

EVOLUCION DE LA SITUACION ESTRATEGICA EN EL MEDITERRANEO

Don José Ortega y Gasset escribió un prólogo para la reimpresión de un antiguo libro del siglo xvii, titulado *Vida del Capitán Alonso de Contreras*, escrita por él mismo, en el que dice lo siguiente: «De quinientos en quinientos años, el Asia adelanta una pinza formidable sobre Europa con ánimo de estrangularla. Un brazo de la pinza entra por los Urales y se dirige al Danubio. El otro corre por el Norte de Africa y llega hasta el Mogreb. Hacia 1600, la pinza fatal tenía su centro en Turquía.» Han transcurrido otros quinientos años, las cosas han variado, ya no está en Constantinopla el centro de la pinza, sino en el Mar Negro; pero, en general, las líneas de acción de la gran pinza asiática son las mismas de que nos habla Ortega. Su brazo mediterráneo se perfila con la misma intensidad que en la época en que la Religión de Malta estaba en vanguardia de Occidente en el Mediterráneo Oriental, y Venecia y España jugaban el gran papel de potencias de cobertura.

La era del colonialismo africano europeo del siglo pasado terminó con aquella situación, convirtiendo al Mediterráneo en un mar pacífico, que hasta entonces no lo fue por causa de las ciudades estados semipiráticas de todo el Norte de Africa. La apertura del Canal de Suez lo convirtió en la arteria más importante del imperio británico, lo que obligó a Inglaterra a crear una cadena de bases: Alejandría, Chipre, Malta y Gibraltar, todas ellas adquiridas por medio más o menos alevosos, y que junto con la «Mediterranean Fleet» aseguraron la tranquilidad de aquel mar y lo convirtieron en un lago inglés, ante las miradas recelosas de las flotas europeas de Italia, Francia y España. Esta situación ha permanecido estable hasta el final de la Segunda Guerra Mundial, en que debilitada Inglaterra por su victoria pírrica sobre Alemania, se vio de la noche a la mañana sustituida en el Mediterráneo por la VI Flota

de la U. S. A., que desde aquellas fechas reina sin oponente serio en el *Mare Nostrum*.

La llegada de la VI Flota extraeuropea, sin el menor contacto ni comprensión con los problemas de nuestro continente, y sin otro nexo de unión con Europa que el temor de la expansión doctrinal y militar rusa, hizo posible en este mar la extensión de unos ideales anticolonialistas, que son premisa de su credo político, consecuencia de un pasado colonial y de sus deseos de expansión económica. Los resultados que para las naciones europeas tuvo este cambio de guardia naval en el Mediterráneo fueron extraordinarios, pues todos los pueblos de la costa del Norte de Africa, desde Suez a Tánger, recobraron en pocos años su independencia, cargados de rencores hacia sus antiguos colonizadores y resucitando sus antiguas mañas y tendencias. En fin, se creó de nuevo una situación favorable para que la rama meridional de la formidable pinza de que nos habla Ortega vuelva a tratar de jugar el mismo papel de antaño.

Desde 1945 hasta el año en curso, la VI Flota norteamericana había reinado sin contraste en el Mediterráneo. Rusia, su rival, no tenía en él los pilares que sustentan toda hegemonía marítima, flota, bases y marina mercante. Aculada en mares interiores y fríos, no le era posible hacer sentir su peso en este mar, ni, en general, en el ámbito de la estrategia marítima. Pero una política de expansión naval, llevada con energía y constancia, le ha llevado a que hoy día cuente con una marina mercante desarrollada y una flota de guerra armada con medios bélicos ultramodernos. Esta flota esta respaldada por otra de disuasión formada por submarinos atómicos y convencionales, armados con misiles estratégicos, rivales de los Polaris americanos.

Aunque el último objetivo de la marina soviética sea el de convertirse en oceánica, la realidad es que sus primeros pasos estratégicos los está haciendo en el Mediterráneo, aprovechándose para adquirir posiciones en él, del conflicto árabe-israelí.

La situación en el Mediterráneo oriental es poco más o menos la siguiente: Grecia y Turquía, potencias de la O. T. A. N. y guardianas naturales de los estrechos, han resucitado su antigua enemistad por causa de Chipre. Una promesa de apoyo ruso a Turquía fue la causa de la disminución de la tensión greco-turca en la isla, y posiblemente ha jugado su papel en la salida del rey Constantino de Grecia. Consecuencia de todo ello, la entrada de la flota rusa en el Mediterráneo se ha facilitado enormemente.

Por otra parte, el papel político jugado por la U. R. S. S. como potencia de cobertura del mundo árabe en estos últimos años, hecho manifiesto con toda claridad en la «Guerra de los seis días», le ha dado motivos suficientes y razonables para atravesar los estrechos de los Dardanelos y hacer acto de presencia en el Mediterráneo oriental.

Al principio se trató solamente de unos destructores modernos y de unos barcos logísticos, pero hoy día, entre los puertos de Latakia, Port Said y Alejandría se encuentran unos cuarenta y cinco barcos, desde luego menores en potencialidad a la VI Flota, pero que han tenido la virtud de restringirle su libertad de acción en este mar, que antes de su entrada era absoluta.

Pensando con lógica, la política naval soviética tiene que perseguir en el Mediterráneo tres objetivos primordiales:

- Su consolidación en Egipto y Siria.
- Su extensión a todo lo largo del Norte de Africa.
- Su penetración en el Mediterráneo Occidental.

El primero de sus objetivos, aunque aparentemente lo ha conseguido, no lo es tanto como aparece a primera vista. Egipto está en la actualidad en un callejón sin salida. La conquista por los judíos de la península del Sinaí y la orilla oriental del Canal de Suez ha traído las consecuencias que se podían esperar. Los egipcios se han visto obligados a cerrar el Canal de Suez a la navegación, cerrando con ello también la principal fuente de sus ingresos económicos. En este interregno, el tiempo obra en contra de los intereses egipcios, ya que se están desarrollando dos factores, que tienden, si no a inutilizarle, al menos a reducir considerablemente su importancia.

El primero de ellos es la construcción acelerada de petroleros gigantes capaces de utilizar de forma rentable la derrota periférica del Cabo de Buena Esperanza. El segundo consiste en la construcción de oleoductos en la zona del Canal, con el fin de puentearlo y hacer inútil el paso por él de petroleros.

El primer proyecto de esta clase de oleoductos es israelita, que piensan construir uno desde el puerto de Eliat al Mediterráneo. Este proyecto está presidido por capitalistas judíos, dirigidos por Edmont Rotschild. Su terminación está prevista para 1980.

Asustados por este plan, el Gobierno de la R. A. U. se ha puesto en contacto con una sociedad petrolífera que trabaja con los Estados árabes, la

«International Management and Engineering Group of London», con el objeto de facilitar la tarea de los grandes petroleros a fin de que no tengan que hacer uso del Canal de Suez por causa de su calado. Los trabajos incluyen la construcción de un puerto especial para el transporte de crudos, grandes depósitos y estaciones de bombeo.

Egipto espera que, por razones fáciles de comprender, todas las sociedades petrolíferas que trabajan con los Estados árabes utilicen este oleoducto y no el israelí. Es evidente que el Gobierno de la R. A. U. es consciente de los problemas que se le van a presentar cuando el tráfico del Canal se restablezca, pues mientras más tarde en hacerlo, su importancia irá disminuyendo en progresión creciente con el tiempo transcurrido. Si éste fuera de cinco años, el tráfico disminuiría a la mitad; si de diez, es posible que a la cuarta parte. Estas cifras, aunque estén calculadas a *grosso-modo*, son un índice de la relación inversa entre el tiempo transcurrido en su reapertura y el volumen de la reanudación del tráfico. Es posible que el intento de reapertura parcial del Canal, dejando libre a los barcos que están bloqueados en los Lagos Salados, efectuada por los egipcios, haya tenido como fin el realizar una operación de tanteo para conseguir su apertura definitiva; pero los israelitas, conscientes de que el tiempo juega en su favor, pusieron la condición de que salieran por la boca sur y no por la norte, como era lógico dado su destino, haciendo fuego sobre los remolcadores que intentaron hacer la operación. Con ello hicieron la advertencia de que no pensaban abandonar la orilla oriental del Canal, pues su cierre debilita a su adversario y facilita las posibilidades de construcción de su oleoducto.

Por todo ello, la posición de Egipto en su política del cierre del Canal se hace cada vez más difícil, y le empuja a una claudicación frente a Israel, o a empuñar de nuevo las armas para echarlo de allí; no tiene otra alternativa.

La consolidación de las fuerzas navales rusas en el Mediterráneo oriental depende, en gran parte, de la firmeza de la R. A. U. frente a Israel, firmeza que daña enormemente a sus intereses futuros, pues de una forma o de otra la construcción de los oleoductos proyectados quitará gran importancia comercial al Canal, dado que el mayor volumen de barcos que pasan por él lo dan los petroleros. Pero la única forma que tienen los egipcios de conseguir el que Israel no sienta veleidades de saltar al otro lado del Canal y de quedarse definitivamente con su control, es la presencia de las fuerzas navales rusas, por lo que éstas continuarán allí hasta que los israelitas no se retiren del Sinaí,

y esto último lo vemos un tanto difícil, aunque no imposible. Como consecuencia de todo ello, mientras más tiempo los rusos permanezcan en Alejandría y Fort Said como guardianes de la integridad egipcia, más consolidarán sus posiciones, pues con el tiempo se convertirán en uno de los factores primordiales de la independencia de Egipto. A esto les ha llevado su retirada de la península del Sinaí, que debían de haber defendido con la convicción de que su pérdida ponía en entredicho su independencia y les obligaría a hipotecar su seguridad.

Por todas estas razones, en la actualidad no podemos extrañarnos de que la política de Egipto vuelva a ser belicista, pues no encontramos por ahora otro camino a este país para salir del terrible impase en que ha caído, sino el de reconquistar lo perdido con las armas, pues el de las negociaciones parece cerrado.

Por todo ello, la posición de las fuerzas navales de la U. R. S. S. en el Mediterráneo oriental parece cada día más fuerte, y esta fortaleza le impele a desear extender su influencia al Mediterráneo occidental.

Siguiendo la política naval, seguida en este mar tradicionalmente por el perturbador oriental, señalada con tanta sensibilidad por nuestro Ortega y Gasset, los rusos piensan por lo pronto crear una serie de zonas de intranquilidad a lo largo de toda la costa del Norte de Africa, al menos en los lugares de ella en que la situación política lo permita. El procedimiento consiste en facilitarles medios navales, reducidos pero potentes, para poner en riesgo el enorme tráfico de la arteria central mediterránea que une a Gibraltar con Suez a lo largo de toda la costa septentrional africana.

Estos medios, dada la proximidad de las costas llenas de puertos de refugio, pueden ser pequeñas embarcaciones de poco radio de acción, pero con armamento lo suficientemente potente para hundir a los barcos mercantes y poder hacer cara a los escoltas enemigos, retirándose rápidamente a sus guaridas; es decir, una versión moderna de las antiguas y eficaces galeotas. Todas estas cualidades las tienen, perfectamente adaptadas a nuestros tiempos, las lanchas rápidas lanzamisiles rusas, que han sido repartidas profusamente en Siria, Egipto, Libia y Argel, que separamos.

Estas lanchas están provistas de misiles «Stiyx» superficie-superficie, con carburante sólido y un alcance entre 25.000 y 30.000 metros, siendo dirigidas por medios electrónicos hacia el blanco, y al parecer en la última parte de su

trayectoria son atraídas por el calor de sus chimeneas, aunque esta última información no está confirmada.

El hecho es que estas armas, utilizadas por buques pequeños, rápidos y con la retirada asegurada dada la proximidad de sus bases, se han convertido en el coco de los mares interiores, especialmente después del hundimiento por una de estas embarcaciones del destructor israelita «Elhiat».

Existen varios tipos de embarcaciones soviéticas de este tipo, siendo las más eficaces la «Osa», de 200 toneladas y cuatro rampas, y la «Komar», de 65 toneladas y dos rampas.

Con relación a los proyectiles superficie-superficie, hay que añadir que las marinas occidentales no han puesto en él la atención debida en su investigación y desarrollo, y que en la actualidad no existe prácticamente ninguno del alcance y potencia de los soviéticos, y mucho menos capaces de ser llevados por lanchas rápidas, pues los existentes, tales como el SS-12 frances de la «Nort-Aviation», no alcanza más de 6.000 metros. Los norteamericanos tienen una versión del «Tartar», que esperan pronto esté a punto, pero no creemos pueda ser llevado por embarcaciones menores. Los italianos tienen en estudio unos proyectiles antilancha, pero desconocemos su eficacia; en fin, existe una gran preocupación por su desarrollo después del hundimiento del «Elhiat», pero no sabemos hayan cristalizado éstas en nada práctico. El único enemigo que tienen estas lanchas por ahora es la aviación y los helicópteros armados con misiles de corto alcance, tipo del AS-11 o AS-12, antes citado.

Muchas flotas del mundo han desarrollado este tipo de lanchas rápidas, pero es Suecia la que va a la cabeza en la construcción de estos prácticos buques. A nuestro juicio esto se debe a ser Suecia vecina de la U. R. S. S. en el Báltico, y ante esta amenaza ha reaccionado produciendo otras rivales de las rusas. En la actualidad posee cuarenta y dos lanchas de diferentes tipos, pero la mejor de todas ellas es la tipo «Spica», de 200 toneladas de desplazamiento, 40 nudos de velocidad, turbinas de gas de 12.500 HP de potencia, y un armamento de un misil ligero, creemos de tipo francés; un cañón automático de 57 milímetros, y seis tubos lanzatorpedos, con la particularidad de ser estos torpedos filodirigidos y alcanzar 22.000 metros, lo que les convierte en un arma formidable en teatros de operaciones limitados, como el Báltico o el Mediterráneo.

Noruega también ha desarrollado con éxito este tipo de embarcaciones, así como Inglaterra; todas ellas tienen turbinas de gas, velocidades cercanas

a los 40 nudos, un tonelaje inferior a las suecas y rusas y un armamento automático muy bueno, pero no tan potente como las citadas.

Las naciones marítimas mediterráneas, Italia, Francia y España, no cuentan con embarcaciones de este tipo que puedan compararse a las rusas y suecas; las que tienen, o son de concepción del tiempo de la Segunda Guerra Mundial o están destinadas a la vigilancia fiscal costera. Por ello, en el Mediterráneo no existe otro oponente serio a las lanchas rápidas entregadas por los rusos que la aviación y los helicópteros, esta es la realidad.

La VI Flota norteamericana, dotada de una magnífica aviación táctica embarcada, no debe, lógicamente, temer a este peligro, pero a pesar de ello se siente preocupada.

Las naciones europeas mediterráneas son las más afectadas por esta situación, que aumentada por la presencia de las fuerzas navales soviéticas en el Mediterráneo ha hecho que cambie completamente la situación estratégica en este mar, viéndose obligadas a hacer un reajuste de sus planes de construcciones navales.

En efecto, antes de la entrada de los rusos, la cobertura producida por la VI Flota era tan potente que no eran de temer en él más que operaciones del ejercicio del dominio del mar, especialmente en su especialidad antisubmarina. Como las modalidades de la situación estratégica son las que orientan las construcciones navales, éstas habían puesto su énfasis en este tipo de guerra, casi excluyendo los barcos y las armas destinadas a la adquisición del dominio del mar; es decir, las orientadas a hundir a los buques de superficie enemigos. Así casi todo el armamento de los barcos existentes actualmente en las potencias occidentales son antisubmarinos y antiaéreos, habiendo desarrollado las armas de esta especialidad de una forma que podemos calificar de asombrosa. Pero las armas superficie-superficie, destinadas a hundir los buques enemigos, han sido un tanto, sino despreciadas, dejadas en segundo término. Este erróneo planteamiento del armamento ha traído la crisis surgida en el Mediterráneo después del hundimiento del destructor «Elhiat» y la entrada en él de los buques rusos, cargados de misiles superficie-superficie.

La primera en reaccionar ante este nuevo planteamiento de la situación estratégica ha sido Israel, la cual, no pudiendo hacer otra cosa, dado lo limitado de sus medios, encargó, mejor dicho compró, cuatro submarinos en buen uso a Inglaterra, uno de los cuales se hundió misteriosamente en su viaje a Israel, pues se ha dado cuenta que con los medios navales con que

cuenta no puede oponerse a ninguna acción de sus adversario, sobre todo teniendo aquéllos el respaldo de los barcos soviéticos.

Las marinas griega y turca, orientadas también en la lucha antisubmarina, tienen poco valor para oponerse a retardar el forzamiento de los Estrechos por las unidades navales soviéticas.

La marina italiana es quizá la marina europea que más cuidado puso en su evolución hacia una marina misilística, contando con numerosas unidades con «Tartar» y «Terrier», que la ponen quizá a la cabeza de las marinas anti-aéreas; también ha construido cruceros armados con «Polaris», pero lo mismo que las demás, no pensó en el armamento moderno superficie-superficie, ni desarrolló en sus debidas proporciones la aeronáutica naval, siendo una marina magnífica, pero desequilibrada.

La marina francesa cuenta con unidades clásicas modernas, en las que no se desarrolló este tipo de misiles, aunque parece ser que las nuevas fragatas lanzamisiles llevan unos «Mazurca» capaces de blancos de superficie; pero, además, ha procurado ser siempre una marina equilibrada, contando con una magnífica aeronáutica naval y portaviones capaces de hacer frente a las nuevas eventualidades.

España cuenta con barcos clásicos antisubmarinos, y no ha desarrollado la aeronáutica naval, aunque sí posee un buen núcleo organizado de helicópteros y un reciente portahelicópteros, que puede dar su juego en este estado de cosas; sin embargo, su programa naval también está orientado, como en el resto de las naciones occidentales, hacia las acciones antisubmarinas y anti-aéreas, debiéndose de completar con otro que equilibren nuestras fuerzas navales.

En fin, en su conjunto, la situación de las fuerzas navales de las potencias mediterráneas es bastante pobre para poder hacer frente al peligro que presenta la nueva situación en el Mediterráneo después de la entrada en él de las fuerzas navales soviéticas, especialmente en lo que se refiere al despliegue en él de la O. T. A. N., pues no ha podido resistir el contraste con la realidad práctica, y la debilidad de su conjunto ha salido a la luz, dando una gran sensación de impotencia.

Otro factor que ha influido poderosamente en empeorar la situación estratégica en el Mediterráneo, extendiéndose al occidental, ha sido el adelanto de la evacuación realizada por los franceses de la gran base naval de Mazalquivir. La fecha prevista para dicha transferencia, según los acuerdos de Evian, debía

de ser para el año 1977; pero por decisión del Gobierno del general De Gaulle fue adelantada nada menos que al 1 de febrero de este año. En poder de Francia ha quedado solamente la base de aviación vecina de Bou-Sfer, en donde permanecerán varias unidades aéreas.

Las razones para justificar el adelanto de la entrega, en casi diez años de tan formidable base, en donde la Marina francesa había enterrado miles de millones de francos, no han sido dadas, aunque sí comentadas en su día por toda la prensa francesa, que se mostró un tanto extrañada y reticente. Según *Le Figaro*, esta evacuación, que había causado un gran impacto en el amor propio nacional, estaba justificada por dos razones: primero, la utilidad un tanto dudosa de un punto de apoyo en tierra extraña, y quizá hasta hostil, que lo convierte en difícilmente defendible; segundo, el abandono acarrea un doble ahorro en efectivos y en créditos. Estas justificaciones, ambas son plausibles, pero hasta cierto punto. Es indudable que toda retirada de un punto implica el ahorro en efectivos y créditos; pero la debilidad estratégica que el hecho trae consigo da que pensar si el paso dado será a la larga rentable o no. Una vez que Francia se ha retirado de Mazalquivir, su situación en el Mediterráneo resulta extraordinariamente debilitada, ya que solamente cuenta en este mar con la base metropolitana de Toulon, con una situación geoestratégica desdichada, pues no le permite la menor influencia sobre la gran ruta mediterránea Gibraltar-Suez, que es la que cuenta en él. En el Mediterráneo occidental, las únicas bases bien situadas, debido a su cercanía a la ruta antes citada y su influencia sobre el acceso oriental del Estrecho de Gibraltar, son Cartagena y Mazalquivir, a 80 millas de distancia una de otra. Las demás, prácticamente, no cuentan; por ello, en cuanto fue conocida la decisión de París, el Pentágono envió a mister Holmes como delegado especial a la conferencia ministerial de la O. T. A. N., en Bruselas, a fin de dar seguridades y tranquilizar los espíritus de los miembros mediterráneos del Pacto del Atlántico. Pero no parece que consiguió sus objetivos más que parciamente, pues la realidad de los hechos no da lugar a otra cosa. Por parte del Gobierno argelino, Boumedien ha prometido que dicha base no será alquilada ni cedida a la Unión Soviética, dando a conocer que pensaban equipar la base como puerto petrolero. Puede que estas declaraciones sean sinceras, dado el extremo nacionalismo de Boumedien y su política; pero el tiempo pasa, los políticos no son eternos y, sobre todo, las necesidades a que se puede ver sometida la joven nación puede conducirle a decisiones aun en contra de sus sentimientos. Lo que

no cabe duda es que Mazalquivir se ha convertido en una gran preocupación para todos los países ribereños del Mediterráneo occidental, incluido Norteamérica, y que Argel ha conseguido una pieza de primer orden en su juego político, que les permitan amenazas y chantajes, siendo los países más amenazados España y Marruecos, y el más afectado, la propia Francia, pues sus posibilidades de influir en esta cuenca del Mediterráneo han disminuido considerablemente, teniendo que contar, para hacerlo con eficacia, con puertos y aeródromos españoles; no vemos otra salida.

En el caso de que la U. R. S. S. consiguiera con Argel un *statu-quo* en Mazalquivir análogo al que los norteamericanos tienen con España en Rota, la situación estratégica en este mar cambiaría por completo. La presencia de la flota rusa de forma permanente en dicho punto tendría consecuencias políticas muy difíciles de prever, pero que se extendería a todo el Mogreb, y es posible que al Africa negra. No parece que de momento ocurra esto, pero puede suceder en cualquier momento. En las futuras combinaciones militares hay que dar cabida a esta hipótesis. Ello situaría a España en extrema vanguardia del despliegue estratégico occidental y aumentaría nuestra importancia en cuanto a posición clave en la estrategia global, no debemos olvidar esto.

Si tratamos de obtener unas consecuencias de todas las reflexiones hechas anteriormente sobre la entrada de las fuerzas navales soviéticas en el Mediterráneo, éstas las podemos resumir así:

- La consolidación de la presencia rusa en el Mediterráneo oriental es un hecho, ya que la política de Israel frente a los árabes no da otra opción a éstos sino la de echarse en los brazos de Rusia, habiéndose creado con ello una nueva zona de fricción naval en este mar entre Oriente y Occidente.
- El tratado de Montreaux, que limitaba la libertad de acción de la U. R. S. S. en el Mediterráneo, ha perdido en la práctica todo su valor.
- Las potencias norteafricanas se verán atraídas poco a poco al ámbito de la influencia rusa, por las mismas razones que en los siglos pasados fueron ganadas por la política turca.
- La gran ruta mediterránea Gibraltar-Suez se verá amenazada en la mayor parte de su trayecto por las lanchas portamisiles, distribuidas por los rusos.

EVOLUCIÓN DE LA SITUACIÓN ESTRATÉGICA EN EL MEDITERRÁNEO

- A medidas que transcurre el tiempo con el Canal de Suez cerrado, la importancia de éste va decreciendo, tanto por la construcción de los nuevos oleoductos como por la política de construcción naval de petroleros gigantes.
- La posición de la VI Flota norteamericana continúa sólida, pero con servidumbres que limitan su libertad de acción.
- La orientación errónea de los armamentos navales de estos últimos años sufrida por las potencias mediterráneas, orientadas a las construcciones navales antisubmarinas y antiaéreas, han hecho entrar en colapso a estas fuerzas al contrastarse con las fuerzas equilibradas rusas entradas en este mar y los medios navales cedidos por ellos a las naciones amigas.
- Ello exige una verdadera revisión de los conceptos de las nuevas construcciones de los buques de guerra, ateniéndose a las realidades surgidas y no a las utópicas consecuencias obtenidas de la Segunda Guerra Mundial.
- El abandono anticipado de Mazalquivir por Francia ha extendido la crisis del Mediterráneo oriental al occidental.
- La importancia geoestratégica de España ha aumentado considerablemente al convertirse casi repentinamente en pieza de vanguardia en la estrategia global.
- La defensa de Europa y, en general, del hemisferio occidental no podrá llevarse a cabo sin un robustecimiento de la situación militar de España, especialmente en medios navales y aéreos.
- El plan de nuevas construcciones navales españolas debe de orientarse a contrarrestar la nueva situación, debiendo, en líneas generales, tender a situarnos de forma sólida en los dos accesos del Estrecho de Gibraltar y a reforzar nuestra posición atlántica en las islas Canarias; de esta forma conseguiríamos prácticamente el dominio del Mediterráneo occidental y aseguraríamos nuestras comunicaciones con América.

ENRIQUE MANERA.

