

CESEDEN

EL REALISMO NO ES UN PECADO

- Por el Capitán de Navío (E.R) A. LEOST -
De la Revista "Fuerzas Armadas Francesas."
Septiembre de 1974. nº 24.

Europa no puede contemplar pasivamente la gran batalla que se libra sin contar con ella, en el mundo, por el dominio de los mares y en la cual, se juega su destino.

Una Gran batalla sin cañonazos se libra hoy en el Mediterráneo

Así es como en 1971 el Almirante italiano Birindelli, Comandante en Jefe de la OTAN en el Mediterráneo, denunciaba el peligro del expansionismo ruso en su zona de mando naval.

Los occidentales, añadía, no comprenden todavía que la presencia de los buques y marinos soviéticos en el Mediterráneo, es lo mismo que por ejemplo, la presencia de soldados soviéticos en Holanda.

Estoy seguro que dos años después de la reapertura del Canal de Suez, los soviéticos se retirarán del Pacto de Montreaux. En efecto, para dominar el Mediterráneo necesitan dos posiciones claves: Suez y los Dardanelos.

En caso de una guerra Mundial, los soviéticos podrían aprovechar la navegación por el Canal para alejar del Mediterráneo sus unidades más vulnerables y no mantener allí más que sus submarinos.

Advertencia realista, confirmada más tarde, por el Almirante Miller, comandante de la VI Flota americana, durante una entrevista televisada concedida a bordo de su buque insignia al periodista español López del Pecho: el cierre de Suez favorece mucho más a Occidente que a Rusia.

Como su colega italiano, como todas las marinas del mundo, el Almirante Miller sabe perfectamente que la valvula de Suez, abierta, permitirá a las flotas de superficie soviéticas en el Mediterráneo buscar, llegado el caso, refugio en el Mar Rojo y en el Océano Indico, fuera del teatro " protegido " de la OTAN. Reforzarían allí a los buques soviéticos que ya están estacionados en el Océano Indico (de forma análoga según Birindelli a los soldados soviéticos en Irán, Iraq o en Arabia Saudita). Modificarían inmediatamente el balance de fuerzas a favor de la URSS. Esta, sin una oposición notable podría cortar cuando la conviniera, en su origen, las rutas vitales del petróleo europeo.

¿ Grandes maniobras de finlandización?

La gran batalla sin cañonazos esta actualmente en su momento algido; nunca han sido tan numerosas las fuerzas navales soviéticas en el Mediterráneo; la violencia de la reacción americana ante la amenaza de una incursión armada soviética en territorio egipcio, a petición del Presidente El Sadat, no ha frenado su despliegue.

De la tranquilidad al temor.

Europa creía ser uno de los gigantes del Mundo, su prosperidad superaba la de la Unión Soviética; su comercio penetraba con éxito en los mercados tradicionales americanos; la Comunidad Económica Europea (C.E.E.) se quedaba sin aliento intentando seguir el ritmo de un desarrollo extraordinario. La "détente" marcada por la cordialidad de las entrevistas Nixón-Brejnev y Nixón-Mao parecía irreversible.

Europa se enriquecía en una agradable tranquilidad.

Cuatro meses han bastado para sumirla en la inquietud. El Conflicto del Próximo Oriente que, para las naciones intermedias, parecía solo confrontar a los americanos y soviéticos, tuvo para ella consecuencias imprevistas o por lo menos imprevisibles: se vio privada de repente, del oro negro de su economía, el petróleo. Además, la amenaza igualmente una carestía de muchas otras materias primas esenciales como: minerales, cobre, zinc, plomo, níquel, madera tropicales, uranio... De repente la supervivencia del viejo Continente, se pone en juego.

Europa toma conciencia de su aislamiento económico: sin recursos propios, su prosperidad resulta frágil; las dos superpotencias deciden sin tenerla en cuenta sobre problemas que comprometen su porvenir y amenazan su independencia, como si se jugaran un nuevo Yalta a un golpe de póker. La detente sólo es un sueño incierto... Europa descubre que su misma integridad está en peligro, mucho más por una gigantesca maniobra soviética de envolvimiento por mar, que por una presión en los flancos de sus fronteras terrestres.

Europa ha olvidado hace mucho tiempo la mar: el realismo, para un insular, es contar con los océanos y dominarlos en su beneficio. Ello exige un acuerdo completo, sobre una política común, de todas las naciones: prosperar juntas y defender, solidariamente, las bases de esta prosperidad; lo esencial de la fortaleza europea viene de ultramar.

A muchos, tal realismo les parece un pecado político; los países del mosaico europeo mantienen de buen grado antagonismos tradicionales, estos antagonismos, secuelas muchas veces de un pasado reciente, se esfumarían sin pena con la perspectiva de una Europa que, si quiere sobrevivir, debe inmediatamente cerrar sus filas y pensar en la unión. En esta unión, no debe haber exclusivismos; cada uno tiene su puesto, por méritos muy variados, entre los cuales no es el menor, la posición que los países ocupan en el frente oceánico amenazado.

Lo que de verdad se ventila en el conflicto árabe-israelí no es el Sinaí, considerado como tapón entre El Cairo y Tel-Aviv; es el Sinaí considerado por el Este con razón, como "posición clave" para el dominio del Canal de Suez y además, para el dominio de hecho, de los recursos petrolíferos que pueden perjudicar a Europa.

Incluso si sobre el problema del oro negro, los árabes y europeos llegan a un acuerdo definitivo e irreversible, el viejo Continente no puede descartar la amenaza de un bloqueo marítimo total, ejercido en el mismo origen de su abastecimiento, en una región del mundo donde no juega sistemáticamente, para el enemigo potencial, la amenaza de un ataque nuclear.

Los resultados comprobados de un embargo muy parcial sobre el petróleo europeo, permiten imaginarse los efectos espantosos de un bloqueo de esta clase.

Como la presión de la gigantesca flota submarina soviética se ejercería simultáneamente - ya se ejercía - sobre todos los ramales oceánicos, atlánticos o no y sobre todas las articulaciones más sensibles de la cadena de abastecimiento europea, las condiciones de una "finlandización de Europa" sería "ipsofacto" realizada... probablemente sin un cañonazo.

¿ Quien osaría pretender que el paro completo de la economía del viejo Continente, no crearía un clima favorable para que Oriente lo avasallara ?

El precio del realismo

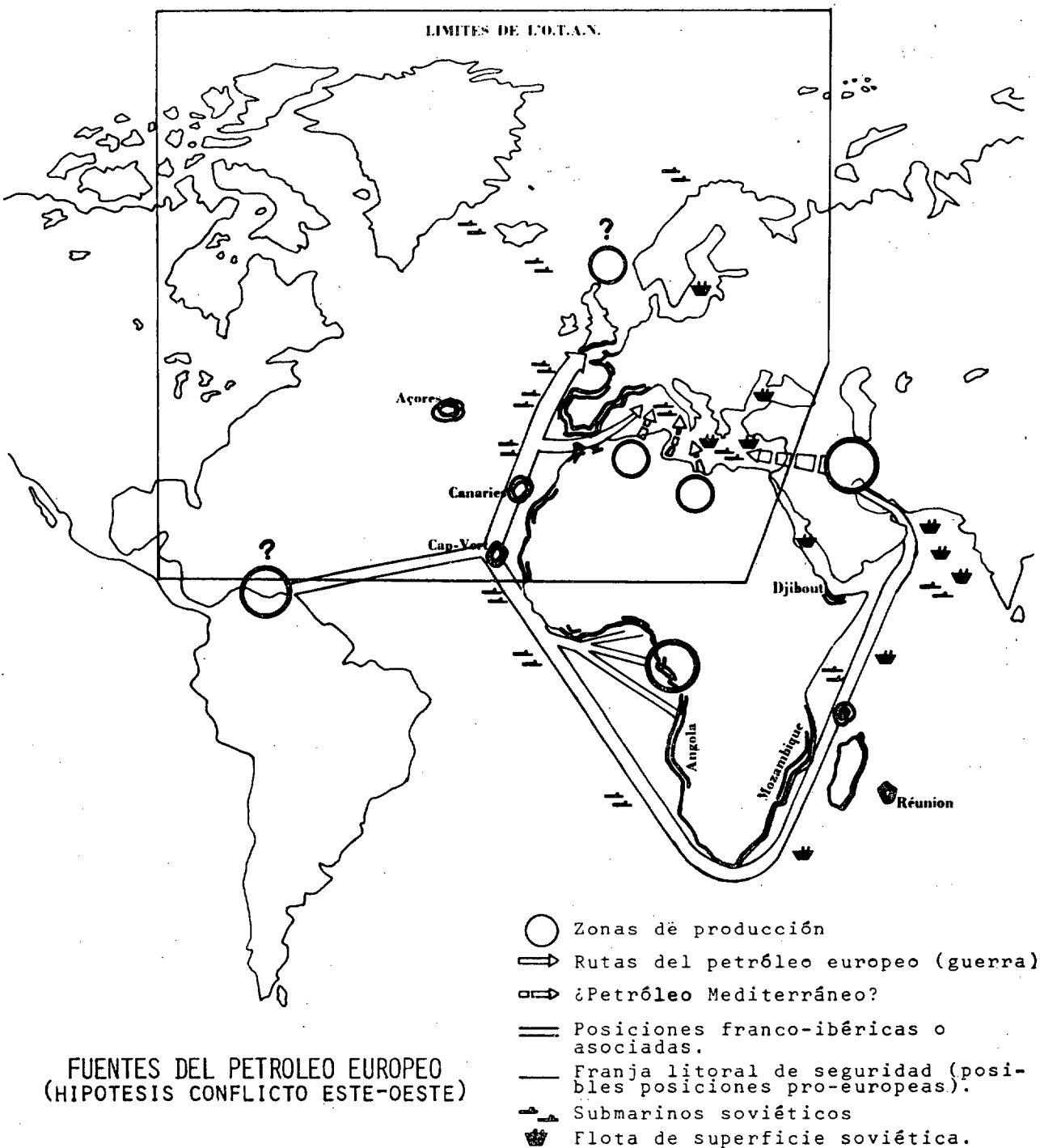
Por eso, el simple instinto de conservación obliga a Europa a descartar la amenaza de un bloqueo marítimo mortal, asegurado por sus propios medios la seguridad, en todos los momentos y en todos los puntos de sus líneas de reabastecimiento interoceánico.

En esta tarea gigantesca, condición necesaria de su supervivencia y de su libertad, la primera necesidad dominante para ella, es la creación de una fuerza específicamente disuasiva a los bloqueos marítimos, en forma de potencia naval homogénea e integrada, de entidad adaptada a la cadena de abastecimiento y al potencial económico a defender; la segunda, consecuencia de la primera, es el dominio de los estrechos en los que la geografía facilita (todavía) el control natural.

Protección de la líneas oceánicas vitales.

Ya hemos expuesto anteriormente la necesidad y la razón de una potencia naval europea. Los acontecimientos del Próximo Oriente y sus consecuencias confirman plenamente esta tesis.

Ninguna nación europea puede, aisladamente, pretender defender sus propias líneas de reabastecimiento por mar; por tanto hace falta unirse para poder formar una



fuerza naval en una zona que, hemos visto, supera en mucho el teatro de la OTAN, donde puede actuar la disuasión nuclear en su beneficio.

Tal fuerza naval debería hoy conformarse con los medios navales más dispares, servidos por una logística heterogénea; negación de antemano a un rendimiento óptimo.

Siendo la amenaza única e idéntica para todos, la defensa exige una continuidad naval sobre las grandes líneas oceánicas sin fronteras de la cadena de abastecimiento europea.

Ello implica, que de aquí en adelante; en el refuerzo indispensable de este escudo, todos los componentes posibles de Europa, deben preparar y realizar sus programas navales nacionales con la perspectiva de una utilización operativa común y de una logística unificada. El vacío a rellenar es enorme.

Europa, gigante linfático.

El 50% de la marina mercante mundial pertenece a los países europeos. Su flota es 3 veces mayor que la norteamericana y 4 veces mayor que la rusa,

El comercio exterior de Europa, único testimonio de su prosperidad, supera el 40 % de los intercambios mundiales.

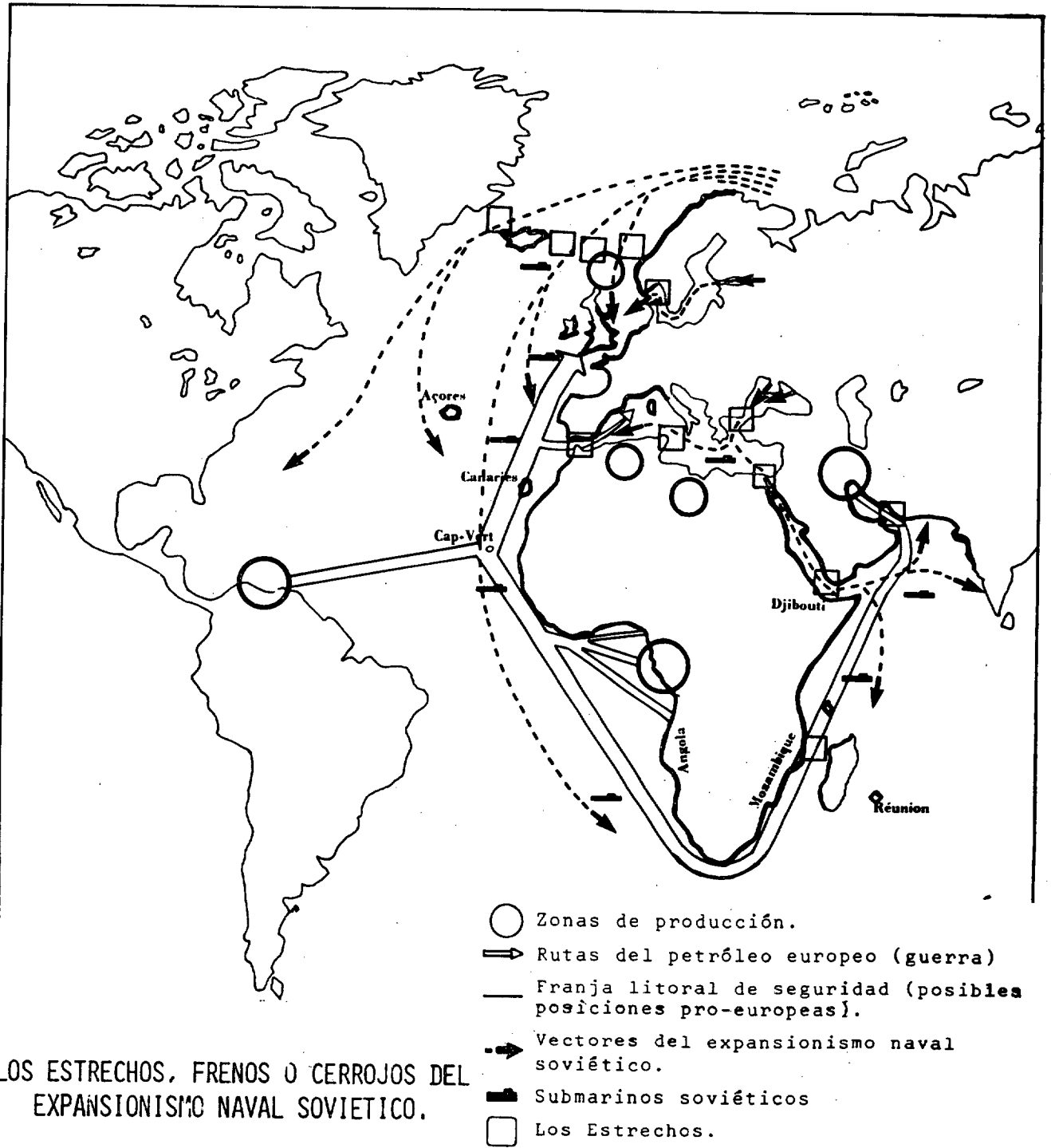
Segundo consumidor de petróleo, el Viejo Continente depende de un lejano ultramar, para el 90 % de sus necesidades.

El " sistema circulatorio " de Europa, es en lo esencial, oceánico; el más rico del mundo en glóbulos rojos (barcos mercantes), en comparación es el más pobre en glóbulos blancos (los medios de defensa marítima).

La Europa de los Nueve cuenta con una centena de submarinos, de los cuales diez son de propulsión nuclear y alrededor de 200 escoltas, de todas clases y edades. Los EE.UU. tiene 113 submarinos, 66 de propulsión nuclear y unos 400 escoltas y se dice que Rusia cuenta con 330 submarinos de ellos 22 de propulsión nuclear y casi 350 escoltas.

Este recuento se limita a lo esencial de los medios de lucha contra el enemigo nº 1 de los transportes marítimos, el submarino. Excluye por lo tanto los submarinos de propulsión nuclear estratégicos 8 de Europa, 66 de los EE.UU. y 44 de la URSS.

La comparación entre el índice de hematies y el índice de leucocitos del



flujo marítimo vital europeo, americano y ruso es notorio. Se podría afirmar que la potencia naval de cada uno de ellos, es inversamente proporcional al número de buques mercantes que tiene que defender; el excedente de la fuerza naval soviética, respecto al tonelaje mercante a defender es gigantesco y se presenta como potencial ofensivo. Parece que una aplicación efectiva del potencial naval americano para la defensa de los "hematíes" europeos, por las inmensas zonas donde América no está directamente interesada, es indudablemente incompatible con la propia seguridad de los EE.UU.

Europa está enferma, muy enferma; el realismo demuestra que no puede contar, para sobrevivir, con la aleatoria e insuficiente transfusión de leucocitos americanos. Por lo tanto necesita, cueste lo que cueste, aumentar su propio índice de glóbulos blancos, hasta llegar a neutralizar la amenaza bacteriana creada por la invasión soviética de los océanos por la superficie y en sus profundidades.

El realismo de los estrechos

¿ Quiere esto decir, que para sobrevivir, se debe lanzar Europa a una carrera en armamento naval, hasta llegar a igualar o superar a las flotas soviéticas en número, calidad y potencia ? . Afortunadamente la respuesta es negativa. En efecto Europa dispone de triunfos geográficos importantes, los estrechos. Ellos le facilitan el control de la mayoría de los " pasos obligados " a los vectores marítimos del expansionismo ruso.

Incluso en la era de la propulsión nuclear, la autonomía operativa de los buques de guerra es limitada; necesitan bases para regenerarse, abastecerse y reforzarse. Un apoyo logístico móvil, aunque sea dado por buques de superficie, es en nuestro días, fácilmente localizable, y por lo tanto, muy vulnerable si no se ejerce un dominio efectivo de la mar en su zona operativa.

Cuando, como es el caso de la URSS, las flotas están llamadas a ejercer su misión muy lejos de sus bases, la inserción de cerrojos eficaces sobre sus " pasos obligados ", pueden frenar los muchos e incluso impedir el paso de los buques de todas las clases, y así, reducir en una gran proporción su potencial efectivo, ofensivo eficaz.

Pasos obligados.

Donde el bloqueo es más difícil es en el Atlántico norte. El estrecho de Dinamarca y los pasos marítimos que, al este de Islandia encuadran las Islas Feroe, vías normales de tránsito de los submarinos soviéticos con base en el Antártico, son relativamente muy extensos.

Mucho más fácil es el cierre de los estrechos bálticos, única salida a alta mar de las grandes flotas del Báltico. Los anteriormente citados estrechos turcos y Canal de

Suez son estrangulamientos fáciles de bloquear.

El estrecho de Sicilia separa las dos cuencas mediterráneas y está llamado a jugar un papel fundamental en el aislamiento y la seguridad de la cuenca occidental, indispensable para la alimentación de la "fuerza viva" europea.

Más al oeste, el estrecho de Gibraltar es a la vez una de las dos zonas de mayor concentración mundial de navegación marítima y el único paso que se los ofrece en tránsito a los submarinos rusos entre el Atlántico y el Mediterráneo; en fin en caso de un cierre simultáneo de los estrechos turcos y de Suez, se convierte en la sola escapatoria posible de la trampa Mediterránea.

Fuera de las aguas de la OTAN, otros estrechos asumen una importancia capital para Europa: Ormuz y Bad El-Mandeb, en las salidas del petróleo europeo en el Océano Indico, el estrecho de Mozambique en la ruta peri-africana de los petroleros gigantes. Incluso temporalmente, su bloqueo por las fuerzas soviéticas sería catastrófico.

La URSS sabe todo esto, Axfisiada en sus mares cerrados no puede dejar de preocuparse de lograr libertad de acceso a los grandes espacios marítimos de sus flotas y su mantenimiento operativo, lejos de sus bases nacionales. Es por lo que ella se ingenia en extender la longitud de sus tentáculos logísticos, principalmente en el Mediterráneo y en el océano Indico.

Entonces los estrechos aparecen en caso de conflictos, como puntos de confrontación inmediata de sus fuerzas con las de aquellas naciones a las cuales la geografía confía preferentemente las misiones de control y cierre eventual.

A cada uno su cometido.

Sería irrealista confiar la custodia de un inmueble madrileño a un portero que viviera en Londres. Igualmente el realismo naval recomienda que la vigilancia de los estrechos incumba a las naciones que disponen de las mejores bazas geográficas para ejercerlas eficazmente:

- En el Atlántico Norte, Gran Bretaña, Irlanda, Islandia, Noruega y, por sus antenas oceánicas del inmenso Norte, Dinamarca está condenada a dominar sus diferencias eventuales para cerrar solidariamente los accesos del Artico al Atlántico y al "petrolero" Mar del Norte.
- Dinamarca, Noruega y Alemania Federal están inexorablemente asociadas en la misión de interdicción de los estrechos Bálticos, misión que probablemente vería desmoronarse en su beneficio, la neutralidad sueca.
- Turquía y Grecia están directamente interesadas por el bloqueo eventual del paso Mar Negro-Mediterráneo.

- Italia y Malta son sin sustitutivo, los "cancerberos" naturales del estrecho de Sicilia.

El realismo querría que franceses e ibéricos directamente: puestos de acuerdos, reglamentaran conjuntamente, el problema del dominio de Gibraltar y de sus accesos. Este problema sin embargo es más complejo.

Gibraltar, ejemplo de irrealismo europeo.

El realismo es apolítico y ello nos permite abordar, sin pasión y sin partido, el punto fundamental de la seguridad en todo momento del "Estrecho".

En caso de tensión Este-Oeste, donde la experiencia lo demuestra las caudales mediterráneas del petróleo, podría ser momentaneamente "congeladas", el estrecho de Gibraltar asume la importancia capital del paso marítimo obligado a la casi totalidad de los abastecimientos del Sur de Europa y, en una buena parte de los Oleoductos Sur-europeos, de la Europa franco-germana-helvética. España que de sus ocho refineries cinco son mediterráneas está metida en el mismo caso que sus vecinos europeos.

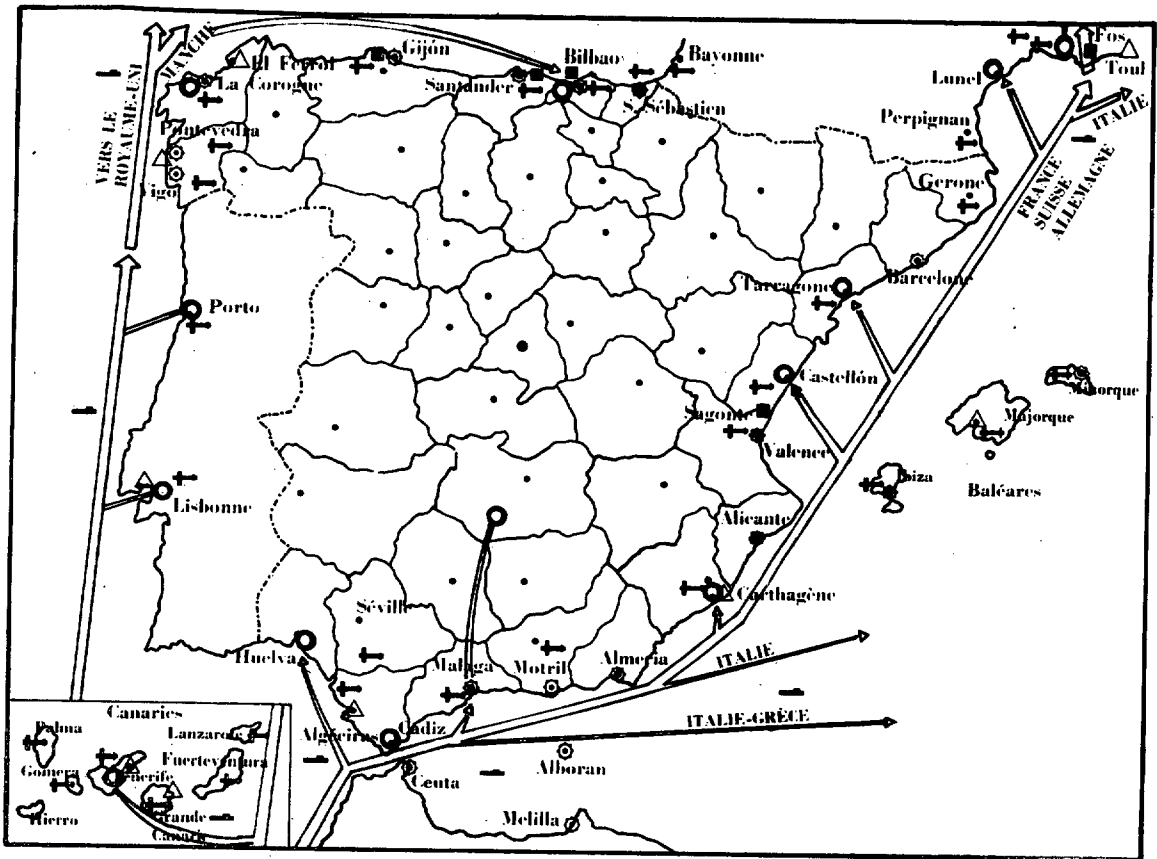
Irrealmente, nos encontramos que esta España, geográficamente indispensable para el ejercicio de un control perfecto de la cuenca occidental mediterránea y del paso Mediterráneo-Atlántico, vital para todos, todavía no pertenece ni a la OTAN ni al Mercado Común Europeo. No es su culpa; ciertas pequeñas naciones, para las cuales el realismo es un pecado, se han opuesto hasta ahora.

Por ello, la única posición occidental efectiva integrada a priori, en la defensa de una articulación importante del despliegue marítimo europeo es, la base naval británica de Gibraltar.








Esta base, en la hipótesis de un conflicto moderno, no es más que una posición puntual, vulnerable e incómoda sin posibilidades aeronavales satisfactorias y de apoyo táctico muy limitado considerada aisladamente, es incapaz de garantizar un control aceptable del Estrecho y de sus accesos Este-Oeste, sobre uno de los puntos nodales capitales de la navegación comercial europea.

Por el contrario, la posición española de Cadiz al Cabo de Gata, reforzada al sur por las plazas fuertes de Ceuta y Melilla, dotada en el centro mismo del corredor marítimo, de una plataforma insular, Alborán, ofrece todas las ventajas de un escalonamiento geográfico, del dominio del mar, todas las facilidades de diversificación y de dispersión, todas las capacidades de una excepcional infraestructura terrestre portuaria y aérea, indispensable para la defensa óptima y para el cierre perfecto de la "Boca del Mediterráneo", en sentido alimenticio.

Nosotros no estamos calificados para examinar aquí las razones de las diferencias Hispano-Inglesas sobre la descolonización de la "roca". Digamos que España seguida por una mayoría en las Naciones Unidas, las tiene cuando reclamaba la anulación de la última secuela del Tratado de Utrecht; este tratado en 1715, tenía por único objeto consagrar y consolidar la supremacía naval, entonces mundial de Inglaterra.



LA POSICION IBERICA Y EL PETROLEO EUROPEO

-  Radas cerradas
-  bases y puntos de apoyo navales.
-  Aeropuertos marítimos
-  Refinerías
-  Siderurgias
-  Rutas del petróleo europeo.
-  Zonas de estacionamiento de submarinos soviéticos.

Esto sucede porque hay algún motivo oculto por el que el Gobierno Británico rehusa descolonizar Gibraltar.

El irrealismo europeo respecto a España y la diferencia hispano-británica - hacen, que uno de los puntos-clave dominantes del sistema de seguridad de Europa, del vientre de Europa, sea hoy en día, de una fragilidad inquietante, cuando podría sin mucho esfuerzo, constituir una inexpugnable posición de fuerza.

El realismo, expresión práctica del instinto de conservación colectiva.

Sin embargo, en la hipótesis considerada, es un hecho geográfico indiscutible, que Gibraltar no es más que un eslabón muy tenue en la inmensa cadena defensiva - natural donde, en más de 8.000 km. de rutas marítimas europeas lógicamente costeras, el complejo litoral e insular franco-ibérico, ostenta la casi totalidad de los elementos irremplazables terrestres de seguridad. Desde Dakar hasta el Canal de San Jorge, desde Canarias hasta la Bahía del Sena, de Cabo Verde a los Golfos de Fos y de Génova, la más importante rama de la cadena de abastecimiento de Europa -de toda Europa- está constituida - esencialmente por costas francesas, españolas y portuguesas. Las posiciones ibérica y francesa se integran lógicamente, con sus puertos y aerodromos, con sus redes terrestres de comunicaciones y telecomunicaciones, en el sistema de vigilancia, control y protección de zonas capitales de recepción, de concentración y de distribución de los transportes marítimos oceánicos vitales para el Viejo Continente.

La exclusión aunque sea parcial del despliegue de seguridad de las rutas oceánicas es tanto más irreal cuanto que, desde Cabo Verde a Djibouti, la ruta peri-afriicana, aorta del sistema circulatorio europeo, no encuentra otros posibles jalones defensivos naturales, más que las posiciones continentales e insulares ibero-francesas o asociadas. El realismo, es la expresión práctica del instinto de conservación colectivo, sin exclusivas políticas sobre tal o cual jalón indispensable. Todo lo que no es enemigo, todo lo que pueda participar eficazmente a la defensa solidaria de los intereses idénticos debe, cueste lo que cueste, so pena de hacerle el juego al adversario, estar integrado en el sistema común de seguridad.

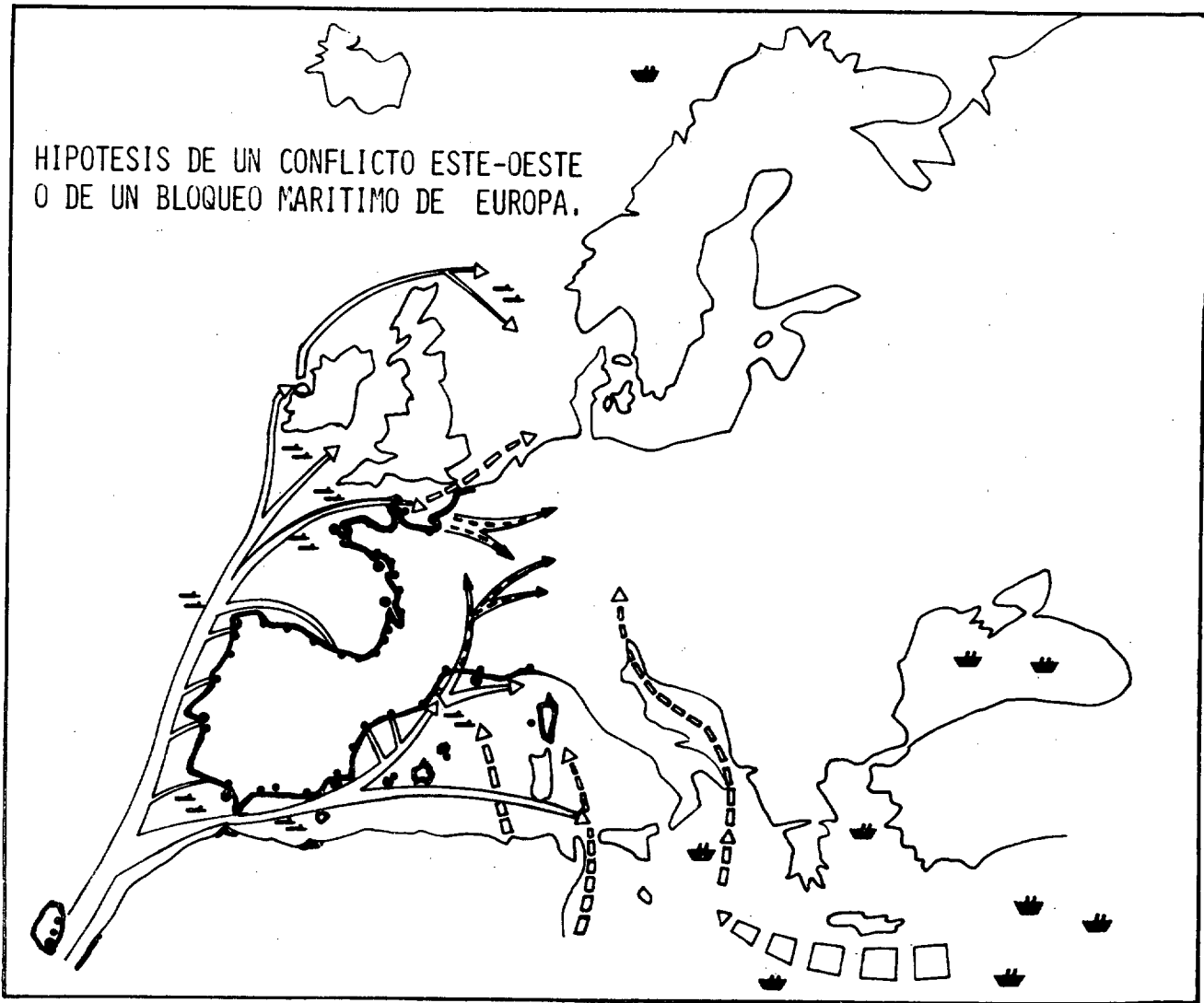
El dicho de "cada uno a lo suyo" tiene necesariamente que ser cambiado. - La guerra del petróleo no es nada más que un pequeño avance de la verdadera amenaza que acecha físicamente a la vieja Europa.

Esta guerra ha establecido claramente la indudable interdependencia de todos los pueblos europeos, sin distinción, en la posible lucha oceánica para la supervivencia.

El realismo naval anglosajón es lo bastante grande como para saber que en-

la zona marítima capital en la que la columna vertebral franco-ibérica constituye la única protección posible, la extraordinaria infraestructura terrestre marítima y aérea existente, puesta al servicio de un sistema de defensa marítimo organizado y sin exclusivismos, representa, por un costo considerablemente inferior, el valor eficaz de un buen número -

HIPOTESIS DE UN CONFLICTO ESTE-OESTE
O DE UN BLOQUEO MARITIMO DE EUROPA.



- | | | | |
|---|--|---|--|
| ⇨ | Flujo de abastecimiento del petróleo europeo (en tiempo de guerra) | ● | Aeropuertos costeros |
| ⇨ | Fuentes Mediterráneas del petróleo. | ● | Bases navales. |
| ⇨ | Oleoductos europeos | ⇨ | Zonas de estacionamiento de submarinos soviéticos. |
| — | Posición franco-ibérica. | 👑 | Fuerzas de superficie soviéticas. |

de "Task-forces" y de portaviones.

El realismo de occidente es también contar sus céntimos.

To be or not to be.

En el dominio de los estrechos, moderadores naturales de un expansionismo naval soviético devorador, como en la defensa de las inmensas franjas litorales marítimas cuya relación, cuando esta es posible y preparada, aumenta considerablemente la seguridad de los buques, el realismo comienza siempre por la explotación óptima de las bazas geográficas, en beneficio de este océano sin fronteras que baña la interminable cadena de abastecimiento de los europeos, de todos los europeos.

Además hace falta que las naciones atlánticas, bálticas, mediterráneas, dominadores naturales de estas bazas, tomen conciencia objetivamente, en conjunto y sector por sector, sin exclusividad del papel fundamental que les es atribuido sin sustitutivos posibles en la respuesta al "To be or not to be" colectivo que, dadas las circunstancias, es también el "To be or not to be" de cada uno.
