

# RIESGOS EN EL MEDITERRÁNEO

Ángel Tafalla Balduz

*Almirante*

*Segundo jefe del Estado Mayor de la Armada*

Buenas tardes: soy el almirante Ángel Tafalla Balduz, segundo jefe del Estado Mayor de la Armada, y asumo el *riesgo* de presentar ante ustedes unas breves pinceladas sobre los *riesgos* en el Mediterráneo: riesgo sobre riesgo, porque me consta que en esta audiencia existirán especialistas que conocen la materia en profundidad.

Para limitar tal *riesgo*, mi enfoque será —lógicamente— el de presentar una perspectiva naval del problema. Por supuesto, resulta *arriesgado* tratar de separar (de compartimentar, por utilizar un término naval) los aspectos meramente marítimos o navales del complejo escenario de problemas que nos presenta el Mediterráneo: todos ellos están tan interrelacionados que resulta imposible extraer uno sin que aparezcan a continuación un racimo adicional de ellos, como si de cerezas se tratara.

Para describir la situación actual del Mediterráneo, me van a permitir que utilice un símil literario que probablemente les será familiar: el de *Alicia a través del Espejo*, surgido de la mente brillante y enfermiza de Lewis Carroll. Y es que la importancia del Mediterráneo se ha transformado profundamente en la última década, casi como si hubiera atravesado el proverbial espejo: lo que era, en los tiempos de la guerra fría, un frente de retaguardia en la confrontación de las grandes potencias, puede considerarse ahora como un escenario principal de confrontaciones. Más aún, el Mediterráneo parece también actuar como trágico espejo deformante, si comparamos las sangrantes diferencias económicas y políticas entre sus riberas septentrional y meridional.

Pero todo riesgo entraña también oportunidades, y los mares siempre han ofrecido mejores caminos para el entendimiento que para la confrontación. Ésta es la idea principal que trataré de hacer llegar a ustedes: que debemos ser capaces de emplear las virtudes cicatrizantes de los mares para aminorar los riesgos que indudablemente existen.

Y en este aspecto, bueno será recordar que el Mediterráneo es un mar de salinidad especialmente elevada: presenta, por tanto, características inmejorables para tal cauterización.

Para abordar el aspecto específico de los riesgos en el Mediterráneo, realizaré antes unas breves consideraciones geoestratégicas, por cuya simplicidad espero me perdonarán, pero que considero necesarias como marco general y «soporte» teórico del resto de la presentación.

Expondré a continuación una presentación de los riesgos generales en la zona del Mediterráneo, para centrarme a continuación en aquellos que poseen una faceta más específicamente marítima.

Ello me dará pie para centrarme en aquellas áreas en las que interviene —o puede intervenir— la Armada para hacer frente a los problemas planteados.

Por último, resumiré los puntos que considero más importantes de todo lo expuesto, y las conclusiones que de ellos podemos extraer.

Como ya dije en la introducción, la esencia misma del Mediterráneo es su carácter de frontera, y en muchos sentidos de espejo deformante. Y es que a pesar de los cambios en importancia relativa que se han producido en la última década, este carácter fronterizo ha marcado a los pueblos mediterráneos desde hace milenios.

En este espacio marítimo único podemos discernir claramente dos riberas, la septentrional y la meridional, y dos cuencas, la occidental y la oriental.

Norte y sur, oriente y occidente se han vislumbrado, encontrado, y —ocasionalmente— enfrentado en el Mediterráneo desde las primeras civilizaciones, creando un espacio dinámico, abigarrado y cambiante, de intenso intercambio cultural, de conquistas y reconquistas, y de colonización: baste recordar la apertura de líneas de comunicación y cultura de los fenicios en nuestras costas (de oriente a occidente), y la posterior actuación europea en Palestina que supusieron las campañas comerciales y militares durante las cruzadas (esta vez de occidente a oriente); o la ocupación musulmana de la península Ibérica (de sur a norte) y su subsiguiente reconquista (de norte a sur).

Aún hoy, el Mediterráneo sigue siendo una vía por la que circulan recursos vitales para Europa Occidental, en forma de petróleo o gas, o por la que suelen desplazarse contingentes humanos menos afortunados que están en la mente de todos durante estos días.

Podemos, así, volver al símil del espejo de Alicia que les propuse en un principio. La ribera norte puede mirarse en ese espejo transformador y contemplar un escenario pavorosamente deformado: la estabilidad política, económica, y social de una Europa rica y autocomplaciente, frente a la trágica realidad del Magreb, con unas cifras de crecimiento económico inferiores en general al 1-2%, y completamente desbordadas por una demografía explosiva, con incrementos en torno al 2,5% anual.

Esta tímida creación de riqueza no es capaz de absorber ni ser distribuida entre las generaciones de jóvenes que se incorporan a un mercado de trabajo sin expectativas, generando frustración y desconfianza. Baste señalar, como dato significativo, que en la actualidad todas las economías combinadas de los países del norte de África equivalen aproximadamente a la de los Países Bajos.

Por si todo ello fuera insuficiente, los actos perpetrados por extremistas islámicos durante los últimos tiempos han arrojado un abismo adicional de desconfianza entre un norte «cristiano» y un sur «islámico». Todos tenemos en la mente las acciones de Al-Qaida el 11 de septiembre, pero ese ejemplo no es el único: recordemos las matanzas en Argelia o Egipto llevadas a cabo en nombre de la religión.

Es siempre injusto generalizar, pero también resulta arriesgado no reconocer que la desconfianza que puede separar ambas orillas del Mediterráneo está fundada en múltiples hechos, y no sólo en percepciones o prejuicios, que difícilmente pueden ser ignorados.

La distancia *física* que separa las cuencas occidental y oriental es mayor, pero la entidad de las diferencias que plantea es similar: parafraseando a Winston Churchill, puede decirse que si los Balcanes constituyen el bajo vientre de Europa, Oriente Medio es el bajo vientre del mundo. Pocas regiones como ésta pueden atribuirse el dudoso privilegio de ser capaces de generar conflictos cuyas implicaciones son *auténticamente globales*: la terrible situación que se vive estos días en Israel y en los territorios palestinos, prácticamente a la orilla del Mediterráneo, contrasta una vez más con la placidez de las ciudades veraniegas francesas, españolas o italianas. El Mediterráneo parece actuar, una vez más, como un espejo transformador entre ambas cuencas.

Todo este hervidero de conflictos e incomprensiones genera de manera inevitable una lista, desgraciadamente larga, de riesgos en nuestro mar. Pueden ver en la pantalla una primera relación, que no es desde luego exhaustiva, pero sí significativa de tales riesgos, y pido disculpas de antemano por su farragosidad: esta correlación pretende *precisamente* trasladarles la impresión de que los problemas son, desgraciadamente, muy abundantes:

- El Mediterráneo es escenario de diversas confrontaciones internacionales con raíces y escenarios múltiples. Algún historiador sostiene que en el Mediterráneo no hay conflictos nuevos, sino una repetición de los de siempre, y no es ésta desde luego una idea descabellada.
- Sí puede considerarse en cambio como más moderno el tráfico ilegal, cuyo ejemplo permanente en los medios de comunicación es el de los inmigrantes; pero tampoco podemos olvidar las drogas, o las armas.
- El terrorismo es otro de los riesgos, como ya he señalado, que podemos encontrar con triste frecuencia en las riberas de nuestro mar.
- Los desencuentros culturales como los alertados por Huntington en su *Choque de civilizaciones*, especialmente por motivos religiosos, son también una fuente permanente de conflictos.
- Los problemas energéticos o medioambientales, estrechamente relacionados entre sí, forman parte también del mosaico mediterráneo de peligros.
- Por último, y como también habrán podido percibir atendiendo a los medios de comunicación, diversos países mediterráneos han sido acusados de tratar de obtener armas de destrucción masiva.

Entre los primeros, las confrontaciones internacionales, el más evidente es el conflicto abierto entre Israel y Palestina: un problema tan complejo que ni siquiera es sencillo aplicarle una denominación, ya que podría también describirse como entre Israel y *los palestinos*, o tal vez la Autoridad Nacional Palestina. Convendrán conmigo en que puede afirmarse que este problema condiciona y distorsiona todos los demás en el área mediterránea, y puede afirmarse que sin una solución a éste, cualquier otro problema permanecerá abierto.

En este sentido, parece tomar cuerpo la idea de un estado palestino «latente»; este puede ser un primer paso en la solución de la trágica situación actual, y el inicio del camino hacia una solución que, como ya he señalado, podría muy bien ayudar a solventar buena parte de los problemas que bullen en torno al Mediterráneo.

Tal orden de prioridades supone una cierta diferencia de criterios entre las posiciones europeas y norteamericanas, bien que nunca expresado de manera abierta y oficial: en tanto que a este lado del Atlántico la opinión pública parece entender que una solución al conflicto de Palestina debería *preceder* a los intentos de reconducir la situación el golfo Pérsico (y todos tenemos muy presentes los riesgos que se acumulan en la zona, especialmente los relacionados con Irak), los norteamericanos anteponen la solución en esta área a la de Israel y Palestina.

Aunque sin tanta proyección internacional, las diferencias entre Grecia y Turquía (de entre las que la situación en Chipre puede considerarse un subproducto) influye también de manera notable en el equilibrio mediterráneo, al tratarse de dos países que, de hecho, comparten —en cierto sentido— mesa, aunque no siempre mantel, en la Alianza Atlántica. Quiero llamar la atención sobre el hecho innegable de que la pertenencia de ambos países a la Alianza Atlántica ha sido un elemento de extraordinario valor en el control de las tensiones entre ambas naciones, que pudieran bien haber sido mucho más virulentas sin esta sociedad compartida.

Pero aún reconociendo la importancia de estas confrontaciones, y como ya adelanté, prefiero profundizar en aquellas otras de las que somos actores más directos, y que, por añadidura, poseen en común una importante vertiente marítima: me refiero a los espacios marítimos en litigio, y a la utilización de los recursos pesqueros.

Varios países con los que España comparte frontera marítima en el Mediterráneo mantienen abiertos con nosotros contenciosos relacionados con los espacios marítimos. Esto no debe interpretarse como que los pueblos mediterráneos seamos especialmente beligerantes en este sentido, por supuesto; pero el *Mare Nostrum* es un mar pequeño, los vecinos estamos muy cercanos unos a los otros, y la proximidad siempre genera fricciones.

Por supuesto que no todo litigio relativo al espacio marítimo puede considerarse un riesgo, especialmente cuando es entre países amigos o incluso aliados; pero tampoco es conveniente olvidarse de ellos.

En este sentido, señalaré en primer lugar que Marruecos mantiene diferencias de criterio e interpretación con España, tanto en lo que respecta a las plazas de soberanía del norte de África como a las aguas en torno a la isla de Alborán.

También, y como es sabido, el Reino Unido y España difieren en consideraciones sobre las aguas de Gibraltar.

En el primer caso, la delimitación con Marruecos, las primeras diferencias vienen sobre los límites del mar territorial: en el año 1971 tuvieron lugar reuniones bilaterales para estudiar la delimitación, que no llegaron a ningún acuerdo.

Posteriormente, en 1973 Marruecos estableció unas líneas de base rectas que no contemplan la existencia de Ceuta y Melilla como territorio español, y que España ha protestado oficialmente. España, por el contrario, no ha establecido líneas de base recta en estos lugares.

Como consecuencia de los Acuerdos de Madrid sobre el Sáhara de 1975, se estableció que:

«Expertos de los dos países se reunirán antes del 31 de diciembre de 1975 para fijar cartográficamente la línea mediana entre las costas de los dos países, incluyendo las mediterráneas.»

Sin embargo, las reuniones nunca llegaron a producirse.

Por otra parte, Marruecos no reconoce la condición de isla habitada a Alborán, y por tanto no reconoce mar territorial en torno a ella: esto tiene una lógica repercusión en las líneas medianas que el país alauita considera propias, y que España no reconoce.

Esta divergencia de criterios afecta sobre todo a la Zona Económica Exclusiva (ZEE) que Marruecos ha establecido desde todas sus costas. España, aunque no ha reclamado una ZEE en el Mediterráneo, sí ha establecido una Zona de Protección Pesquera (ZPP) de la que trataré posteriormente, y recientemente se han producido discusiones sobre la concesión de derechos de prospección petrolífera en el mar de Alborán. Todo ello se ve afectado por la diferencia de criterios sobre la línea mediana.

España desea llegar a un acuerdo con Marruecos en todas estas materias, pero —por descontado— tampoco está dispuesta a mostrar debilidad en la defensa de aquellos derechos que considera legítimamente suyos.

En cuanto a Gibraltar, las divergencias con el Reino Unido por la delimitación de aguas en torno al Peñón se han tratado de un modo diferente a las que se tienen con Marruecos, debido a los términos del Tratado de Utrecht, que explícitamente no concede al Reino Unido ningún espacio de jurisdicción sobre las aguas; así se hace constar en la segunda declaración interpretativa realizada por España al ratificar las Convenciones de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

No se han establecido líneas de base rectas en la bahía de Algeciras ni en la costa de levante de Gibraltar, ni se han dibujado en nuestras cartas náuticas líneas de delimitación de aguas con Gibraltar.

Sin embargo, el Reino Unido ha trazado una línea mediana en la bahía de Algeciras en las cartas del Almirantazgo.

Esto no quiere decir que no existan acuerdos parciales sobre temas concretos, como las áreas de ejercicios británicas, contenidas en el AHP-6 (*Submarine Operating and Danger Areas*).

Actualmente prosiguen las reuniones bilaterales a nivel ministerial, aunque por el momento no se están tratando temas de delimitación de aguas. En cualquier caso, y aún existiendo una diferencia de criterios entre ambos países, en rigor no debe considerarse esta situación como un «riesgo» entre dos naciones aliadas.

Antes de terminar con esta materia, y para no dejar nada en el tintero, quiero señalar que también existen unas pequeñas diferencias de criterio con Francia en la zona del golfo de León, pero de menor repercusión que las ya señaladas.

El Mediterráneo es un mar pequeño, como ya he señalado y es evidente con sólo acercarse a un atlas; sus recursos tampoco son abundantes, y resulta inevitable que generen dificultades. De estos recursos, el más conflictivo es el pesquero, y en este sentido

—y como no podía ser de otra manera— algunos de nuestros vecinos mantiene con nosotros contenciosos sobre la materia: concretamente Marruecos (de nuevo), Argelia, Francia e Italia.

En 1994, Argelia estableció una ZPP que se extiende desde las líneas de base rectas 32 millas en la parte occidental y 52 en la oriental. Esta zona queda en su totalidad dentro de la línea equidistante con la costa española.

En el año 1997, España ha establecido una reserva de pesca de 12 millas alrededor de la isla de Alborán y una ZPP mucho más extensa en el mar Mediterráneo. El límite de esta última zona se fija en:

«La línea equidistante con los países ribereños, trazada de conformidad con el Derecho Internacional, hasta la frontera marítima con Francia.»

La protesta de Francia no se hizo esperar, cuestionando tanto la capacidad de intervención de los buques españoles por fuera de las 12 millas, como la delimitación hecha unilateralmente, y siguiendo el criterio de equidistancia.

Tras una serie de reuniones bilaterales, se ha decidido establecer una «zona gris» en la que los patrulleros españoles no impongan las normas de la ZPP a los pesqueros franceses, dedicándose simplemente a actuar sobre los buques de países no comunitarios, y a erradicar las redes de enmalle a la deriva no autorizadas por la Comisión Europea. Las conversaciones continúan desarrollándose para delimitar esta «zona gris». Igualmente se han iniciado conversaciones con Italia.

Marruecos, por su parte, no reconoce la zona ya mencionada en torno a Alborán, pero no ha llevado a cabo acciones para ponerla en cuestión.

Resulta evidente que la mayoría (si no la totalidad) de los problemas expuestos no son de la competencia única, y mucho menos exclusiva, de la Armada: la raíz de los problemas es de naturaleza social y política, y es en este plano en el que han de resolverse. En cuanto a sus manifestaciones, sus «síntomas», muchos de ellos caen más bien en el área de lo policial, y España cuenta con excelentes medios y excelentes profesionales, tanto en la Policía Nacional como en la Guardia Civil, para hacerles frente.

Éste es un terreno, sin embargo, en el que las responsabilidades se solapan con frecuencia, y se hace necesaria una franca colaboración. Por ello, las actividades más significativas en las que la Armada participa y colabora son las que pueden ver en la pantalla: lucha contra el contrabando de armas, contra la inmigración ilegal, contra las organizaciones de apoyo al terrorismo, y contra el tráfico de estupefacientes. En esta línea de actuación, en diciembre de 2001 se firmó el acuerdo entre los Ministerios de Defensa e Interior que pone marco a esta colaboración.

Por último debe mencionarse el papel que juega la Armada en la vigilancia de pesca, en colaboración con la Secretaría General del ramo, con la que anualmente se acuerda el Plan General de Vigilancia de Pesca, así como las condiciones de explotación de los tres patrulleros de la Armada (*Chilreu*, *Alborán* y *Arnomentí*) que, con financiación compartida, llevan a cabo dicha vigilancia de manera permanente y exclusiva.

En cuanto a las actuaciones para combatir actividades ilegales como el contrabando y el tráfico de armas, quiero empezar recalcando —otra vez—, que, por descontado, la Armada es un actor más, y ni siquiera el protagonista, en este terreno. La información en que la Armada se basa para estas colaboraciones procede de fuentes tanto nacionales como internacionales, y con ella se actualiza una base de datos con la que nuestros buques pueden identificar o seguir encubiertamente a buques sospechosos.

Quiero señalar que la vigilancia puede incluir también el transporte *legal* de armas entre países de *interés*.

En este terreno, como en el del tráfico de estupefacientes, la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA), suele ser un colaborador imprescindible y eficaz.

La lucha contra la inmigración ilegal, cuyo peso lleva principalmente, como ustedes saben, la Guardia Civil, es otra de las áreas en las que la Armada presta colaboración para colaborar en la «impermeabilización» de la fronteras, algo imposible incluso desde el punto de vista semántico, porque, ¿cómo se puede impermeabilizar la mar?

Y es que, como nunca está de más repetir, las causas del problema son de mucho más calado: sin profundizar demasiado, les recordaré, como simples cifras significativas, que las tasas de desempleo genéricas en el norte de África son del 20%, pero del 60% para el primer empleo, debido a la demografía galopante en estos países, en los que el porcentaje de personas menores de 20 años es ya superior al 50%. Es inevitable que existan incontables jóvenes dispuestos a embarcarse (nunca mejor dicho) en la arriesgada peregrinación hacia Europa.

Estos flujos migratorios, que convergen en el Mediterráneo, están organizados en una sistemática y eficaz trayectoria por etapas, desde puntos de origen en las regiones más desfavorecidas o más torturadas por guerras y conflictos étnicos. En estas rutas, como en una eficiente cadena de distribución comercial, los emigrantes se concentran en zonas de tránsito (principalmente Camerún y Guinea), y desde allí se desplazan por rutas principales, que pueden apreciar en verde, hasta las orillas del Mediterráneo, donde convergen con los «voluntarios» del Magreb.

El estrecho de Gibraltar es uno de los puntos focales de estas concentraciones, favorecido por el pequeño brazo de mar que separa ambas orillas. Desafortunadamente, que este pequeño tramo puede llegar a ser extremadamente largo, cuando no *mortalmente largo*, para una diminuta patera sobrecargada de seres humanos.

Los puertos de salida se encuentran en todas las localidades costeras marroquíes, y los de llegada en todas las espaciadas zonas de litoral poco habitado del sur de España.

Pero no es éste, la patera, el único medio de transporte de «mercancía humana»: es cada vez más frecuente el empleo de buques de mayor porte que cruzan el Mediterráneo con estos cargamentos, con frecuencia en unas condiciones de seguridad que, a pesar del mayor desplazamiento, no mejoran en mucho las de un bote de madera.

Para combatir esta tendencia, desde el año 2001, y a iniciativa de las autoridades navales francesas, se creó una nueva base de datos compartida entre las naciones aliadas.

La vigilancia y escolta del buque mercante *Fanourius* por el patrullero de la Armada *Vigía* es una muestra de los resultados de esta colaboración.

El inicio de la operación fue una información distribuida por la policía francesa, y basada en informes procedentes de Dakar. Se alertó así de la salida de un buque sospechoso de esta actividad, el tal *Fanourius*.

Un avión de patrulla marítima del Ejército del Aire español localizó al buque en el Atlántico y posteriormente lo interceptó el patrullero *Centinela*, que efectuó visita a bordo, constatando unas pésimas condiciones de habitabilidad, y extrema escasez de combustible y víveres. El buque llevaba 120 pasajeros a bordo sin pasaporte. Se prestó auxilio al buque y se le suministraron víveres, y se le efectuó seguimiento a partir de ese momento.

El capitán del *Fanourius* comunicó sus intenciones de dirigirse a Casablanca, pero al llegar allí un patrullero marroquí se lo impidió uniéndose al seguimiento que realizaba el *Centinela*.

En la zona del Estrecho el patrullero *Vigía* relevó al *Centinela*. Durante el paso del Estrecho el patrullero marroquí abandonó el seguimiento. Durante este periodo se produjo un motín a bordo con objeto de conseguir entrar en puerto español. Tras una situación de incertidumbre, el capitán recuperó el mando del buque.

Fue necesario reaprovisionar nuevamente al *Fanourius*, tanto con víveres como combustible, y tras una dificultosa maniobra debido a las condiciones meteorológicas, que eran muy desfavorables.

Tras abandonar la zona de interés española, se cedió el control del seguimiento al patrullero italiano *Cassiopea*, que finalmente lo llevó a puerto italiano.

En otro ejemplo de actuación en auxilio, en enero de 2002 y durante la presencia de la fragata *Extremadura* en la STANAVFORLANT se procedió al auxilio de un buque con inmigración ilegal que se encontraba en peligro de hundimiento, con 254 personas a bordo que incluían mujeres y niños. El buque no llevaba capitán ni dotación, y las condiciones meteorológicas eran, como en el caso anterior, francamente adversas.

Una inspección por personal de la *Extremadura* confirmó que el buque tenía serias averías, pero no se encontraba en peligro de hundimiento. Sin embargo, sus condiciones y la meteorología impidieron el remolque, por lo que se coordinó con el Centro de Salvamento griego y se procedió a la evacuación mediante helicópteros. Las autoridades griegas asumieron la recogida de los inmigrantes.

Como ya señalé, esta operación puso de relieve uno de los *modus operandi* de algunos buques dedicados a la inmigración ilegal: al encontrarse cerca de costa, la tripulación abandona al pasaje, forzando de este modo a los países ribereños a recoger a los inmigrantes.

Como últimos ejemplos, señalaré un auxilio similar que la fragata *Victoria* prestó a unas pateras a la deriva en las proximidades de Yemen, en el océano Índico, o el muy reciente (hace tan sólo tres días) realizado por la *Navarra* frente a las costas somalíes, colaborando en la evacuación de la tripulación del buque mercante *Nadi*.

En general, y como resulta lógico, estas actuaciones de la Armada en nuestras aguas se realizan en estrecha colaboración con el Servicio de Vigilancia de la Guardia Civil y con el Servicio de Salvamento Marítimo.

Como ustedes conocen, en los últimos tiempos ha cobrado una importancia especial la vigilancia y seguimiento a buques sospechosos de apoyo al terrorismo. Como en el caso del tráfico de estupefacientes, para una actuación eficaz en este campo es imprescindible la colaboración internacional, y la Armada mantiene actualizada una base de datos que se comparte con los aliados, y que proporciona la información necesaria para que los buques en la mar puedan actuar en este sentido.

El hecho de que el abanderamiento de buques mercantes en los países occidentales es antieconómico ha traído consigo un auge de banderas de conveniencia; ello hace extremadamente difícil llegar a la compañía o dueño del buque, y es tentador para los que llevan a cabo tráfico ilícito y —por supuesto— para los terroristas el utilizar buques registrados en pequeños o lejanos países, o a nombre de compañías fantasmas o intermediarias: en caso de que el buque se vea envuelto en un incidente o en investigaciones posteriores, resulta muy difícil localizar al responsable original del crimen.

Como comprenderán, estamos tratando una materia reservada, sobre la que no me extenderé más; baste señalar se han llevado a cabo diversas operaciones reales con resultados positivos pese a todas las dificultades.

Otro escenario de colaboraciones de la Armada es la lucha contra el tráfico de estupefacientes, siempre en apoyo —no me cansaré de repetirlo— del Ministerio del Interior y otros organismos del Estado, principalmente la DAVA y la Dirección General de la Policía.

Las áreas de actuación más significativas son, por una parte la localización y seguimiento de buques sospechosos mediante sensores estratégicos, con métodos sobre los que —como comprenderán— no ampliaré información alguna. Tales seguimientos se ciñen, por supuesto, a los autos judiciales que los autorizan, y su duración media es de más de un mes.

En cuanto a las colaboraciones de los patrulleros, su cometido habitual ha venido siendo el transporte de las unidades de asalto de la Policía y Vigilancia Aduanera. Puedo añadir que el número de peticiones de apoyo en este sentido se ha incrementado notablemente en los últimos años.

La necesidad de estas colaboraciones se origina en el hecho de que la mar sigue siendo el camino habitual de entrada de este tipo de tráfico en nuestro país. En el caso de hachís, por ejemplo, y a partir de las zonas de elaboración en la región del Atlas, el «producto» sigue unas bien trazadas líneas de transporte, similares a las ya mencionadas «rutas» en el tráfico de seres humanos a las que me referí anteriormente, que convergen en las costas del Estrecho, golfo de Cádiz y mar de Alborán para alcanzar nuestro territorio.

El último ejemplo de estas actuaciones lo tenemos en la colaboración del patrullero *Centinel*a en la operación *CANDIL-II*, y que, como tal vez recuerden por las informaciones distribuidas por los medios de comunicación, se llevó a cabo con todo éxito el pasado mes de agosto.

En cualquier caso, y como ya he señalado, resulta evidente que las actuaciones de la Armada para hacer frente a estos problemas son únicamente coyunturales: se combaten los «síntomas» de los problemas, no sus «raíces», sus «causas». Estas causas hay que abordarlas desde una perspectiva mucho más compleja y elevada.

La Unión Europea ha sido pionera en esta aproximación unificada para tratar de resolver los orígenes de los problemas: ya desde el Consejo de Lisboa celebrado en el año 1992 se acordó fomentar el diálogo constructivo con los países del norte de África, y cooperar contra el terrorismo y el tráfico ilegal.

Dos son las iniciativas más importantes que se han lanzado en los últimos años desde esta perspectiva:

- Por una parte, el Proceso de Barcelona liderado por la Unión Europea a partir de 1995, y que ha tenido su último hito en la reunión de Valencia, en abril del presente año. Este proceso pretende alcanzar una colaboración fructífera entre la Unión Europea y el Magreb, con énfasis en la aproximación económica de ambas orillas del Mediterráneo. El plan de acción de Valencia es el último resultado de esta iniciativa, y toma en consideración todas las áreas relevantes de cooperación, incluyendo la inversión del sector privado en la zona.
- Esta aproximación económica, social y cultural de la Unión Europea se ve complementada por el Diálogo Mediterráneo lanzado por la Alianza Atlántica en 1994, y enfocada más específicamente al campo de la seguridad en el Mediterráneo.
- Este Diálogo Mediterráneo trata de acercar criterios entre la Alianza y siete países mediterráneos, fomentando la confianza por medio de la cooperación militar. Si bien se ha acusado a la Alianza de tratar el Diálogo Mediterráneo como un «hermano pobre» del proceso *Partnership for Peace*, que tan buenos resultados ha conseguido en Europa Oriental y Central, lo cierto es que en los últimos meses ha podido apreciarse un significativo incremento en el interés de la Alianza por la zona. Los «socios mediterráneos» han expresado especial interés en áreas como el adiestramiento o el planeamiento civil de emergencia, en las que será necesario seguir profundizando. Por descontado, España es uno de los países que más activamente se ha involucrado en la iniciativas de este programa.
- Por último, aunque a menor escala y el entorno más limitado de lo naval, merece la pena señalar los esfuerzos de aproximación y cooperación realizados por Euromarfor. Euro-marfor, como probablemente conocen, es una fuerza naval formada por Francia, Italia, Portugal y España, y en sus activaciones periódicas ha tratado de fomentar la confianza con los países norteafricanos mediante un programa de visitas y colaboraciones. Debe reconocerse que los primeros intentos no resultaron demasiado fructíferos, pero se ha avanzado significativamente en los últimos tiempos, y éstos prosiguen en estos momentos en que Euromarfor se encuentra realizando su primera operación real, enmarcada en la lucha internacional contra el terrorismo, en aguas del Mediterráneo Oriental.

Como conclusiones fundamentales de lo ya dicho, quiero recalcar que el Mediterráneo sigue siendo una frontera de dos mundos notablemente diferentes, que presentan tremendos contrastes, y que todo contraste —cuando llega a ser tan marcado— genera incomprendimientos y riesgos.

Aún así, dependemos completamente los unos de los otros, y más en este mundo empequeñecido por las comunicaciones y el comercio, por esa «globalización» tan a menudo comentada, que convierte en propios los problemas ajenos, pero que —afortunadamente— también puede llegar a convertir en ajenas las soluciones propias.

El único camino para encontrar tales soluciones es el de la cooperación, y toda la política mediterránea europea, sea ésta colectiva en el seno de la Unión o la Alianza, o bilateral y multilateral entre las naciones, debe ir encaminada a fomentar la estabilidad y el desarrollo económico: debemos limar ese espejo deformante que es el Mediterráneo en la actualidad para conseguir que, en última instancia, refleje dos realidades similares de prosperidad y confianza.

Estas conclusiones pueden trasladarse íntegramente al plano marítimo y naval en el que a la Armada le corresponde una mayor cuota de responsabilidad: sólo mediante la transparencia y el aumento de confianza podremos superar esas barreras que se alzan sobre las aguas cálidas del Mediterráneo.

Por supuesto que también habremos de seguir combatiendo los síntomas, y no sólo tratar de sanar las raíces. Para ello, es preciso fomentar la colaboración en todos los ámbitos en los que la Armada puede participar: la lucha contra las actividades ilegales, especialmente, es un área de la mayor importancia, compartiendo inteligencia y, ¿por qué no?, coordinando los medios para establecer ese servicio de guardacostas europeo al que se ha hecho referencia, y que no exigiría medios dedicados, aunque sí una legislación común y la tipificación de los nuevos delitos que se cometen desde buques y embarcaciones de las que nadie responde.

Dije al principio que los mares han sido tradicionalmente vías de comunicación, no de desencuentro. Es nuestro entorno, y las Marinas podemos colaborar en ello. Además, y para finalizar con el símil del espejo, debo recordar que en la Armada siempre se ha contado con excelentes especialistas en óptica, responsables de mantener y operar los equipos de las direcciones de tiro: por ello, tal vez podamos ayudar a modificar la refracción de ese espejo transformador de Alicia al que me he venido refiriendo.

Lo cierto es que éste de la colaboración es un camino largo, y en el que nos queda mucho por recorrer.

Nuestros vecinos del sur del Mediterráneo desean, en efecto, la cooperación y el apoyo, pero no la colonización económica o cultural. Nosotros, por nuestra parte, tal vez seamos proclives a considerar que su desconfianza es injusta.

En cualquier caso, resulta muy oportuno el recordatorio efectuado por nuestro presidente del Gobierno en esta materia, y que debe ser uno de los elementos básicos en nuestras relaciones: es preciso tener en cuenta que la única solución la encontraremos en el diálogo, y que éste tiene dos sentidos.

Muchas gracias por su atención, y estoy a su disposición para intentar aclarar las dudas que hayan podido surgir durante mi presentación.