

CESEDEN

ESPAÑA, FRANCIA Y EUROPA

- por A. Leost -  
(De la "Revue Maritime" de diciembre 1971.  
Traducido por el Capitán de Fragata  
don Joaquín de la Concha).



Abril, 1972

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 63-IV

## 1.- LA GEOGRAFIA ANTE TODO

### Objetivo: Europa

Rectificando los excesos de ciertos órganos de información franceses, con ocasión del llamado "affaire de Burgos", el Presidente Georges Pompidou afirmaba públicamente el 21 de enero de 1971:

"La amistad entre Francia y España está inscrita en los hechos y es fecunda para los dos países".

"Yo creo que es de interés para España abrirse hacia Europa y que la geografía, indudablemente, la empuja a hacerlo por intermedio de Francia. Y yo creo que es de interés para Francia que España se una a Europa, aunque sólo fuese para desplazar, en mi opinión, el centro de gravedad de esta Europa".

Con esto se responde sin ambigüedades a todos aquellos que, a uno y otro lado de los Pirineos, especulan sobre las incidencias que la política interna de dos naciones puede tener sobre la perpetuidad de sus buenas relaciones. La apertura de España hacia Europa no se presenta como un ingerto eventualmente amenado de un posible rechazo. España, geográficamente, ya es Europa. Su posición es de incalculable valor para el continente, hasta el punto de que lo que representaría un peligro sería su separación.

A escala mundial, el "affaire de Burgos" se sitúa a nivel de una querrela interna; a escala europea, el acontecimiento es esencialmente absurdo: cuando todas sus naciones estiman que la desaparición de las fronteras es el único camino abierto a la seguridad del mañana, no es el momento de levantar nuevas barreras entre Estados, ni aún en el interior de ellos mismos.

Nuestro propósito no es el de revivir aquí una polémica artificialmente planteada durante algún tiempo, como principal noticia, sino la de inclinarnos hacia la geografía.

Ella será la que nos ayudará a comprender que Francia y España poseen en Europa posiciones claves, que, asociadas, representan una posición de fuerza esencialmente marítima. El interés de los dos países es explotarlas en común.

Promontorios oceánicos y mediterráneos del continente, pueden actuar juntos como una potente palanca sobre esta Europa que busca su equilibrio dentro de las perspectivas de expansión que se ha trazado.

Armonizar sus políticas, conjugar sus economías y mejorar sus potencias militares sobre bases concertadas, es para ellas la única manera de conseguir los máximos beneficios de su excepcional situación geográfica.

Este fortalecimiento del Occidente europeo es naturalmente temido por aquellos de entre los grandes bloques mundiales cuya estrategia expansionista se acomoda mal con la creación de una Tercera Fuerza económica y militar. Se comprende, por lo tanto, que esos mismos bloques presten toda su atención a la evolución de las relaciones franco-ibéricas y que, por medio de las presiones políticas o económicas, por la polémica y, en caso necesario, por la subversión, traten de retardar una unión que perturba sus propósitos.

### Montgomery sabía de geografía

Cuando Montgomery fue Jefe del Mando Europeo de la NATO, el muy británico Mariscal del Ejército, tenía la costumbre, en las reuniones de alto nivel que convocaba, de jugar con una gorra de Almirante.

Su demostración le exigía convertirse en Almirante de Nebraska, el estado más continental de América del Norte y el más alejado de la mar. El Mariscal-Soldado sabía mejor que nadie que Europa vive de la mar, que su defensa supone su dominio y que su economía se apoya en la libertad de las rutas marítimas. Una de las amenazas que sobre ella pesa, más que la subversión o la invasión, es el bloqueo del que sólo se puede liberar por medio de la mar.

Las vías de liberación de la Europa de la dominación nazi, eran esencialmente oceánicas. Fue más allá de la mar y, gracias a ella, que Montgomery había podido dominar la estrategia hitleriana de cercar el Mediterráneo.

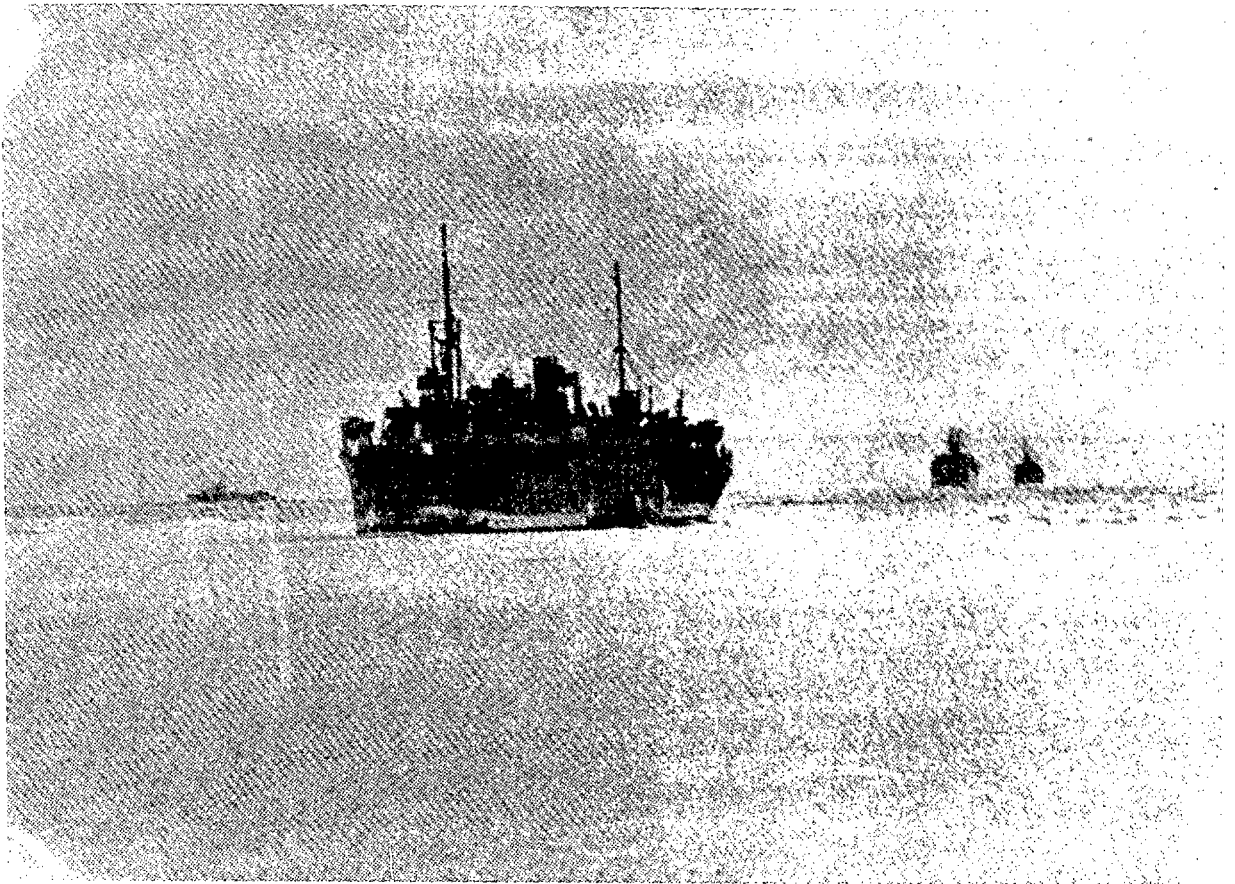
Y era con orgullo, al término de su demostración, cuando el Mariscal, vestido con su uniforme caqui de combate, se ponía definitivamente la gorra de Almirante de Nebraska; de esta forma manifestaba que sin el dominio de los mares, la Europa que él tenía a su cargo defender y hasta las poblaciones del Oeste, se verían más pronto o más tarde amenazadas con la muerte o la esclavitud. Montgomery sabía de geografía.

### Primacía de la mar

Sin necesidad de ser Mariscal británico, Europa debería poder hacerse con el papel dominante de la mar.

Basta con mirar el mapa del mundo y ser un poco curioso; asomarse sobre la configuración de las costas, sobre la profundidad de las aguas, interesarse por los fenómenos meteorológicos, imaginarse el flujo y reflujo de la navegación que procede al intercambio económico y humano. Trazando las rutas de esos intercambios, imaginando la intensidad y la naturaleza del tráfico comercial, se puede, sin ser un estratega, darse cuenta de los peligros que amenazan a este último las debilidades geográficas: rutas obligadas, mares poco profundos, canales marítimos y de estuarios, tempestades, corrientes y hielos.

Solamente los marinos saben, y es una pena que sean solamente ellos, que el relieve submarino y el terrestre imponen sus reglas y sus exigencias al comercio internacio-



Los caminos de liberación de Europa eran esencialmente marítimos...

nal; el examen del flujo de intercambios, no solamente de continente a continente, sino de país a país o de región a región, muestra que las vías de navegación juegan el papel principal.

La capacidad de las bodegas de un barco sobrepasa a la de muchos trenes de mercancías; la utilización de barcazas, cuando es posible, es más rentable que la de la vía ferrea o la carretera.

Una parte cada día mayor de los grandes complejos industriales se instala en los alrededores de puertos que enlazan con la mar. El Sena marítimo llega, rápidamente, - hasta el Puerto de París, el Rhin marítimo, sirviendo a la cuenca del Ruhr en su camino, llega hasta el Puerto de Estrasburgo, el Mosela canalizado es la arteria vital de Lorena y Luxemburgo; los buques llegan hasta los grandes lagos del interior...

La mar representa lo fundamental del sistema circulatorio de Europa: el 95% de los hidrocarburos líquidos, más del 65% de los minerales básicos, la lana, el algodón, - los productos tropicales, le llegan por vía marítima y es por la mar por donde se canalizan las exportaciones.

### La situación de Francia y la mar

La geografía enseña de este modo, que la vida del Occidente Europeo reposa - tanto sobre la libertad y la seguridad de las rutas oceánicas, como de sus salidas atlánticas y mediterráneas. Y el mapa nos muestra, desgraciadamente, que las debilidades del dispositivo marítimo del Nordeste de Europa son tan numerosas como graves.

¿Por qué engañarse? Si las cosas van mal, los mares poco profundos, los canales y los estuarios están a la merced de un bloqueo casi instantáneo.

En caso de conflicto, o más simplemente en un periodo de tensión grave, no - puede uno imaginarse que los convoyes de antaño, y más aún los buques de gran desplazamiento, sueñen con frecuentar sin riesgo exagerado los puertos orientales del Canal - de la Mancha o del Mar del Norte.

La limpieza, libertad y protección de las rutas del litoral en trayectos de varias centenas de millas, rutas complicadas de canales sofisticados y estuarios largos e in - confortables, todos ellos fáciles de obstruir, constituirían una empresa titánica, imposible de conseguir en su totalidad.

Sin obstáculo intencionalmente creados, el simple paso del Canal de Calais, - presenta, aún en tiempo de paz, serios problemas; muchos prefieren no pensar en lo que pudiera ocurrir en tiempo de guerra. Se puede sin embargo estimar razonablemente, que respecto al Este, la bahía del Sena, aunque muy expuesta, constituye sin duda la última posibilidad de establecer los puntos de abastecimiento de una Europa Occidental amena - zada de invasión o en el peor de los casos, zona de combate.

Quiérase o no, la vulnerabilidad de las vías marítimas comerciales al Este del Havre, hacen geográficamente de Francia la llave del sistema defensivo de una Europa que depende totalmente de la mar para su supervivencia.

En la hipótesis, en la que hay que tener el valor y el sentido común de pensar, de una parálisis de los principales puertos del Mar del Norte, el litoral atlántico francés y en una pequeña parte el Canal de la Mancha, son los únicos que ofrecen al continente europeo posibilidades de organización portuaria de socorro, desembocando sobre las únicas facilidades existentes de transporte terrestre.

El exámen de las cartas náuticas por lo menos lo demuestra.

### La posición de España y la Europa del Noroeste

España ocupa con respecto al continente una posición "insular" simétrica a la que el Reino Unido ocupa respecto a Francia. España más que una península, es casi una isla. Sus facilidades de acceso terrestre al resto de Europa están limitadas a algunos pasos pirenaicos Irún, La Junquera o Port Bou. Todos ellos presentan limitaciones de paso, debido, por una parte, a la necesidad de atravesar previamente desfiladeros montañosos y, por otra parte, a la existencia de una vía ferrea de diferente ancho que la normal europea. Se saturan fácilmente, como lo demuestra cada verano el embotellamiento de los puestos fronterizos, debido al tráfico turístico.

Por estas mismas razones, la Península Ibérica al abrigo de la barrera pirenaica, fortificada en casi toda su extensión por escarpadas montañas que limitan las facilidades de penetración hacia la meseta interior, constituye, sin duda, la zona europea mejor protegida contra una invasión terrestre.

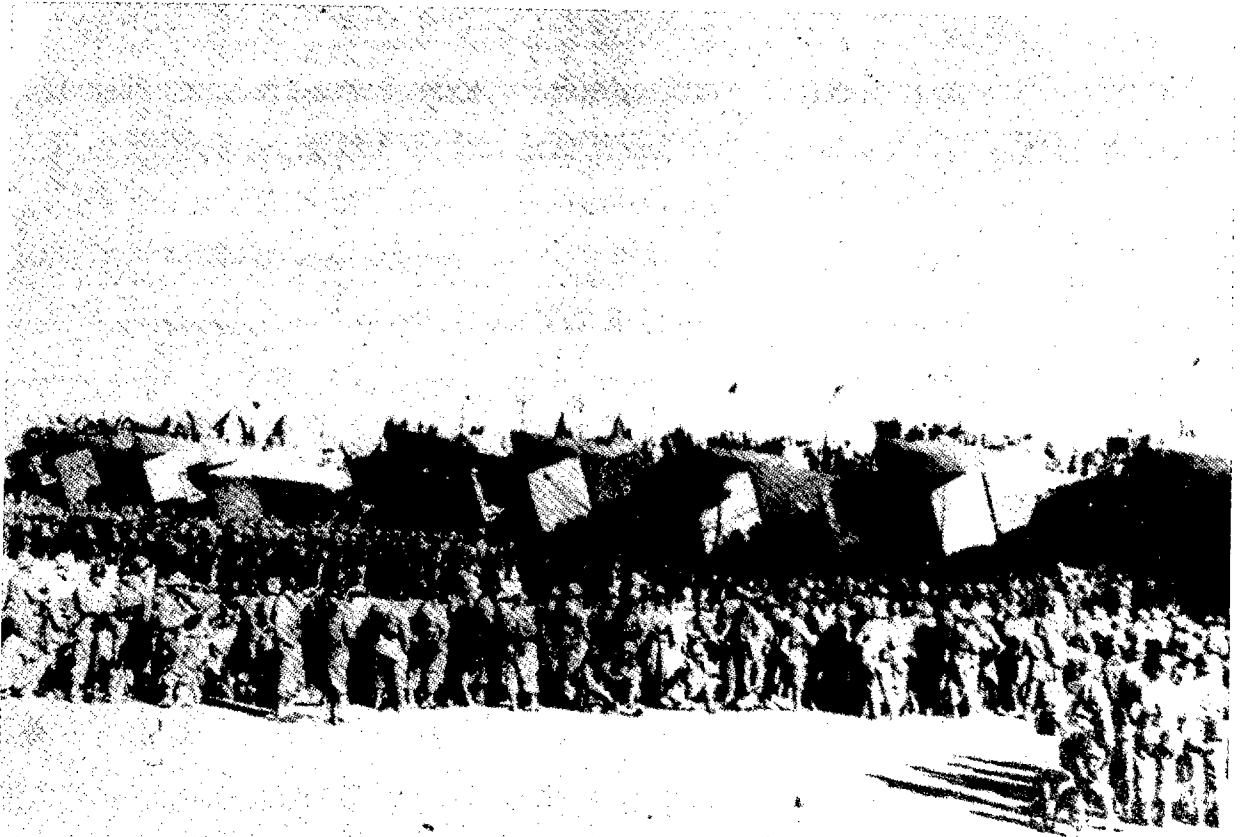
Puede a este respecto, jugar en caso de necesidad el papel de un relé estratégico y logístico de primer orden, para una Europa más o menos paralizada por un conflicto, al igual que sirvieron a lo largo de la Segunda Guerra Mundial, El Reino Unido y el Norte de Africa.

La "situación marítima" ibérica, sería inmediatamente de un valor incalculable para un Occidente europeo amenazado. La configuración de su litoral atlántico en el Oeste, ofrece a los barcos varios refugios particularmente seguros, situados en la inmediata seguridad de grandes fondos, escapando así a la amenaza de minas.

Las rías de Galicia, la bahía de Lisboa, la de Cádiz, inmensas muy abrigadas y fáciles de defender, son excepcionalmente favorables para las misiones de acogida, espera, dispersión, reunión y puesta en marcha posterior de un tráfico mercante vital, amenazado en alta mar.

España y Portugal ofrecen además a la Europa atlántica, el apoyo de sus prolongaciones insulares de las Canarias, Madera, Azores, Islas de Cabo Verde, jalones irremplazables situados en las rutas de América, Africa Negra, y Cabo de Buena Esperanza.

En resumen, la Europa continental del Noroeste siente una imperiosa necesidad de la apertura sobre el océano garantizada por Francia, tanto como del sostén de las posiciones continentales e insulares ibérica en las rutas de Comercio Marítimo.



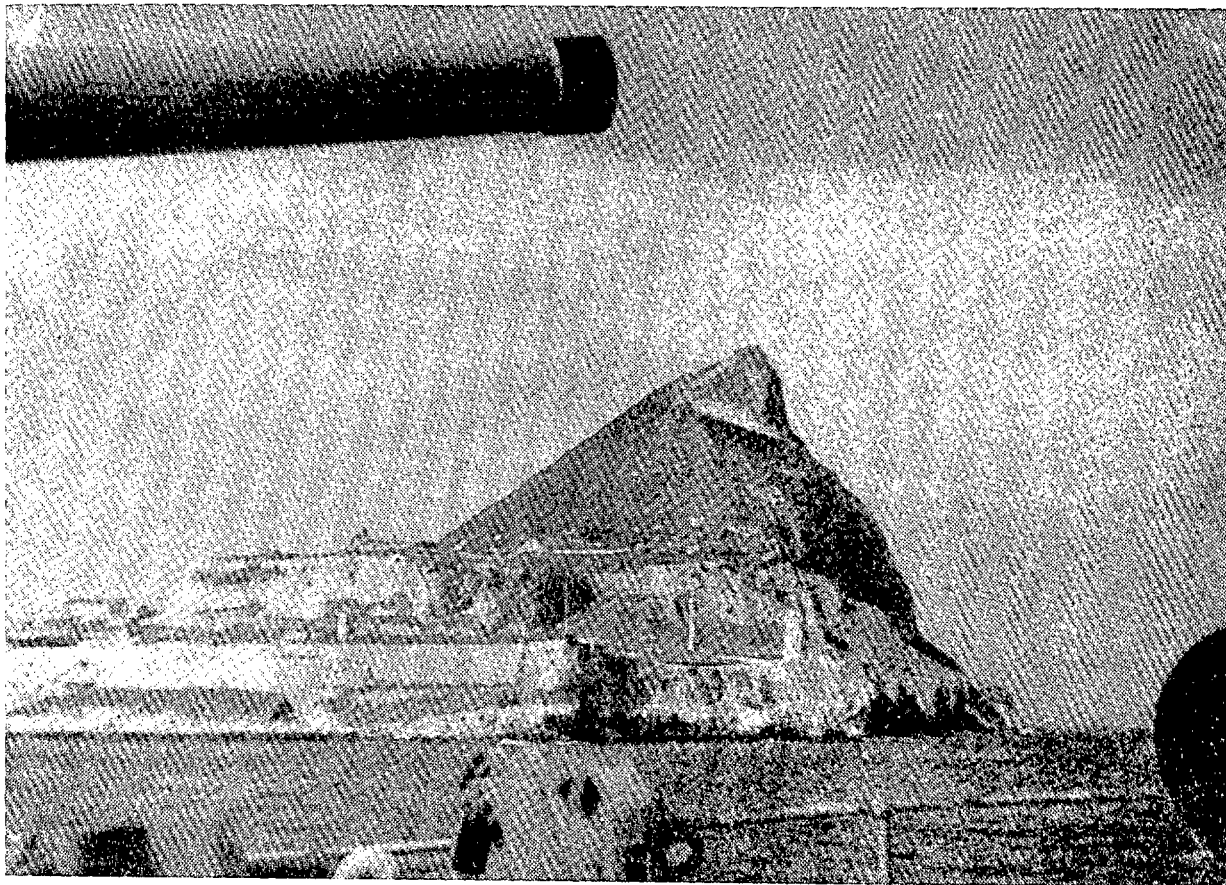
Los países del Norte de Africa veían con malos ojos el servir, como en la última guerra, de base de partida para una liberación de Europa.

### España, llave del Mediterráneo

Si la geografía demuestra la extrema importancia para Europa de la posición atlántica franco-ibérica, es mucho más expresiva cuando se aborda el problema mediterráneo.

El Mediterráneo no es ya el "Mare Nostrum" de las naciones europeas. La excelente estrategia del mundo comunista ha sabido, mostrando un neutralismo simpatizante, poner a su lado a la mayoría de los países ribereños del Sur de este mar.

En su mensaje del 25 de Enero de 1970 sobre la situación mundial, el presidente Nixon recordaba que el peligro comunista no se refleja únicamente por la amenaza de un potencial militar gigantesco. La hegemonía puede conquistarse por otros medios distintos de la guerra, y haría falta ser ciego para no darse cuenta de que esto es la realidad de ca da día en el Mediterráneo.



Es un imperativo europeo mantener libre " la puerta al mar libre " del Estrecho de Gibraltar, cuyo cierre manda España...

El que los Estados Unidos anuncien su intención de consagrarse en éste mar como en otros, a su función de policías del Mundo Libre, no cambia el aspecto de la cuestión.

El viraje político del Mundo Árabe, en particular el de los países productores de petróleo y el de las naciones que jalonan desde el Oriente Medio las rutas del oro negro, es en conjunto antioccidental. Algunos de éstos países recientemente emancipados y que todo lo deben a Europa, no muestran ningún respeto a los Tratados y están dispuestos a ven derse totalmente al Este, si es que no lo han hecho ya.



Como al mismo tiempo los Estados Unidos muestran su deseo de replegarse sobre sí mismos, imponen a Europa, con razón desde luego, la necesidad de crear los elementos de su propia defensa; negocian con Moscú y Pekín... Si Europa no toma conciencia del peligro, si tarda en unirse y fortificarse, si continúa negando las evidencias geográficas, los hechos evolucionarán muy rápidamente de concesión en concesión hacia un -- nuevo Yalta. Nada impedirá ya la creación de una gran Europa, pero del Ural al Atlántico y sus costas, será entonces el límite de las zonas de influencia entre el Este y el Oeste.

Hay que ver las cosas como son: la quijada Sur de esta "Pinza Roja" de la que desde hace diez años estamos anunciando su constitución, se ha establecido y consolidado sobre las riberas del Este y Sur del Mediterráneo.

No solamente no se ve la posibilidad de que los países del Norte de Africa sirvan, como en la última guerra, de base de partida para una eventual liberación de Europa, sino que se da una perfecta cuenta que el "neutralismo orientado" de ciertos de -- ellos, podría, aún sin manifestaciones bélicas caracterizadas, contribuir al colapso de las naciones mediterráneas libres, por parte del mundo comunista, con sólo privarlas de petróleo y proporcionando al Este facilidades de utilización y puntos de apoyo navales y aéreos, negados a Occidente.

La sola seguridad de supervivencia de las naciones del Norte del Mediterráneo es asegurando y manteniendo su supremacía aeronaval, al menos en la cuenca Oeste de este mar. La única vía sutil para el intercambio entre el Norte y el Sur de la Europa libre, es el valle del Rin. No se ve claro el poder abastecer Génova, Tarento o El Pireo por esta vía partiendo del Havre o de Rotterdam.

Si nada más puede venir del Este y del Sur del Mediterráneo, el fluído vital de la economía debe venir necesariamente del Oeste. Es por consiguiente un imperativo -- europeo, el mantener abierta "la puerta hacia alta mar" que no es otra cosa que el Estrecho de Gibraltar, del cual España tiene sin duda la llave de la cerradura.

Desde el Cabo de Trafalgar hasta Algeciras, La Sierra de Plata y la de Utreras, dominan al Norte el estrecho gollete que separa Europa de Africa.

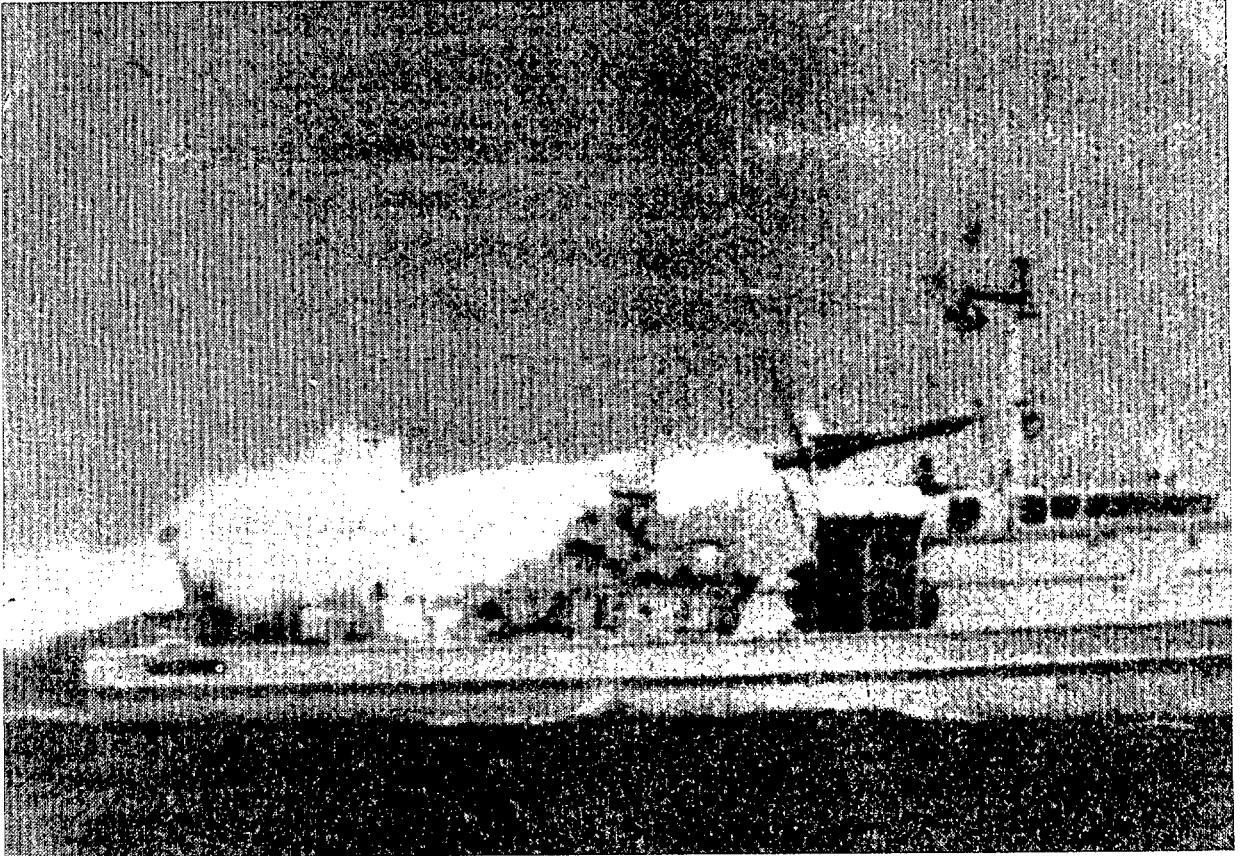
Al Sur, la Ceuta española, al pie del Monte de Las Monas, constituye una cabeza de puente permanente en territorio africano. Más al Este en el eje mismo del tráfico marítimo, el islote español de Alborán ocupa una posición de vigilancia avanzada; -- casi en la misma longitud y sobre la costa marroquí, Melilla, "la plaza española de soberanía", que data de la Reconquista contra el Islam, monta la guardia sobre la ruta de las costas berberiscas.

Enclavado en este dispositivo, el Peñón de Gibraltar, objeto de tantas controversias, no tiene, en el contexto actual de significación militar, otro valor que el de un

posible punto fuerte, en la medida en que preste un "valor añadido" a la principal posición española. Solo, no vale ya nada.

### Realidades de 1971

En el prefacio del "Jane's All The World's Aircraft", Mr. John WTR Taylor escribe: "El Exocet debe hacer reflexionar mucho a todos los Almirantes del Mundo".



El "Exocet" debe hacer reflexionar profundamente a los Almirantes...

El "Exocet" no es más que un joven misil francés, mar-mar, cuya fama es ya grande. No es el único de su género; bastante antes de su nacimiento, lanchas egipcias equipadas con misiles soviéticos, probablemente menos temibles, hundían impunemente el destructor israelí EILATH; los mismos israelíes disponen de un misil bautizado con el nombre de "Gabriel", antídoto del ruso: y hay muchos más ...

El "Exocet" tiene el mérito de haber sido escogido por Francia, El Reino Unido, Alemania Federal y aún ha tentado a los americanos ya que la firma Boeing ha adquirido su licencia.

Tales "armas", utilizando como bases de lanzamiento las escarpaduras europeas y africanas de la costa española y del islote de Alboran, están en situación de impedir, sin ningún riesgo marítimo, la aproximación y el paso del Estrecho a cualquier buque de superficie que valga la pena. La posición dominante de la costa, favorece el empleo de misiles mar-mar, en una forma tierra-mar mucho más eficaz que la de las lanchas rápidas lanza-misiles cuyo alcance geográfico de detección y de guiado es tan reducido como inestable la plataforma de lanzamiento.

La posibilidad de utilizar en tierra rampas móviles de lanzamiento fácilmente camuflables, es una "baza" de la mayor eficacia, de la mayor invulnerabilidad también a los ataques aéreos, si se tienen en cuenta los medios modernos de defensa a cualquier altura, susceptibles de cubrir una zona tan reducida como la del Estrecho y sus accesos.

Estamos en 1971, en la era del Magilas, sistema franco-británico que da a los proyectiles modernos, misiles o cohetes aéreotransportados la precisión láser.

Fuerzas navales y ligeras lanza-misiles, ya sean del famoso tipo de las "lanchas de Cherburgo" o de las compuestas por patrulleros rápidos de madera, mucho menos costosos e igualmente eficaces, pueden, con el apoyo de una vigilancia aérea, completar con bajo costo la misión de impedir el paso por el Estrecho a la navegación de superficie enemiga más allá de la zona, ya muy amplia, cubierta por las rampas de lanzamiento te restres.

Estamos en 1971. Los medios actuales de escucha, fijos y móviles, de detección y de lucha antisubmarina, permiten sin mayor dificultad técnica tender en el Estrecho - una barrera prácticamente infranqueable a los submarinos, sobre todo cuando se dispone de bases en las dos orillas; sin el apoyo de buque alguno, se puede proyectar hoy, hacia un punto determinado del Estrecho, por medio de jet ó de helicóptero, torpedos de ca za buscadora terriblemente agresivos.

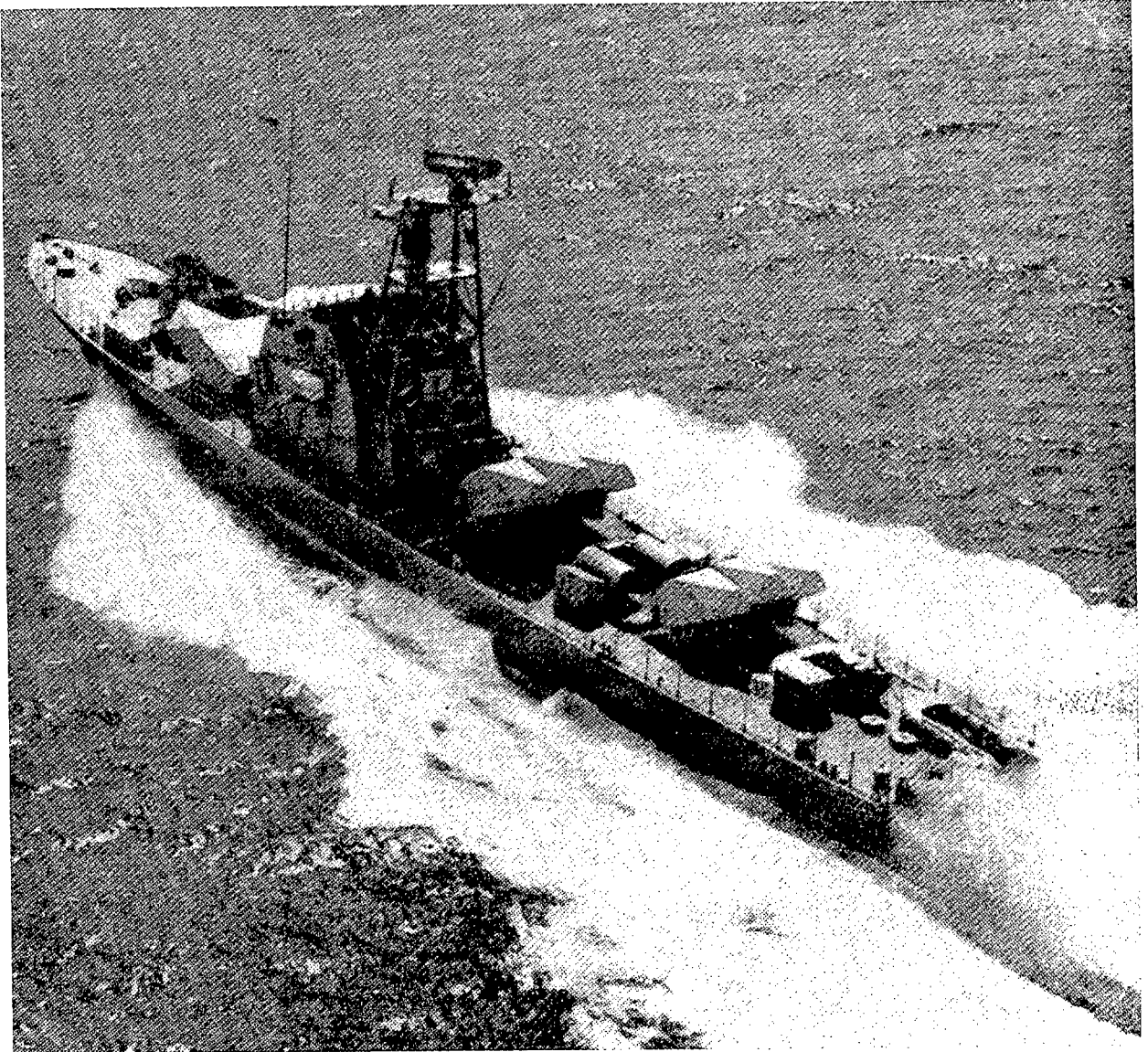
### ¿Utopía?

¿Quimera? Seguramente no.

Para convencerse, basta con invertir el problema y suponer que al realismo del Este se le ofrecen tales posibilidades en el momento en que se impone una decisión de fuerza contra Occidente. Se cierra Gibraltar y Suez; los oleoductos del Oriente Medio y Africa del Norte son cegados artificialmente. La Europa Mediterránea se ve privada - de todo lo que le viene por la mar.

El riesgo de una apocalipsis nuclear impide, como ocurrió en 1956 cuando el pleito de Suez, intentar una acción masiva para abrir el Estrecho.

Tarento, Fos, Marsella, Génova, Livorno, Nápoles ... etc..., ven como sus industrias se paran.



Fuerzas navales ligeras lanzamisiles

El pipe-line Mediterráneo-Ródano, el oleoducto del Sur de Europa dejan de alimentar a Klarenthal, Manheim, Karlsruhe, Lucerna, Ginebra, Neuchatel, Dijon, Lyon y Saint-Etienne. No se trabaja ni en Roma ni en Marsella, ni en Stuttgart, Turín o Milán.

¿Es preciso más para lograr rápidamente las condiciones de un colapso de Europa por el Este? No hay otra alternativa que transigir o morir asfixiados. Se ven los resultados ...

## La pinza roja

Está bien claro que el mundo comunista ha reemprendido con suerte, por medios más pacientes y pacifistas, más que pacíficos, pero terriblemente eficaces, la estrategia hitleriana del cerco mediterráneo.

Desde Siria a Tánger ha punteado el litoral de posiciones fuertes, prosoviéticas en potencia, cuyas debilidades se llaman por el momento Israel o Túnez.

El cerco sería total si España cayese en la órbita soviética. O mejor, los incisivos inferiores de la pinza roja morderían entonces a Europa en su obra viva. Se comprende entonces que la subversión perseverante busca por todos los medios, bien a sabotear el régimen español para crear condiciones de inclinamiento de la Península hacia el Este, bien a transformar las querellas de pueblo en querellas de naciones, con la intención de frenar una conjunción hispano-francesa, que serviría a Europa aumentando muy notablemente su potencia.

## La posición hispano-francesa en el Mediterráneo

Esta conjunción hispano-francesa se ha convertido en todos los aspectos en una necesidad europea.

El armonioso desarrollo del Continente Occidental se acomoda mal con el desarrollo de zonas industriales interiores ya prácticamente saturadas y muy alejadas del mar, para beneficiarse de las ventajas que éste les puede proporcionar con respecto a la rentabilidad. Además, la creación de nuevos complejos industriales marítimos, supone que las zonas del litoral escogidas, ofrecen un fácil acceso a los buques gigantes que transportan más barato las materias primas.

Por la fuerza de los hechos, el litoral mediterráneo se ha convertido en la franja vital para las industrias del mañana. Es menos oneroso transportar una tonelada de carbón de los Estados Unidos o del Canadá a Marsella, que entre Metz y el Ruhr.

Es igualmente cierto que es más abarato y menos peligroso, más fácil y eficaz, proteger y garantizar, en tiempo de paz como en guerra, un tráfico marítimo del Atlántico hacia el Mediterráneo Occidental, que hacia Dunkerque, Anvers, Rotterdam, Bremen, Hamburgo, o Copenhague, teniendo que dominar los obstáculos geográficos que estorban su progresión a partir del meridiano de Cherburgo tales como corrientes, nieblas, bajos fondos, canales dragados, tráfico por el Canal de la Mancha, etc...

La mar hace posible es armonización natural de la producción industrial, de la que hay que saber aprovecharse. Sería ilógico y peligroso hipertrofiar el Norte y el Noroeste de Europa, sacrificando las posibilidades que el brinda el Sur.

Es por el contrario preferible para todos, que España y Francia, asociando en la medida de lo posible a Italia, busquen de común acuerdo el mantener como "Mare - Nostrum" la cuenca Oeste del Mediterráneo, para asegurar la expansión industrial de sus costas.

Más allá de los incidentes pasionales artificialmente creados alrededor de problemas geográficamente menores y absurdos desde el punto de vista europeo, el interés de dos naciones converge ciertamente sobre perspectivas europeas comunes.

La conjugación de sus políticas no puede perjudicar la salud de las naciones ribereñas del Mar del Norte. Se traduciría, sin embargo, en un considerable refuerzo de una Europa más equilibrada que la actual, aportándole, entre otras ventajas, una seguridad mayor frente a las amenazas que solamente los ciegos se niegan a ver.

## 2. - LA RAZON DE LAS RAZONES

Las pasiones tienen con frecuencia sus razones que la razón no concede. Las pasiones son humanas; los hombres pasan; la objetividad geográfica permanece.

Es ella la que nos dará las razones de la razón y son éstas últimas las que nos ayudarán a fijar los dominios, en los que una cooperación hispano-francesa es "a priori" fructífera.

Basándose en la perspectiva europea, que es lógicamente la de los dos países, es como España y Francia deben desde hoy, proyectando para el porvenir, estudiar y trazar las bases de esta cooperación.

Como se trata de poner en evidencia la necesidad, así como las ventajas, escogeremos con este objeto algunos ejemplos muy concretos de actualidad española y francesa. Abordaremos después el problema permanente de la defensa, del que teniendo en cuenta el carácter de esta revista trataremos esencialmente de separar los aspectos navales. Como este problema para todas las naciones del mundo, salvo los Estados Unidos y Rusia, se presenta como un fantasma presupuestario, trataremos de hacer destacar las ventajas económicas, tanto para Francia como para España, de una colaboración militar que responde a un imperativo geográfico cada vez más angustioso.

## Ejemplos concretos

### 1.- Política siderúrgica.

Francia y España tienen un problema similar: el de aumentar su producción siderúrgica. Los dos países observan la lógica económica y optan por siderúrgicas de tipo marítimo. Las dos naciones piensan en situarlas en el Mediterráneo: España piensa en Sagunto, cerca de Valencia; Francia en Fos-sur-Mer en el complejo del futuro Europuerto del Sur, cercano a Marsella.

A escala mundial, las distancias en el Oeste del Mediterráneo son las de un par de vuelos. Dentro de la óptica europea sería absurdo edificar dos siderúrgicas concurrentes. La "estrategia" así como la "economía", recomiendan el acuerdo.

Cuando se trata de industria básicas, va contra la "estrategia" "poner todos los huevos en el mismo cesto". Si es posible y convenientemente económico, es de desear una cierta dispersión de medios y deberes.

La búsqueda de una rentabilidad óptima, impone el gigantismo; para éste es ventajosa una concentración relativa de medios y deberes, pero sale caro. La asociación permite conseguirlo con inversiones más reducidas de los participantes que si éstos actúan aisladamente.

Siendo las comunicaciones marítimas mucho más económicas que las terrestres, la existencia de un complejo siderúrgico que para dispersar los riesgos se asienta en dos zonas tan cercanas como lo son el Golfo de León francés y el Levante Español, se beneficia de medios de intercambio poco costosos.

La asociación recomienda evitar, por improductivos, la duplicidad de funciones. En el caso hispano-francés, se presenta un poco como fusión de empresas "a priori" a escala europea. Una tal fusión es mucho más óptima, mucho más rentable que una fusión "a posteriori", ya que ésta daría lugar a la eliminación de todo lo que es poco productivo, logrando una mayor rentabilidad de los equipos aceptables existentes, aunque a veces inadecuados, bajo el aspecto de una productividad de conjunto. La fusión "a posteriori" tiene como consecuencia la aparición de gran cantidad de problemas sociales; la fusión "a priori", sin embargo, crea empleos en lugar de suprimirlos.

Teniendo en cuenta la perspectiva de la desaparición de las fronteras económicas en un plazo relativamente corto, la asociación supone a medida de lo posible, para cada socio, fabricaciones complementarias de productos de transformación partiendo de una producción inicial óptima, concertada y unificada.

Pensando en la venta de los productos, dicha política lleva consigo la comercialización en común tanto pensando en los mercados interiores como pensando en la exportación. Sería una aberración asociarse para producir y hacerse la guerra para vender.

Las razones de la razón obligan a pensar en el futuro.

Hay una tendencia demasiado fuerte a no seguirlas, razonando a la inversa y condicionando "a priori" el éxito de una "entente" productiva a las inconstancias eventuales de la política o, peor aún, de la opinión, en lugar de pensar que la interdependencia es el comienzo de una unión de hecho irreversible.

### La mar, siempre la mar

Mirar hacia el futuro supone una armonización de los problemas que más allá de los industriales, concierne a la política extranjera, al Comercio y a la Defensa.

Lo que se ventila en el debate europeo está con frecuencia oculto por regateos secundarios que dan lugar a grandes disgustos. En lugar de mirar al futuro, de ver los problemas desde lo alto, se eternizan examinando detalles a ras de tierra.

Sagunto y Fos no son más que dos puntos importantes de un dispositivo mediterráneo vital, estrechamente entrelazados en lo que concierne a Francia y España, desde las fuentes de aprovisionamiento de materias primas hasta los terminales que las utilizan. El factor dominante de la cuenca mediterránea es necesariamente el marítimo. La ruta desde Gibraltar hasta el Golfo de León está moteada de puntos vitales: Algeciras, Málaga, Escombreras, Valencia, Sagunto, Castellón, Tarragona, Barcelona, Frontignan, Fos, Lavera, Marsella...

La organización del "Mare Nostrum" no puede dejarse a la improvisación; está condicionada por el desarrollo y la seguridad de industrias actualmente esenciales bajo el punto de vista nacional y, en el mañana fundamentales para el equilibrio económico europeo.

El logro de un acuerdo hispano-francés sobre los problemas marítimos es una necesidad para los dos países; el equipar el litoral mediterráneo y garantizar al mismo tiempo su defensa, es la mejor inversión.

## 2.- Las Rías Gallegas

En esta misma revista hemos destacado ya la excepcional cualidad europea de las Rías Gallegas.



Ciertamente que no disponen, de facilidades de acceso hacia el interior y hacia el continente, de las ventajas geográficas que disfruta Fos como Europuerto del Sur desembocando sobre el valle del Ródano; pero la Europa continental no dispone de ningún emplazamiento mejor para un Europuerto Atlántico.

En el momento en que pensando en sí mismo, los Estados ribereños de la Mancha y del Mar del Norte proceden, o estén dispuestos a proceder, a inversiones astronómicas para crear fuera de la costa y en mares "difíciles" instalaciones protegidas, para acoger a los mastodontes del mar, la situación de Galicia debería ser tenida en cuenta por dichos países.

Un super petrolero gigante no está hoy en condiciones de franquear el Paso de Calais, ya peligrosamente saturado de tráfico; nueve buques de 500.000 Tn podrían, sin embargo, fondear juntos en la Ría de Arosa para desembarcar su "crudo", bien por medio de "pipe-lines" marítimas, en depósito de espera, o bien directamente a petroleros de 50.000, 100.000 ó 150.000 Tn, capaces de atracar en la mayoría de los terminales petrolíferos continentales actuales.

Cuando se presente un período de gran tensión o con mayor razón un conflicto, y aunque pueda seguir existiendo alguno de los terminales artificiales construidos lejos de la costa, las razones de seguridad impondrán la búsqueda de una estación relé que permita limitar los riesgos. Las razones de la razón nos volverán a llevar a Galicia, aún con todos los defectos propios de un sistema improvisado.

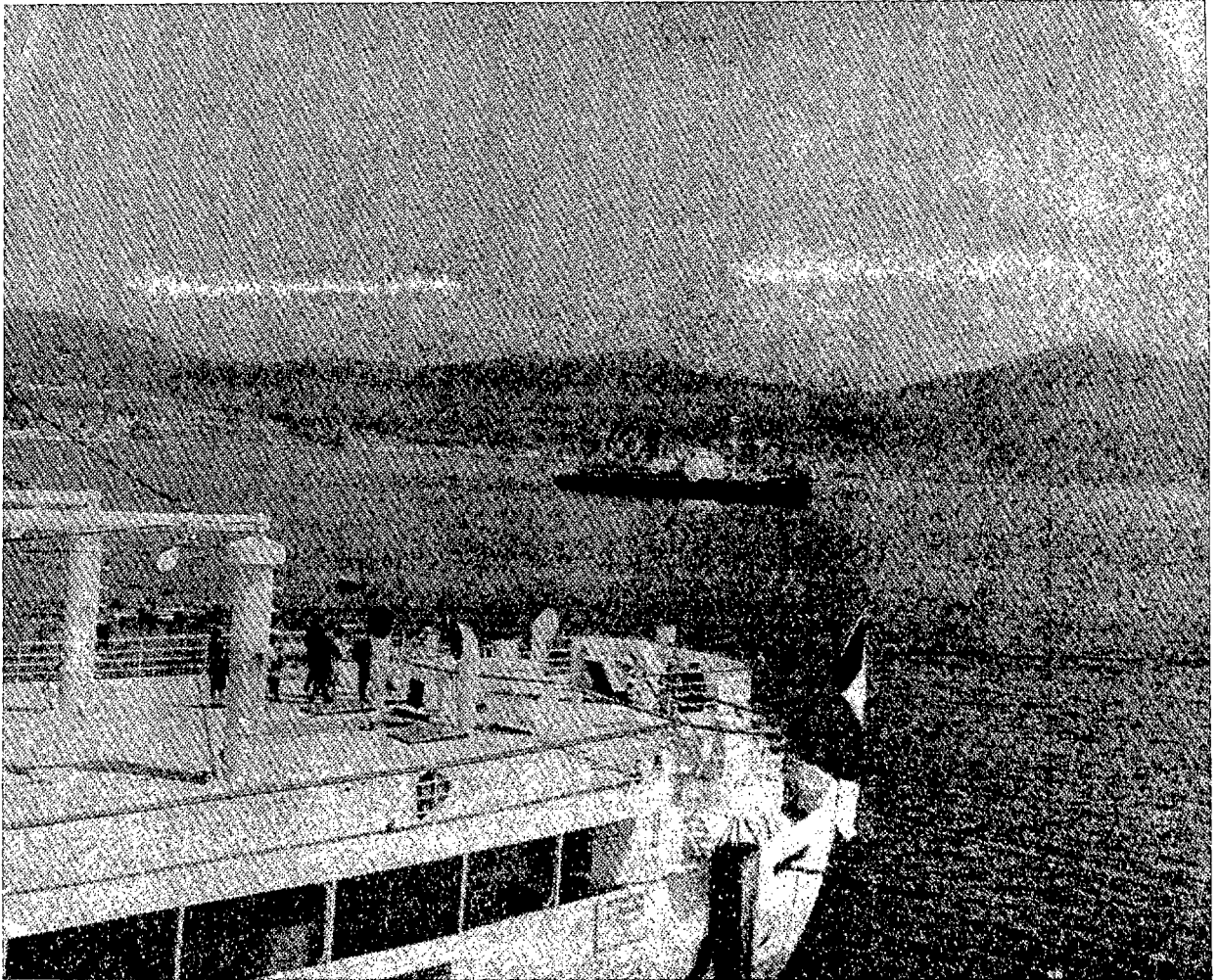
¿Por qué no preparar desde hoy la puesta en marcha de un dispositivo portuario europeo utilizable en todo momento, tanto en paz como guerra?

Inmensas, de grandes fondos, fáciles de defender en todos los "azimuts", situadas en las proximidades de Finisterre cuyo solo nombre indica su alejamiento de las zonas peligrosas de un eventual conflicto, las Rías de Galicia son los auxiliares naturales e indestructibles de la organización portuaria europea atlántica, sita en la ruta misma de tráfico oceánico principal.

El 21 de marzo de 1971, las Cortes Españolas aprobaron la Ley que permite al Gobierno sacar a concurso la construcción de un puerto gigante en la Ría de Arosa.

Es quizás para Francia la ocasión de reconsiderar el problema del puerto artificial, proyectado a más de 10 millas al Norte del Cabo de la Héve.

Con una inversión mucho menor podría conjuntamente con España, ofrecer a la Europa Atlántica el apoyo de un superpuerto que el supergigantismo naval ha hecho indispensable.



Las rías gallegas son los auxiliares naturales industriales de la organización portuaria europea atlántica

Para España sería un paso más, irreversible, en su aproximación a la "Comunidad".

### 3. - LA DEFENSA

#### Esta Europa que hace bostezar

Todo el mundo, y aún los menos belicistas, sienten la necesidad de una cooperación europea en materia de defensa.

En el muy pacifista "Express", del 12 de abril de 1971, Olivier Chevrillon -- muestra su inquietud por la lentitud y las incertidumbres de Europa.

"Los diplomáticos, dice, se sumergen en los meandros de la negociación: es su misión. Pero, ¿no es alarmante que los Jefes de Estado y su Primeros Ministros no consigan separar lo esencial de lo importante y presentar el problema a sus respectivas opiniones públicas? Para existir Europa debería hacer sonar a los pueblos y por el contrario -- les hace bostezar".

Chevrillon estima, sin embargo, que Europa está en camino de descubrir su identidad; por ello se atreve a definir los objetivos a los que se deben dirigir los europeos, -- en primer lugar se sitúa a la defensa:

"Sólo les falta a los pueblos de Europa el organizarse no por el placer de forgar Constituciones federales o confederales con el fin de hacer juntos lo que ninguno podría hacer por sí mismo.

Garantizar su propia defensa, en previsión del día en que el Presidente de los Estados Unidos no diga como dijo Kennedy: Soy un berlinés. Ese día en efecto ha de llegar.

#### Presunción

Hay que ser verdaderamente presuntuoso, en la situación actual de esta Europa dividida que busca a tientas su fisionomía, para ponerse a hablar de los objetivos defensivos que deben alcanzar los europeos.

La defensa de Europa sólo se concibe de común acuerdo; falta de una unidad -- europea en su base, solamente puede lograrse por medio de acuerdos bilaterales o multi-- laterales.

Existe efectivamente como tal, la Alianza Atlántica; paradójicamente no incluye a las dos naciones claves del dispositivo europeo, que son Francia y España. Realmente, teniendo en cuenta la relación de fuerzas asociadas, consagra a los Estados Uni--

dos en su función de policías del Mundo Libre, recientemente afirmado por el propio - Presidente Nixon.

Hay que ser mucho más audaz para arriesgarse a abordar los problemas de defensa que se imponen al "bastión franco-ibérico". Tanto España como Francia tienen un carácter particularmente individualista que se acomoda mal a concesiones recíprocas. Portugal, parte integrante del bloque ibérico, es miembro de la Alianza Atlántica y es en Lisboa donde está aislado el Puesto de Mando de Iberiant.

Afortunadamente la geografía nos respalda. Nos ofrece generosamente las razones de la razón que justifican una conjunción franco-ibérica de defensa europea.

Francia y España pueden juntas, aportar al dispositivo de defensa europeo, un "valor añadido" incomparablemente superior a la suma de los que podrían ofrecer individualmente. Separadas, son generatrices de fuerza. La unión deseable se basa en la suposición de que los dos países consientan a proyectarse en el futuro, concertándose para hallar los términos de una eficaz colaboración.

### La apertura hacia Europa

La apertura de España hacia Europa tiene por objeto llevar progresivamente al país a un nivel comparable al de sus vecinos más desarrollados y luego mantenerse en él.

Este resultado no puede ser conseguido más que por la aplicación prudente del principio de los vasos comunicantes, por medio de canalizaciones de intercambios suficientemente controlados para conseguir sin desbordamientos catastróficos, el nivel deseable de equilibrio.

Geográficamente, estas canalizaciones pasan normalmente a través de Francia, antes de ramificarse hacia todos los puntos del conjunto europeo con los que España desea alinearse.

Cuando interviene la noción de defensa, dentro del cuadro de la misión impuesta por la situación del bastión-clave franco-ibérico, de mantener libres los accesos atlánticos y mediterráneos del continente, el problema cambia de aspecto: la misión es única. Difiere por sus criterios básicos de la de los países europeos ribereños del Mar del Norte o del Atlántico Noroeste.

La relativa pequeñez de las zonas geográficas a defender, zonas que cubren los puntos vitales más importantes del tráfico marítimo, exige evidentemente una apreciación única de la amenaza y una definición común de sus aspectos prioritarios; después, para hacer frente al peligro así precisado, exige una armonización de "ejércitos" y de armamentos del bastión-promontorio.

Y esto exige que la apertura militar de España hacia Europa, sin necesidad de limitarse esencialmente a las fronteras del bastión, se realice en primer lugar con Francia.

En la cooperación hispano-francesa en materia de defensa que exige la geografía, sólo y en función de los medios de que disponga cada país, puede variar el reparto de responsabilidades: estos medios son muy reducidos y con frecuencia, en el estado actual de las cosas, dispares.

Esta es una razón más para tratar de conseguir de común acuerdo, el rendimiento óptimo.

Para lograrlo es indispensable armonizar y homogeneizar sus fuerzas con vista a un empleo común, con el fin de lograr el máximo rendimiento.

En materia de defensa, las razones de la razón geográfica convierten a Francia y España en los primeros vasos comunicantes de Europa.

### La amenaza

Es evidentemente indispensable la apreciación común de la amenaza, con relación a un teatro en el que la geografía une las responsabilidades de Francia y España.

Hemos visto que el promontorio franco-ibérico no tiene que afrontar exactamente los mismos peligros que los países del Noroeste de Europa. Estos últimos deben proteger los puntos vitales de sus economías, directa e inmediatamente expuestos a un ataque por sorpresa.

El bastión-clave del dispositivo europeo de defensa tiene por misión principal el garantizar el acceso del tráfico marítimo a Europa, para ella vital, hasta puntos relativamente protegidos por su alejamiento de este ataque sorpresa. Con este motivo, la amenaza permanente prioritaria es, esencialmente, la amenaza submarina estática (minas) y la móvil (submarinos). Esto no quiere decir, sin embargo, que se deba despreciar la amenaza de superficie.

Un ejemplo lo demuestra:

Puede uno asombrarse de que Francia, que construye y exporta por todo el mundo patrulleros rápidos lanza-misiles, no los posea en su propia Marina.

Tiene razones para estimar que el afrontar el peligro submarino, se debe conseguir ante todo. Teniendo en cuenta el costo de los armamentos, piensa, que sin sacrifi-

car mucho la eficacia, le resulta más económico, hacer frente al peligro de superficie equipando sus barcos antisubmarinos y antiaéreos con rampas de lanzamiento de misiles mar-mar, que hacer frente a un costoso programa de lanchas rápidas especializadas.

Alemania Federal, por el contrario, juzga con razón, que sus instalaciones portuarias y su tráfico vital están expuestas en el Mar del Norte y en el Báltico expuestas a una irrupción brutal de fuerzas enemigas de superficie. La respuesta indispensable contra una amenaza tal, exige disponer de embarcaciones lanza-misiles muy rápidas, disponibles instantáneamente.

En unos mares como los suyos, con frecuencia agitados, al norte de su teatro lógico de responsabilidades, Francia piensa que los medios anti-superficie, con información procedente de una vigilancia aérea que participa normalmente en misiones anti-submarinas, pueden ser más eficaces partiendo de plataformas más estables que dispongan de medios de detección y guiado, de alcance geográfico acrecentado, que basados en embarcaciones pequeñas cuyas cualidades básicas de gran velocidad pueden verse, con frecuencia, reducidas por causa del mal tiempo.

España puede naturalmente tener un punto de vista diferente. Su mayor proximidad a las costas africanas, eventualmente, si no potencialmente hostiles, puede exponer su instalaciones del litoral y al tráfico marítimo que navega a lo largo de sus costas, a "raids" relámpagos que exigen una respuesta inmediata.

Este es un tema que hemos evocado al comienzo de éste artículo bajo el título de "Realidades de 1971".

Sin embargo es necesario, dentro del cuadro de una política muy cara de armamentos navales, buscar la solución económica más conveniente con el fin de incrementar los esfuerzos de cobertura contra la principal amenaza.

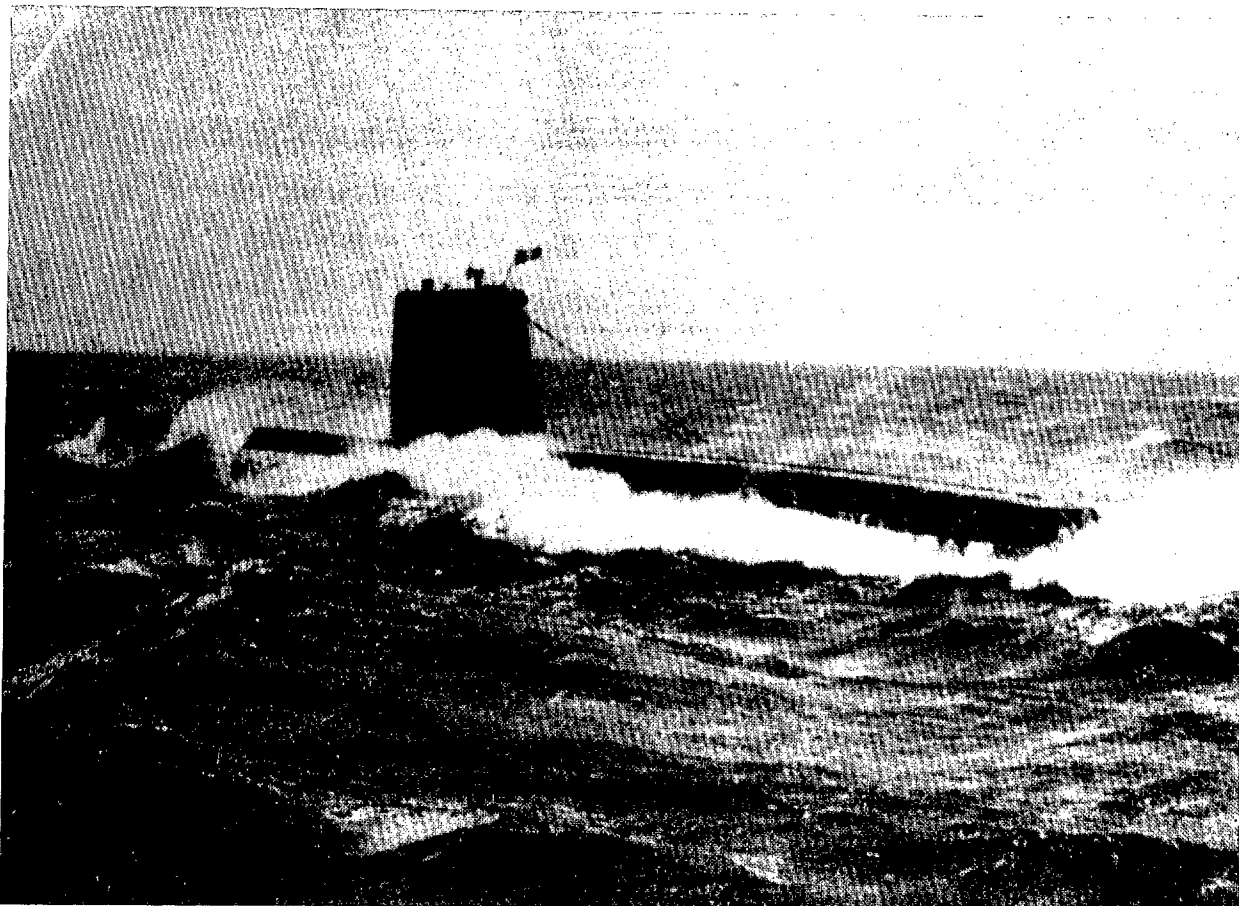
En cualquier hipótesis, la geografía recomienda que los Estados Mayores se pongan de acuerdo sobre la apreciación del peligro y ella sólo puede definir los medios de respuesta más convenientes para cada uno de los afectados.

### Armonización de los armamentos

No se concebiría que Nebraska u Oregón, Alaska o las Hawaii, California o Massachusetts se mantuviesen separadas de la política americana de defensa.

Por la misma razón es difícilmente imaginable que naciones para las que su misión es europea, no se inclinen hacia una armonización de sus políticas militares y de sus armamentos.

En realidad, la mayoría de ellas piensan en ésto hace tiempo. Después de haber utilizado únicamente al final de la 2ª Guerra Mundial los medios de ayuda americanos, se han dado cuenta, una vez restauradas sus industrias, que una potencia militar europea apoyada por un país más allá del Atlántico era no solamente muy vulnerable, sino que daba lugar a un vasallaje de hecho incompatible con la constitución de una Europa solidaria, - en espera de una Europa unida.



España, en lo que concierne a submarinos ha entrado también en el camino de esta armonización.

Las naciones europeas han concebido, por consiguiente, rápidamente, sus propios armamentos y, posteriormente, con la idea de lograr una mayor economía y una logística continental más fructífera, los han homogeneizado al máximo.

Aviones de combate, helicópteros, equipados de detección y de control aéreo, misiles, son ya franco-británicos, franco-suecos y, en algunos casos, prácticamente europeos.

Con respecto a los armamentos navales, las razones de la razón se han impuesto también a los más sabios. Existe una homogeneidad muy acusada entre los de la Alemania Federal y los de Francia, los de Francia y Portugal donde, aún en las fragatas de tipo americano adquiridas por este país, los sistemas de armas antisubmarinas europeas son muy parecidas a las que montan los avisos de escolta franceses.

España en lo que concierne a los submarinos, ha entrado también en esta armonización.

El misil "Exocet" anteriormente citado, será probablemente una coproducción entre Francia e Inglaterra.

La etiqueta "Europa" ha dejado de ser para todos una vergüenza nacional. El escoger de una forma casi generalizada las soluciones francesas, se debe sin duda, a que los franceses han sido los primeros en buscar la liberación de una tutela extranjera y de hecho han conseguido una cierta ventaja.

Y si en el campo de los carros de combate, los AMX 30 compiten con los carros ingleses y alemanes es, quizás debido a una falta de cooperación entre las industrias de armamento terrestres, menos abiertas a la cooperación que las industrias de armamentos navales o aéreos.

Sin embargo, el camino está trazado; se puede esperar en el futuro un acuerdo cada vez más estrecho entre las naciones europeas, que desembocará en fórmulas multinacionales tanto de concepción como de realización.

Lo exigen la razón geográfica y la economía.

Hay que reconocer que Francia ha abierto mucho las puertas a una cooperación europea. Es por eso que ha hecho la misma apertura con respecto a España, porque lo impone la lógica y porque el mejor rendimiento del bastión franco-ibérico lo exige.

### Lo óptimo como fin

El conseguir lo mejor de una política militar, dentro de la búsqueda de un mejor rendimiento, se presenta con las mismas dificultades que una fusión de industrias tanto a escala nacional como continental.

Impone el empleo de armas tácticas que se parezcan o que, por lo menos, sean compatibles con la acción. Rechaza todo lo que sea improductivo por su costo, o prácticamente inadecuado; reclama la posibilidad de un cierto intercambio de medios y hombres, sobre todo especialistas para lograr el indispensable trabajo en "equipo".



La heterogeneidad, en principio, del armamento español y francés hace muy difícil la organización de un total "equipo". La experiencia ha demostrado lo antimilitar que es el hacer depender el mantenimiento de una fuerza naval de medios que no estén al alcance de la mano, la racionalización de la logística para un reparto armonioso de los stocks en los puntos claves del dispositivo, sufre la consecuencia de esa falta de uniformidad.

La búsqueda de lo óptimo como fin nos impone, teniendo como visión una cooperación en el futuro, la creación de "equipos" análogos a los que utilizan con gran éxito las grandes compañías aéreas dotadas de flotas de aviones similares. Con este objeto, se impone que los nuevos armamentos sean estudiados y realizados en común, para la consecución de la indispensable homogeneidad.

Si la política quiere aceptar la posibilidad de proyectarse en un porvenir ineludible, la búsqueda de lo óptimo dará como resultado, siempre que sea posible, la puesta en marcha en común de todos los medios costosos especializados que garanticen la mejor productividad de la fuerza y cuyo desdoblamiento no venga impuesto por la geografía.

A título gratuito aclaremos lo anterior por medio de un ejemplo: Francia, España y Portugal disponen de submarinos del mismo tipo. La eficacia, tanto como la seguridad de su empleo, obligan a un adiestramiento intenso de las dotaciones que llegue a controlar hasta los reflejos. Las muy costosas salidas a la mar tienen como objeto principal el logro de este control; solas no cubrirían el objetivo.

Por esta razón se han creado en tierra centros de adiestramiento donde se utilizan simuladores de los mismos equipos que condicionan la eficacia de los submarinos del mismo tipo.

La razón geográfica recomienda que se ponga a la disposición de las dotaciones un centro de adiestramiento ibérico. Es indudable que si la política lo autoriza, la economía aconsejará la creación de un centro hispano-portugués, que resultaría la mitad del precio de dos centros idénticos distintos, uno español y otro portugués.

El logro del rendimiento militar, es a ese precio.

Lo óptimo como fin, principal generador de economía, conduce a un mejor grado de explotación de fuerzas conjugadas en la acción, entre compañeros ligados por una misión común permanente.

### Fuerzas complementarias

El ejercicio de esta misión no exige que cada uno de los países disponga en la misma proporción, de medios idénticos o análogos. La aportación de cada nacional "equipo", puede muy bien, dentro de una cierta medida, estar constituida por fuerzas tácticamente compatibles en su empleo. A partir del momento, en que la logísti-



La Marina Española no dispone de gran número de aviones de vigilancia marítima de gran radio de acción

ca que los alimentos esté repartida entre los puntos clave de la defensa común, en -- que el despliegue de las fuerzas tenga en cuenta su aplicación complementaria, en -- que la concepción táctica de los armamentos y el adiestramiento permitan trabajar -- juntos, ya no habrá problema.

Una fuerza de escolta francesa debe poder dirigirse a las Canarias o a Cádiz y encontrar allí el apoyo que necesita. Una fuerza española debe encontrar un apoyo similar en Brest o en Toulon. Los medios que necesite uno de los dos, deben poder ser proporcionados por el otro sin complicación operativa.

Por ejemplo la Marina Española no dispone de un gran número de aviones de vigilancia marítima de largo alcance, adiestrados en lucha antisubmarina. Es indudable que teniendo en cuenta el espíritu de un "equipo", los medios de la Aviación Naval Francesa y, en particular los aviones A.S.M.A. de gran radio de acción, le proporcionarían el indispensable complemento para la eficacia de su misión; como contrapartida esos aviones deberán poder disponer de bases de apoyo a lo largo de la ruta de los escoltas. En el Atlántico, en Santiago de Compostela, Rota o Sevilla y Gando en las Canarias; en el Mediterráneo, en la base aérea de Mallorca y en la de San Javier cercana a Cartagena. Todo dependerá del despliegue concertado entre los "Neptune" y "Atlántic" francés y los "Orión" españoles.

La puesta en marcha de tal dispositivo obligaría a que el Ministerio del Aire español, de quien dependen todas las bases aéreas y civiles, ofreciese a estos aviones, de acuerdo con la Marina, las facilidades logística necesarias.

Otro ejemplo:

Evocábamos al comienzo de este artículo, en una hipótesis todavía irreal, la posibilidad de cerrar el paso del Estrecho de Gibraltar y de sus accesos, del Mar de Alborán en particular, partiendo de armas situadas en tierra.

Esta solución es probablemente más eficaz, menos vulnerable y seguramente -- más económica, que una solución puramente naval. Si algún día tuviese que ser adoptada por España, proporcionaría a las fuerzas navales amigas, un inapreciable complemento de seguridad en uno de los rincones del Mediterráneo más "calientes militarmente".

El problema de la protección del Estrecho de Gibraltar es, sin lugar a dudas, un problema vital para el Mediterráneo Occidental. Dentro de esta visión futurista daría lugar a serios problemas de organización del Mando ya que hoy es al Ejército de Tierra a quien incumbe en España la responsabilidad de la defensa de costas.

Presentaría sin duda cierta dificultad, el combinar en beneficio de las fuerzas navales, la acción de sistemas de armas específicamente marítimos; de medios de escucha y de detección submarina asociados a buques y helicópteros antisubmarinos; de sistemas de armas del tipo Malafón, por ejemplo misiles tierra-mar de medio o largo alcance cuya seguridad de guiado exige una discriminación muy precisa entre amigos y enemigos en medio de una masa de barcos en movimiento, etc...

Destacamos lo anterior, con la idea solamente de hacer ver que la asociación de fuerzas complementarias en esencia diferentes, para la resolución de un problema ca racterísticamente naval, exige sin lugar a dudas unidad de acción y casi muy seguramente la unidad de mando.

### Eficacia

El prodigioso desarrollo de la técnica ha dado a las armas modernas una precisión y eficacia difíciles de imaginar hace diez o quince años, y no cesarán de mejorarse.

Esto no quiere decir que deba suprimirse todo lo anterior a 1955; pero si se puede estar seguro de que todos los armamentos y equipos que datan de la 2ª Guerra Mundial han sido superados. Por ejemplo, los cañones del "Missouri" son impotentes ante el misil mar-mar, y la guerra electrónica no existía en 1945 y hoy ha pasado a primer plano.

De esta forma, muchas naciones han visto como de un solo golpe sus flotas que daban anticuadas; Francia y España están, en parte, en ese grupo. Se plantea el problema de renovar sus flotas por medio de modernizaciones eficaces y que no tengan que ser realizadas a medias. Como esto es caro y los países en cuestión son generalmente pobres, vale más proporcionar a esos viejos cascos la posibilidad de asegurar una o dos funciones fundamentales, que dotarlos de una muy virtual polivalencia táctica.

Aceptar un armamento impotente, es suscribir un seguro de suicidio. Esta teoría es valedera "a fortiori" para los programas de nuevas construcciones a los que la ineficacia debe condenar antes de nacer.

Parece aquí que las fórmulas adoptadas por Francia son quizás, después de todo, las mejores para un país que no puede, o no quiere, dedicar a sus armamentos navales los presupuestos indispensables para la creación del "instrumento" que debe afrontar las misiones que le dicta la geografía.

La pobreza ordena conseguir los armamentos óptimos, teniendo en cuenta sobre todo su eficacia.

### Coproducción

Es en este punto donde es de gran interés una coproducción hispano-francesa.

La preparación de un equipo naval homogéneo, tendría como consecuencia, sin duda alguna, una coproducción hispano-francesa de la que los astilleros militares espa-

ñoles sacarían el mayor provecho. Esos astilleros verían así abierta la posibilidad de atender a las necesidades de modernización y armamento de sus clientes preferenciales del mundo ibérico.

La mayoría de esos clientes se inclinan por fórmulas europeas de armamentos y equipos, económicamente más accesibles, y de eficacia parecida a las fórmulas americanas; y, dentro del conjunto de las soluciones europeas, las francesas ocupan un lugar destacado.

El comercio de Hispanoamérica con España, abre a este país posibilidades de compensación y le permite ofrecer condiciones preferentes de crédito, favorables a sus exportaciones.

La coproducción hispano-francesa en materia de armamentos navales militares abre un campo extenso de actividades.

### Economía y elección de fórmulas

Es evidente que, aún dentro de la perspectiva de una acción común, los criterios de elección permanezcan siendo una responsabilidad nacional. Cada país es dueño de su presupuesto, de su política de defensa, de sus inversiones, de la elección de tipos de buques que considere deseables y de la función que pretende darles.

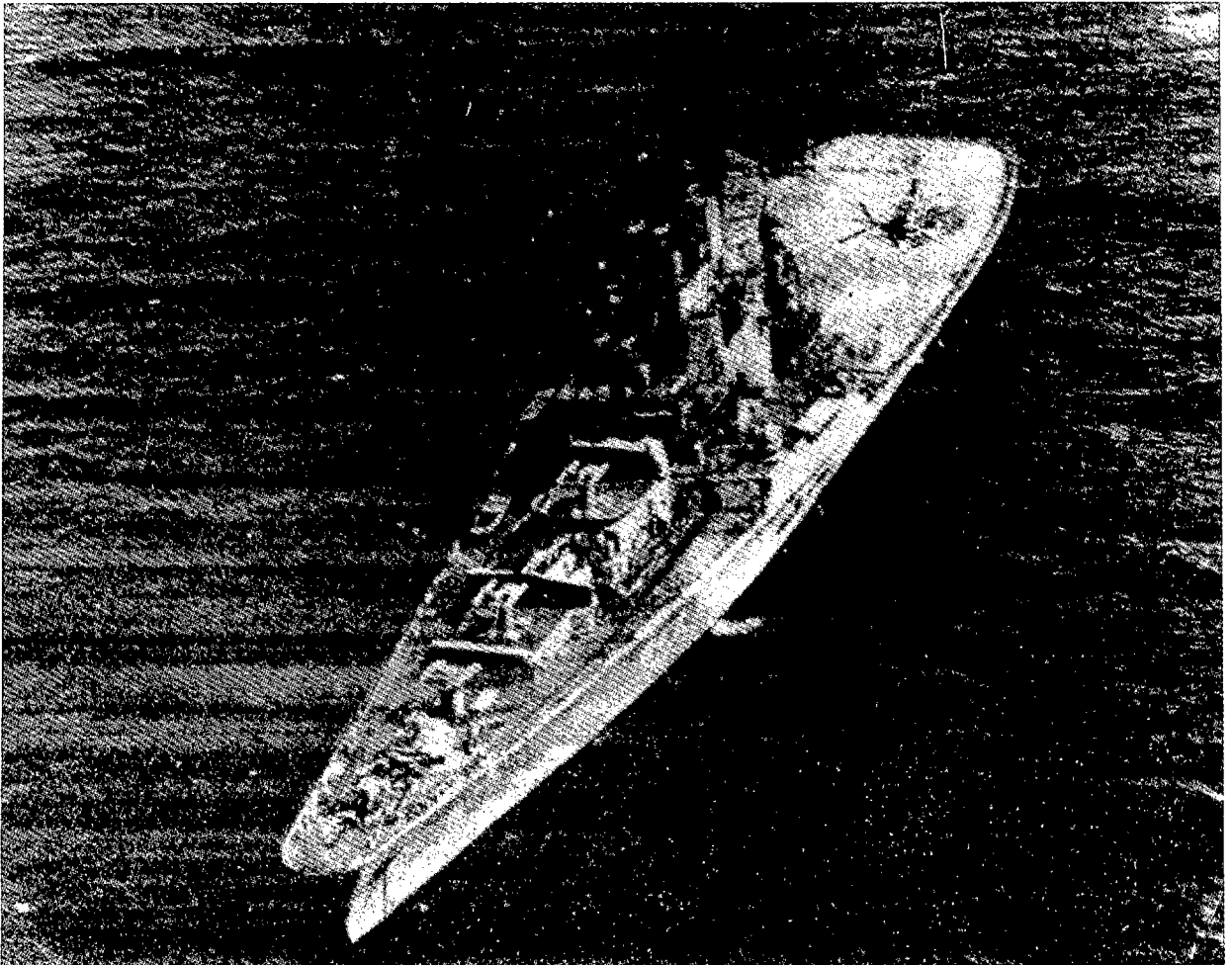
Se puede estimar, sin embargo, que, teniendo en cuenta el hecho geográfico, existe una gran similitud entre los deberes de países vecinos unidos por la fuerza de las circunstancias en una misma tarea. Bajo este aspecto, los cambios de opinión entre los Estados Mayores, no pueden por menos de ser beneficiosos.

En razón a la realidad política, así como del equilibrio de fuerzas entre el Este y el Oeste, y de su patente despliegue, en una palabra de la amenaza existente, creemos que la misión principal de las fuerzas navales del bloque franco-ibérico es la de protección antisubmarina seguida en orden de prioridad por la antiaérea y la de superficie.

Las revelaciones de la revista "Aviation Week", los comentarios de Edouard Sablier a Europa nº 1, las inquietudes expresadas por el Jefe de la VI Flota Norteamericana así como por el Comandante en Jefe de la NATO en el Mediterráneo, confirman el reforzamiento de la potencia naval, aeronaval, y aérea rusa en el Mediterráneo.

Parece que, sobre todo, este reforzamiento se traduce en la presencia de numerosos submarinos y en la posibilidad de estacionamiento de escuadrones de MiG-23.

Aún cuando los rumores de este estacionamiento en Argelia y los de la utilización de Mers El Kebir por los sumergibles soviéticos le parece a algunos una fantasía, se puede admitir que el comportamiento político actual de Argelia no parece ser un obstáculo muy grande para una hipótesis que en cualquier momento puede convertirse en realidad.



Refuerzo de la potencia naval, aeronaval y aérea rusa en el Mediterráneo

A los submarinos y aviones no se les destruye prácticamente ya con cañones; por consiguiente la seguridad de la cuenca Oeste del Mediterráneo requiere otros medios adaptados a estas misiones prioritarias.

Se habla mucho de la disminución de tonelaje de los buques, salvo quizás en los Estados Unidos, Rusia, Inglaterra y Francia donde se sigue considerando que la eficacia -

de los armamentos navales, requiere particularmente para las misiones antisubmarinas un tonelaje mínimo.

Los buques pequeños y sus dotaciones son alérgicos a los mares agitados. Antes de la 2ª Guerra Mundial olvidándose; de sus recientes disgustos con la serie de torpederos japoneses tipo "Malgache", Francia había puesto en marcha un programa limitado de pequeños buques torpederos tipo "La Cordelière". Estos magníficos galgos de aguas tranquilas puede decirse que prácticamente no han prestado ningún servicio.

Sin embargo, la industria francesa de construcciones navales ha estudiado y propuesto tipos de buques ligeros y rápidos que beneficiándose de la miniaturización de los equipos de detección, conducción y guiado, lograda gracias a los avances de la electrónica, puedan ser eficaces, principalmente en la lucha antisubmarina, en mares relativamente tranquilos al Sur del paralelo 35.

No obstante, su armamento se ve limitado por la capacidad de los cascos que los soportan.

Estas soluciones ligeras y rápidas pueden, sin duda alguna, interesar a España tanto como a sus clientes preferenciales de los mares tropicales y ecuatoriales. Pueden, adoptando posiblemente misiles mar-mar o mar-aire, desempeñar eficazmente misiones defensivas antisuperficie o antiaéreas y disfrutar así de una polivalencia muy apreciable, sin sacrificar su función predominantemente antisubmarina.

Francia, según hemos visto, estima más eficaz y económicamente más rentable no bajar de un tonelaje de 1.000 ó 1.500 toneladas con objeto de garantizar una buena eficacia "en toda clase de tiempos".

La eficacia del armamento constituye el criterio nº 1 de la elección.

Cuanto más reducidos son los presupuestos, la economía es tanto mayor la solución de la polivalencia.

Si a causa de otras razones se impone la elección de soluciones monovalentes para el desarrollo de misiones menos prioritarias que la misión antisubmarina, se deben buscar entre las menos onerosas y de posibilidades comparables. Los barcos de prestigio, grandes o pequeños pero militarmente inoperantes, son un lujo peligroso.

#### 4 . - EL CENTRO DE GRAVEDAD DE EUROPA

Hemos insistido mucho en los aspectos navales de una cooperación hispano-francesa, recomendada por la geografía.

Hemos visto que las mismas razones recomiendan una cooperación industrial entre las dos naciones.

Estas razones de la razón serían igualmente determinantes si abordásemos los aspectos de la Agricultura, Trabajo, Educación e Investigación Científica. España se incorporará un día a la Europa Verde; ¿por qué no hacer desde ahora lo posible para que esta última, en la que Francia es uno de los principales dirigentes, pueda integrarla sin problemas cuando llegue el momento?.

España exporta una mano de obra de la mejor calidad, que se adapta sin ninguna dificultad al ambiente social francés. ¿Por qué no abrirle más las puertas en el campo de trabajo, en el momento en que el problema de los trabajadores extranjeros en Francia, el de los Africanos en particular, representa cada día una mayor preocupación?.

En el plan cultural y científico todo abunda en favor de una cooperación hispano-francesa; idioma, tradiciones, métodos y proximidad. ¿Por qué en el momento en que España se lanza a un gigantesco plan de educación, no ofrecerle el mismo apoyo material y si ella lo desea intelectual, que el que le ofrecen con empeño los Estados Unidos o Alemania Federal?

La solidez, el equilibrio económico y militar de Europa con respecto al Este y a América, descansan sobre un desarrollo racional de su potencia y de su producción, siendo la primera la que garantiza la segunda.

España y Francia contribuyen al progreso del continente, en el sentido de una armonización geográfica indispensable.

Europa en conjunto, es ya la segunda productora de riqueza del mundo. Sería una aberración que pusiera todos los huevos en el mismo cesto. Necesita homogeneizar su desarrollo extendiéndolo hacia el Sur y Oeste, y acercando al mar sus industrias, lo que es extremadamente rentable. Francia y España unidas, le ofrecen tal posibilidad.

En el campo de la defensa el aspecto naval, para ambas naciones, predomina sobre el terrestre, la revalorización de la posición natural de fuerza franco-ibérica, teniendo en cuenta la evolución de una amenaza potencial, es para Europa de una necesidad creciente, sobre todo ante la perspectiva de un día en que el Presidente de los Estados Unidos no diga ya: "Soy un berlinés".



América no oculta que la Europa actual y sobre todo la Europa potencial del mañana, se presenta para ella como un peligroso competidor económico.

El Secretario del Tesoro Sr. Conally, manifestaba, en abril de 1971 al "Washington Post", que el Gobierno Nixon podría adoptar una postura radical con respecto a los países del Mercado Común que conceden preferencias comerciales a las naciones mediterráneas y a algunas naciones africanas.

Esta postura, según el "Washington Post", podría llegar hasta la retirada de la VI Flota del Mediterráneo, dejando a los Europeos la responsabilidad de su propia defensa.

Por su parte, el Secretario de Comercio Sr. Maurice Stans, en una conferencia de prensa celebrada en Madrid el 21 de abril, ponía prácticamente a España ante el dilema de escoger entre el Mercado Común y los Estados Unidos.

"No creo, decía, que el Congreso de los Estados Unidos autorice la concesión - de preferencias generalizadas a una nación, que por otro lado mantiene acuerdos comerciales preferentes con otros países, que son competidores directos de los Estados Unidos".

La geografía aconseja claramente a España la elección de Europa, y a Europa el acoger a España con los brazos abiertos.

"Las sociedades humanas - ha escrito Raymond Cartier - se caracterizan por su capacidad de producción de riqueza, siendo la abundancia de éstas el gran factor que impone su difusión entre todas las capas sociales. El gran vicio del comunismo es que es un mal productor de riquezas, sin duda porque no existe fecundidad sin libertad".

Por razones más ideológicas que realistas, al menos en lo que respecta al progreso del nivel de vida de los pueblos, el comunismo trata de extender su hegemonía sobre los países productores de riquezas. La gran amenaza que pesa sobre el Mediterráneo, es que trata de poner a "paso lento" a Europa.

En estas condiciones, la seguridad y la libertad del continente necesitan contar necesariamente con la amistad hispano-francesa, "inscrita en los hechos y fecunda para los dos países" a que hizo alusión el Presidente Pompidou.

Esta fecundidad, quiérase o no, tendrá como resultado un desplazamiento del centro de gravedad de Europa hacia el Sudoeste, sin que el aumento de potencial que lo haya provocado, pueda jamás comprometer el porvenir de las grandes concentraciones industriales del Noroeste.

En el momento en que para garantizar su propio porvenir se imponen las grandes agrupaciones de pueblos, la constante geográfica impone más que nunca a los hombres, los caminos verdaderos de la prosperidad y la libertad.

\* \* \*