de petróleo de Europa siga la ruta mediterránea, con lo que la economía de nuestro continente, casi en bloque, dependerá de estos suministros. Con ello, la importancia de la frágil ruta mediterránea aumentará, y consecuentemente la necesidad de una cobertura estratégica y una enérgica organización de la defensa de las comunicaciones marítimas en este mar.

Pero no solamente tiene el Mediterráneo importancia en el aspecto marítimo, sino también en el aéreo. El corredor aéreo mediterráneo que se extiende entre Gibraltar y Aden sobre una distancia mayor que la anchura del Atlántico Norte, une al Occidente con los tres continentes. La importancia de los pasos obligados no se nota más que en los momentos de crisis; así cuando en 1963 los griegos y turcos estuvieron al borde de llegar a las manos con motivo de las luchas acaecidas entre súbditos de estos dos países ocurridas en Chipre, hubo una tensión breve, pero profunda, entre Turquía y los Estados Unidos, que fue rápidamente aprovechada por los rusos. Durante ella se prohibió a los aviones de línea americanos su acceso más directo y económico al Extremo Oriente, al mismo tiempo que los aparatos sudafricanos que unían Johannesburgo con Europa se vieron obligados a contornear el continente africano y doblar con ello su tiempo de permanencia en el aire.

Si la influencia soviética se extendiera por el Próximo Oriente, como ha estado a punto de suceder, las compañías de aviación occidentales podrían correr una suerte análoga, pues los conceptos actuales sobre soberanías de los espacios aéreos permiten estos juegos que se convierten en coacciones que pueden dar al traste con las comunicaciones aéreas más importantes en su aspecto comercial y también en el estratégico.

El Mediterráneo es uno en el concepto geoestratégico, pero la larga península italiana lo divide en dos cuencas, la occidental y la oriental, con vida, aspecto y significación propia. El canal de Sicilia tiene también unas características muy especiales que originan una acentuación de su significación estratégica, lo que puede hacernos considerar a su zona como independiente de las otras dos, formando la correspondiente al Mediterráneo central. Pero todo ello dentro de la unidad del conjunto y tremendamente entremezclados.

El Mediterráneo occidental comienza en el Estrecho de Gibraltar, englobando las costas de España, Francia, Italia, en Europa, y las de Túnez, Argelia y Marruecos, en Africa. Las islas de Córcega, Cerdeña y Sicilia compartimentan este mar, formando los mares Tirreno y Ligúrico, flanqueados por Italia, y, por lo tanto, bajo su dominio natural. Este mar al occidente de estas islas tiene a unas españolas en posición central, las Baleares, y está flanqueada desde el estrecho de Gibraltar hasta Francia por las costas españolas, por lo que España tiene un dominio natural sobre ella. Naturalmente, hay que contar con Francia, que además es fuerte en poderío naval y aéreo, pero lo importante es la capacidad de influencia directa y constante sobre la gran ruta mediterránea Gibraltar-Suez; y Francia está lo suficientemente alejada de ella como para necesitar de la cooperación española o norteafricana para poder ser considerada como potencia dominante.

De todo el Mediterráneo occidental su zona más decisiva es la formada por el estrecho de Gibraltar, con sus dos accesos, el occidental, ya atlántico, y el oriental, propiamente mediterráneo.

Todas las costas norteafricanas, Marruecos, Argelia y Túnez, flanquean la gran ruta mediterránea y, por lo tanto, pueden tener una influencia grande sobre ella; por esta razón, en los tiempos de las marinas piráticas berberiscas esta ruta pagaba su contribución de riquezas y sangre a estos países. En la actualidad la cosa es más difícil, pero no imposible, pues si cayeran bajo la cobertura político-estratégica soviética, que por lo pronto les ha facilitado, al menos a Argelia, lanchas rápidas lanzamisiles tipo «Osa» y «Komar»,

pueden convertirse en zonas conflictivas en este mar, muy difíciles de reducir gracias a dicha cobertura, que se valdría de toda clase de recursos militares y políticos para sostenerlas, es decir, que su poderío posicional puede ser explotado perfectamente en momentos de crisis. La base naval construida por los franceses en Mers el Kebir, a 80 millas de distancia de Cartagena, en la que Francia invirtió 600 millones de francos nuevos, fue entregada definitivamente por el gobierno del general De Gaulle a Argel en 1968. Con sus 15 Km. de abrigos subterráneos, sus muelles sobre aguas profundas y sus redes de comunicaciones, lo convirtieron en la base naval mejor preparada en el Mediterráneo para la guerra nuclear, y dominando el acceso oriental del estrecho de Gibraltar desde su costa meridional; Cartagena lo hace desde la septentrional.

En el momento que Mers el Kebir pasó de forma definitiva a manos de los argelinos, toda la prensa occidental temió que algún día pudiera ser utilizada por la Marina soviética. Que sepamos esto no ha sucedido, pero que los soviets han pensado en ello es cosa que no nos cabe la menor duda. La visita realizada el 16 de julio de 1968 a la gran base naval por el ministro de la Defensa, mariscal Gretchko, suscitaron grandes temores y suspicacias en el gobierno francés. Todavía existían en dicha base personal técnico de este país encargado de su mantenimiento. Después de la visita, el citado mariscal declaraba que, de acuerdo con el gobierno argelino, la flota soviética iba a utilizar la base como descanso, reparación y aprovisionamiento de sus barcos. La reacción francesa no se hizo esperar, creándose un estado de tirantez muy grave entre los gobiernos de Francia y Argel. Aquéllos decían que el hecho era contrario a los acuerdos de Evian, que disponía que la influencia rusa en los asuntos de Argelia solamente podían alcanzar el volumen del 20 por 100 del total. Los argelinos argumentaban diciendo que el asunto de arrendar o no sus instalaciones era tema propiamente argelino, considerando las aseveraciones francesas como una injerencia en sus asuntos internos. Todos estos dimes y diretes se llevaron en gran secreto, trascendiendo poco a la prensa, que, sin embargo, ya había olfateado algo.

La segunda visita corrió a cargo del almirante Gorshkov el 27 de marzo de 1969, el cual, con una numerosa compañía de técnicos navales rusos, recorrió las galerías e instalaciones, haciendo declaraciones muy elogiosas de ellas, pero nada más. Por aquellas fechas los soviets reforzaban día a día su presencia en el Mediterráneo, utilizando los puertos sirios y egipcios y negociando fondeaderos suplementarios. La prensa de Beirut anunció que la

URSS trataba de utilizar la base de Mers el Kebir, con ello se suscitaron grandes inquietudes en los medios árabes pro occidentales, generalmente muy influyentes, y el asunto no tuvo consecuencias posteriores. Desde entonces, en algunas ocasiones se ha vuelto a hablar de la citada base, pero sin nada concreto. Nos resistimos a creer que Bumedian, que ha dado pruebas de un nacionalismo extremo, pero prudente, y su perenne recuerdo al millón de muertos con los que se consiguió la independencia, hipoteque una parte tan importante del territorio argelino como es Mers el Kebir; pero la posibilidad de que otros gobiernos lo hagan siempre existe y está pendiente como una espada de Damocles sobre el Mediterráneo occidental y particularmente sobre los españoles, ya que veríamos instalados a 80 millas de nuestras costas a las fuerzas navales rusas, creando en nuestras propias aguas una zona de fricción que nos produciría, sin duda alguna, muchas preocupaciones.

Las costas de Marruecos flanquean todo el acceso oriental del Estrecho de Gibraltar desde su costa Sur. Los marroquíes hasta ahora no parecen tener aspiraciones a militarizarla con el propósito de influir en esa zona, de tan extraordinaria importancia en la estrategia mediterránea. Sus condiciones hidrográficas no les son favorables, pues tiene muy pocos abrigos naturales, y los vientos levantes o ponientes que la azotan hacen que sus fondeaderos sean peligrosos. Pero los últimos acontecimientos terroristas, de los que ha podido ser víctima el propio monarca, provocados no por organizaciones extremistas, sino por su propio ejército, hacen dudar de la continuidad de la dinastía Alauita, moderada y realista. Todo cambio traería indudablemente a gobiernos más radicales, probablemente de los del género llamado «progresistas», que sin excepción son amigos de la URSS y suelen caer bajo su influencia político-militar. En ese caso tendríamos a los barcos soviéticos o, como mínimo, a sus vedetes «Komar» u «Osa» no a 80 millas de nuestras costas, sino materialmente enfrente. Todas estas posibilidades nos debían de hacer pensar en la necesidad de tener preparadas contramedidas con material naval adecuado y no vernos sorprendidos por acontecimientos cuando ya sea demasiado tarde.

Después de esta ligera presentación del Mediterráneo occidental, observaremos que constituye en su situación actual un área tranquila; sus dos grandes bases navales europeas, Toulon y Cartagena, están firmemente en manos occidentales, con marinas de guerra no muy fuertes, pero bien organizadas y seguras; ninguna de ellas pertenecen a la OTAN. Mers el Kebir,

la gran tercera base, alberga a una marina joven pero bien dotada; su posición política, aunque no pro occidental, tampoco es declaradamente pro soviética. Sus relaciones comerciales estrechas con los países occidentales, de los que se está convirtiendo poco a poco en uno de sus más destacados proveedores de hidrocarburos y en donde trabajan un considerable número de sus súbditos, unido a un nacionalismo muy acentuado, hacen pensar no se lancen a su arriendo a los soviets; pues podría resultar una aventura para ellos mismos de alcances imprevisibles.

El Estrecho de Gibraltar es, sin duda alguna, el sector más importante del Mediterráneo occidental y aun de todo él; ya que es la comunicación natural y segura del mismo con el Atlántico, uniendo a todos sus pueblos ribereños, incluyendo a Rusia, con las grandes rutas de navegación atlánticas, que son las más importantes del mundo.

El Estrecho de Gibraltar es dominado en su angostura por la gran base naval que allí tienen los ingleses, y desde su acceso occidental, por las bases de Cádiz y Rota, y desde el oriental, como ya dijimos, por Cartagena y Mers el Kebir.

El dominio natural del mismo nos debía de pertenecer, compartido en todo caso con Marruecos; pero no sucede así. Nuestra asociación con Norteamérica respecto a la gran base naval logística de Rota se explica, dada la situación de bipolaridad política existente y pertenecer nosotros al mundo occidental, constituyendo la presencia americana un factor de equilibrio en la zona y una garantía de cobertura en la estrategia nuclear, con la que siempre hay que contar en la gran política mundial. Además, los acuerdos son siempre renovables con arreglo a la evolución de la situación político-estratégica, y hasta ahora así se ha hecho. El caso del Peñón no es el mismo; con él y Lisboa la NATO trata de puentearnos en su organización y tenernos marginados en las organizaciones occidentales, OTAN, CEE, etc., en donde no entraremos hasta que no hagamos sentir nuestro peso militar en un área tan decisiva para la estrategia y el comercio mundial como es el Estrecho de Gibraltar. Esto lo podemos conseguir a despecho del Peñón con las armas modernas. Si nosotros lográsemos un dominio electrónico en la zona por medio de una detección implacable en las tres dimensiones de todo lo que pueda pasar por ella y situáramos una cadena de plataformas de lanzamiento de misiles tácticos de un alcance mínimo de 200 millas, desde la desembocadura del Guadiana hasta cabo de Gata, como defensa estática y como dinámica de un enjambre de flotillas de lanchas rápidas por-

tamísiles, que puedan operar desde nuestras bases y puertos meridionales, apoyadas por destructores de escuadra, submarinos rápidos de ataque y anti-submarinos y una buena aviación especializada, de reconocimiento, antisubmarina y de ataque, nos encontraríamos sólidamente instalados en una de las áreas más importantes de la estrategia global, anularíamos prácticamente al Peñón y, en consecuencia, pesaríamos en el concierto occidental. De esta forma nuestros ministros de Asuntos Exteriores podrían siempre contar en las mesas de las negociaciones con una baza que se aproximaría al «póker de ases», y no con las pobres con que siempre se presentan. Es muy probable que, si consiguiéramos pesar en la zona del Estrecho de forma decisiva para la estrategia occidental, los reparos que sienten para que formemos parte del Mercado Común y de otras asociaciones de las que nos tienen desplazados por sectarismos políticos desaparecerían automáticamente. La militarización actualizada de los accesos del Estrecho de Gibraltar nos costaría dinero y esfuerzos, pero las consecuencias políticas que obtendríamos del gasto, sin duda alguna, serían muy rentables y compensarían a la larga las inversiones realizadas por la economía española.

El Mediterráneo central está formado prácticamente por el Canal de Sicilia y sus accesos; su importancia reside en unir las dos grandes cuencas mediterráneas, la occidental y la oriental, siendo, por lo tanto, en el Mediterráneo un paso obligado. Las bases navales en ella existentes son Tarento, en el sur de Italia, y Bizerta, en su misma angostura, en la costa de Túnez, y La Valetta, en la Isla de Malta, en posición central y magníficamente situada, como lo demostró en la Segunda Guerra Mundial. Anteriormente, cuando los españoles y venecianos dominábamos el Mediterráneo, con la oposición de Turquía, fue Malta la posición avanzada en donde se estrellaron los esfuerzos ofensivos de los turcos. Su reciente independencia y las exageradas pretensiones económicas de su primer ministro hicieron que los ingleses se retiraran, hundiendo a la isla en el marasmo económico, ya que vivían prácticamente, como siempre lo han hecho, de la guarnición de sus ocupantes y de su astillero de reparaciones navales. Como se sabe, la base ha sido arrendada a la OTAN por una cantidad bastante menor que la solicitada por su primer ministro, no sin que haya habido largas conversaciones y transacciones un tanto gitanescas, en donde se ha empleado toda clase de chantajes, desde declarar no grato al almirante italiano, jefe del Sector, hasta ofrecer la base a libios y rusos. Estos últimos, como es lógico, ya habían puesto sus miradas en ella; así, en junio de 1969, el embajador en Londres,

Smirmovski, acreditado, aunque no residente en La Valetta, solicitó una misión diplomática en la isla, demasiado numerosa, como ellos acostumbran, haciendo brillar el señuelo de grandes encargos a los astilleros de reparaciones malteses, casi en paro desde la retirada británica. El objetivo perseguido era reparar en ellos los barcos rusos que operan en el Mediterráneo, pues a pesar de haber suministrado a los astilleros de Alejandría utillaje ultramoderno, así como unos 130 técnicos polacos y soviéticos, como resultado de la inadaptación de la mano de obra egipcia, los robos, negligencias, etc., reducían aún más el rendimiento de los astilleros, viéndose obligados a reenviar al Mar Negro a sus buques para mantenerlos. Consecuencia de todo ello ha sido que el primer ministro maltés haya podido esgrimir buenas bazas en la negociación, y que, al fin, La Valetta continúe todavía en las manos de Occidente, como siempre lo estuvo a lo largo de su historia.

Bizerta es una gran base naval, magníficamente situada para dominar el Canal de Sicilia; allí estuvo Cartago, y a su posición le debió su grandeza. Fue habilitada como gran base naval en los tiempos del dominio francés. En esta época, junto con Toulon y Mers el Kebir, formó el triángulo estratégico en que se apoyaba la aspiración francesa de dominar el Mediterráneo occidental. Hoy día, en poder de los tunecinos, fue desmantelada por los franceses antes de su partida, quedando solamente utilizable como puerto de comercio; pero allí está con su valor de siempre; pero la política tunecina es occidentalista, pese a su islamismo, y es muy probable, que dado el carácter e idiosincrasia del país, así siga siempre.

Tarento es una gran base naval italiana, de gran valor militar y estratégico, muy bien utillada con toda clase de medios industriales; constituye el punto más fuerte de la zona, aunque quizá esté alejado del teatro de operaciones principal, es decir el propio Canal de Sicilia, como sucedió en la II Guerra Mundial. No obstante, por albergar a las poderosas fuerzas navales italianas, muy bien equilibradas y con un gran desarrollo misilístico, lo convierten en la verdadera guardiana del Canal.

El Mediterráneo oriental está limitado en su costa meridional por las de Túnez, Libia y Egipto, con el canal de Suez que lo une al Mar Rojo, hoy cerrado debido a la guerra árabe-israelí; continúa por la costa judía de la península del Sinaí con el puerto de Gaza, charnela de la costa norafricana y la del Asia Menor. Su litoral Norte lo forma Italia, Yugoslavia, Albania, Grecia y el Estrecho de los Dardanelos. En el Asia Menor, Turquía, Siria,

Libano, Jordania e Israel. En él existe una serie de islas muy bien situadas, destacando entre todas Creta, en posición central, y Chipre, con la de bloqueo natural de las costas de Siria y Libano, y de vigilancia de la entrada del Canal de Suez.

Las bases navales principales existentes en la zona son el Pireo y Alejandria, además existen otras muchas secundarias, así, en el Norte de Africa podemos citar Tobruk, Sollum y Marsa Matruk, y en Asia Menor, Tel-Aviv, Haffa, Trípoli y Lataquia y otras de menor entidad, tales como Suda, en Creta.

Los centros focales del tráfico que pueden convertirse en centros de gravedad en cualquier momento de crisis son el Canal de Sicilia, el Canal de Suez y los Estrechos de los Dardanelos.

El Canal de Suez está inutilizado desde la época de la Guerra de los Seis Días, ocurrida en junio de 1967, ocupando los israelitas su orilla oriental después de una campaña relámpago, y los egipcios, la occidental. Hubo varias tentativas de abrirlo al tráfico mundial; pero, como es lógico, dada la situación de fricción permanente allí existente, todas ellas fracasaron, y no es de esperar que prospere ninguna iniciativa internacional para abrirlo. Solamente la paz, ni siquiera un armisticio, sería capaz de conseguirlo, y así y todo, su puesta al día para la navegación debe de ser objeto de grandes trabajos, pues el aterramiento debido a la falta total de dragados es considerable, lo que obligará a grandes dispendios para conseguirlo. Ultimamente se utilizaba principalmente como arteria petrolera; para sustituirla como tal está en proyecto un oleoducto desde Ain Sokhma a Alejandria; de esta forma los buques tanques procedentes del Golfo Pérsico podrían descargar en el primer puerto, y los abastecedores de Europa, rellenar en el segundo. Con ello, los petroleros gigantes que contornean Africa y el tráfico aéreo con Extremo Oriente, que sustituye a los transatlánticos, el Canal de Suez ha entrado en desuso y a nadie interesa su reapertura, excepto a Rusia, con el fin de poderse comunicar por líneas interiores con el Indico, océano en donde tiene el propósito de crear una zona de influencia de gran importancia en la estrategia global, y que en la actualidad, por medio de líneas exteriores periféricas, no puede sostener. Por ello los occidentales no tienen prisa en su apertura, ya que han superado los inconvenientes comerciales, compensándoles las ventajas estratégicas que les supone su cierre, a algunas desventajas aún por superar.

El Estrecho de los Dardanelos, custodiado por Turquía, constituye un centro focal del tráfico entre el Mar Negro —de hecho, un lago ruso— y el Mediterráneo oriental.

El paso de los buques a través de los estrechos está regulado por la convención de Montreux, firmada el 20 de julio de 1936 y ratificada por la Unión Europea Occidental en febrero de 1969. Los países signatarios fueron Australia, Bulgaria, Francia, Inglaterra, Turquía, Yugoslavia y la URSS, no así la USA. En ella se establece la libertad de paso de los buques de comercio en tiempos de paz.

En los de guerra la convención impone ciertas limitaciones a los ribereños del Mar Negro. Las de tiempos de paz obliga a avisar de su paso a Turquía con una semana de anticipación.

Los portaaviones no pueden en ningún momento pasar los estrechos.

Los submarinos tampoco pueden pasar los estrechos, salvo los que entren en él por haber sido construidos o comprados fuera de este mar. También pueden entrar los averiados, si Turquía lo permite.

Los otros barcos de guerra superiores a 15.000 toneladas, deben de entrar uno a uno, escoltados, como máximo, por dos destructores.

El tonelaje máximo que puede entrar al Mar Negro, de las potencias no ribereñas es de 10.000 toneladas, no pudiendo estar en este mar más de veintidós días.

En tiempo de guerra, Turquía puede negar el paso a cualquier buque. Como es lógico, esta convención produce servidumbres muy pesadas a todos los estados, pero principalmente a la URSS, dada la circunstancia de ser un Estado ribereño del Mar Negro y tener la aspiración de lograr una influencia decisiva en el Mediterráneo. Más adelante veremos las dificultades que este tratado impone a los rusos en la consecución de una concentración eficaz en este mar.

Existen dos factores muy importantes para convertir el Mediterráneo oriental en una zona conflictiva. La más aparente y, al parecer, la culpable de la decisión de la URSS de hacer entrar sus fuerzas navales en este mar es el conflicto árabe-israelí cuando la Guerra de los Seis Días, realizando ese esfuerzo con el fin de prestar apoyo militar a los árabes, especialmente a los egipcios, cuyo pueblo era el más directamente comprometido y en peligro. Pero esta guerra no fue más que un pretexto, pues la URSS ha tenido siempre la aspiración de influir en la política naval del Mediterráneo, y de hecho en el siglo pasado la Rusia imperial tuvo varias intervenciones contra los

turcos con el pretexto de defender a Grecia y otros pueblos de los Balkanes; pero siempre se encontró con la resistencia o verdadera oposición de la potencia que por aquellas décadas mandaba en este mar: Inglaterra, apoyada generalmente por Francia e Italia; pero hasta ahora la presencia rusa en el Mediterráneo no ha constituido un peligro.

El otro factor lo constituye el extraordinario valor que tiene para todo el Occidente la concentración de terminales de los oleoductos que transportan el petróleo bruto del Medio Oriente al Mediterráneo. Los cuatro más importantes llevan el crudo de la Arabia Saudita de Siria y el Irak a los puertos de Banias, Tartus, Trípoli y Sidón. En construcción existen tres: el egipcio de Ain Sokhma a Alejandría, ya citado; el israelita, ya a punto de entrar en servicio, de Eilath a Ascalon, de una capacidad de 60 millones de toneladas, y otro en Turquía, que ha de unir los campos petrolíferos iraníes con Iskenderum, de 1.200 kilómetros de longitud, y que será terminado en 1973.

Esta verdadera concentración de terminales ha tenido la consecuencia de convertir al Mediterráneo oriental en una zona focal del tráfico marítimo de las mayores y más importantes del mundo, cuyo control se disputan los dos grandes, Norteamérica y Rusia.

Esta disputa no está fundada en ninguno de los dos en motivos económicos, pues para Norteamérica no supone más que el 12 por 100 de su consumo el petróleo, que extrae del Oriente Medio, y para Rusia aún menos, pues las dos superpotencias son prácticamente autosuficientes. Pero para los países europeos no ocurre lo mismo, ya que no teniendo prácticamente producción petrolera, se abastecen en el 80 por 100 de esta área, aunque Libia y Argelia la están sustituyendo poco a poco; pero ambos países forman parte de la Liga Árabe y participan de sus compromisos políticos, aunque la verdad es que no suelen ser cumplidos con unanimidad por sus miembros. En resumen, el dominio del mar en esta zona supone una influencia muy importante sobre todos los países europeos que se pueden ver muy afectados por ella en sus aprovisionamientos petrolíferos. No obstante, la importancia de la producción petrolífera árabe no es hoy día tan decisiva para Europa como lo fue en el año 1956 cuando el intento anglofrancés de apoderarse del Canal de Suez. El *boicot* de los países árabes en aquel momento, junto con el cierre del canal, se convirtió en una verdadera catástrofe, estando a punto de cerrarse muchas industrias europeas. Pero este *boicot*, concebido como una estrategia petrolífera de combate por la URSS y los países de Oriente

Medio, se volvió a la larga contra ellos, dado que los países occidentales previeron a largo plazo los inconvenientes que les podían provocar nuevas turbulencias en aquella zona. Los transportistas internacionales que realizan sus planes de trabajo a largo plazo hace tiempo que eliminaron de ellos el pase de los buques tanques por el Canal de Suez. Ello les ha llevado a elegir la ruta del Cabo de Buena Esperanza, empleando los supertanques y construyendo oleoductos periféricos que contornen a los países árabes, como el israelí y el turco, que hemos citado. Además, el conjunto de países de la OCDE guardan tres meses de consumo en sus *stocks*, diversificando sus proveedores, bien que los países de Oriente Medio continúan siendo sus principales suministradores. Además de estas precauciones, los países árabes quedaron muy escarmentados de su propio *boicot*, ya que en 1967, cuando la Guerra de los Seis Días, el nuevo les costó muchos cientos de miles de dólares, que fue aprovechado rápidamente por el Irán para aumentar su producción el 27 por 100 a costa de estos países, que no lograron recuperarlos. La lección, pues, no fue perdida, y las naciones árabes productoras de petróleo no se dejarán arrastrar fácilmente a nuevas aventuras, que les cuestan muy caras.

No obstante, el Mediterráneo oriental siempre será una zona focal del tráfico marítimo de las más importantes del mundo, no solamente por el volumen del tráfico, sino también por el carácter energético de las cargas de los barcos, siendo para la Europa de hoy lo que fue a principios de siglo el tráfico carbonero de Cardiff y la cuenca del Ruhr, aún quizá más marcado por depender de él todo el tráfico de automóviles y camiones, sin cuyo concurso la civilización actual no se concibe.

Es lógico, que el dominio de esta zona desde el punto de vista estratégico constituya uno de los más principales objetivos de las dos naciones que dominan al mundo, los Estados Unidos y Rusia, y que todos los pretextos sean buenos para afirmar su presencia en él.

Dentro de la bipolaridad política en la que el mundo actual se encuentra inmerso, existe una serie de áreas de fricción en las que hay zonas conflictivas en las que los dos grandes se encuentran implicados, luchando por intermedio de pueblos a los que cada uno ayuda en sus pretensiones, pero tratando en todas las ocasiones, por acuerdo tácito, de no enfrenar en ellas a sus fuerzas militares, con el fin de evitar incidentes que puedan degenerar en guerras generalizadas, con la amenaza de agresiones nucleares que a toda costa se quieren evitar. Pero en el Mediterráneo en general y particularmente en el oriental, este principio tan bien guardado se ha roto, y en su pequeña

área operativa se han reunido dos potentes flotas en actitud expectante y siempre preparadas para la acción: La Sexta Flota de los Estados Unidos y la Flota rusa del Mediterráneo.

Durante veinticinco años la Sexta Flota se ha paseado sin contraste como dueña y señora de este mar, si bien es verdad que en los últimos diez años transcurridos los rusos han hecho su presencia, primero, por medio de una navegación mercantil creciente, y en segundo lugar, con pesqueros y buques hidrográficos y oceanográficos, todos ellos con potentes medios de detección, que vigilaban los movimientos de la Sexta Flota y estudiaban los fondeaderos, pláceres y surgideros a lo largo y a lo ancho de este mar, que pudieran servir a los barcos soviéticos para operaciones logísticas y de descanso en su futuro vagar por el Mediterráneo. De esta forma se encontraba todo preparado cuando las circunstancias se hicieron propicias para que potentes fuerzas navales soviéticas hicieran en él su aparición. La ocasión se la brindó el conflicto árabe-israelí de 1967, llamado la Guerra de los Seis Días. Aunque antes de que éste se produjese ya habían comenzado a entrar buques de combate rusos a través de los estrechos de los Dardanelos; fue durante los días que siguieron a la llegada de los israelitas al Canal de Suez cuando comenzó el desfile de barcos soviéticos, cuyo número en el Mediterráneo oriental ha oscilado entre 40 y 72. Desde aquella época, las vicisitudes de las dos fuerzas navales en presencia física en un teatro de operaciones tan reducido ha sido muy variada, culminando la tensión entre ellas en el año 1970 cuando la crisis jordana, que tomaremos más adelante de ejemplo o de muestra en esta compleja situación.

La misión de la Sexta Flota en el Mediterráneo es la de adquisición y ejercicio del dominio del mar, es decir, conseguir que ninguna otra fuerza naval pueda llegar a ser una amenaza en él, anulándola o destruyéndola, y el conseguir el control de las comunicaciones, protegiendo el tráfico marítimo propio e impidiendo el del enemigo en caso de guerra. La Sexta Flota tiene esta doble misión, compartida con las fuerzas navales de los países de la NATO, teniendo como objetivo principal el de proporcionar la cobertura estratégica de una forma tridimensional, mientras que los barcos de la OTAN y sus fuerzas aéreas están encargadas del control de las comunicaciones marítimas, durísima misión en tiempo de guerra, no así en el de paz; pero la cobertura que presta la Sexta Flota es casi tan dura en paz como en guerra, pues la única diferencia es que no hay combates, pero el servicio en la mar es prácticamente el mismo.

La Sexta Flota está formada teniendo como base a dos portaaviones de ataque con sus escoltas correspondientes. Constituye una fuerza móvil autosuficiente, desvinculada del soporte logístico de bases fijas, excepto para las grandes reparaciones, permaneciendo en la mar el cincuenta por ciento de su tiempo.

La Sexta Flota tiene, además de la misión estratégica citada, la de poder extender su acción en tierra por medio de fuerzas de desembarco que puedan constituir un primer escalón táctico terrestre; para ello dispone de cuatro o cinco transportes de ataque capaces de albergar a 1.500 marines. Ello le confiere un poder estabilizador en la zona indudable, como lo demostró en la crisis del Líbano surgida en el año 1958.

La autosuficiencia de que goza la Sexta Flota está proporcionada por un tren logístico de buques de unas 40 unidades. Entre ellas destacan como principales: Un buque taller, dos transportes de municiones, tres petroleros preparados para suministrar combustible en la mar, dos frigoríficos y ocho buques auxiliares. Cuenta también con depósitos terrestres de combustibles y municiones en países amigos y aliados europeos, teniendo facilidades de este tipo en Nápoles y Sigonella, en Italia; El Pireo, en Grecia; Rota, en España, así como facilidades en algunos aeropuertos civiles, como el de Suda, en Creta.

El problema del apoyo logístico siempre ha sido fundamental; pero hoy día, como consecuencia de la complejidad del material naval, de los sistemas de armas a base de complicados mecanismos electrónicos con innumerables componentes, a los que hay que reemplazar con frecuencia, con el fin de conseguir una fiabilidad suficiente a los fines de los sistemas, subordina las operaciones militares a los repuestos de una forma como jamás sucedió, ya que la falta de alguno de ellos puede convertir en inútil a un barco o un avión en los momentos que más se le necesite. Esta necesidad, unida a la de combustible, víveres, etc., da una importancia fundamental al apoyo logístico y explica los enormes trenes navales de buques auxiliares que las flotas modernas necesitan para ser autosuficientes.

La línea de comunicaciones marítimas que sirve al abastecimiento de la Sexta Flota tiene una enorme longitud, puesto que atraviesa todo el Atlántico Norte y Mediterráneo; solamente en este mar tiene que recorrer 2.000 millas. A lo largo de todo su recorrido tiene muchos puntos débiles. La situación en cuestión de abastecimientos en el Mediterráneo es muy parecida a la que tuvieron los ingleses durante la II Guerra Mundial. Para resolver las difi-

cultades que presenta la protección de las comunicaciones marítimas en este mar, la NATO, que, como dijimos antes, es la directamente responsable, cuenta con un comandante naval de las fuerzas del sur de Europa, conocido por las siglas COMNAVSOUTH, que agrupa a fuerzas navales italianas, griegas, turcas e inglesas, contando, como es lógico, con el apoyo y cobertura de la Sexta Flota, pudiendo su fuerza aérea embarcada colaborar directamente con ella.

En el Atlántico el control de las comunicaciones marítimas y, por lo tanto, la defensa de la línea de abastecimiento de la Sexta Flota depende también de la NATO, a cargo de fuerzas navales americanas en su parte occidental y de las europeas en la oriental. De esta forma esta línea está protegida en toda su longitud, pero presenta muchos puntos débiles; la geografía impone sus servidumbres, y las enormes dificultades que presenta este gigantesco abastecimiento solamente lo puede resolver el extraordinario poderío de los Estados Unidos.

El despliegue de la Sexta Flota es variable y depende de las circunstancias políticas del momento. En primer lugar, tenemos que señalar la presencia en el Mediterráneo de tres submarinos nucleares, armados con misiles «Polaris», cubriendo el flanco meridional del continente europeo y amenazando los objetivos fundamentales soviéticos existentes en el sur de Rusia. Estos submarinos no dependen directamente de la Sexta Flota, sino del Mando Estratégico Americano, y en ellos descansa la estrategia disuasoria en esta área mundial.

En circunstancias normales está en la mar en continuos ejercicios una de las agrupaciones navales que tiene de base un portaaviones de ataque; la otra suele encontrarse descansando en El Pireo o en el sur de Italia; pero con frecuencia están las dos en actividad. Aunque su presencia en la cuenca del Mediterráneo oriental es cosa corriente, sin embargo, por cálculo político y también por imposiciones tácticas e incluso por facilidades de adiestramiento, suele permanecer en los accesos de esta cuenca, pues en caso de emergencia puede montar desde allí operaciones aéreas, dado el gran radio de acción de la aviación embarcada y de su dominio electrónico de la zona, evitando con ello también roces directos con los rusos. Los entrenamientos de las dotaciones de sus aviones, que tienen que volar todos los días para mantenerse en forma, también así se facilita, pues por el Mediterráneo oriental es tan densa la línea de tráfico comercial aéreo, que todas las intercepciones son con aviones civiles, cosa que impide un empleo fluido y sin

riesgos de los vuelos de entrenamiento con objetivos fingidos. Solamente en los momentos de crisis hubo concentraciones navales en este mar, obligando su pequeñez a un empleo muy circunspecto de las agrupaciones. La exploración aérea es proporcionada por los aviones de la propia Sexta Flota y los de la NATO que operan por aquellas aguas. Se procura tener situados a todos los barcos soviéticos, especialmente a los de combate de grandes cualidades militares. Todos los datos son recogidos en el Cuartel General de la NATO en Nápoles, en donde se lleva la situación general al minuto, difundiendo ésta por radio o televisión a los interesados. No se suele seguir las estelas de los barcos rusos, como hacen éstos con los occidentales; en realidad, esta práctica es innecesaria, dado el dominio electrónico y aéreo que ejercen en la zona.

La fuerza ofensiva de la Sexta Flota descansa en su aviación de ataque embarcada, compuesta siempre por los últimos modelos de aviones, capaces de portar una panoplia de misiles con características muy variadas apropiadas a cada caso. Estos cazabombarderos los podemos considerar como unos misiles recuperables y cuya inteligencia no se la prestan mecanismos electrónicos, sino una mente humana, capaz de corregir equivocaciones de apreciación y de repetir su ataque tantas veces como las circunstancias lo exijan. En resumen, no es un instrumento ciego una vez lanzado y de trayectoria rígida ni expuesto a contramedidas electrónicas; por estas cualidades, la confianza puesta en él, como máximo poder ofensivo en la mar, subsiste.

En su conjunto, la Sexta Flota es una fuerza naval equilibrada y ofensiva capaz de llevar a cabo las misiones que le están encomendadas, el mantenimiento o adquisición del dominio del mar en el área de su responsabilidad.

La flota soviética del Mediterráneo, conocida por el nombre de la «Eskadra», es una fuerza naval moderna y equilibrada, pero carente de cobertura aérea embarcada. La Armada soviética en general ha sido concebida hacia la defensiva, como consecuencia de su objetivo principal: el de oponerse al de las fuerzas navales de los Estados Unidos, que tratan de controlar las comunicaciones marítimas, y la de proyectar su poderío marítimo hacia la tierra. A medida que los objetivos de la Unión Soviética han ido ampliándose en el ámbito mundial, esta concepción de marina defensiva ha tenido que ir cambiando hacia otro más ambicioso, de una marina en expansión constante capaz de ejecutar el control del dominio del mar en presencia del enorme poderío naval americano.

El primer objetivo, pues, de la Eskadra en el Mediterráneo es la de

poder destruir los portaaviones norteamericanos, defender sus comunicaciones marítimas en este mar y ejercer una función política en el mismo, tratando, como mínimo, de contrarrestar en lo posible los efectos de la cobertura estratégica de los Estados Unidos.

La composición de la Flota soviética en el Mediterráneo es variable; pero, en líneas generales, está formada por: Un portahelicópteros tipo «Moskva», dos cruceros, uno, por lo menos, con ingenios teledirigidos; siete destructores de escuadra, seis tipo KF, armados de misiles superficie-superficie de gran alcance; cinco buques escoltas, tres dragaminas oceánicos, cuatro buques anfibios capaces de llevar 1.200 hombres, 50 carros anfibios y algunos vehículos blindados, 20 buques auxiliares y barcos logísticos, 10 ó 12 submarinos, algunos armados con misiles superficie-superficie.

Además de todas éstas fuerzas navales, los soviéticos cuentan en el Mediterráneo oriental con una aviación naval basada en tierra, no muy numerosa, formada por TU-16 Badger, BE-12 Mail anfibio y AN-12 Cub. La misión de esta aviación no es de ataque, sino antisubmarina, por un lado, y especialmente la de suministrar datos de localización e identificación de determinadas unidades, con el fin de facilitar el empleo de los submarinos y los misiles. Los TU-16 Badger, armados de misiles aire-superficie de gran alcance, son un enemigo peligroso para los barcos, aunque ellos, a su vez, son vulnerables a la caza y misiles superficie-aire.

La logística de esta compleja Flota es mucho más sencilla que la de la Sexta Flota americana, ya que sus líneas de comunicaciones son muy cortas al tener su principal escalón logístico en los puertos soviéticos del Mar Negro e incluso en los de los países satélites ribereños de este mar. La gran servidumbre con que cuenta es la del Tratado de Montreux para el paso de los estrechos, no obstante en tiempos de paz las dificultades no tienen características graves, bastando con preavisos de paso hecho a Turquía. En tiempos de guerra sería otra cosa, pero hasta ahora no han surgido problemas de este género.

Las bases navales más utilizadas por la Marina soviética en el Mediterráneo han sido hasta agosto de 1972, mes en que se interrumpieron las relaciones con los egipcios, las de Latakia y Tortosa en las costas de Siria y las de Alejandría, Marsa-Matruk y Sollum en Egipto. En Alejandría mejoraron notablemente la antigua base que allí construyeron los ingleses, así como utilizaron el astillero de Al Gabbari allí existente, aunque con poco éxito práctico. En Sollum, cerca de la frontera libia también ha sido muy me-

orado, realizando obras civiles muy costosas, a pesar de la mediocridad del lugar.

Pero los soviéticos utilizan también muchos fondeaderos, en los que en los días buenos de tiempo se suministran los buques de combate. La práctica de suministros en la mar, que en los buques americanos es cosa corriente, no lo es tanto en los que componen la Eskadra, pero es de suponer que poco a poco mejoren las condiciones de su abastecimiento en este sentido, ya que sus continuas navegaciones en este mar les hace que vayan ganando en experiencias navales de todo género, cosa que no se consigue nada más que con el tiempo.

Pero son hasta ahora los fondeaderos inferiores a las cien brazas los más utilizados para fines logísticos. Estos están repartidos a lo largo de todo el Mediterráneo, empleándolos sin solicitar autorización de la nación a que pertenecen, aunque algunos están en aguas internacionales. Los más empleados son los siguientes: Al este del Estrecho de Gibraltar utilizan los existentes en las proximidades de Melilla, no en aguas españolas, y la Isla de Alborán, en el placer allí existente. En la costa de Túnez en el Golfo de Hammarinet. En el Canal de Sicilia, Hurd Bank al este de Malta. Al sur de Grecia, entré el Peloponeso y Creta, la isla de Kithina, Sollum en Egipto y sur de Chipre.

En resumen, el problema logístico soviético en el Mediterráneo, especialmente en su cuenca oriental, es mucho más fácil para los soviéticos que para los norteamericanos, aunque con la servidumbre del Tratado de Montreux, pero su cercanía a sus bases navales del Mar Negro y la posibilidad existente del envío del material de repuesto por avión, hace que estos problemas sean mucho más sencillos.

La marina soviética, al tratar de evolucionar de una concepción defensiva a otra ofensiva, se encontró con un oponente en el que el nervio de su fuerza descansaba en una aviación embarcada en numerosos y magníficos portaviones. Con gran realismo y conocimiento de sus propias limitaciones, comprendió que no podía alcanzar en mucho tiempo la superioridad conseguida por su adversario a través de terribles guerras, una industria aeronáutica sin precedentes y un constante adiestramiento de su personal en todos los océanos del mundo. Esta situación los llevó a poner el énfasis de su investigación científica en el desarrollo de misiles embarcados superficie-superficie, superficie-aire, sin desdeñar los aire-superficie. De esta forma sus barcos podrían hundir a sus adversarios desde lejos y de un solo golpe,

y estar provistos de una cobertura táctica antiaérea que no se la podía proporcionar sus aviones de caza embarcados. Así surgieron esos modernos buques de guerra portamisiles, de todos los tamaños, pues con ellos están armados sus lanchas rápidas, destructores, cruceros e incluso sus submarinos.

El sistema de armas soviético superficie-superficie constituye un arma especialmente diseñada para los ataques por sorpresa. Con ellos se piensa poner fuera de combate a los portaviones de la US Navy y neutralizar a su aviación embarcada. Pero para poder alcanzar un blanco más allá del horizonte se necesita una información muy precisa sobre su situación, suministrada por un observador avanzado. Así, pues, una correcta identificación del blanco le es absolutamente indispensable, dada las dimensiones del misil y su pequeño número a bordo que no le permite errar golpes. El problema de la localización e identificación del blanco es muy difícil, así como el de la elección de objetivo. Su conducción acertada depende en gran parte del medio ambiente electrónico, muy difícil siempre en el Mediterráneo y expuesto a interferencias. Todo ello hace necesaria la presencia de un avión que suministre los datos más precisos, así como un dominio electrónico, o al menos contar con poderosas contramedidas electrónicas. Pero para tener un avión en el aire se precisa obtener el dominio aéreo, y éste, por ahora está en manos norteamericanas. También los datos pueden ser suministrados por un submarino u otro barco, es decir, que la acción por sorpresa, de una forma u otra, no puede ser descartada dada la relatividad del dominio del mar y de la superioridad aérea.

La defensa antiaérea de la Flota soviética, dada su falta de cobertura aérea, especialmente cuando opera en el Mediterráneo occidental, está superada a la artillería antiaérea convencional y a los misiles superficie-aire, pero esta defensa está muy expuesta a contramedidas electrónicas y a ataques aéreos a baja cota. Por todo ello, dada la incertidumbre del empleo de los misiles, la superioridad de la aviación de ataque embarcada, que cuenta siempre con la apreciación humana, es evidente; aunque por ello no dejen de ser sumamente peligrosos los modernos barcos soviéticos.

Estos buques podrán ser empleados especialmente al principio de las hostilidades en ataques de sorpresa sobre los portaaviones. El éxito de este ataque dependerá siempre de las operaciones de vigilancia, especialmente cuando se quiera emplear los misiles superficie-superficie más allá del horizonte radar, lo que les obligará necesariamente a montar otras operaciones complementarias difíciles de realizar.

De todas formas, la aportación masiva de los misiles a la guerra naval realizada por los rusos ha hecho cambiar los conceptos tácticos de la misma en una escala muy grande. Hasta ahora, y como consecuencia de las experiencias de la II Guerra Mundial, el esquema táctico de una formación naval era el circular con los buques escoltas en un círculo alrededor de los grandes barcos a proteger situados en su área central, de esta forma se les protegía de submarinos y aviones. Pero en la actualidad, este simple esquema táctico no tiene valor frente a los misiles, necesitándose buques y aviones muy avanzados y dispersos en contraposición de la necesariamente cerrada defensa antisubmarina. Las modernas formaciones navales nada se parecerán a las antiguas, aunque por ahora tendrán que ser un compromiso entre los dos grandes peligros, el submarino y el misilístico, dependiente de los tipos de buques, con que se cuente y de su número. No obstante, las consecuencias que a este respecto están obteniendo los norteamericanos de su actual experiencia mediterránea, no creemos que sea válida para los grandes océanos, pues la pequeñez del teatro de operaciones que presenta el Mediterráneo oriental y la concentración de barcos en tan pequeño espacio es lógico que desvirtúe las enseñanzas, y que las haga impracticables en mares libres.

La línea general estratégica seguida por los rusos en la conducción de sus operaciones navales descansa en la vigilancia constante y sin desmayos de los pasos obligados, con el fin de tener constantemente situados a los barcos adversarios y poder en un momento cualquiera utilizar el factor sorpresa. Esta vigilancia la complementan los vuelos de la aviación basada en tierra y el seguimiento de las estelas de los buques adversarios, si esto se considera necesario. El despliegue, pues, está basado en este principio, teniendo en primer lugar a una serie de barcos espías tipo AGI a lo largo del Mediterráneo. Uno de ellos destacado constantemente enfrente de Rota con el fin indudable de vigilar a los submarinos atómicos armados de Polaris, y al mismo tiempo ver lo que pasa en dirección al Estrecho de Gibraltar, cosa que realiza con sus poderosos medios de detección radioeléctricos. Otro AGI lo mantienen constantemente en el Canal de Sicilia, y un tercero cruza las aguas cercanas a Israel. También emplean en esta misión informativa numerosos barcos de superficie, incluso los de gran poder militar; así un destructor lanzamisiles recorre el área comprendida entre Cerdeña, Túnez y Sicilia, y otro buque del mismo tipo cruza al este-oeste de Creta. El grueso, es decir, los buques de mayor poder militar, suelen estar

desplegados en cuatro o cinco agrupaciones, cada una de ellas teniendo por base un gran buque lanzamisiles. Su situación es variable, pero en general tres están en Tobruk y Port Said, dos en las costas meridionales de la península de Anatolia y otra al este de Creta.

A todo este despliegue hay que añadir los submarinos nucleares soviéticos en número indeterminado, armados de misiles estratégicos de alcance medio, que amenazan las zonas industriales del sur de Europa y en donde descansa la disuasión nuclear rusa en esta zona, y también la seguridad *in extremis* de la Eskadra.

La constante vigilancia de los pasos obligados constituye la base de los planes operativos de los soviéticos, reflejándose en cualquiera de sus movimientos por sencillos que éstos sean. Así cuando su objetivo es la realización de un ejercicio de desembarco anfibio en algún punto de la costa amiga del Mediterráneo oriental, para protegerlo directamente emplean un dispositivo compuesto de submarinos, buques de superficie de gran poder militar y de aviones. Mientras se desarrolla el ejercicio en una cierta área mantienen destacadas en los accesos obligados a ella importantes fuerzas de combate, es decir que extienden la protección táctica a una escala estratégica que a veces llega a interesar a todo el Mediterráneo, impidiendo el acceso al área del objetivo, bloqueando sus rutas de entrada. Esta línea de conducta estratégica es muy posible que sea la que piensan adoptar los rusos en el Mediterráneo en caso de conflicto, con lo que demuestran que sus mandos cada día van adquiriendo práctica en la guerra naval y van pasando de concepciones defensivas a otras ofensivas más ambiciosas.

Una de las características más sobresalientes de las unidades navales que forman la Eskadra es su modernidad. La edad media de los buques que integran la Sexta Flota de los Estados Unidos es de diecinueve años, mientras que la de los buques de la Eskadra es de diez, habiendo sido retirados algunos por considerarlos ya sobrepasados, con lo que su edad media de los últimos tiempos es de ¡siete años!, todo ello hace que el poder de las fuerzas navales soviéticas en el Mediterráneo no sea cosa despreciable, sus misiles tácticos tienen también cabezas nucleares, además de las convencionales, lo que les presta una potencialidad disuasoria difícil de contrarrestar. No obstante la debilidad aparente en cuanto a la edad de los barcos americanos, la realidad es que sus portaaviones y aviación embarcada representan una concentración aérea ultramoderna, provista de una panoplia de armamento de todo tipo difícilmente superable y en la que descansa el poder intrínseco

de la Sexta Flota. En cuanto al resto de los barcos, tanto los de superficie como los submarinos, han recibido a lo largo de su vida cambios importantes en sus sistemas de armas y aparatos de detección que les puede hacer figurar como buques modernos y muy capaces de hacer frente a sus adversarios. Pero la escuadra misilística soviética siempre puede dar una sorpresa en cualquier momento, estando tanto los norteamericanos como los buques de las naciones NATO preparadas para evitarla; con este objeto el mando de la Sexta Flota tiene una dependencia NATO constituida por el Mando Aéreo Marítimo del Mediterráneo (MARIDMED), situado en Nápoles, que recoge toda la información coordinando esfuerzos e impide interferencias, con lo que la posición de los barcos de mayor poder militar ruso, su despliegue e intenciones es constantemente conocido, pero las sorpresas técnicas son siempre difíciles de evitar y aunque los occidentales las siguen con todo cuidado, el cambio y modernización constante de los barcos soviéticos hacen previsible que en ellas descansa especialmente la estrategia soviética.

Bien es verdad que el paso obligado de los estrechos de los Dardanelos y las servidumbres del Tratado de Montreux obliga a los rusos a grandes esfuerzos en tiempo de paz y riesgos de aislamiento en los de guerra. Por dicho Tratado los submarinos que operan en el Mediterráneo tienen bases atlánticas, viéndose obligados a realizar derrotas periféricas para llegar a sus objetivos. Esto hace que sean localizados con relativa facilidad antes de llegar a ellos, y que siempre se conozca su número en este mar.

Por otra parte, la posibilidad de cierre de los estrechos y el aislamiento de sus bases del Mar Negro en tiempo de guerra es un terrible peligro que corre la Eskadra y que con toda seguridad estará previsto en los planes operativos rusos. Es de suponer que los repuestos situados en el Mediterráneo sean muy numerosos en previsión de esta situación, y que además operativamente cuente con una acción de sorpresa contra los portaaviones que les haga dueños del teatro, o al menos les proporcione un tiempo considerable de respiro, en el que puedan montar otras operaciones complementarias que les haga dueños de los estrechos. En caso de no tener éxito, los barcos se encontrarían encerrados en una ratonera con un fin seguro a un plazo más o menos largo. Pero también es de esperar que esta situación desesperada haya sido prevista por el alto mando de la Marina soviética y buscado soluciones al problema que sin duda será la amenaza de los submarinos atómicos y la advertencia de emplearlos en último término, desencadenando una guerra nuclear, pues como en toda gran acción militar o política, cuando

los grandes intereses de uno de los grandes adversarios se encuentre comprometido, la cobertura nuclear o termonuclear se pondrá en marcha, por lo que la vida de los barcos rusos destacados en el Mediterráneo puede estar hasta cierto punto garantizada, o al menos constituir un gran peligro para la paz universal.

Como siempre sucede, es en los momentos de crisis cuando se prueban la bondad de las disposiciones tomadas, y ésta surgió durante los meses de septiembre y octubre de 1970, cuando la llamada crisis jordana. En aquellos meses el poder de los guerrilleros palestinos en aquel país había alcanzado un punto que su gobierno lo consideró como peligroso, pues en su misma capital mantenían a numerosas fuerzas armadas, relativamente incontroladas. El rey Hussein decidió terminar con esta situación por medio de las armas, lanzando a su ejército a la lucha contra los fedayines, organizándose una verdadera guerra de gran peligrosidad internacional por las reacciones que esta lucha tuvo entre el resto de los países árabes protegidos por los soviéticos, y los israelitas y jordanos, a los que en este caso protegieron los Estados Unidos. Como Jordania no tiene costas en el Mediterráneo, el auxilio que podían proporcionar a uno o a otro contendiente las fuerzas navales rusas o americanas era muy problemático, pero la estabilidad de toda el área del Oriente Medio, aunque ésta sea una estabilidad conflictiva, se la proporcionan la Sexta Flota y la Eskadra que conservan el *statu quo* actual. Por ello el conflicto trajo como consecuencia la movilización y alerta de las fuerzas navales existentes en el Mediterráneo oriental. En aquellos momentos, al inicio de la crisis, el número de barcos norteamericanos existentes en aquellas aguas era de 45, y el de los soviéticos, de 52. Por aquellos días se estaba realizando un ejercicio anfibia NATO, el «Deep Express», y el portahelicópteros anfibia «Guam» y su escolta fue destacado para engrosar las fuerzas no muy numerosas de la Sexta Flota. Pero los rusos estaban a dos días de navegación de la zona desde los puertos del Mar Negro, e inmediatamente comenzó el desfile a través de los estrechos por medio de un preaviso urgente a Turquía enviando 26 unidades de combate, entre ellas seis dotadas de misiles superficie-superficie y ocho con superficie-aire, además de numerosos submarinos. Las unidades de refuerzo americanas estaban a quince días de navegación, menos mal que se pudo enviar mucho antes de lo previsible, debido a su situación casual, a una nueva agrupación naval a base del portaaviones «Kennedy» y su escolta correspondiente, alguno de los cuales contaba con misiles de último modelo.

A los quince o veinte días del comienzo de la crisis jordana en el Mediterráneo oriental, los rusos tenían 72 barcos, 23 de combate de gran valor militar, y los norteamericanos las tres agrupaciones formadas alrededor de los portaaviones «Kennedy», «Independence» y «Saratoga», lo que convirtió aquellas aguas en una especie de revista naval de últimos modelos, casi sin posibilidad de maniobrar, permaneciendo todos ellos circunspectos y conscientes de la gravedad potencial de la situación.

La crisis pasó y todo volvió a la rutina diaria de vigilancias, reconocimientos aéreos y seguimiento de las grandes unidades americanas por barcos rusos, pero fue una gran enseñanza, pues se vio en ella el peligro que representan los modernos barcos rusos y las dificultades que presentan los teatros de operaciones reducidos a las fuerzas navales modernas y bien dotadas. También se comprobó que, al menos en el Mediterráneo oriental, la libertad de acción de la Sexta Flota está limitada en gran parte por la presencia de la Eskadra, no contando en aquella zona con un dominio del mar absoluto, sino que hay que contar de forma permanente con una presencia hostil constante y potente, lo que los planes operativos americanos tienen que haber cambiado totalmente con relación a los de otros tiempos ya pasados. También esta presencia ha de tener influencia sobre la composición de la Sexta Flota, pues a medida que la Eskadra recibe nuevos y más modernos barcos, la primera habrá de reforzarse aumentando sus agrupaciones navales, que probablemente tendrán que pasar de dos a tres, así como los barcos, que tendrán que ser de los últimos tipos con sistemas de armas que puedan contrarrestar y aun superar a los de los rusos.

El Mediterráneo se ha convertido, pues, en área crítica y centro de gravedad de la estrategia mundial, y los países directamente interesados, como somos nosotros, no podemos contemplar el espectáculo en actitud pasiva, sino tratar de contar con fuerzas navales y aéreas suficientes para que en un momento dado podamos tener alguna participación en las grandes decisiones, que siempre serán de los dos grandes, Rusia y Norteamérica, y en las que habrá que tratar a toda costa de no salir perjudicados, esto es lo máximo que la bipolaridad política actual nos puede conceder al resto de los pueblos interesados; pero si España consigue dominar de hecho su entrada, es decir, el Estrecho de Gibraltar, nuestra participación en las grandes decisiones político-estratégicas estará garantizada. Por ello, el conseguirlo deberá convertirse en el gran primer objetivo nacional.

ENRIQUE MANERA REGUEYRA

1. The first step in the process of identifying a problem is to recognize that a problem exists. This is often done by comparing current performance against a desired state or goal. For example, if a company's sales are declining, this indicates a problem that needs to be addressed.

2. Once a problem is identified, the next step is to define the problem more precisely. This involves determining the scope of the problem, the time frame over which it is occurring, and the specific areas affected. For instance, if sales are declining, it is important to determine whether the decline is occurring across all products or just certain ones, and whether it is a short-term fluctuation or a long-term trend.

3. After defining the problem, the next step is to identify the causes of the problem. This is often done through a process of brainstorming and analysis. For example, if sales are declining, possible causes could include changes in consumer behavior, increased competition, or changes in the company's marketing strategy.

4. Once the causes of the problem are identified, the next step is to develop a plan to address the problem. This plan should be based on the identified causes and should outline the specific actions that will be taken to address the problem. For example, if the cause of declining sales is increased competition, the plan might involve developing new products or improving the company's marketing strategy.

5. The final step in the process is to implement the plan and monitor the results. This involves putting the plan into action and tracking the company's performance over time to see if the problem has been resolved. If the problem persists, it may be necessary to revise the plan and try different approaches.