

LA PROYECCION ESTRATEGICA DE LA REAPERTURA DEL CANAL DE SUEZ

Para comprender la importancia de la reapertura de este canal se precisa hacer un recordatorio de la situación político-estratégica mundial, a fin de poder encuadrar su significación dentro del contexto internacional en el que el mundo de nuestros días se debate.

En la gran política estratégica a escala global los factores dominantes han variado totalmente con relación a los vigentes antes del año 1945. Los actuales no son fáciles de precisar, pero en líneas generales los podemos sintetizar de la siguiente forma:

- Aparición en el campo político militar de dos grandes superpotencias: los Estados Unidos y la URSS, hecho de enorme trascendencia que ha creado una situación de bipolaridad política.
- Desaparición casi total de los grandes Estados europeos como potencias influyentes en la política mundial.
- Descolonización a escala global con la consecuencia inmediata de surgir en el concierto de las naciones el llamado Tercer Mundo.
- Dependencia casi exclusiva de la gran economía industrial de Occidente de un solo factor energético, el petróleo.
- Nacimiento, en los países con grandes reservas naturales de crudos, de una conciencia de su importancia e influencia internacional.
- La dependencia creciente del Occidente industrial del tráfico marítimo, único capaz de transportar a sus centros industriales las materias primas del Tercer Mundo.
- El aumento gigantesco de la potencia industrial del Japón.
- Expansión de determinadas doctrinas políticas con carácter proselitista a escala mundial y sus consecuencias, guerras subversivas y terrorismo.
- Aparición en el campo bélico del armamento nuclear estraté-

gico, provisto de enormes vectores capaces de transportarlos a cualquier lugar de la Tierra, prácticamente sin posible reacción enemiga.

- Monopolio de utilización de estas armas terribles por las dos grandes superpotencias mundiales.
- Expansión demográfica causante de una necesaria política de masas y no de élites, como en tiempos pasados.

Todos estos factores surgidos han sido la causa principal del nacimiento de una nueva era histórica, con enormes incidencias en las formas de vivir de las sociedades humanas de nuestros días.

Las repercusiones que todos y cada uno de los factores citados han tenido en la política estratégica, en la que se desenvuelve el mundo actual, también la podemos sintetizar, para mayor claridad de comprensión, como sigue:

La acción estratégica nuclear ha tenido como principal consecuencia la aparición de la cobertura nuclear, conocida vulgarmente con el nombre de sombrilla atómica, por proteger indirectamente los objetivos más importantes existentes en los Estados Unidos, la URSS y sus más grandes aliados, es decir, aquellos que en el caso de ser atacados con este tipo de armas producirían una represalia nuclear inmediata. El borde de esta sombra protectora ha hecho nacer la ideal «línea tácita de bombardeo»; dentro de ella se está en el seno de la cobertura estratégica, fuera no se goza de esta protección. Esta línea es ideal y fluctuante con la política del momento, pero tenemos que añadir que esta cobertura es tan importante en su aspecto político, que no existe acontecimiento mundial, grande ni pequeño, que en último término no dependa de ella, constituyendo el factor más decisivo de las relaciones internacionales, y el hecho de estar dentro o fuera de esta línea ideal supone el ser o no ser importantes para la potencia dominante del bando en el que se está inscrito. Solamente es comparable esta situación, aunque desde lejos, con la cobertura político-estratégica que antes de 1945 prestaba un poder naval superior.

Una consecuencia de la potencialidad de la cobertura nuclear es su carácter disuasorio, por lo que se comprende los esfuerzos sinceros de las dos grandes superpotencias mundiales para no llegar a una confrontación directa armada, cuyas consecuencias serían imprevisibles, pero siempre funestas para la Humanidad.

Consecuencia de los factores citados es, sin duda, la extensión de numerosas guerras limitadas de tipo marginal, alimentadas general-

mente por los dos grandes, con el propósito de lograr posiciones favorables con vistas a una confrontación más generalizada.

Otra proyección que dichos factores han tenido en el campo bélico ha sido su incidencia en los conceptos del poder naval tradicional, como secuela de la aparición de las armas nucleares, de la generalización de los misiles como armamento principal de los buques, de las extraordinarias posibilidades de los submarinos convencionales y de los atómicos, así como de la importancia creciente de la electrónica, sumada al precio de los buques de guerra, que los están haciendo prohibitivos a las medianas y pequeñas potencias.

Todo ello ha traído como resultado que, en la estrategia global, hayan nacido una serie de áreas geopolíticas en las que se encuentran insertos grandes intereses económicos y políticos, así como zonas focales del tráfico marítimo, que les ha hecho convertirse en centros neurálgicos de la política mundial bajo la forma de áreas de interés dominante, y cuya situación casi permanente en equilibrio inestable las hace sumamente sensibles a las apetencias de las dos grandes potencias mundiales, debido al afán de ambas de mantener en ellas una influencia preponderante, dados los objetivos político-estratégicos que encierran. Es en estas áreas en donde se centra la política estratégica moderna y de donde se alimentan las noticias de la prensa diaria.

En líneas muy generales, podemos citar las más importantes áreas del momento actual, ello no quiere decir que no puedan surgir otras, pues la política estratégica de nuestros días tiene como principal característica el ser sumamente fluctuante, aunque siempre existen algunas que encierran objetivos de un valor tal, que las convierte en permanentes en el interés mundial; éstas son:

El área del Atlántico Norte, la del Caribe, la del Mediterráneo con sus tres zonas, la Occidental, la Central y la Oriental, esta última incluida en la gran área del Próximo Oriente u Oriente Medio. La del Mar Árabe y Golfo Pérsico. La del Océano Indico, coincidente en parte con la anterior. La de Sudáfrica. La del Lejano Oriente. La del Mar de la China y el Japón.

Existen también otras que toman importancia en situaciones determinadas, como ha sucedido ahora con Angola y Mozambique, pero nos referimos especialmente a aquellas que puedan tener relación próxima o remota con la reapertura del Canal de Suez.

El énfasis del interés de las dos grandes superpotencias en algunas de estas áreas, como consecuencia de la aparición en ellas de conflic-

tos marginales entre potencias de segundo o tercer orden, hace aparecer en las mismas momentos de crisis, en las que se pueden temer confrontaciones directas entre la URSS y los Estados Unidos. Estas crisis se han convertido en el clímax de los acaeceres históricos de nuestros días y, en consecuencia, se encuentran entre los más importantes acontecimientos políticos de nuestro tiempo.

Son, pues, la aparición de áreas políticas de interés estratégico a escala mundial, y las situaciones de crisis que surgen en ellas, las que han motivado un nuevo concepto de la paz, hecho que nos obliga a no poder cerrar el templo de Jano como en los tiempos imperiales de Roma, por haber aparecido el nuevo, de «paz dinámica», en la que los dos grandes mueven sus piezas político-económicas, dentro de la gran disuasión nuclear, con el propósito de alcanzar posiciones estratégicas cada vez más favorables a sus intereses en cada una de estas áreas, buscando objetivos que les posibilite su influencia militar o que les incremente su poderío disuasorio.

Sobre la base de este último concepto es como tenemos que orientar nuestro estudio de las consecuencias de la reapertura del Canal de Suez, ya que su incidencia en la gran política económico-estratégica mundial puede encerrar a la larga un giro de gran trascendencia en las relaciones entre los pueblos.

EL CANAL DE SUEZ, EN EL MOMENTO ACTUAL

Podemos definirlo como una gran vía marítima artificial, sin esclusas, de una longitud de 162 kilómetros y una profundidad constante de 12 metros, lo que le permite el paso de buques con un calado inferior a los 11,58 metros en el sentido de Sur a Norte y 11,28 en el de Norte a Sur. Las máximas dimensiones que se admiten a los barcos son de 305 metros de eslora y 39 de manga. La anchura del canal oscila entre los 120 y 150 metros.

Antes de 1967 la circulación se hacía en convoy, obligatoriamente de día, a razón de dos diarios en dirección de Norte a Sur y uno de Sur a Norte. Estos convoyes se forman en el Norte, en Port Said y en el Sur, en Port Tewfik, tardándose quince horas en atravesarlo; los petroleros lo hacen con mayor rapidez. El cruce de los convoyes se efectúa en una zona donde existe un doble canal de 20 kilómetros de longitud, situado en El-Ballah. También existe un fondeadero de fortuna en Ismailia.

En 1959, bajo los auspicios de Nasser, comenzó a llevarse a la práctica la mejora de las condiciones hidrográficas del canal por medio de un plan cuyas previsiones consistían en ensancharlo y profundizarlo en etapas sucesivas. En la primera, la profundidad debía de alcanzar los 14 metros y permitir el paso de barcos de 12,4 metros de calado. En la segunda, su profundidad debería de alcanzar los 15,5, permitiendo calados de 14,6, lo que suponía desplazamientos en los buques de 100.000 toneladas en carga. Pero el cierre del canal, debido a las guerras árabes-israelíes, ha traído como consecuencia la utilización por los petroleros de la vía del Cabo de Buena Esperanza, haciéndose el tamaño de los mismos cada vez más gigantesco, especialmente los japoneses; los occidentales suelen tener como límite máximo las 250.000 toneladas para poder realizar por Suez un viaje vacío.

Otro resultado del cierre del canal ha sido la necesidad de construcción de oleoductos entre el Mar Rojo y el Mediterráneo, como el israelí de Eliat a Askalon y, sobre todo, el de Suez a Alejandría, este último con una capacidad inicial anual de 80 millones de toneladas para 1975 y una futura ampliación con cuatro conductos que le permitirán el transporte de 250 a 350 toneladas de petróleo del Mar Rojo al Mediterráneo. Todo ello, como podemos suponer, quitará importancia económica al Canal de Suez, pero no estratégica, como veremos más adelante. Como es sabido, la explotación económica del canal se hacía hasta el año 1956 por la Compañía Internacional del Canal de Suez, pero ese año fue nacionalizado por Nasser, y hoy día es explotado por la «Suez Canal Authority», en gestión autónoma, con sede en Ismailia. Los derechos de tránsito en el año 1967 eran de 44 piastras por tonelada de desplazamiento para los barcos cargados, y 20 piastras para los en lastre, con derecho suplementario para los petroleros descargados que transportaran algunos residuos en sus tanques. En el año 1965 los derechos percibidos por el Gobierno egipcio fue de 86 millones de libras egipcias, o sea unos doce mil millones de pesetas aproximadamente. El cierre del canal en el año 1967 supuso un cambio total de las condiciones en que se efectuaba el tráfico marítimo entre Europa, el Extremo Oriente y Australia; así, si tomamos a Sidney como puerto final, podemos señalar que el alargamiento de la distancia surgida al realizar la derrota del Cabo de Buena Esperanza fue de 1.203 millas para el puerto de Rotterdam, 2.755 para el de Génova y de 3.298 para Nueva York. Aden se encontraba después del cierre del canal más cerca de Yokohama que del de Rotterdam por el cabo.

Este hecho tuvo unas consecuencias económicas a escala mundial, pues permitió al Japón extender su comercio e influencia consiguiendo por los países del Océano Indico e Insulindia, terminando por adueñarse prácticamente de todos los mercados del área, pues hay que señalar que el alargamiento de las distancias sufrido es menos importante para el enlace de los mercados europeos con Australia que con los de la Insulindia y el Lejano Oriente.

Una vez abierto al tráfico marítimo el Canal de Suez, las perspectivas existentes parecen ser —y decimos «parecen ser» porque aún no ha transcurrido el tiempo suficiente para obtener consecuencias reales— las siguientes: El tráfico de Sur a Norte de petróleo bruto utilizará casi únicamente la vía del oleoducto; el de Norte a Sur, de productos destilados del petróleo, parece condenado a su extinción como consecuencia de la expansión en las áreas del Indico y Extremo Oriente de los japoneses, siendo éstos los que han obtenido los mayores beneficios, pues las materias primas y minerales producidos en la costa oriental de Africa y de la India se han desviado estos últimos años hacia el Japón, siendo Europa la perdedora, pues los productos manufacturados de esta procedencia han entrado en esta zona después de la reapertura del canal en competencia con los japoneses, y aún con los cereales procedentes de los Estados Unidos, constituyendo todo ello una de las causas, y no la menor, de la crisis económica europea. No obstante, existen indicios de que esta situación mejore, como resultado de la importancia de los recursos mineros de la India, de la lenta apertura de China al mundo exterior, del desarrollo paulatino del Africa Oriental y del sudoeste asiático, todo ello puede favorecer la aparición de nuevas corrientes comerciales y, por consiguiente, de tráfico marítimo entre Europa y esas lejanas áreas. También la práctica de los buques portacontenedores y nuevos mineraleros pueden favorecer a Europa contra la concurrencia y casi monopolio japonés.

Para comprender esta preponderancia japonesa en las áreas citadas, vamos a dar unas cifras que esperamos aclaren bastante los conceptos y nos expliquen la verdadera tragedia que ha sido para Europa el cierre de este canal, prácticamente durante diez años. Bajo un punto de vista europeo, es decir, del acortamiento de las distancias entre el Mar del Norte y el Mediterráneo por una parte, y el Océano Indico y el Extremo Oriente por otra, el ahorro entre hacer el viaje por el cabo desde los puertos del Mar del Norte o por Suez supone el 42 por 100 para Bombay, el 25 por 100 para Yokohama y el 10 por 100 para Australia. Para los del Mediterráneo, especialmente para los

puertos de Barcelona, Marsella y Génova, supone un porcentaje de ahorro del 60 al 65 por 100. La ventaja se hace máxima para los países más cercanos, en las travesías del Mar Rojo, Golfo de Aden, Golfo de Omán y Pérsico, que contornean la Arabia Saudita, y que une a Europa con los países árabes. Estas cifras explican en gran parte el porqué del famoso «milagro japonés», pues el cierre del canal ha dejado prácticamente en sus manos los mercados de las áreas del Indico y del Extremo Oriente, con las consecuencias económicas y políticas consiguientes.

La apertura del canal tendrá una proyección máxima sobre los puertos de los países del Mar del Norte, que es en donde están ubicadas las refinerías mayores de Europa, siendo previsible un aumento de tráfico considerable entre el Golfo Pérsico, Mar Arábigo y aquel mar. Lo mismo podemos decir para los puertos del Mediterráneo, especialmente los que alimentan a las refinerías de crudos francesas situadas en el Ródano, las italianas del Golfo de Génova y las españolas de Cataluña y Cartagena, las más importantes de todo el Mediterráneo.

Las refinerías de Bilbao y Galicia las podemos considerar económicamente como pertenecientes al área de las del Mar del Norte.

Otra consecuencia lógica de la apertura es la disminución del tonelaje mundial necesario, dada la menor duración del ciclo de los viajes de ida y regreso de los buques que unen esas áreas, especialmente los petroleros. No es fácil el realizar previsiones sobre las necesidades futuras del tonelaje mundial. El mayor, que consideramos tope, fue el del año 1973, con 400 millones de toneladas, pero la apertura del Canal de Suez y, sobre todo, la entrada en servicio de los oleoductos que unen los países productores de petróleo con los puertos del Mediterráneo oriental, reducirán enormemente las necesidades de petroleros. Su consecuencia inmediata será la aparición de una oferta superior a la demanda, con la crisis consiguiente: los amarres, despido de dotaciones, paro en la construcción naval, despido en los astilleros y las tragedias humanas propias de estas situaciones, con la consecuente creación de un malestar social, creador de un clima político adecuado para la propaganda adversa a los ideales occidentales, en un mundo caracterizado por su inestabilidad político-económica. Esto es un resumen de las posibles consecuencias inmediatas de la reapertura del Canal de Suez, especialmente de las de tipo económico, pero aún falta por analizar el aspecto estratégico y político del mismo, de enorme importancia, como veremos, y que puede condicionar el económico en muchos aspectos.

REACCIONES POLÍTICO-ESTRATÉGICAS

Es indudable, dada la situación actual de bipolaridad política, que la reapertura del canal ha sido debida a una coincidencia de intereses de URSS y de los Estados Unidos, para lo que han necesitado, en primer lugar, crear una difícil paz en el área del Medio Oriente, aunque haya sido conseguida en muy precarias condiciones y con focos bélicos cercanos, como el del Líbano, capaces de entorpecer su funcionamiento. Pero, a pesar de todo, esta reapertura está dentro de los principios de la paz dinámica de nuestros días, pues con ella cada uno de los grandes esperan obtener resultados económicos y posiciones estratégicas que mejoren su situación en la gran política a escala mundial. La base de la importancia estratégica que ha supuesto dicha reapertura descansa en haber unido directamente el área mediterránea con las áreas arábigas y Golfo Pérsico, así como con las del Índico, Extremo Oriente y China, convirtiéndolos en vasos comunicantes, cosa que anteriormente por la derrota del Cabo de Buena Esperanza era imposible.

Claro está que aunque la apertura de Suez ha sido algo definitivo, siempre en los puntos o zonas focales del tráfico marítimo hay que contar con sus accesos, y en este caso el más difícil, por constituir en sí mismo también un paso, está el Mar Rojo y su salida al Índico por el Estrecho de Bab-el-Mandeb, que se precisa dominarlo. En la actualidad la acción política soviética en esta zona ha predominado sobre la de los occidentales. En las proximidades de dicho estrecho están las bases de Aden, Berberá y Djibuti; las dos primeras dependen, respectivamente, de la República Popular del Yemen y de la Somalia Septentrional. La de Djibuti está controlada por Francia, que aún mantiene su presencia en la Somalia Meridional, aunque con distinto nombre, por un verdadero milagro diplomático, pues prácticamente, después de nuestra retirada del Sahara, es el único territorio africano dependiente de una potencia europea. Creemos que esta situación ha estado favorecida por el cierre del Canal de Suez, ya que en estos últimos diez años perdieron importancia; pero así y todo la URSS no descuidó sus relaciones y apoyo al Yemen y Somalia, y durante estos últimos años ha aumentado su influencia y apoyo político militar, mejorando las instalaciones y defensas de Aden y Berberá, asegurándose que últimamente están en continuo perfeccionamiento, con vistas a un apoyo logístico a los buques de guerra rusos.

Djibuti, por el contrario, está en una situación muy precaria debido

a la gran propaganda antifrancesa que se ha desencadenado en las tribus que habitan aquellas regiones semidesérticas; pero la realidad es que prácticamente es lo único con que pueden contar los occidentales en aquellas apartadas regiones, cada día más trabajadas políticamente contra los Estados Unidos y Europa.

La acción de vasos comunicantes como principal resultado de la reapertura ha hecho nacer esperanzas a la URSS y a los Estados Unidos de mejorar su situación en el Indico, Mar Árabe y Golfo Pérsico, principalmente.

Con relación a Rusia, si pasamos revista a lo que ha significado el acercamiento de sus puertos a las áreas citadas, comprenderemos su interés por controlar y mantener abierta esta nueva ruta. La distancia entre Sebastopol, en Crimea, y el Estrecho de Bab-el-Mandeb es de 11.500, vía Cabo de Buena Esperanza, y de 2.500 por el camino de Suez. Con relación a las distancias entre los puertos rusos del Pacífico, tal como Vladivostok y el Océano Índico, es de 7.000 millas, y este Océano es una de las áreas de la estrategia global, en donde la competencia por obtener una influencia decisiva es mayor entre Rusia y los Estados Unidos. Para darnos cuenta de lo que ha aumentado para la URSS la posibilidad de influir de una forma decisiva en el Indico recordaremos que, con una velocidad de crucero de 15 nudos, usual en los barcos de guerra, las unidades navales rusas podrán transferirse del Mar Negro al Golfo de Adén en ocho días, en lugar de 22 desde Vladivostok, y 33 por la ruta del cabo desde los puertos del Mar Báltico, y aún más desde Murmansk, desde las bases soviéticas del Océano Glacial Ártico.

La consecuencia estratégica de este acortamiento drástico de las distancias es fácil de suponer: el aumento del número de unidades operativas en estos mares. Según nuestras informaciones, hasta ahora los rusos mantenían allí cinco buques de superficie y uno o dos submarinos nucleares, así como varias unidades de tipo logístico; pero ahora es de esperar un incremento paulatino de la presencia soviética, ya que Vladivostok se verá sustituido por Odesa y Sebastopol en el Mar Negro y aun por los puertos del Báltico.

La política estratégica al este de Suez de los soviets ha mejorado notablemente por la reapertura del canal, ya que podrá lograr una concentración o dispersión en el Golfo de Adén y el Océano Índico, muy superior a lo que podían hacerlo cuando su cierre, hecho conseguido también gracias a su acción político-militar de atracción en aquella área, lo que les ha permitido un apoyo logístico naval fijo

y móvil, con posiciones que hace cada día más fuerte su influencia en área tan lejana y difícil. Además podrán potenciar su tráfico marítimo mercante con el apoyo económico que esto significa y competir con los japoneses, que son en la actualidad los monopolizadores del comercio, haciendo disminuir la influencia de estos poderosos aliados de los occidentales.

El área del Mar Arábigo y la del Golfo Pérsico está sufriendo en estos últimos años una evolución interior provocada por la nueva situación económica de los países que la forman, perfilándose en ella una solución comunitaria de los problemas allí planteados, hecho que ha favorecido al sha del Irán para marchar poco a poco hacia el liderato político militar de la zona. Esta política de hegemonía está basada en un plan de desarrollo y modernización del país sobre la base de grandes inversiones de los petrodólares obtenidos, así como de un vasto programa de expansión y modernización de las fuerzas armadas con el objetivo, declarado explícitamente por el propio sha, de no dejar a ninguna potencia extraña al área intervenir en su control. Tácita o expresamente, todos los países productores de petrodólares de Arabia están conformes con esa política; únicamente el Irak parece ser disidente de ella; de todas formas no cabe duda que en dicha área ha surgido un nuevo equilibrio bajo el liderazgo del citado sha, cuyo propósito es facilitar cobertura militar al conjunto, así como el marcar la pauta de las negociaciones productoras de los precios de los petrodólares. Esta pretendida jefatura ha estado facilitada hasta ahora por dos factores: el aislamiento, que hacía casi imposible la intervención armada en ella, tanto de los rusos como de los occidentales o de los propios Estados Unidos. El segundo factor ha consistido en las grandes necesidades de venta de los países europeos productores de armas, que han visto en Persia abrirse un gran mercado y le han vendido armas en enorme cantidad, sin medir las consecuencias que ello podría tener para sus propios gobiernos.

Pero la apertura del canal ha hecho variar radicalmente estas condiciones de aislamiento, y es probable, si no inmediatamente, que la presión norteamericana o rusa, o ambas a la vez, se dejen sentir sobre estos países y se haga conocer en las reuniones de Viena de la OPEP, no dejando subir los precios de los crudos en la forma que ha hecho posible la crisis económica europea.

El área del Océano Índico tiene dos fachadas, la africana y la india. La primera aún está en litigio, hasta que Mozambique y sus problemas de descolonización no se acaben de solucionar. Respecto a la India, la

política de los soviets ha sido de servirse de ella como antemural a las apetencias chinas en el área, pero esta política no es nada fácil de conseguir, pues las tensiones económicas, así como la multitud de factores culturales religiosos y aun étnicos que caracterizan al país, le convierten en un aliado muy poco seguro. De todas formas se trata de un área de gran porvenir desde un punto de vista de la estrategia global; lo prueba el hecho del interés despertado en ella de los dos grandes y las consecuencias que se han sentido del vacío de poder en aquella área, en la que hay que prever luchas encarnizadas, dentro de la paz dinámica, por la obtención de posiciones y alianzas más o menos seguras. Lo que no cabe duda es que la frontera invisible de confrontación entre Rusia y los Estados Unidos, que hasta ahora se centraba en el Próximo Oriente, se ha corrido muchas millas más al Sur y pronto la veremos por las tierras y aguas de esta área.

Los últimos acontecimientos ocurridos en el Lejano Oriente después de la retirada norteamericana del Vietnam y Camboya, así como la pérdida de influencia en todos estos países, tales como Tailandia y Laos, ha traído como resultado estratégico que la línea de contacto de influencias de los dos grandes en esta área ya no esté situada en el continente asiático, mejor dicho, en sus penínsulas, pues, excepto en Corea, se ha corrido al Sur y pasa actualmente por el mar, es decir, por las islas más próximas, hecho que ha aumentado la importancia del poder naval en el área y, en consecuencia, la influencia del Canal de Suez en su papel de vaso comunicante con el Mediterráneo. La influencia de Europa en el Lejano Oriente ha sido prácticamente nula en los años de la guerra del Vietnam, coincidentes con los del cierre del canal, pero en la actualidad esa área puede estar influida no solamente por China y Rusia desde Vladivostok, sino por la corriente pro occidental japonesa y la propia europea, que podrá en la actualidad recobrar mercados e influencias perdidas; todo ello podrá suceder a largo plazo y habrá que esperar. Pero que la apertura del canal tendrá una cierta influencia en el futuro del área considerada, no cabe la menor duda, pues las corrientes del tráfico marítimo que la vivifiquen aportarán en ella soluciones a los problemas económicos planteados que han de influir en su evolución, principalmente el no radicalizar ésta hacia una orientación puramente comunista, por lo que el restablecimiento de las relaciones comerciales con los antiguos países europeos de que dependían antes de la descolonización, puede constituir un factor de equilibrio que compense en parte la retirada norteamericana.

Otra área afectada posiblemente por la reapertura del Canal de Suez puede ser la del Mar de la China. Esta gran potencia en ciernes constituye un factor de equilibrio en el juego estratégico entre Rusia y los Estados Unidos en el continente asiático, lo que hace que en los momentos actuales de distensión entre los dos grandes, especialmente en lo concerniente a la limitación de armas nucleares estratégicas, las relaciones de ambos con China sean extremadamente delicadas y hasta sutiles. Pero los gobernantes chinos, desde que se ha abierto al tráfico el Canal de Suez, han visto que su acercamiento a Europa ha aumentado considerablemente y con ello la posibilidad de que ésta entre en el juego antirruso que la Mongolia soviética le tiene planteado y le pueda servir de contrapeso en el área de influencia soviética. Este acercamiento a Europa de China ha coincidido prácticamente con la apertura del canal y ha cristalizado en tres acciones diplomáticas importantes. La primera, un poco anterior a la apertura, fue la reanudación de relaciones diplomáticas con España, hoy en día totalmente normalizadas. La segunda, cronológicamente hablando, fue el nombramiento de un embajador en la CEE. La tercera, la visita a París de su ministro de Asuntos Exteriores, con el propósito de recomendar a todos los países europeos la necesidad de una unión estrecha entre ellos, hecho que contribuiría grandemente a la estabilidad de la situación internacional. Las palabras que pronunció cuando se refirió en sus declaraciones directamente a Rusia fueron terminantes, pues dijo «que había que oponerse a un estado que habla tanto de la paz y de la seguridad colectiva, pero que tiene bajo una decidida amenaza militar a todos los pueblos del mundo, y en particular a los europeos». La muerte del gran político chino Chu-en-Lai abre una incógnita en las relaciones mundiales al más alto nivel, pues es imposible de predecir si continuará la misma línea de acción de la política internacional de este pueblo de ochocientos millones de habitantes, cuyo peso demográfico indudablemente habrá que tener en cuenta en la política de masas, en la que el mundo entero está comprometido y ha llegado a ser uno de los factores más importantes en la estrategia global.

Con referencia a la política estratégica a escala mundial de los Estados Unidos, no cabe duda de que el acortamiento de las distancias al Océano Índico y Golfo Pérsico como consecuencia de la reapertura de Suez, ha aumentado considerablemente la capacidad de movilidad estratégica de sus fuerzas navales, especialmente de las que se encuentran en el Mediterráneo, es decir, de la VI Flota. La distancia

entre Nueva York y el Cabo de Buena Esperanza es de 6.795 millas. Desde el centro del Mediterráneo a Aden hay 1.500 millas, y por la vía del cabo, 10.500. Bastan estas cifras para comprender lo que ha supuesto para las fuerzas navales norteamericanas el que Suez vuelva a ser navegable, pues su presencia física en todas las áreas geopolíticas de que hemos tratado constituye para ella una necesidad imperiosa, y con esta apertura podría lograr con cierta facilidad el envío de fuerzas navales en áreas hasta ahora inéditas para ella como la del Océano Indico, siendo previsible la creación de una nueva flota en este mar, o bien un refuerzo de la VI Flota con vistas a destacar en permanencia una parte al este de Suez.

Se observa de todos modos una preocupación en la política estratégica de los Estados Unidos por asegurar la ruta del Cabo de Buena Esperanza, debido seguramente a no estar muy seguros de la continuidad de la apertura del Canal de Suez, dada su vulnerabilidad. Esta suposición está basada en sus acciones para que el Sahara español no pudiera caer bajo la influencia de una Argelia pro soviética, así como su intervención militar más o menos velada en Angola con el mismo propósito. Y es que la ruta periférica de Africa se ha convertido para ella y el mundo occidental en una de las más importantes, pues no solamente el petróleo, sino el mineral de hierro, los fosfatos, la bauxita, el carbón, la madera, etc., vitales en el mundo industrializado, tiene una de sus más principales arterias por las costas africanas, y su vigilancia en tiempo de guerra se vería muy dificultada, de existir puntos de apoyo enemigos en su largo recorrido. Por ello, en la paz dinámica en que vivimos, el asegurar posiciones se ha convertido en una verdadera obsesión de las dos grandes potencias hegemónicas, Rusia y los Estados Unidos, y las naciones medianas y pequeñas están sufriendo las consecuencias de ello, muy especialmente las antiguas potencias coloniales.

Nos resta por considerar el área geopolítica más importante, la del Mediterráneo, que, como es lógico, es la más afectada en esta nueva situación de vasos comunicantes. No nos vamos a extender demasiado, dado lo muy conocida que resulta para nosotros y lo mucho que se habla de ella en la prensa diaria. En este mar interior euroafricano la vía marítima principal es la que lo recorre de Gibraltar a Suez, a lo largo de la costa norteafricana, es decir, la que comunica el Mar Rojo, Golfo Pérsico, Indico y Extremo Oriente por el camino más corto con las rutas del Océano Atlántico. Tanto es así, que la importancia estratégica de todas las naciones ribereñas

de este mar dependen de que tengan o no una influencia directa sobre esta larga arteria de comunicaciones marítimas; por ello existen naciones todavía poderosas, como Francia, que, a pesar de tener una fachada sobre dicho mar, cuenta poco en él, aunque nunca sea despreciable. Por el contrario, las minúsculas fuerzas navales de Marruecos, Argelia, Libia, Egipto, etc., pueden dar muchísimo que hacer en el caso de que sus gobiernos cayeran del lado de los rusos. El recuerdo de las marinas piratas berberiscas nos debe abrir los ojos para conocer lo que puede suponer una situación hostil del norte de Africa para la gran arteria mediterránea. Por ello, Italia, en su centro, y España, en su comunicación con el Atlántico, son sus piezas clave para asegurar la navegación por ella en tiempo de guerra generalizada, o de presión y vigilancia en los de crisis. No bastan Malta y Gibraltar como en los tiempos de la gran ruta imperial británica; se precisan zonas de apoyo más extensas y con grandes recursos, así como un dominio electrónico en las áreas centrales y de los accesos. Pensar que se pueda organizar el ejercicio del dominio del mar en el Mediterráneo occidental solamente desde el Peñón de Gibraltar constituye un exceso de optimismo que se puede pagar muy caro. La guerra submarina, con los medios actuales, multiplicará por diez la eficacia de éstos, con relación a la que hicieron los alemanes en las dos últimas grandes guerras, y las lanchas rápidas portamisiles, con puertos de retirada cercanos y seguros, pueden convertir en un infierno dicha ruta. Por todo ello, la política mediterránea de la NATO la consideramos escasa y de pocos alcances, tal como está hoy día planteada, pues desprezica una serie de factores que a la larga pudieran ser decisivos, como son, en su aspecto negativo, una situación hostil del norte de Africa, y en el positivo, la participación de España en la defensa de Occidente.

Al Mediterráneo se le ha definido en varias ocasiones como un «área de inestabilidad estable», definición que en pocas palabras explica su tendencia a permanecer en un alto grado de tensión. Hasta ahora, algunas de esas tensiones han llegado a alcanzar el estado de crisis, especialmente en el Mediterráneo oriental. En el occidental, nunca han llegado las cosas a estos extremos, aunque últimamente, con motivo de la descolonización del Sahara por los españoles, ha faltado muy poco para que las tensiones se convirtieran en crisis peligrosa. De todas formas el Mediterráneo occidental se puede considerar hasta ahora como una zona de paz. La razón de esta situación es, indudablemente, por estar limitado en su orilla norte por tres

potencias europeas, como lo son Italia, Francia y España, con la experiencia internacional suficiente para saber el alcance de sus posibilidades y las consecuencias de sus acciones.

En el terreno económico, la apertura del canal de Suez y la entrada en funcionamiento de los nuevos oleoductos en el Oriente Medio ha traído como consecuencia inmediata un aumento considerable del tráfico de crudos en petroleros de tamaño medio. También es de esperar que con la apertura de nuevos mercados en China, Extremo Oriente, Insulindia y Australia, el tráfico de productos manufacturados se multiplique considerablemente en este mar, convirtiéndolo en una vía marítima sumamente sensible, especialmente en sus extremos, Suez y Gibraltar, y con ello un aumento de la importancia estratégica de los países situados en sus terminales. Es también posible un aumento del esfuerzo soviético por afianzar las posiciones logradas en este mar y la conquista de otras, pues se trata de un teatro en donde el juego de la paz dinámica ofrece muchas posibilidades, dadas las inquietudes políticas y sociales existentes en ella. Hay que advertir, a este respecto, que en la citada paz dinámica la fuerza militar no es el todo; existen otros factores, como el político, el sociológico, el económico, el demográfico, cultural, religioso, etc.; todos ellos situados bajo la cobertura del poder nuclear estratégico, sin duda resolutivo, pero con un defecto: su inflexibilidad. Por el contrario, el poder naval está caracterizado por su acción flexible y su oportunismo; por ello, su empleo actual a escala planetaria no tiene límites, pues puede adaptarse a cualquier situación y presentarse en las áreas donde existan crisis o posibilidades de ella, sin intervenir directamente, sólo con su presencia, lo que le convierte en un instrumento político-militar sumamente apropiado para actuar en la citada paz dinámica, y de hecho es el que lleva el paso con sus movimientos y maniobras, de esta búsqueda de posiciones e influencias que caracterizan la vida política internacional de nuestros días. La tradición naval de Occidente ha hecho que sus fuerzas navales, especialmente las de los Estados Unidos, hayan sido empleadas con este fin después de la II Guerra Mundial, pero lo extraordinario es que Rusia, tradicional potencia terrestre, lo haya también comprendido, esforzándose desde hace veinte años en expansionar su Marina con el propósito de llegar a un despliegue de sus fuerzas navales concorde con su política hegemónica planetaria. Buena prueba de los grandes y tenaces esfuerzos por dotar a la URSS de una Marina ultramoderna con objetivos mundiales ha sido su

gigantesca maniobra a escala global, realizada en el mes de abril de 1975, conocida con el nombre de OKEAN 75, en la que, según noticias, han participado 220 unidades navales en teatros de operaciones tan diferentes como Cuba, Somalia, Guinea, Mar Negro y Mar del Norte, todos ellos situados en algunas de las áreas de interés geopolítico citadas anteriormente. Este enorme despliegue nos prueba, más que la capacidad real de dominio del mar a escala mundial de los soviéticos, su interés en tomarla como objetivo a largo plazo, pues sus bases nacionales, situadas en mares interiores controlados por las naciones occidentales o en océanos o mares helados, hace muy peligrosa la situación de las fuerzas navales dispersas por los océanos mundiales, y su acción —es indudable— tendría que estar precedida por operaciones previas para mejorar su posición geoestratégica, de forma semejante a lo que hicieron los alemanes en la II Guerra Mundial con la conquista de Noruega, pero en mucha mayor escala, cosa nada fácil; aunque hoy día, con el empleo de armas nucleares tácticas, quizá fuera posible el asegurarse el acceso a mares libres en un corto espacio de tiempo que les permitiera asegurar el despliegue de los buques dispersos con el apoyo logístico indispensable.

Después de todo lo expuesto, se perfila, como consecuencia de la reapertura del canal de Suez, la formación de un nuevo gran eje estratégico, materializado en la gran arteria marítima que a lo largo de todo el norte de Africa une a Suez con el estrecho de Gibraltar. Este gran eje contará con dos zonas focales, las de sus extremos, de estructuras muy diferentes, pues la de Suez está caracterizada por la gran vulnerabilidad del canal, aunque bien es verdad que en las dos últimas grandes guerras mundiales ha quedado indemne, manteniéndose constantemente en servicio; pero las nuevas armas y las tensiones políticas en el Próximo Oriente nos hace dudar de su actual invulnerabilidad. Pero lo que no cabe duda es de que en él se encuentra el pivote del gran despliegue estratégico, de áreas geopolíticas tan importantes como la del Oriente Medio, Arabia, Golfo Pérsico y el Océano Indico. Este carácter de zona de pivote lo podrá tener tanto para la URSS como para los Estados Unidos, pero con mayor importancia estratégica aún para la primera, pues para los Estados Unidos le será siempre más fácil utilizar para concentrarse en aquellas áreas la derrota del cabo.

La otra zona focal, la del estrecho de Gibraltar, también tiene la característica de servir de pivote en un despliegue estratégico, pues

desde ella se podrán atender las áreas del Atlántico Norte, del Mediterráneo y de las rutas que van a América del Sur y al Cabo de Buena Esperanza. Esta cualidad citada fue ya aprovechada por los ingleses durante toda la II Guerra Mundial, especialmente antes de la intervención americana. En la actualidad, y dada la vulnerabilidad e importancia de las dos grandes corrientes de tráfico marítimo de crudos petrolíferos que pasan por ella, así como la presencia de fuerzas navales soviéticas en el Mediterráneo, su probable proyección en la defensa de las comunicaciones marítimas es aún mayor, por lo que los países implicados en ella, entre ellos España, ven aumentada en gran forma su relevancia estratégica. Todo ello ha tenido repercusiones positivas y negativas para nosotros. Entre estas últimas podemos contar las presiones sufridas para la rápida descolonización y, por último, el abandono del Sahara occidental con el propósito, ya indicado anteriormente, de impedir influencias pro soviéticas en esta zona. Pero en este caso nuestra partida ha supuesto el peligro de una confrontación local entre Marruecos y Argelia que pudiera dar lugar a una vietnamización de la zona, con el fantasma de una posterior utilización soviética de la base de Mazalquivir, en el acceso occidental del estrecho de Gibraltar, hecho mucho más grave que el que la República Popular Argelina hubiera podido tener alguna influencia en las costas atlánticas del Sahara, pues las condiciones hidrográficas de la misma son tan difíciles, que las hace prácticamente inoperantes y de poca importancia en la estrategia global, ya que es casi imposible operar desde ellas, a pesar de su magnífica posición geográfica, totalmente aparente, pues el desierto, las terribles rompientes de sus costas, la falta total de puertos hábiles, las dificultades logísticas de todas clases, así como de su lejanía de las bases metropolitanas, las convierte en algo prácticamente imposible de revalorizar estratégicamente. Por el contrario, nuestra presencia suponía un factor de equilibrio en el área, que, al no existir, ha creado un vacío de fuerza que a Marruecos le será muy difícil de colmar, dando origen a las tensiones hoy existentes, en una zona hasta ahora pacífica gracias a nuestra presencia, y que, dada la versatilidad política de sus ocupantes, puede alcanzar cotas inesperadas.

No existe, a nuestro juicio, otra forma de consolidación de un área tan importante para las grandes arterias marítimas del cabo y América del Sur y Central que convertir a las islas Canarias en un verdadero bastión defensivo occidental, revalorizando sus defen-

sas y aumentando sustancialmente las fuerzas navales y áreas allí existentes, con el poder disuasorio suficiente contra lo que pueda organizarse en la costa de enfrente.

En el aspecto positivo, podemos señalar como lo más importante la firma del tratado de amistad y de cooperación militar y económica entre los Estados Unidos y España, pues la base naval de Rota, en el acceso occidental del estrecho de Gibraltar, se ha visto revalorizada como pivote del despliegue estratégico, gracias a la reapertura del canal de Suez, de tal forma, que pensamos puede haber empujado a los Estados Unidos a acelerar su firma, y a la diplomacia española le haya proporcionado bazas para la obtención de mayores provechos.

En el aspecto económico, la acción de la reapertura del Canal de Suez sobre los puertos españoles puede tener signo diferente, según su situación. Así, los del área canaria parecen abocados a restricciones de tráfico, ya que, sobre todo Las Palmas, que es un puerto de escala, deberá resentirse de la disminución que se hace por la vía del Cabo de Buena Esperanza. El de Tenerife, que es un puerto terminal debido a la gran refinería allí existente, no debe ver disminuido el tonelaje de entrada. Pero, a pesar de estas fáciles previsiones, el puerto de Las Palmas, hasta ahora, no ha visto disminuir la afluencia de buques, pues la vía del cabo continúa siendo empleada en gran escala; la razón de esta situación un tanto anómala es consecuencia de la falta de confianza, aún existente, a la utilización del Canal de Suez y a los seguros de fletamento, que continúan siendo propios de un estado de guerra, lo que encarece extraordinariamente las primas de seguro, y con ello el precio del transporte. Como dijimos anteriormente, la ruta del cabo no se extinguirá fácilmente, y Canarias es muy probable que continúe siendo la última estación importante de escala occidental antes de emprender la interminable ruta que contornea el inmenso continente africano. Los puertos del Mediterráneo pueden verse favorecidos o no, según su carácter de terminal o de tránsito. Así, las líneas que tenían su terminal en Génova, que son las más fuertes y numerosas, y utilizaban la vía del cabo, entraban en los puertos del Levante español para recoger carga con destino al Extremo Oriente o la India; pero ahora, con la apertura del canal, ya no les interesa desviarse para hacerlo, ya que se trataba de cargas pequeñas, por lo que no entrarán regularmente en nuestros puertos como antes. Los puertos terminales, como Barcelona, sí verán incrementada la entrada de barcos;

LA PROYECCIÓN ESTRATÉGICA DE LA REAPERTURA DEL CANAL DE SUEZ

así podemos observar que, a pesar de la crisis mundial, en 1975 se ha incrementado la entrada de buques en el 7,5 por 100 con relación a 1974, esperándose un tráfico total de 11 millones y medio de toneladas. Se precisa, pues, crear líneas fijas con el Extremo Oriente y Filipinas, con el fin de poder abrir mercados en aquellas áreas; de esta forma, los puertos del Levante español, y también los del Norte, especialmente Bilbao, podrían convertirse en terminales y aprovechar las ventajas que supone el canal de Suez en el acortamiento drástico de las distancias con aquellas lejanas zonas. Vemos, pues, que las consecuencias de la reapertura del canal nos alcanza a todos, y muy especialmente a los españoles, pues el tener dos fachadas marítimas, la del Atlántico y la del Mediterráneo, así como nuestra proyección en la zona del pivote estratégico accidental, nos hace muy sensibles a las modificaciones sufridas últimamente en el tráfico marítimo mundial.

ENRIQUE MANERA REGUEYRA

