

— 8 —

GEOESTRATEGIA DEL ESTRECHO

*Por D. Ricardo Álvarez-Maldonado Muela.
Vicealmirante.*



*D. Ricardo Álvarez-Maldonado Muela.
Vicealmirante.*

Salió de la Escuela Naval como Alférez de Navío en 1946. Ha servido en los cruceros “Canarias”, “Cervantes “ y “Méndez Núñez”, en los minadores “Júpiter” y “Neptuno” y en el buque-escuela “Galatea” Ha mandado el guardapescas “Sálvora”, el patrullero RR-19, el dragaminas “Tambre”, la fragata “Andalucía” y la Flotilla de Medidas Contra Minas. Participó en las operaciones de IFNI-SAHARA en 1957/58 embarcado en el Estado Mayor de La Flota a bordo del “Canarias” y en las relacionadas con la “Marcha Verde” como Comandante de la “Andalucía” en 1975.

Es especialista en Electricidad y Transmisiones, graduado en la “USN Post Graduate School” de Monterrey (California), Diplomado de Guerra Naval y del “Naval War Collage” de Newport (Rhode Island).

Ha sido Jefe de Órdenes de la Flotilla de Fragatas, y servido en el Estado Mayor de la Flota y en el de la Armada. También ha servido en la Secretaría del Ministro de Marina y sido Jefe del Gabinete del Almirante Jefe del E.M. de la Armada. Fue Jefe de Estación Naval de Porto Pí en Palma de Mallorca. De Contralmirante fue Jefe de las Divisiones de Orgánica y Logística del E.M. de la Armada y como Vicealmirante Jefe de la Jurisdicción Central de Marina, Director de Construcciones Navales y Consejero del Consejo Supremo de Justicia Militar. Posee diversas condecoraciones tanto españolas como extranjeras. Entre ellas la Gran Cruz del Mérito Naval y la Gran Cruz de San Hermenegildo.

En la reserva ha sido Profesor del Master de Defensa del CESEDEN y colaborador en varios seminarios en este Centro. Coautor del libro “Las Operaciones Anfibia” y autor de “Crónica de la Armada Española 1939/1997”. Colaborador durante cuatro años del Instituto de Estudios Estratégicos del Ministerio de Defensa en la Publicación “Panorama Estratégico Mundial”. Premio Revista de Marina 2002. Ha escrito numerosos artículos en esta y en la de Historia y Cultura Naval e impartido conferencias sobre temas históricos y profesionales. Lleva nueve años colaborando en estas jornadas de ASESMAR.

8 · GEOESTRATEGIA DEL ESTRECHO

*Por D. Ricardo Álvarez-Maldonado Muela.
Vicealmirante.*

INTRODUCCIÓN

Como se deduce de su título el propósito de este trabajo no es ceñirnos exclusivamente al Estrecho de Gibraltar como paso marítimo, sino abarcar también a su entorno geoestratégico lo que conlleva un enfoque mas amplio que obligatoriamente debe comprender tanto a sus dos accesos como a los estados ribereños. El marco de nuestro estudio, por consiguiente, incluirá el espacio extendido entre el meridiano de Cabo San Vicente y el de Cabo de Gata que en su vertiente marítima es lo que antaño se conoció en la Armada por Zona Marítima del Estrecho.



Figura 1. Relieve del Estrecho.

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR

El Estrecho de Gibraltar constituye la única entrada natural al Mar Mediterráneo. Como es bien sabido este mar es un profundo entrante del Atlántico que separa la costa meridional de Europa de la septentrional de África y que se adentra profundamente en el continente eurásico por los estrechos turcos. Desde la apertura del Canal de Suez posibilita la comunicación del Atlántico con el Índico sin circunvalar toda la costa africana.

El Estrecho de Gibraltar geológicamente proviene de la fisura de dos placas tectónicas. Fisura que provocó que las aguas del Atlántico se precipitaran en la depresión que con el tiempo iba a constituir la gran cuenca mediterránea. Dada la constante evaporación de las aguas mediterráneas si el Estrecho de Gibraltar se cegara el Mediterráneo se secaría.

Precisamente este fenómeno térmico hace que una corriente superficial atlántica entre en el Mediterráneo y otra de mayor densidad salga de él por debajo de la primera. Este intercambio de aguas produce una zona intermedia de turbulencias. Por encima de la superficie el relieve costero encajona el viento que sopla de levante o poniente llegando el primero a alcanzar, al sur del Peñón, los cincuenta nudos.



Figura 2. Detalle del Estrecho por satélite.



Figura 3. Mapa del Estrecho.

El paso es de tan solo ocho millas entre punta Cires en la costa marroquí y la de Tarifa en la española. En su entrada oriental donde la mitología situó las columnas de Hércules (Calpe en el Peñón de Gibraltar y Abila en El Hacho en Ceuta) la distancia es de doce millas. Su profundidad es mayor en la parte oriental que en la occidental. En la primera es algo menos de 1000 metros en la otra la mínima es de 280.

Esta diferencia de profundidad y las fuertes corrientes hizo que el gasoducto que une Argelia con Córdoba a través de Marruecos se prefiriera tender entre Tánger y Zahara de los Atunes pese a ser la distancia entre ambas de unas 29 millas en vez de hacerlo por la angostura.

Accidentes geográficos más destacable del Estrecho son la Bahía de Algeciras resguardada del levante por la lengua de tierra donde se

ubica el Peñón de Gibraltar y la península de Almina de menor tamaño que protege el puerto de la ciudad de Ceuta. La primera tiene un abra de unas cinco millas.

El Estrecho de Gibraltar es donde las costas de África y Europa más se aproximan.

Fue antaño vía de invasión en ambos sentidos y lo es ahora de la corriente emigratoria de sur a norte.

Desde el punto de vista naval la zona de turbulencias originadas por las corrientes de salida y entrada hace que el paso del Mediterráneo al Atlántico de submarinos convencionales en inmersión sea difícil y su profundidad no facilite el establecimiento de campos minados de interceptación no así el tendido de sistemas acústicos antisubmarinos con sus terminales en ambas orillas: posibilidad técnica de gran importancia táctica ya que pese al fin de la guerra fría continúan construyéndose submarinos nucleares y convencionales de mejores prestaciones que sigilosamente patrullan por los mares del mundo, muchos con misiles de largo alcance con cabeza nuclear.



Figura 4. El Mar de Alborán.

LOS ACCESOS

El acceso oriental, geográficamente, queda concretamente definido por la configuración del Mar de Alborán que es una manga de unas

160 millas de largo desde el Estrecho al meridiano de Cabo de Gata y una anchura de unas 100 millas desde la costa andaluza a la costa marroquí del Rif.

En la costa norte es accidente destacable la bahía de Almería y en la sur la Península de Tres Forcas en la que se encuentra Melilla. En la costa sur del Mar de Alborán aparte de Melilla son españoles los peñones de Vélez de la Gomera, de Alhucemas en la Bahía del mismo nombre y las islas Chafarinas al este de Melilla cerca de la frontera argelino-marroquí.

El Mar de Alborán recibe su nombre de una pequeña isla situada en su centro a 35 millas del cabo Tres Forcas y a 48 de Adra (Almería). Pertenece al Ayuntamiento de Almería y a la Autoridad Portuaria de Málaga. Constituye una reserva natural de pesca y es rica en coral rojo El Mar de Alborán con un sistema de corrientes similar al del Estrecho es el “habitat” de diferentes especies de animales marinos.



Figura 5. El Acceso Occidental.

Por el fondo de este mar se proyecta tender el nuevo gaseoducto de gran capacidad que unirá directamente Argelia con Almería con 200 Kms sumergidos a gran profundidad y con enlace a la red gaseística española en Albacete.

El acceso occidental al Estrecho, es decir su entrada atlántica, tiene una configuración completamente distinta a la del Mar de Alborán: mas indefinida geográficamente y mas abierta. Con ánimo restrictivo podríamos reducirlo al espacio marítimo situado al este del meridiano de San Vicente. Dicho meridiano cruza la costa de Marruecos a la altura de Magadan (hoy El Jadiba). La distancia entre ambos puntos es de 229 millas.

La costa norte corresponde a la del Saco de Cádiz y a la del Algarve portugués. En ella son destacables la bahía de Cádiz y el estuario de Huelva. La sur, toda marroquí, es mas regular. En esta se asientan Casablanca (Dar el Beida) el principal puerto y ciudad mas populosa del Reino Alauita y Rabat su Capital.

Dadas las dimensiones de la Zona que hemos descrito el espacio marítimo por ella abarcado es de carácter restringido lo que incrementa la reacción de la tierra sobre el mar desde el punto de vista táctico.

TRAFICO MARÍTIMO

Con reiterada frecuencia se insiste en que el tráfico marítimo, en concreto, el transporte por mar de graneles líquidos, sólidos y carga general, constituye el sistema arterial del comercio mundial. El corte de una determinada arteria o línea de comunicación marítima dañaría en grado sumo e incluso colapsaría la economía del país afectado. Particularmente si dicho país es como España una nación de condición marítima.

Al ritmo que crece la economía mundial lo hace el transporte marítimo. El tráfico mundial por vía marítima alcanzó en 2006 los 6.983 millones de toneladas con un incremento respecto al año anterior de un 4.8% y su tendencia es a aumentar. Supone el 90% del transporte mundial de mercancías.

Dada la configuración hidrográfica del globo terráqueo las líneas de comunicaciones marítimas tienen forzosamente que discurrir por lugares de paso obligado lo que los anglosajones llaman “choke points” y nosotros “puntos focales”.

Uno de los más importantes del mundo es el Estrecho de Gibraltar. Por él no solo sale y entra el tráfico procedente o con destino a los países ribereños del Mediterráneo sino también el que discurre paralelo a la costa africana para por Suez alcanzar el Índico o el inverso, que desde este océano llega al Atlántico Norte.

Al Estrecho de Gibraltar solo le aventaja en cuanto a la densidad del tráfico que por él circula el Canal de la Mancha. La del Estrecho de Gibraltar es algo superior a la del Estrecho de Malaca: tercer “choke point” de la navegación mundial.

De acuerdo con estadísticas oficiales 97.000 barcos pasaron por el Estrecho de Gibraltar en 2006, lo que representa un promedio de 265 tránsitos diarios aunque hay que señalar que un 32% correspondía a los “ferries” que cubran las líneas marítimas entre Algeciras, Gibraltar y Tarifa y los puertos de Ceuta y Tánger. Por el Canal de Suez solo se registraron en dicho año 51 buques al día. Barcos además limitados en su tamaño y calado por las características fijadas en el llamado modelo “Max Suez”.

En la Bahía de Algeciras, donde se encuentra el puerto con mayor movimiento de mercancías de España, entraron el año pasado más de 30.000 buques de los cuales un 75 por ciento lo hicieron en las aguas comprendidas en los límites fijados como de su competencia a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. El 25 por ciento restante lo hizo en Gibraltar. Si bien hay que puntualizar que, de esos 30.000, unos 14.000 también eran “ferries” que operan en el Estrecho. En Algeciras recalaron el año 2006 más de dos mil barcos portacontenedores y 543 petroleros. La bahía también se ha convertido en una estación de servicio donde repostan de petroleras flotantes los barcos en tránsito, con riesgo de provocar vertidos contaminantes. Operación conocida internacionalmente como “bunkering”.

En Tarifa opera desde 1.987 un Centro de Control del Tráfico dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante y en el Estrecho se han establecido líneas de separación del tráfico entrante y saliente para disminuir los riesgos de abordaje.

En la orilla sur del Estrecho, aparte del español de Ceuta, donde también se practica el “bunkering”, se encuentra el puerto marroquí de Tánger. Actualmente está en avanzado estado de construcción un nuevo puerto a 35 km al este de esta ciudad. Ha recibido el nombre de “Tánger-Med” y pretende rivalizar con Algeciras en movimiento de contenedores. Cuando esté terminado tendrá 2.500 metros de líneas de atraque y un terminal de gas natural licuado. Su apertura dará lugar al establecimiento de un nuevo dispositivo de separación del tráfico en el Estrecho. Tánger, ciudad con un millón de habitantes, es el segundo centro industrial de Marruecos y ocupa una situación muy favorable en la entrada occidental del Estrecho. Tánger es la población más populosa existente en sus orillas.

De los puertos españoles de la orilla norte, siguen en importancia al de Algeciras, con un movimiento portuario de 68 millones de toneladas en los once primeros meses de 2007, los de Huelva con 18,7 millones, Bahía de Cádiz con 6,8 y Málaga con 5,8. La gran diferencia entre el movimiento de los dos primeros y los demás de toda la costa meridional española se debe a la existencia de refinerías en San Roque y en Huelva. Ceuta tuvo 2.4 millones en el periodo indicado.

De todo lo expuesto se puede colegir el alto valor geoestratégico del Estrecho de Gibraltar y la repercusión mundial que podría tener cualquier crisis en la zona o el mero riesgo de posibles ataques a buques en sus aguas desde las orillas.

Es fácil imaginar lo que supondría un ataque terrorista a un gran petrolero fondeado en la Bahía de Algeciras o navegando por el Estrecho. No hay que echar en saco roto la manifestación de Al Qaeda de que uno de sus principales objetivos debe ser producir el mayor daño posible al tráfico de suministro de petróleo.

El valor que para la Gran Bretaña tuvo la posesión del Peñón de Gibraltar quedó demostrado en la II Guerra Mundial. Y, en la Guerra Fría, la existencia de esta base naval británica con su centro de Mando y Control, fue baza que permitió al Reino Unido potenciar su peso político en el seno de la Alianza Atlántica. Por las causas que mas adelante analizaremos actualmente no se dan estas circunstancias.

Para los EE UU el libre paso por Estrecho de Gibraltar es esencial mientras mantengan su presencia naval en el Mediterráneo y por ser además la vía marítima más corta desde la costa atlántica norteamericana al conflictivo Oriente Próximo y al Golfo Pérsico. Para Francia y España, naciones con proyección atlántica y mediterránea es también paso obligado para la concentración de toda su Fuerza Naval en uno u otro mar según conveniencia.

LOS PAISES RIBEREÑOS

Los países ribereños son esencialmente dos: Marruecos y España. Aunque Portugal se asoma por San Vicente al acceso occidental, por ser una nación de condición atlántica la importancia que para ella tiene el Estrecho es menos relevante.

Aparte de estos estados existe en la Bahía de Algeciras el enclave británico de Gibraltar que de plaza militar (Garrison Town) pasó en 1830 a ser Colonia y en 1969 a denominarse Territorio Británico de Ultramar (Overseas Territory).

MARRUECOS

El Reino de Marruecos tiene una superficie inferior a la de España sin contar lo que su Gobierno llama “provincias meridionales”: el Sahara Occidental ocupado. Con él su extensión superficial sería superior a la de España. En cuanto a población tiene más de 33 millones. La de España es de 12 millones mas. Por su crecimiento demográfico posiblemente igualará a la de España en el año 2.050 de seguir nacimientos y emigración del país al ritmo actual. En España viven cerca de un millón de marroquíes. La renta per cápita

ta de Marruecos es seis veces inferior a la española y su IDH (Índice de Desarrollo Humano) ocupa el puesto 125 de 203 países. España es el vigésimo. Se calcula que el 19% de la población marroquí vive por debajo del nivel de la pobreza.

Un atisbo de esperanza en este negativo perfil socio-económico de Marruecos lo constituye el aumento del PIB 2006-2007 que alcanzó un 8% debido al sector servicios y al automovilístico (fabricación de automóviles de marca francesa).

La Región del Rif en el norte, con costa al Mar de Alborán y con una población mayoritaria de etnia bereber siempre ha sido muy rebelde al poder central ejercido por el Majzen y tiene un nivel económico inferior al del llamado Marruecos Fértil. En esta región se ha establecido un plan integral de desarrollo que requiere fuertes inversiones en infraestructuras y sistemas de regadío con el fin de ir desterrando el tradicional cultivo de hachís.

Políticamente el Estado Marroquí es una Monarquía Constitucional pero el Rey, Mohammed VI, tiene amplios poderes ejecutivos: puede disolver el Gobierno y el Parlamento, nombrar los ministros llamados de soberanía (Exteriores, Interior y Asuntos Islámicos) y es al mismo tiempo Ministro de Defensa y Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas. Desde el punto de vista religioso se titula Comendador de los Creyentes. La dinastía alauita, de origen árabe, desciende de Mahoma. Su idea del Islam es sunní de rito malawi calificado a sí mismo de tolerante.

Actualmente el Primer Ministro es el viejo político Abbas el Fassi del partido Istiqlal que ganó por escasa diferencia las elecciones de Septiembre de 2007 derrotando contra todo pronóstico al Partido islamista moderado PJD (Partido de la Justicia y el Desarrollo) que ha quedado marginado del Gobierno. La participación fue escasa: de tan solo un 37%. Existen otros partidos islamistas no legalizados más radicales que incluso ponen en entredicho la autoridad religiosa del Rey y que no ocultan su propósito de alcanzar el poder por medios democráticos para derribar al Régimen actual que consideran corrupto y herético.

Marruecos vive una creciente islamización de la sociedad tanto en la calle como en la universidad. Los ulemas, en general, miran con recelo la occidentalización achacando a ella los males que padecen las naciones musulmanas.

En Marruecos se incubó el Grupo Islámico Marroquí de Combate al que se atribuye los atentados de Casablanca de 2003 y de Madrid en 2004. Como otros grupos terroristas del Magreb, vinculados a lo que se llama "Galaxia de Al Qaeda" (La Base). La severa Ley Antiterrorista promulgada y aplicada a raíz de los atentados de Casablanca ha empañado la imagen escasamente democrática del país acusado de violar los derechos humanos por Amnistía Internacional. Pese a ello posteriormente se han producido varios atentados.

Los sufridos en Marruecos y España han propiciado la cooperación entre ambas naciones. También se ha llegado a acuerdos sobre la emigración clandestina y devolución de emigrantes ilegales. Marruecos disolvió las concentraciones de personas de distinta procedencia en las fronteras con Ceuta y Melilla que intentaron saltar tumultuosamente las vallas fronterizas.

España es el segundo país inversor en Marruecos después de Francia y también el segundo cliente de productos marroquíes.

Mohamed VI consiguió concertar en 2004 un Acuerdo de Libre Comercio y obtener el status de aliado militar preferencial de los EE UU. Lo que pudiera tener influencia en cualquier futuro contencioso hispano marroquí.

En Febrero de 2007 tras la ratificación del Acuerdo Pesquero concertado con la UE se permitió faenar a 119 pesqueros españoles en aguas marroquíes.

Marruecos es miembro de la ONU, de la Liga Árabe y de la inoperante Unión del Magreb Árabe pero no lo es de la Unión Africana por causa del conflicto del Sahara Occidental. Es socio también del Partenariado Euromediterráneo (Proceso de Barcelona) habiéndose beneficiado de las aportaciones económicas de la UE.

Marruecos y España firmaron en Julio de 1.991 el Tratado de Paz, Buena Voluntad y Vecindad vigente que establece un marco general de relaciones para la cooperación entre ambos países. Entre otras disposiciones, estipula que ninguna de las partes se inmiscuiría en los asuntos interiores de la otra. Las “Cumbres” de este Tratado, convocadas periódicamente, constituyen un foro de diálogo hispano-marroquí.

Marruecos ha solicitado su incorporación a la UE en varias ocasiones. Está claro que no reúne las condiciones exigidas. Pero es evidente que si Turquía acabara por ser admitida, la ubicación geográfica de Marruecos en África no podría ser motivo de exclusión. España ha prometido apoyar acuerdos económicos preferenciales.

Y, lo que mas nos separa, Marruecos reivindica Ceuta, Melilla y los Peñones.

CEUTA, MEILLA Y PEÑONES

La ciudad de Ceuta situada en la costa de África frente a Gibraltar tiene un gran valor geoestratégico en la entrada oriental del Estrecho. Fue ocupada por el Rey Juan I de Portugal en 1415. Por el Tratado de Lisboa de 1668 que reconoció la independencia de Portugal esta transfirió la soberanía de Ceuta a España cuyos habitantes prefirieron seguir siendo españoles.

Con una población de más de 75.000 habitantes tiene el estatus de Ciudad Autónoma Española desde el 14 de Marzo de 1995. Posee un importante puerto resguardado por la península de Almina. Dispone de un helipuerto, con vuelos regulares, desde 2004.

Ceuta no fue incluida a finales de 1962, durante la VII Asamblea de la ONU en la lista de “Territorios NO Autónomos”. Así fueron llamadas públicamente en los años cincuenta las colonias por el Comité de Descolonización de la ONU. Marruecos en sus reivindicaciones, presentadas con intermitencia, nunca ha tenido títulos para conseguir el apoyo de la ONU en sus pretensiones sobre Ceuta.

Melilla fue ocupada en 1.497 por Pedro de Estopiñan al servicio del Duque de Medina Sidonia que fue quien organizó y costeó la expedición con el visto bueno de los Reyes Católicos. Era entonces una ciudad abandonada y en ruinas que tuvo que reedificarse. A partir de 1553 pasó a depender directamente de la Corona Española.

Desde 1995 Melilla tiene como Ceuta el estatus de Ciudad Autónoma siendo aplicable a Melilla todo lo manifestado sobre las actuales reivindicaciones marroquíes. Dispone de aeropuerto situado a tres kilómetros del centro de la Ciudad. Es puerta de entrada al Rif y motor de la economía rifeña.

La construcción del puerto de Beni Enzar pegado al de Melilla ha creado una situación anómala derivada de la congelación de un acuerdo definitivo de delimitación de aguas entre España y Marruecos sobre lo que mas adelante trataremos.

La población de Melilla es algo inferior a la de Ceuta: 67.000 habitantes pero hay además una población flotante de casi 30.000 personas sin la ciudadanía española que trabajan con permiso y residen en la ciudad. El número de habitantes de origen Marroquí es más elevado que en Ceuta: un 45%.

Ambas tienen el carácter de puertos francos y regímenes fiscales particulares.

Aparte de otros convenios anteriores suscritos entre España y Marruecos los límites definitivos de Ceuta y Melilla fueron fijados por el Tratado de Wad-Ras de 1860.

El Peñón de Vélez de la Gomera es un islote rocoso unido a tierra por un tómbolo arenoso. Nido de piratas fue ocupado en 1.508 por Pedro Navarro, perdido después y recuperado definitivamente en 1554.

Las islas de Alhucemas en la bahía del mismo nombre están constituidas por un peñón y dos islotes. Fueron temporalmente ocupadas en 1560 y definitivamente en 1637.

Por último las Islas Chafarinas fueron ocupadas en 1847 estando deshabitadas. Fue una decisión tomada por el Gobierno Español de Narváez en previsión de que lo hicieran los franceses ya instalados en Argelia. Son tres pequeñas islas: Congreso, Isabel II y Rey. Constituyen actualmente una reserva de aves.

En todas estas posesiones de soberanía española en virtud de Tratados con Marruecos, se mantienen pequeñas guarniciones permanentes.

En Noviembre de 2007 el Primer Ministro Marroquí afirmó, con evidente exageración, que la ocupación de Ceuta y Melilla afectaba a la paz en la región e insistió en abrir un diálogo con España sobre ellas. Propuesta similar fue por primera vez formulada por Hassan II en 1987 que propugnó la creación de “una célula de reflexión”. El Gobierno Español entonces y ahora advirtió que el estatus de



Figura 6. El Mapa de Andalucía.

Ceuta y Melilla era innegociable.

ANDALUCÍA Y EL CAMPO DE GIBRALTAR

De la costa norteafricana de Marruecos vamos a pasar ahora a la del sur de España.

Toda ella pertenece a la Comunidad Autónoma de Andalucía que es una de las menos ricas de España. Si la media nacional española de renta per cápita se situaba en algo más de 22.000 Euros en el 2006, la de Andalucía superaba en poco los 17.000 por debajo de Ceuta y Melilla. Andalucía soporta un elevado índice de desempleo, tiene escasa industrialización y excesivo peso del sector primario. La industria solo representa el 13% de la producción regional y el 8% de la nacional. Sin embargo hay que señalar que su PIB, en los últimos años, crece a mayor ritmo que la media nacional.

El subsector pesquero, tan importante antaño, ha ido perdiendo peso por la Política Pesquera de Marruecos y de la Unión Europea, las restricciones en los caladeros internacionales y la antigüedad de la flota. En cuanto a turismo ocupa lugar destacado entre las regiones de España, concentrándose en el litoral: Costa del Sol y Golfo de Cádiz.

En Andalucía también se manifiestan marcadas diferencias interregionales como es el caso del Campo de Gibraltar que es una de las zonas más industrializadas de esta Comunidad.

El Campo de Gibraltar es una comarca que comprende los municipios marítimos de Algeciras, Los Barrios, la Línea y San Roque que conforman la Bahía de Algeciras y el de Tarifa que dibuja el perfil costanero septentrional de la angostura del Estrecho de Gibraltar.

La comarca del Campo de Gibraltar abarca también dos municipios interiores: Castellar y Jimena de la Frontera. Todos estos municipios forman parte de la Comunidad de Municipios del Campo de Gibraltar constituida en 1985.

Su posición geoestratégica dominante sobre el Estrecho nos obliga a dedicar a esta Comarca atención particular.

Se aprecia en ella una gran concentración de población en las localidades situadas en el arco de la Bahía de Algeciras que contrasta con su escasez en los municipios de interior.

Localidad destacada por su mayor número de habitantes es Algeciras, por su mayor superficie, Tarifa y, por su mayor densidad de población La Línea de la Concepción.

La ubicación geográfica del Campo de Gibraltar, las favorables condiciones hidrográficas de la Bahía de Algeciras de abrigo y calado, el cierre de la frontera con Gibraltar con el desempleo que ello provocó y la declaración de la Comarca del Campo de Gibraltar en 1966 como Zona de Preferente Localización Industrial dieron lugar a la concentración de grandes empresas en la zona (Refinería de Gibraltar-San Roque, Repsol Butano, Sevillana-Endesa, Acerinox, Maersk Hispania, Oxígeno Linde) así como el desarrollo de un puerto estratégico a pié de obra en uno de los más importantes pasos obligados de toda la red mundial de comunicaciones marítimas. Todo ello ha contribuido a que, hoy, en esta comarca, se asiente uno de los núcleos industriales más importantes de Andalucía aunque los Planes de Desarrollo nunca llegasen a alcanzar todos los ambiciosos objetivos perseguidos y haya profundas discrepancias en la apreciación actual de los resultados.

Al puerto de Algeciras ya le hemos dedicado unas líneas sobre sus capacidades. Basta añadir que desde su establecimiento ha crecido ininterrumpidamente hasta convertir todo el litoral del casco urbano de la ciudad en un macro-puerto que es de parada obligada para unos y punto de embarque o desembarque en los “ferries” con magrebes que trabajan en Europa o de turistas de la Costa del Sol y de otros lugares de España que viajan a Marruecos.

El Puerto “Bahía de Algeciras” ocupa prácticamente la totalidad de la ribera española de la Bahía. En su costa de levante se encuentra Gibraltar.

GIBRALTAR

Unido por un estrecho istmo con la península ibérica se alza este singular Peñón en cuya falda de poniente se ubica la ciudad de Gibraltar con su puerto. Hoy Territorio Británico de Ultramar.

Antes de seguir adelante no nos queda más remedio que resumir desde el principio como se ha llegado a esta situación.

Con independencia de las circunstancias que aprovechó el Almirante Rooke para, por propia iniciativa, ocupar Gibraltar, el hecho es que S.M. Católica el Rey de España se vio obligado a firmar el Tratado de Utrecht de 1713.

En su Artículo X Felipe V cedía a la Corona Británica la “propiedad” de la ciudad, castillo y puerto de Gibraltar sin jurisdicción alguna territorial y sin comunicación abierta al país circunvecino por parte de tierra y con la condición de que si la Corona Británica le pareciera conveniente dar, vender o enajenar de cualquier modo la citada Ciudad de Gibraltar se daría la primera opción a la Corona Española, antes que a cualquier otro.

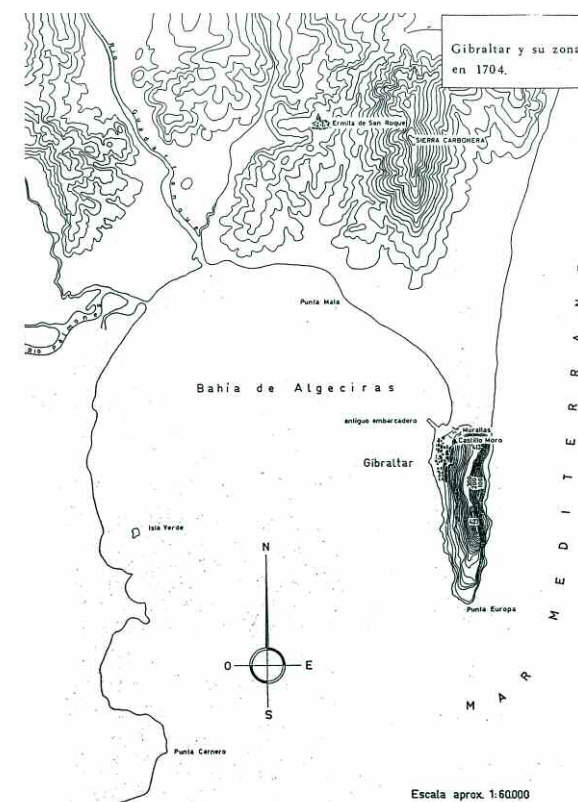


Figura 7. Gibraltar y su zona en 1704.

Que en el citado Tratado se hable de “propiedad” y no de “soberanía” palabras que tanto en inglés como en español tienen significado distinto induce a pensar que los plenipotenciarios británicos aceptaron las limitaciones que suponía la interpretación literal del texto. De hecho tratadistas de Derecho Internacional y expertos juristas han defendido tesis contradictorias por la disparidad interpretativa de dichas palabras: es evidente que literalmente “propiedad” no significa “soberanía”. De cualquier forma solo ha constituido una polémica académica ya que de hecho la Gran Bretaña ha actuado siempre como “soberana” de lo que se le cedió y de lo que, después, se tomó.

En 1731 España estableció una línea militar defensiva donde hoy se asienta la ciudad de La Línea de la Concepción desde la que se podía batir con su artillería todo el espacio del istmo hasta el pie de las viejas murallas de Gibraltar. Lo mismo ocurría con las baterías inglesas emplazadas en estas. Así quedó tácitamente establecido un campo neutral entre ambas líneas de defensa. Aunque desde un punto de vista exclusivamente militar la decisión fue acertada, como veremos, para nuestros intereses futuros, no fue una medida afortunada.

En 1815 una epidemia de fiebre amarilla en Gibraltar hizo que España, por razones humanitarias, permitiera el establecimiento de un campamento para enfermos en la zona sur del Campo Neutral de la que los ingleses no se retiraron después. Otra epidemia en 1854 volvió a ser pretexto para nuevos avances.

Muchos años más tarde, en 1908, unilateralmente, las Autoridades británicas de Gibraltar levantaron la verja que todavía existe, ocupando toda la parte sur del campo neutral pese a las protestas de España ante esta flagrante violación del Tratado de Utrech.

En 1931 el Gobierno de la República, con gran sentido de Estado, tomó dos medidas para prevenir un nuevo avance inglés hacia el norte desde la verja: establecer como campo de maniobra de un Batallón Español, de guarnición permanente en La Línea, la zona situada al norte de la verja y prohibir que los gibraltareños comprasen propiedades en el Campo de Gibraltar.

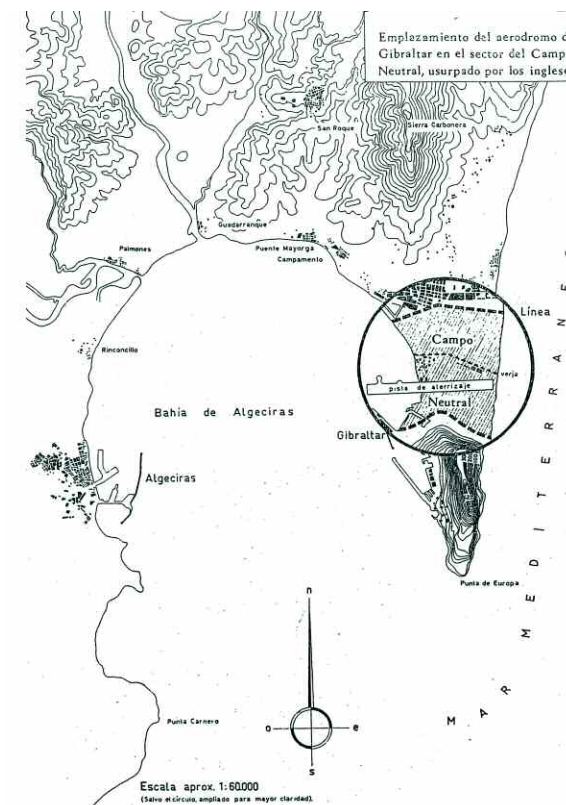


Figura 8. Emplazamiento del Aeródromo de Gibraltar.

En 1938, en plena Guerra Civil Española los británicos empezaron a construir una pista de aterrizaje al sur de la verja y en terreno ganado al mar en aguas que sin lugar a duda eran españolas. A las protestas del Gobierno de Burgos, que todavía no había sido reconocido por el Reino Unido, contestaron que solo se trataba de una pista de emergencia y no le prestaron mayor atención.

Dicha pista jugó un importante papel en la II Guerra Mundial. España, entre la espada y la pared, no pudo hacer nada para evitar que una base aérea británica se instalara en territorio de su soberanía. Además el Gobierno Británico anunció el establecimiento de una zona prohibida de vuelos no autorizados alrededor de ella de tres millas de radio lo que abarcaba aguas españolas y la población de la Línea.

Actualmente, con 1650 metros de longitud de los cuales 650 sobre aguas españolas y 130 de ancho, es la pista de aterrizaje del Aeropuerto de Gibraltar. Para aterrizar o despegar en él se ha estado violando sistemáticamente el espacio aéreo español durante años. Hay que señalar que en el Derecho Aéreo a diferencia del Derecho del Mar no se contempla la figura jurídica del “paso inocente” ni sobre el territorio de una nación ni sobre el cielo de su mar territorial.



Figura 9. Mapa de Gibraltar.

Gibraltar desde las guerras napoleónicas ha sido un centro contrabandista propiciado por la permisiva legislación fiscal de su Gobierno. El contrabando de tabaco ha constituido siempre y sigue constituyendo un pingüe negocio para los gibraltareños. Ahora incluso se realiza con lanchas de alta velocidad por grupos contrabandistas organizados. Algunos, involucrados con el tráfico de drogas.

En 1963 España llevó el pleito sobre Gibraltar al Comité de Descolonización de la ONU por haber sido, como colonia británica, incluida en la lista de los territorios eufemísticamente llamados “no autónomos”.

En 1966, por primera vez desde 1713, el Gobierno británico proclamó su plena soberanía sobre la parte sur del istmo, que, como hemos visto, no había sido cedida ni en el Tratado de Utrecht ni en ningún otro posterior. España replicó que no lo admitía.

En 1967 se convocó un referendo en Gibraltar para manifestar la preferencia de los gibraltareños a continuar siendo colonia británica. La ONU condenó su convocatoria. Gran Bretaña por su parte les concedió un incremento de autogobierno y cambió el nombre de “Colonia Británica” por el de “Territorio Británico de Ultramar”

Tras enconados debates y razonados alegatos la diplomacia española obtuvo un brillante éxito al conseguir que la Asamblea General de la ONU resolviera que el litigio de Gibraltar tenía que resolverse con la devolución del territorio a España por vulnerar su integridad territorial y que el Reino Unido debía terminar su presencia colonial el 1 de Octubre de 1969. Ambas partes debían ponerse de acuerdo para respetar los “intereses” de los gibraltareños. Gran Bretaña no cumplió esta Resolución.

Ante la intransigencia de británicos y gibraltareños, el Gobierno de España, invocando la aplicación estricta del tantas veces repetido Tratado de Utrecht, cerró el 9 de Junio de 1969 el paso por el puesto fronterizo de Aduanas y Policía establecido al otro lado de la verja.

Gibraltar quedó incomunicada por tierra con la Línea de la Concepción durante trece años, hasta 1982, cortándose así las relaciones personales de los gibraltareños con sus vecinos y afectando seriamente a la economía tanto de Gibraltar como de los españoles que trabajaban en el Peñón pese a la creación de los puestos de trabajo que propiciaron los sucesivos Planes de Desarrollo del Campo de Gibraltar.

Desde finales del siglo XIX el desarrollo de la Colonia Británica, con la construcción del puerto, astillero, fortificaciones, pista de vuelo, galerías horadadas en la Roca y otras obras públicas, había requerido una mano de obra abundante y a ser posible barata. La encontró en la deprimida zona circunvecina. Los trabajadores españoles, durante años, estuvieron pasando dos veces al día por el puesto aduanero ya que no se les permitía pernoctar en Gibraltar. Así la Colonia Británica “colonizó” a su vez a sus vecinos. Muchos de los patrones gibraltareños vivían, como ahora, en sus casas en España y tenían la “oficina” en la Ciudad de Gibraltar gozando de doble residencia con las ventajas fiscales que les confería su condición de gibraltareño. La masa laboral llegó en algunas ocasiones a unos doce mil trabajadores. Cuando se cerró el paso eran algo más de cuatro mil.

La incomunicación por tierra durante trece años tuvo como consecuencia que el Gobierno de Londres tuviera que asumir el 70% del Presupuesto de Gibraltar. El aislamiento costó a la Administración Británica 7.6 M de Libras y a su Gobierno reconsiderar la necesidad de negociar con el Gobierno Español el futuro de Gibraltar.

En 1982 se abrió parcialmente la verja sin contraprestación ninguna. Parece que influyó el temor a que el Reino Unido se opusiera a nuestro ingreso en la Comunidad Europea aunque se vendió como gesto de amistad de un Gobierno Democrático muy distinto al Autoritario que la cerró y a la ingenua creencia de que con ello atraeríamos, poco a poco, a nuestra causa a los gibraltareños. La Gran Bretaña consideró que era únicamente la rectificación y reconocimiento de una injusta medida sin entrar en las causas de tan drástica decisión.

En 1985 se abrió totalmente el puesto fronterizo al mismo tiempo que se iniciaba el Proceso de Bruselas: conversaciones entre España y Gran Bretaña que por primera vez incluían el tema de la Soberanía. Fracasaron por presión de los gibraltareños a Gran Bretaña que incluso se opusieron, entonces, a la utilización conjunta del aeropuerto y por escudarse los británicos en la salvaguarda de los intereses gibraltareños para no llegar a nada.

El 2001 se anunció un acuerdo preliminar de Cosoberanía. La Cosoberanía fue rechazada por los gibraltareños en otro referéndum convocado por las Autoridades gibraltareñas en 2002. Aunque Londres y Madrid han sostenido que nunca aceptarían el resultado de un referendo unilateral de los gibraltareños, el Reino Unido siempre ha mantenido que Gibraltar tendría que aprobar cualquier acuerdo alcanzado con España con lo que su diplomacia, como de costumbre, jugó magistralmente a dos bandas.

Así se llegó en 2005 el Foro de Dialogo Tripartito en el que por primera vez España consintió que se sentará el representante de Gibraltar a la mesa de negociación con las dos potencias signatarias del Tratado de Utrech. El Gobierno Español modificó los límites de la zona de vuelo para facilitar el uso del aeropuerto.

En el 2006 se aprobaron los llamados “Acuerdos de Córdoba” en los que se ha llegado a concertar la utilización compartida del Aeropuerto de Gibraltar, la mejora de las comunicaciones telefónicas con Gibraltar y de facilitar el tránsito por la verja y a que el Gobierno Británico se comprometiera a incrementar las pensiones a los obreros españoles que tuvieron que abandonar su trabajo en el Peñón en 1969.

El primer vuelo Madrid-Gibraltar tuvo lugar el 16 de Diciembre de 2006.

Tras este repaso histórico conviene ahora saber quienes y cuantos son estos gibraltareños cuyos “intereses”, con tanto empeño y tensión, defiende el Reino Unido y a los que la ONU les ha negado el derecho a la autodeterminación.

La población actual de Gibraltar tiene algo más de 27.000 habitantes no habiendo sobrepasado nunca el umbral de los 30.000. Como término de comparación hay que decir que Algeciras tiene 112.000 y La Línea de la Concepción algo más de 63.000. Dos tercios de los habitantes de Gibraltar son gibraltareños de origen. El resto son extranjeros residentes y miembros de la administración o guarnición británica con sus familias. Gibraltar es una de las ciudades más densamente pobladas del mundo. La demanda de espacio se ha tratado de paliar con la ocupación de tierras al mar como puede apreciarse en el mapa de la figura NUEVE.

Como Territorio de Ultramar, los gibraltareños se rigen por la Constitución de 2006 que les confiere atribuciones definidas como “domésticas”, reservándose el Gobernador de Gibraltar, nombrado por la Corona Británica, los asuntos de Defensa, Exteriores, Seguridad Interna y Estabilidad Financiera.

El territorio de Gibraltar es de 5 km de largo por 1.2 Km de ancho estando unido a España mediante el istmo en litigio: bajo y arenoso de unos dos Kms de largo. Gibraltar no tiene ningún manantial o río por lo que una zona de 14 hectáreas de pendientes arenosas han sido cubiertas para captar agua de lluvia. El agua se almacena en aljibes escavados en la roca del peñón. Esta agua de lluvia se mezcla posteriormente con la extraída de pozos situados en el istmo o desalada a partir de agua marina.

La economía estuvo tradicionalmente sustentada en el contrabando y en la provisión de servicios al Ministerio de Defensa Británico pero, en 2002, esta asignación cubría apenas un 7% del presupuesto de Gibraltar. Hoy las fuentes de ingresos principales son el puerto, el turismo y las actividades financieras.

Gibraltar amparada en su condición de territorio de la Unión Europea, al tanto que exenta del IVA y al margen de la Unión Aduanera, desarrolló una legislación fiscal que la ha convertido en un activo centro financiero “offshore”. Se definen allí dos tipos de compañías las exentas (exempt companies) y las cualificadas (qualifying companies), que residentes en Gibraltar no tienen actividad

económica ni comercial en ella. Estas compañías pagan un impuesto anual inferior a las 300 libras y otro testimonial sobre beneficios del 2% en el caso de las cualificadas. Las exentas no pagan nada. En septiembre de 2004 tenía en su registro 28.000 compañías.

El régimen fiscal gibraltareño llevó a la OCDE a incluir al territorio en la lista de paraísos fiscales. El Gobierno gibraltareño se comprometió en 2002 a mejorar la transparencia de su sistema, de forma que fue excluida de dicha lista. Las autoridades gibraltareñas sostienen que, a pesar del ventajoso régimen fiscal del que disfrutaban las sociedades exentas, el rigor de los controles aplicados impiden el blanqueo del dinero.

En la actualidad se encuentra en marcha un proceso que terminará en 2010 con la eliminación de este sistema financiero por recomendación de la Comisaría de la Competencia Europea al Gobierno Británico.

Gibraltar es parte de la Unión Europea pero según lo negociado por el Reino Unido a petición del Gobierno de Gibraltar, algunas Leyes de la Unión Europea no son aplicables a Gibraltar. Así: está fuera de la Unión Aduanera, excluida de la Política Agraria común, de la armonización del IVA y ninguna parte de los ingresos aduaneros de Gibraltar revierten en la UE. Gibraltar no está incluida en el llamado espacio “Schengen”.

Gibraltar fue también excluida de las elecciones al Parlamento Europeo. Recurrió al Tribunal Europeo de Derechos Humanos y ganó. En las elecciones de 2004, votaron los gibraltareños encuadrados en la región sudoeste de Inglaterra.

CAPACIDADES Y DESPLIEGUE MILITAR

Con anterioridad ya nos hemos extendido sobre el alto valor geoestratégico del Estrecho de Gibraltar.

También se ha señalado el peso político que en el seno de la OTAN representó para la Gran Bretaña la posesión del Peñón, en su con-

dición de aliado más cualificado para controlar el Estrecho. En Gibraltar, base naval británica con un magnífico Centro de Mando y Comunicaciones se estableció el Mando OTAN de GIBMED con su correspondiente zona de responsabilidad que abarcaba el Estrecho y el Mar de Alborán.

Hoy esa estructura de mandos de zona ha sido sustituida por otra basada en funciones delegadas en Mandos Conjuntos de segundo escalón (Brussum en Holanda, Nápoles en Italia y Lisboa en Portugal) por el único Mando Superior Aliado de Operaciones sito en Mons (Bélgica) y en la creación de la Fuerza de Respuesta de la NATO (NRF o NATO Response Force) que puede ser asignada a cualquiera de los Mandos Conjuntos mencionados. En la Península Ibérica solo queda el Cuartel General de Lisboa y el de Retamares en Madrid que es de tercer escalón ya que es el Mando Componente Terrestre del Mando Conjunto de Nápoles. GIBMED con su zona de responsabilidad ya no existe.

En 1983 se cerraron los Astilleros de la “Royal Navy” en Gibraltar y, paulatinamente a lo largo de los años, principalmente desde el final de la Guerra Fria, fue disminuyendo la presencia militar británica en el Peñón. Desde entonces el esfuerzo militar inglés en Gibraltar se ha centrado en potenciar y modernizar su Sistema de Mando Control y Comunicaciones. Actualmente como Base Naval y Aérea las capacidades operativas y logísticas de Gibraltar son muy limitadas. Queda un muelle de la antigua Base Naval en el que han atracado submarinos nucleares averiados.

Como ya hemos dicho España ha establecido en Tarifa un Centro de Control del Tráfico.

Además ha implantado el SIVE, siglas que corresponden a “Sistema Integrado de Vigilancia Exterior” para tener un mayor control de nuestra frontera sur previniendo la inmigración ilegal y el narcotráfico por mar. El sistema está desplegado en toda la costa andaluza, en Ceuta y en Melilla. Este sistema se basa en un conjunto de sensores radar y optrónicos con cámaras de infrarrojos y de video de gran alcance así como acústicos instalados en tierra, embarcaciones

y aeronaves. Todos ellos aportan información en tiempo real a un Centro de Control establecido en Algeciras. El SIVE principalmente concebido, como hemos dicho, para controlar la emigración ilegal y el narcotráfico puede tener otras aplicaciones. Entre ellas: prevenir la pesca ilegal, la lucha contra el terrorismo y la piratería, la defensa de puertos, la detección de vertidos contaminantes, la protección del tráfico y la obtención de inteligencia.

El Ejército de Tierra español, en la angostura del Estrecho, dispone del Mando de Artillería de Costa del Estrecho, MACTAE, con muy buenos asentamientos que podrían ser complementadas con misiles superficie-superficie. Su Puesto de Mando se encuentra en Tarifa.

A menos de 100 Kms de la angostura del Estrecho se encuentra la Base Naval de Rota con una superficie cuatro veces mayor que la de todo el territorio británico de Gibraltar y sin su población civil. Tiene 1.840 metros de muelles que se van a ampliar, entre otras razones, para permitir el estacionamiento en Rota del “Buque de Proyección Estratégica” de cerca de 30.000 toneladas que se está construyendo en Ferrol y una pista de vuelo de 3.681 metros (mas del doble de la pista de Gibraltar). Muelles y pista de uso exclusivamente militar no como en Gibraltar donde su utilización militar afectaría a la actividad comercial.

Además en la Bahía de Cádiz, la Armada Española cuenta con el Arsenal de la Carraca, la Estación Naval de Puntales y el apoyo en tercer escalón de mantenimiento, de ser necesario, de los astilleros civiles de Cádiz y Puerto Real.

En la Base Naval de Rota está el Cuartel General del Almirante de la Flota con su moderno Centro de Mando y Comunicaciones con capacidad para controlar todo el espacio marítimo que estamos considerando y experiencia acumulada durante años ya que desde él se conducen, casi todos los años, los ejercicios combinados llamados “Tapon” que tienen por tema central el control del Estrecho. En Rota está basado el grueso de nuestra Fuerza Naval con el portaviones “Príncipe de Asturias” y el LPD “Castilla” calificado por la OTAN oficialmente como “Cuartel General Marítimo de Alta

Disponibilidad”. También se encuentran en esta Base las instalaciones de apoyo y vuelo del “Arma Aérea de la Armada”.

Por otra parte, a unos cien kilómetros del Estrecho, se encuentra la Base Aérea de Morón (Sevilla) en la que están basados nuestros aviones de patrulla marítima, los caza-bombarderos F-18 Hornet y los modernos aviones de combate Eurofighter Typhon que se están recibiendo. Su pista de vuelo es de una longitud superior a la de Rota: cerca de 4.000 m.

Aunque no en la zona que estamos considerando la Base Naval de Cartagena y la Aérea de Los Llanos complementan nuestras posibilidades de control tanto del Estrecho como del Mar de Alborán.

En lo que atañe al control del espacio aéreo se dispone en la zona de los asentamientos radar (EVA) de Contanstina en la provincia de Sevilla, de Alcalá de los Gazules en la de Cadiz y de Motril en la costa del Mar de Alboran . Pertenecen a la red nacional de Defensa Aérea que cuenta con otros establecidos en la Península, Canarias y Baleares.

En este terreno es importante señalar que la defensa aérea del territorio nacional y principalmente la Zona del Estrecho de Gibraltar contra una hipotética amenaza desde el sur la dificulta la proximidad de la costa africana lo que acorta el tiempo de reacción para interceptar un raid aéreo por sorpresa a baja cota.

Todo ello pone de manifiesto que frente a este despliegue de medios en la orilla norte de la Zona con capacidad para gravitar operativamente sobre el Estrecho, el valor militar de Gibraltar, comparativamente, es insignificante.

El Reino Unido pese a su superioridad en medios navales y aéreos sobre España no puede mantener con facilidad en permanencia en el Estrecho, una Fuerza Naval o Aérea superior a la española apoyada exclusivamente en Gibraltar.

España ni por su riqueza que representa aproximadamente el 56% del PIB británico, ni por su gasto en Defensa, punto y medio por

debajo del Reino Unido, ni por su desarrollo tecnológico, puede mantener una Fuerzas Armadas iguales a las de aquel. Pero la diferencia, en el terreno convencional, ya no es tan notable como lo fue antaño y, además, nuestras fuerzas tienen la ventaja, de que, en su mayor parte, están permanentemente desplegadas en la Zona del Estrecho. Los británicos pueden concentrar en ella fuerzas navales superiores durante un periodo mas o menos prolongado pero no en permanencia apoyadas exclusivamente en Gibraltar por lo que no pueden arrogarse, ante los organizaciones internacionales de las que forman parte, su condición de “guardianes” mas cualificados del Estrecho. Baza política que, a nuestro parecer, ha contribuido antaño a perpetuar el anómalo estatus del Peñón.

A mayor abundamiento, al contrario de la política pacifista española la británica sigue fiel a su línea tradicional. Pese a la desaparición del Imperio Británico no se percibe que ninguno de los dirigentes actuales del Reino Unido, sean laboristas o conservadores, estén en completo desacuerdo con la idea de que “toda nación, sin fuerza militar, es internacionalmente irrelevante”. Frase acuñada por Disraeli: como es sabido célebre Primer Ministro de la Reina Victoria. Prueba de ello es que el Reino Unido sigue manteniendo y renovando su fuerza nuclear.

El seguimiento de esta política militar nos permite aventurar que las Fuerzas Armadas Británicas tendrán, ahora y en un futuro inmediato, que atender a más misiones lejos del Estrecho que las españolas. Lo que no quiere decir que tengan menor peso que España en todo el ámbito de la Alianza Atlántica si aportan a ella más, pero, en lo que respecta a Gibraltar, actualmente, a la OTAN no puede importarle que la soberanía de Gibraltar sea británica o española.

Pasemos ahora a analizar la capacidad militar del ribereño del sur: Marruecos

El gasto publico en defensa de este país, según los indicadores que figuran en la publicación “Estado del Mundo 2.007”, es del 3.9% del PIB. Este gasto es debido, principalmente, al recelo que siente hacia Argelia y a su apuesta por la anexión del Sahara Occidental, no por-

que se sienta amenazado por España. Paradigma de esta problemática relación es que la frontera terrestre argelino-marroquí siga cerrada.

El Ejército de Tierra alcanza los 170.000 soldados. La mayoría desplegados en el Sahara donde pese al alto el fuego del Polisario se siguen manteniendo unas fuertes defensas en el conjunto de muros levantados en los años ochenta para proteger el Sahara Útil (Aaiun, Smara y Bucráa). También tiene destacadas importantes fuerzas en la frontera con Argelia en el sector de Tinduf donde acampan los saharauies expulsados. En el Rif hay un batallón en Nador (Tauima) y dos batallones de Infantería de Marina en Alhucemas.

La Marina de Guerra Marroquí tiene su principal base en Casablanca y otra secundaria en Tánger en la entrada occidental del Estrecho y en Alhucemas una Estación Naval. Cuenta con tres corbetas y una limitada capacidad anfibia así como gran número de patrulleros para vigilar sus ricos caladeros pesqueros atlánticos y sus costas del Mar de Alborán.

Las dos principales bases aéreas marroquíes son las construidas por los EE UU durante la Guerra Fría: Kenitra y Sidi Slimane al SE de Mequinez; ambas a unos 250 Km del Estrecho. En esta última se basan sus aviones de combate "Mirage" y en la primera sus aviones de transporte "Hércules". Se debe seguir muy de cerca la oferta de Francia de vender a Marruecos 18 cazabombarderos "Dassault Rafale" rival directo del "Eurofighter Typhon" que empezó a entrar en servicio en nuestro Ejército del Aire.

Es evidente que el potencial Naval y Aéreo de España es muy superior al de Marruecos. En cuanto a nuestro Ejército de Tierra es numéricamente inferior al marroquí pero, estimamos, que está mejor dotado y adiestrado.

Aunque la entidad de las Fuerzas Armadas Españolas viene impuesta por nuestros compromisos e intereses nacionales la superioridad militar a la que hemos aludido ejerce un efecto disuasorio consecuente con nuestra estrategia preventiva de conservación ya que como se demostró en la mini crisis de Perejil, España no puede con-

tar ni con la OTAN ni con la UE en caso de conflicto bilateral con Marruecos. Y el apoyo de los EE UU, actualmente, podemos calificarlo de aleatorio. Respecto a estos se especula sobre su intención de establecer determinadas instalaciones militares en Marruecos, dada la confianza que les merece el "moderado" Régimen de Rabat.

Ceuta y Melilla, por otra parte, no están situadas dentro del "área" delimitada en el artículo 6º del Tratado del Atlántico Norte en la que es de aplicación lo establecido en el 5º sobre asistencia en caso de ataque a un miembro de la Alianza.

Conviene terminar señalando que en todo el Mediterráneo se lleva a cabo por parte de la OTAN la operación llamada "Active Endeavour" de vigilancia marítima contra el terrorismo y el tráfico de armas y que en 2.003 se amplió la operación para la escolta a buques mercantes: operación "Strong Escort". Se trató de una medida preventiva adoptada como consecuencia de informaciones de inteligencia que alertaban sobre la posibilidad de ataques terroristas con embarcaciones cargadas de explosivo contra buques en tránsito por el Estrecho de Gibraltar y barcos fondeados en la Bahía de Algeciras. Durante un cierto tiempo el mando de esta operación en la que se escoltaron más de 400 mercantes con cargas valiosas recayó en un VA Español. Estas escoltas se suprimieron un año después pero podrían reanudarse en cualquier momento a la mínima alerta de amenaza al tráfico por Gibraltar.

PARALELISMO DEL CONTENCIOSO DE GIBRALTAR CON EL DE CEUTA Y MELILLA

El estatus de Ceuta, Melilla y los Peñones ha suscitado fundamentalmente por parte de medios británicos y marroquíes y, desgraciadamente, también españoles, comparaciones con la reclamación territorial de Gibraltar por parte de España.

Se viene a decir que España ve la paja en el ojo ajeno y no ve la viga en el propio. Incluso hay quienes sostienen que para recuperar Gibraltar lo primero que habría que hacer era entregar Ceuta y Melilla a Marruecos. Lo que, a nuestro entender, es una ingenuidad

ya que nadie tiene la seguridad de que el Reino Unido siguiera nuestro ejemplo.

Aunque ya hemos dado razones para refutar este paralelismo creemos conveniente insistir sobre las diferencias.

España tiene títulos legales en Derecho Internacional sobre Ceuta, Melilla y Peñones que el Reino Unido no tiene sobre Gibraltar.

El único que este posee es el artículo X del Tratado de Utrecht, que no ha sido modificado desde su firma y que no se cumple en toda su extensión. La ocupación de la parte sur del istmo es ilegal y su soberanía, proclamada unilateralmente, no ha sido nunca aceptada por España. Esperemos que la ilegitimidad de origen no prescriba por más concesiones que se hayan hecho en el transcurso de los años, ante un Tribunal Internacional de Justicia.

Así como las razones alegadas por España ante las Naciones Unidas fueron admitidas por la Asamblea General resolviendo que el territorio de Gibraltar debía ser devuelto a España las reclamaciones de Marruecos ante ellas no lo fueron. Gibraltar estaba incluida en la lista de “territorios no autónomos” nuestras Plazas de soberanía no lo están.

La ocupación de Ceuta, Melilla y Peñones de Vélez y Alhucemas fue anterior a la creación actual del Estado Marroquí por la dinastía alauita no así la de Gibraltar cuando España era ya un Estado Europeo unificado desde hacía más de trescientos años y que, entonces, estaba en plena guerra civil: la de Sucesión.

Aunque la historia de Marruecos es sumamente imbricada, en lo que nos atañe, se puede resumir así: tras la implosión, en el siglo XV del Imperio Meriní (benimerines) que ocupaba el Magreb y parte del sur de España, el territorio del actual Marruecos se fragmentó surgiendo distintos centros de poder de alcance dispar, con díscolas e independientes cábilas en el Rif y nidos piratas en sus costas. Esta abrupta región no estaba sometida por los centros de poder más cercanos: los Reinos de Fez y Tremecén en la actual Argelia. Como

muy pronto, el Marruecos actual empezó a configurarse como estado a partir de la toma de Marrakech (de ahí su nombre) en 1659, por el Sultán alauita de Tafilete.

Concretamente Ceuta no fue conquistada sino “reconquistada” por Portugal ya que, antes de la invasión árabe, había sido capital de la Provincia Transfretana del Reino Hispánico-Visigodo. Por consiguiente cabe preguntarse que diferencia puede haber entre Ceuta y cualquier otra ciudad de la España peninsular. Fue, como casi todas ellas, musulmana tras la invasión árabe y volvió a ser cristiana tras su reconquista.

Melilla estaba deshabitada y en ruinas en 1473 cuando fue ocupada por Pedro de Estopiñán teniendo que ser reconstruida por los españoles.

La ocupación de los enclaves españoles en la costa del norte de África fue consecuencia de una estrategia de carácter defensivo de ataques en el origen y establecimiento de atalayas fortificadas de alerta temprana ante las depredaciones de los piratas berberiscos que atacaban nuestros barcos y desembarcaban en nuestras playas meridionales y levantinas. El grito de “Moros en la Costa” aterraba y alertaba a los indefensos y pacíficos habitantes del litoral español. Pero es que, además, estos depredadores procedentes de la costa africana eran apoyados, por los turcos cuyo poderoso imperio, en el siglo XVI se había extendido por toda la costa norte de África. Fue la mayor amenaza a la que tuvo que hacer frente la España de entonces.

Tanto las Chafarinas como Alborán tenían el carácter de “*rex nullius*” al ser ocupadas por España. Antes, en permanencia, no lo había hecho nadie.

EL PROBLEMA DE LAS AGUAS JURIDISCIONALES

Como hemos visto por el Artículo X del Tratado de Utrecht, único título de propiedad que sobre Gibraltar tiene el Reino Unido, se le cedía la plaza y castillo sin “jurisdicción territorial alguna”. Ergo, Gibraltar no tiene “Mar Territorial”. En nuestra opinión tras más de

tres siglos de ocupación británica y la vigencia de la Convención de Montego Bay de 1982 es muy optimista pensar que un Tribunal de Justicia Internacional o Laudo Arbitral reconociera que toda la Bahía de Algeciras son aguas exclusivamente españolas. Otra cosa es que la costa sur del istmo ilegalmente ocupado pueda influir en una hipotética divisoria de aguas. En realidad a efectos prácticos se han establecido los límites geográficos de atribuciones de la Autoridad Portuaria del Puerto de la Bahía de Algeciras que, prácticamente, sigue la línea de equidistancia.

Lo que evidentemente no tiene sentido es culpar a Gibraltar de las consecuencias del reciente accidente del “New Flame”, porque si mantenemos que toda la Bahía de Algeciras son aguas españolas debimos hacer lo necesario para retirar de ellas los restos contaminantes del citado barco. Por su propia naturaleza, el Derecho Internacional otorga especial relevancia a los actos unilaterales de los Estados como expresión de normas que pueden ser vinculantes en el futuro.

Tradicionalmente el Reino Unido ha reclamado un Mar Territorial de 3 millas alrededor del Peñón. Lo hizo por la “Territorial Waters Jurisdictional Act” de 1878 no habiendo hecho ninguna rectificación tras la legislación promulgada por el Reino Unido como consecuencia de la Convención de Montego Bay. En virtud de ello extendió el mar territorial de otras costas británicas pero no rectificó la particular de Gibraltar. Hay que recordar que la máxima abertura de la Bahía de Algeciras ente Punta Europa y Punta Carnero es de menos de cinco millas.

En cuanto a Marruecos, este, unilateralmente ha trazado unas líneas de base recta desde Cabo Espartel hasta el norte de las Chafarinas que encierra todas nuestras plazas y peñones de soberanía dentro de aguas interiores marroquíes. España en su momento, 1975, protestó cuando se publicó el Darhir marroquí y así seguimos.

Hay que señalar que los peñones y Alborán por su condición de rocas o islotes sin vida económica propia no generan Zona Marítima Exclusiva pero si Mar Territorial de doce millas e, incluso, Zona Contigua.

El puerto marroquí de Beni Enzar colindante con el de Melilla ha sido construido en Mar Territorial español y, a estas alturas, no podemos pretender que Marruecos lo destruya ni siquiera el rompeolas orientado al norte con lo que la bocana de acceso es común para los dos. Según mantienen calificados juristas en Derecho internacional el que calla otorga.

CONSIDERACIONES FINALES

El Estrecho de Gibraltar es el “haber” estratégico mas importante que la Geografía ha conferido a España. Es paso obligado para muchos y debe ser lugar de permanente presencia para nosotros. España tiene una posición geoestratégica dominante sobre él con posesiones en ambas orillas.

Marruecos también se asoma al Estrecho pero actualmente su peso político, económico y militar no tiene la relevancia requerida para competir con España. Sin embargo el crecimiento de Tánger puede incrementar su competitividad en el futuro.

Gibraltar sigue incrustada ahí pero su influencia zonal, aunque perturba, es mucho menor que antes. Gibraltar en sí tiene escaso valor militar sobre todo porque el peso geoestratégico “zonal” de España lo neutraliza.

Los territorios españoles del sur peninsular con sus bases navales y áreas, puertos y aeropuertos civiles constituyen un conjunto geoestratégico de gran valor. Valor añadido por la posesión de Ceuta y Melilla. Desde ellos pueden operar tanto nuestras fuerzas armadas como las de vigilancia marítima del Estado y recibir el apoyo logístico que precisen para hacerlo con continuidad en esta Zona.

Gibraltar es el Guadiana de la política exterior española. El problema existe, su solución difícil y tras periodos de latencia el contenido surge. España ha ido cediendo a lo largo de los años pero ha dejado bien claro que los acuerdos alcanzados sobre cuestiones puntuales no deben servir de pretexto que impida negociar sobre la soberanía a la que no podemos renunciar.

Los intereses generales del Estado, de cara a sus vecinos, Gibraltar y Marruecos deben ser tenidos en cuenta por todos, defendidos por todos y mantenidos al margen de luchas de partido y pugnas domésticas.

El Reino Unido se escuda en los “deseos de los Gibraltareños” para mantener su presencia en este último reducto de su pasado imperial en las puertas del Mediterráneo. No hemos podido percibir otras razones que justifiquen la prolongación de este contencioso que perturbará siempre las relaciones de dos socios de la Unión Europea y de la OTAN que comparten muchísimos intereses.

Contrasta este respeto a los deseos de los gibraltareños por el Reino Unido con el poco demostrado por los de los habitantes de Diego García en el Archipiélago de Chaos en el Indico o de Hong-Kong en China.

En el terreno pragmático España debe seguir fomentando el desarrollo del Campo de Gibraltar. Las inversiones estatales en él son prioritarias y necesarias tanto como medidas socio económicas como estratégicas. Unido ya por autovía con Málaga y Jerez falta la prolongación del AVE a Algeciras.

El acuerdo de utilización compartida del aeropuerto de Gibraltar no nos ha parecido una decisión acertada aunque, ciertamente, haya quienes opinen lo contrario. Podría ser obstáculo para la construcción de otro aeropuerto en el Campo de Gibraltar sin ningún tipo de servidumbre si así conviniera y ha representado una concesión política grave por su particular ubicación. Lo positivo es su posible utilización por los habitantes del Campo de Gibraltar aunque ya tenían los aeropuertos de Jerez y de Málaga, respectivamente, a 90 y 130 kilómetros de distancia de Algeciras. Algunas capitales de España están a distancia parecida del más cercano.

Si la contraprestación a esta cesión de los gibraltareños ha sido reconocer a su Gobierno como parte diferenciada en el viejo pleito, el tiempo dirá si no se ha pagado un precio demasiado alto.

En cuanto a Ceuta y Melilla, por su acrisolada españolidad, no son enajenables. El mayor riesgo para ellas es el incesante aumento de su población marroquí y la competencia comercial que les pueden hacer Tánger a Ceuta y Nador a Melilla en el futuro.

Ello no es óbice para promover el desarrollo económico de Marruecos que es el mejor medio para, ralentizar la inevitable emigración de su población hacia Europa. Uno puede elegir a sus amigos pero no a sus vecinos y esforzarse en mantener una buena relación de vecindad con Marruecos debe ser empeño de cualquier Gobierno de España.

Tal como se estipula en el Tratado firmado con Marruecos no se debe interferir en los asuntos internos del Reino de Marruecos pretendiendo la plena democratización de sus instituciones dado el radicalismo de determinadas corrientes islámicas que pudieran, por este medio alcanzar el poder.

Es preciso esperar la resolución de la Comisaría de la Competencia Europea a la recomendación hecha al Gobierno Británico sobre la eliminación del sistema financiero de Gibraltar. Entre tanto debe vigilarse estrechamente y denunciar la menor infracción de ilegalidad ante los Organismos Internacionales competentes.

Debe evitarse que las facilidades pactadas en los Acuerdos de Córdoba de 2006 para agilizar el paso por la aduana de La Línea se traduzcan en un bajar la guardia en la represión del contrabando.

Madrid 28 de Marzo de 2008.