ZONA GOLFO DE LEÓN-MAR DE LIGURIA

Por JUAN ANTONIO GÁRATE COPPA

Antecedentes

Configuración física

Se trata de una zona limitada por la costa noreste española (Cataluña), la costa sur francesa mediterránea (Provenza) y costa noroeste italiana. Su límite sur podemos considerar que lo constituye la línea que une el delta del Ebro con Génova pasando por las Bocas de Bonifacio; dentro de este área se encuentra Córcega.

Al sur están situadas las islas de Baleares y Cerdeña. En esta región, comenzando por la costa española, se encuentra la desembocadura del Ebro, sigue después Tarragona con su puerto y su refinería de petróleo. Barcelona, uno de los puertos más importantes del Mediterráneo, con una gran capacidad industrial, con diques que en el pasado apoyaron los mantenimientos de nuestros submarinos y otras instalaciones. *Estartit*, en la costa Brava cuenta con una emisora de *Loran «C»*.

Ya en el golfo de León, se encuentra el gran puerto de Marsella, en la desembocadura del Ródano, con refinería de petróleo y con excelentes factorías industriales como por ejemplo la empresa Comex con capacidad de construcción de submarinos para trabajo de buceadores en la «zona económica» (submarinos con propulsión anaerobia y de 600 metros de profundidad). En Marsella comienza el tren de alta velocidad que la une con París.

El golfo de Lyon, o León muy frecuentemente a veces afectado por grandes temporales, originados por vientos de componente Norte (tramontana, mistral).

El Ródano es un río navegable, que se proyecta unir con el Rin a lo largo de cuyo curso se halla una buena parte de las centrales nucleares francesas. Su valle es un camino de penetración a Francia.

Continúa la costa francesa, y en ella los astilleros de la Ciutat y de la Seine, ambos con capacidad de construcción de buques de guerra que ha construido recientemente (fragatas, buques de apoyo logístico para el programa de Arabia Saudí), e incluso submarinos.

Tolón, en el territorio del Var, es la base naval principal de la Marina nacional francesa en el Mediterráneo; cuenta en sus proximidades con aeródromos de la Fuerza Aeronaval y las instalaciones de sostenimiento, pruebas, apoyo, etc., afectas a la base están situadas a lo largo de la costa.

La región, de gran importancia turística por sus características físicas y su clima, tiene en su costa puertos y ciudades muy importantes (Cannes, Niza, etc.) y tiene también factorías de industrias electrónicas de aplicación naval (Cagnes...). Destaca además su navegación deportiva y de recreo, con puertos deportivos (Saint-Tropez, etc.).

Continúa hacia Levante con el puerto de Montecarlo, en el principado de Mónaco. Ya en Italia el golfo de Génova, con su gran puerto en la región más industrializada de Italia, región en la que se encuentran grandes centros de Milán y Turín, y la base naval de Spezia. Grandes astilleros, de buques de guerra, están ubicados cerca.

Génova históricamente ha ejercido una gran influencia en el Mediterráneo. Su puerto ha sido terminal de líneas transatlánticas de las que Italia tiene una gran tradición..

La isla de Córcega, que pertenece a Francia desde el siglo XVIII, donde existen instalaciones militares, es sede de la legión extranjera. Actualmente agitada por un movimiento secesionista.

Áreas adyacentes por el Sur

Fuera ya de la zona que estamos estudiando, pero que dada su situación puede ejercer una gran influencia en ella, se encuentran las islas Baleares

que jugaron un importante papel histórico. En ellas se encuentra la base naval de Mahón, al fondo de una ría de seis millas, defendida con potente artillería de costa. Fue base de submarinos de nuestra Armada, pero actualmente carece de capacidad de apoyo.

Mallorca, más al Sur, actualmente de gran interés turístico, desde el punto de vista militar cuenta con radares de la defensa aérea territorial. Tiene en su costa puertos y bahías que han sido utilizadas hasta muy recientemente por nuestras Fuerzas Navales (Palma, Soller y Alcudia) o Aéreas (Son San Juan y Pollensa). Ibiza carece de instalaciones militares.

Al sur de Córcega, y separada de ella por el estrecho «Las Bocas de Bonifacio» se encuentra la isla de Cerdeña, con la base de submarinos nucleares de ataque de Estados Unidos en la Maddalena.

Precisamente por este estrecho atraviesa la derrota que unía Barcelona con el Golfo de Génova.

Notas históricas

La historia del Mediterráneo ha sido objeto de un estudio que se incluye en otro capítulo; por eso aquí nos vamos a limitar a exponer sólo algunos aspectos particulares relevantes que afectan a la zona y que pudieran tener alguna influencia en el trabajo que estamos realizando.

Vamos a comenzar en la Edad Media, con la preponderancia de Génova, entonces centro de irradiación de poder, y con la conquista de Mallorca y del sometimiento de Menorca por el rey Jaime I, que fue precedida por las maniobras de su padre Pedro II (1), con el mismo objetivo. Menorca, bajo dominio árabe, se sometió al rey Jaime I y más tarde fue conquistada. Posteriores acciones de Roger de Lauria hicieron notar nuevamente la presencia de la Marina de Aragón en el Mediterráneo.

Ya en el reinado de los Reyes Católicos, las intervenciones españolas en Italia con el Gran Capitán, las comunicaciones marítimas adquirieron una importancia señalada, importancia que se mantuvo a lo largo del tiempo, durante varios siglos, no sólo por los intereses españoles

(1) Partiendo de Provenza, con varias galeras, se dirige a Roma donde fue coronado por el Papa. Uno de los objetivos de esta operación era la ocupación de las islas, que no se llevó a cabo.

en la península Itálica, pues es de hacer notar que a veces el refuerzo y el apoyo de nuestro Ejército en Flandes era objeto de un largo recorrido. Las tropas españolas en los Países Bajos en ocasiones procedían de Milanesado. El itinerario había sido seguido ya por el Duque de Alba, al dirigirse en el año 1567 a los Países Bajos, a partir de Génova, en donde arribó en la Flota de Andrea Doria, reuniendo un ejército que atravesando los Alpes, la Borgoña, Lorena y Luxemburgo, llegó a Holanda.

Hostilidad francesa

La influencia francesa en la zona, en la época de Enrique IV, al crearse el arsenal de Tolón, se hizo notar más virulentamente más tarde, con el cardenal Richelieu durante el reinado de Luis XII, cuando se creó la Marina francesa. Esta actuó frecuentemente contra los intereses de la Corona de España hostigando en el golfo de Génova, o en otros puntos sensibles.

Esta actitud, en contra de la Corona española, se puso claramente de manifiesto durante el reinado de Felipe IV (con el conde-duque de Olivares) con motivo de la sublevación de Cataluña; los auxilios a las plazas marítimas leales a la Corona de España fueron hechos a veces por Flotas españolas basadas en Menorca y Mallorca. La sublevación de Cataluña fue apoyada por Richelieu, que llegó a dominar Barcelona, la cual volvió a España en 1652.

La importancia de la derrota Barcelona-Génova determinó que España decidiese la ocupación de las islas francesas de Lerin, que estuvieron varios años en poder de los españoles.

Como ejemplo de la actividad naval francesa desde la Provenza, en el año 1676 una escuadra francesa mandada por Duquesne se desplazó a la costa de Sicilia, enfrentándose con una escuadra hispano-holandesa mandada por el almirante holandés De Ruyter, al servicio de la Corona de España, héroe de la Marina de los Países Bajos que perdió la vida en esta batalla y que muestra ya una reconciliación hispano-holandesa. En el año 1680, la Flota de Duquesne fondeó frente a Génova y atacó por sorpresa a la ciudad, que prácticamente destruyó.

Durante el reinado de Carlos II, en 1689, la Flota de Luis XIV llevó a cabo nuevamente acciones hostiles contra Barcelona.

Guerra de Sucesión

Otros acontecimientos importantes se produjeron durante la Guerra de Sucesión española. Pero entonces Luis XIV era ya aliado del rey Felipe V, nieto suyo. Entonces tuvo lugar la entrada de la Marina británica en el Mediterráneo, en apoyo de uno de los pretendientes, entrada que se transformó luego en presencia permanente casi hasta nuestros días y que entonces llevó a la ocupación de Menorca, al intento de ocupar Barcelona (que apoyaba al pretendiente Carlos) y a la ocupación de Gibraltar. Menorca permaneció en poder de los británicos hasta que en el año 1756 la ocuparon temporalmente los franceses (la Galissonniere). Nuevamente en poder de los británicos, fue reconquistada por España en 1782 (2) pero en el año 1793 pasó otra vez a Inglaterra, hasta que en el año 1802 (Paz de Amiens) retornó a España.

Mahón, tenía entonces un gran valor estratégico para la Marina real británica. Su situación permitía interceptar las comunicaciones del sur francés, y afectaba especialmente a Tolón y ejercer su influencia sobre el Mediterráneo Occidental.

Otros acontecimientos

A mediados del siglo XVIII, en el año 1744, tuvo lugar una acción naval importante en las proximidades de la base naval de Tolón, la batalla de Sicle, entre una Flota británica y una Flota franco-española.

Ya al final del siglo XVIII, sale de la costa de Provenza la expedición de Napoleón a Egipto. La Flota francesa que le protegía fue destruida en Albuquerque por Nelson. Y en el siglo XIX partieron también de la costa de Provenza las expediciones que conquistan Túnez, Argelia y Marruecos.

Situación en la primera mitad del siglo XX

Durante la Primera Guerra Mundial, la zona es atravesada por los transportes del numeroso y bien adiestrado Ejército colonial francés, procedente de Argelia. La neutralidad de España facilitó este transporte.

(2) En conmemoración de la toma de Menorca, Carlos III instituyó la Pascua Militar.

Durante la guerra civil española, la situación geoblocante de Mallorca fue aprovechada por las Fuerzas Navales nacionalistas, que situaron en dicha isla la base operativa de sus Fuerzas Navales.

Los aprovisionamientos soviéticos, que al principio de la guerra civil se transportaban por vía marítima a puertos españoles del Mediterráneo, tuvieron más tarde como punto de destino Marsella, desde donde eran trasladados también por vía marítima a Barcelona. Esta derrota Marsella-Barcelona fue hostigada por los submarinos nacionales, con base en Soler (Mallorca).

Durante la Segunda Guerra Mundial, a comienzos de ella, se efectúan los transportes franceses de su Ejército colonial. Después del armisticio del año 1940 Tolón queda en la zona sin ocupar hasta el año 1943, cuando Alemania decretó la ocupación total. Entonces se produce el hundimiento voluntario de la Flota de Tolón, salvo algunas unidades que logran escapar. Ya en el año 1944, después del desembarco de Normandía, se efectuó por los aliados un desembarco en Provenza, retrasado algún tiempo del de Normandía, que contribuyó a la total ocupación de Francia.

Como hemos visto, los hechos históricos que se han producido en la zona han tenido como causa la rivalidad y las ambiciones que a lo largo de las Edades Media y Moderna han caracterizado las políticas internacionales europeas. En la situación actual, después de las alianzas contra la expansión soviética, en la época de las armas nucleares, y especialmente cuando la Comunidad Europea se ha transformado ya políticamente en la Unión Europea, no es concebible que se produzcan en el futuro la situación de enfrentamiento que acabamos de considerar.

Equilibrio aeronaval en la zona después de la Segunda Guerra mundial

Fuerzas aeronavales en la zona y sus despliegues

ZONA ESPAÑOLA

En la costa noreste de España, desde la desembocadura del Ebro hacia Francia, como es sabido no hay bases navales españolas, pero sí intereses marítimos muy destacados. Existe una refinería de petróleo e importantes instalaciones industriales, que incluyen pequeños astilleros. Estas instalaciones no han sido construidas con fines militares pero pueden prestar algún apoyo a Fuerzas Navales, pues hemos indicado ya que al princi-

pio de nuestra Fuerza Submarina —en los años treinta— los submarinos basados en Mahón entraban en dique y realizaban sus obras en Barcelona, donde se apoyaron también, aunque en forma limitada, durante la guerra civil.

Después de la Segunda Guerra Mundial, la Marina española fue evolucionando, modernizándose primero y con el desarrollo del programa naval (dividido en fases después), ejercitando una gran actividad en el Mediterráneo. Esta intensa actividad naval, en los años sesenta, setenta y ochenta, hicieron notar la presencia naval española en este mar y revalorizó su capacidad a los ojos de las otras Marinas aliadas.

Era la época 1960-1970, d la intensa actividad de la *V Eskadra* soviética en el Mediterráneo. Es la época en que, después de su independencia, Argelia contaba con una poderosa aviación cedida por la Unión Soviética. Entre esa actividad soviética se incluía la de sus buques científicos oceanográficos dotados de potentes medios electrónicos, y que se suponía ejercían espionaje o al menos adquisición de información útil para las operaciones navales, buques que a veces visitaban puertos franceses. En la zona que estamos tratando se efectuaron frecuentes maniobras conjuntas de la Marina francesa con la Marina española.

Desde los años setenta, la nueva flotilla de submarinos española patrulla con frecuencia el área. Los submarinos españoles cuentan con instalaciones de comunicaciones en LF, que facilitaba la conducción de operaciones.

Los pequeños astilleros de la zona han construido patrulleros de reducidas dimensiones. *El Loran de Estartit* es un apoyo electrónico a la navegación cuyo valor puede acrecentarse si la navegación por satélite no pudiera eventualmente utilizarse.

Las islas Baleares, terminada la Segunda Guerra Mundial, mantuvieron su importancia estratégica durante mucho tiempo. Un vicealmirante comandante general tenía su cuartel general en Palma. La isla de Mallorca albergaba importantes instalaciones de la Armada; en Palma se instaló la base de dragaminas y el mando de tipo de estas Unidades. Posteriormente, al ir cambiando la situación estratégica mundial, se ha ido paulatinamente trasladando instalaciones a la Península.

La base de Mahón, después de la guerra civil mejoró sus instalaciones de apoyo a los submarinos. Posteriormente, su capacidad industrial se ordenó al apoyo de los dragaminas basados en Palma. Muy frecuentemente los submarinos españoles visitaban Mahón.

Hoy día ha perdido casi toda su capacidad de apoyo y lo mismo puede decirse de las instalaciones de Mallorca. Desde hace aproximadamente tres años, la única base naval española del Mediterráneo es la de Cartagena, que cuenta con un gran dique seco en el que podía varar el portaaviones *Dédalo*, y una muy moderna instalación *sincrolift* para buques de hasta 9.000 toneladas.

Desgraciadamente la capacidad industrial de Bazán, empresa encargada de la mayor parte de las instalaciones industriales de la Armada, se ha visto muy mermada por la crisis económica y ha perdido una gran parte del potencial adquirido con grandes esfuerzos (3). En Cartagena se encuentra la única base de submarinos actual. Es de destacar que en el astillero de Bazán de Cartagena se construyeron los submarinos tipo *Delfín* y *Galerna*, de muy avanzada tecnología y muy estricto control de calidad, y las actuales corbetas de proyecto español.

ZONA FRANCESA

Es conocida la evolución de la Marina francesa después de la Segunda Guerra Mundial, que incluyó la puesta al día de la base naval de Tolón y de las instalaciones industriales.

En la evolución de la Marina nacional francesa hay un hecho importante que conviene señalar. Al final de los años cincuenta, y después de la operación de Suez, Francia decidió contar con armamento nuclear, con el que pretendió lograr una libertad de maniobra política. Y este hecho ha tenido una gran influencia tanto en sus planes navales posteriores como en la situación actual. Como consecuencia de estos planes, a finales de los años sesenta, una vez abandonadas sus bases Argelinas y de Túnez, y fuera ya de la organización militar de la OTAN, entra ya en servicio su fuerza de disuasión nuclear, de la que forma parte su SSBN, el primero de los cuales es el *Redoutable*, al que siguen otros SSBN. El *Redoutable* ha sido ya retirado, pero muy recientemente ha sido botado otro SSBN de una nueva generación.

A partir de la segunda mitad de los años setenta, la Marina nacional francesa basa en Tolón su fuerza de portaaviones. Y ya en los años ochenta, los submarinos nucleares de ataque empiezan a estacionarse también en

(3) Esta pérdida de capacidad se ha producido por la falta de continuidad en la construcción de buques de combate de avanzada tecnología. Actualmente tiene asignada la construcción de cazaminas.

esta base naval, relevando a los submarinos convencionales que pasan al Atlántico. La base naval de Tolón cobra con ello una gran importancia.

Terminada la guerra fría, la base de Tolón continúa su puesta a punto tecnológica. Los submarinos nucleares de ataque son objeto de una importante modificación que incrementa en forma notable su capacidad antisubmarina. El primer buque modificado realizó las obras correspondientes en Cherburgo y para poder modernizarlos en Tolón han sido necesarias nuevas instalaciones industriales. Se prevé además que, cuando se termine el nuevo portaaviones, el *Charles De Gaulle*, tanga su base también en Tolón. (Anexo, p. 227).

Tolón tiene pues capacidad para el apoyo logístico de portaaviones y submarinos nucleares. Tiene capacidad también para mantener los aviones de los portaaviones y de la aeronaval (*Breguet y Atlantic*), y misiles. Cuenta también con otras infraestructuras importantes. Dentro de la zona marítima hay un polígono de medición de ruidos, una fábrica de torpedos de la DCN. En ellas están grupos de estudio referente a los modernos sistemas de combate, etc. En la misma región existen importantes empresas de aplicación naval como Thomson, astilleros capaces de construir buques de guerra de superficie y submarinos, etc.

Las bases aéreas próximas, le proporcionan los medios aéreos de exploración de la zona, incluidos los aviones radar (AWAC) y los de patrulla marítima.

ZONA ITALIANA

En la costa noroeste de Italia, y dentro de la zona industrial de Milán, Turín y en las inmediaciones del importante puerto de Génova se encuentra la base naval de la Spezia, de la Marina italiana, con instalaciones de apoyo; incluso de construcción naval, en sus proximidades. En esta zona existen astilleros capaces de construir buques de guerra.

La Marina de guerra italiana se rehizo después de la Segunda Guerra Mundial. Un importante programa naval que incluía la modernización de algunos de los buques de que aún podía disponer, y la construcción de cruceros portamisiles y destructores, fragatas y corbetas, permitió contar con una moderna Fuerza Naval que ha continuado su desarrollo y que actualmente se refuerza con un pequeño portaaviones. Cuenta también con una Fuerza Anfibia y una flotilla de submarinos de proyecto y construcción italiana, y actualmente tiene en proyecto un nuevo submarino de mayor capacidad militar, y un pequeño submarino con un nuevo sistema de propulsión que multiplica su autonomía en inmersión.

Como hemos dicho, en la región de Génova se encuentran astilleros e industrias navales. La capacidad de construcción de Italia es sobresaliente. Lo demuestra el hecho de las grandes exportaciones realizadas (países de América del Sur, Libia, Irak, etc.).

Condiciones actuales de la zona

Situación política actual

Es una zona a la que se asoman tres naciones europeas, ligadas por su pertenencia a la Unión Europea, pertenencia que refuerza lazos anteriores de otras alianzas (OTAN y UEO). En este marco debe ser juzgado el hecho de que, de las tres naciones que se asoman a la zona, sólo dos cuentan en ella con bases navales e instalaciones de apoyo.

Tráfico marítimo mercante

El tráfico marítimo en la zona es muy intenso. La importancia de Barcelona, uno de los puertos de más movimiento del Mediterráneo. La refinería de Tarragona, Marsella gran puerto comercial y que cuenta también con refinería de petróleo. Destaca el tráfico petrolero, a veces con superpetroleros de gran calado y de muy difícil maniobra. Cannes, Niza, Génova, Montecarlo otro de los puertos de este mar de interés turístico. Grandes buques de pasajeros, en cruceros turísticos, cruzan con frecuencia la zona, y utilizan sus puertos.

La actividad de las Marinas de guerra en esta región también es muy intensa. El adiestramiento de las Fuerzas Navales francesas, en la región que corresponde a Tolón, con importante actividad aérea. El polígono de medición de ruidos, ya en una zona más tranquila, las eventuales visitas de buques de la VI Flota u otras Marinas extranjeras, y ya en el mar de Liguria, la actividad similar de la Marina italiana, etc.

Destaca la base de Tolón e instalaciones anexas, por las fuerzas que se apoyan en ella, fuerzas que en unión de las de otros países aliados, deben estar llamadas a lograr los objetivos que eventualmente se designe dentro de la política de defensa común que propugna la actual Unión Europea. Por ello es importante volver a insistir que, ante una posible amenaza, procedente del Sur, las Baleares pueden significar una primera línea defensiva.

Desde esta zona se pueden proyectar buques de guerra de propulsión nuclear cuya autonomía y velocidad no está limitada por el combustible.

Los submarinos no precisan realizar indiscrecciones de superficie que puedan delatar su posición. Todo ello significa una señalada ventaja. Es la única Fuerza con cierta capacidad para sustituir a la VI Flota, en caso de una eventual retirada de ésta.

Siguiendo en importancia a Tolón está Génova, cuya capacidad y la de las instalaciones industriales anexas, ya hemos indicado antes. La Flota italiana significa un componente importante de las Fuerzas Navales mediterráneas de la Unión Europea.

España no cuenta en la zona con base alguna. La Fuerza Naval de combate basada más cerca son los submarinos y corbetas de Cartagena.

Parece evidente, ante lo expuesto, que existe un desequilibrio de fuerzas en el área, en contra de España, teniendo en cuenta además la neutralización de las Baleares y la pérdida de capacidad de Cartagena; pero precisamente el apoyo logístico móvil puede compensar, en cierto modo, este desequilibrio, ya que la Fuerza Naval española, aunque está basada en un puerto Atlántico, está próxima al Mediterráneo y por el apoyo logístico móvil puede participar en este tipo de objetivos, especialmente en el Mediterráneo Occidental, en la medida de su capacidad militar; no obstante, por tener que atravesar el Estrecho y el mar de Alborán, ofrecería una mayor seguridad contar en el Mediterráneo con bases de apoyo, con la capacidad industrial necesaria.

Es de hacer notar que el binomio buque-base ha sido modificado profundamente desde que operan los buques de apoyo logístico, pues permiten que una Fuerza Naval, con suficiente autodefensa A/A y A/S, pueda prolongar su permanencia en la mar. Esta posibilidad actual, el apoyo logístico móvil en zonas de dimensiones limitadas del Mediterráneo, puede prolongar la permanencia en la zona de operaciones, y aumentar el radio de acción de la Fuerza.

La Fuerza Submarina española basada en el Mediterráneo, ha participado ya frecuentemente en ejercicios y maniobras en este área.

Sentado esto, es preciso indicar que actualmente esta zona golfo de Lyon-mar de Liguria es una zona de permanente superioridad aeronaval franco-italiana.

Si consideramos la zona que estamos tratando como un recinto limitado por el Sur por las Baleares y Cerdeña, éstas pueden constituir una primera línea defensiva de esta zona. Y especialmente Mallorca al contar con la

estación radar de la defensa aérea territorial, que puede permitir una «alerta previa» a amenazas procedentes del Sur.

Ya hemos comentado antes que las Baleares tiene una posición geoblo-cante que, de contar con fuerzas e infraestructuras, puede ejercer control respecto al tráfico o Fuerzas Navales que se dirijan o provengan de la zona sur de Francia, o hacia el golfo de Génova.

El aeropuerto de Palma (Son San Juan), es uno de los que soporta más intenso tráfico aéreo de la zona.

Resumen y conclusiones

Antes de terminar, creo que es preciso señalar el desarrollo de la unidad europea actualmente en curso, que incluye una política internacional común y una política de defensa común. En un área tan importante para Europa como el Mediterráneo, es de esperar que la Europa unida desee incrementar su influencia, explotando sus posibilidades.

Francia, que posee una Fuerza Nuclear de disuasión que actualmente moderniza con una nueva generación de SSBN, tendrá sin duda con ella la posibilidad de contrarrestar el posible chantaje nuclear que hemos citado en otra parte. Pero además, como potencia mediterránea, y dado el despliegue de su Flota, cuenta con la Fuerza Aeronaval más capaz de la Comunidad Europea dentro del área, en la que se destaca su Fuerza de Submarinos Nucleares de ataque.

La situación de la base de Tolón, base que apoya a esta Fuerza, en el fondo norte del Mediterráneo Occidental, con islas de países aliados que pueden significar una primera línea defensiva, con sistema de defensa aérea, etc., significa sin duda, dentro de las dimensiones del área, una situación de privilegio.

Este complejo francés: Fuerza Aeronaval, base, capacidad de disuasión, le da una situación preponderante sobre el resto de los países europeos, situación que se puede reflejar sin duda en su influencia política.

Y en el Mediterráneo Occidental, se debe contar con las Fuerzas Navales españolas e italianas. Respecto a nuestra capacidad de apoyo, estimo sería necesario volver a impulsar la capacidad industrial de nuestra base de Cartagena.

En resumen, el área que estamos tratando, por la importancia de sus puertos comerciales, por su capacidad industrial, por la capacidad militar de las

bases e instalaciones aeronavales situadas en ella, por el desarrollo de sus pueblos ribereños, por su tráfico marítimo comercial en general y petrolero en particular, por su importancia turística, por su tráfico aéreo, por sus instalaciones de defensa aérea, por el despliegue de las Fuerzas Navales y Aéreas de los países ribereños, etc., es sin duda una de las zonas de irradiación de poder más importantes del Mediterráneo.

La zona puede considerarse un recinto seguro desde la que puede proyectarse un poderío aeronaval que haga notar la influencia militar. En el contexto de la política internacional común prevista para la Comunidad Europea, influencia que puede extenderse a todo el Mediterráneo, destaca la capacidad francesa, respaldada por la capacidad de disuasión nuclear y las Fuerzas Navales de Italia y España pueden apoyar esta influencia.

Anexo

Centros de irradiación de poder

Desde el punto de vista económico, cultural, turístico y social los centros de irradiación de poder son:

COSTA ESPAÑOLA

- Tarragona por su importancia histórica e industrial actualmente son su importante refinería y pesca.
- Barcelona, por su importancia histórica, con su proyección hacia el mar, su gran puerto uno de los más importantes del Mediterráneo, por su capacidad industrial y apoyo a la Marina mercante.
- La Costa Brava por su importancia turística y la instalación *Loran de Estartit*.

COSTA SUR FRANCESA

- Marsella con su capacidad industrial, su refinería, su importante puerto, la pesca, que incluye industrias de aplicación militar, como la construcción de submarinos con propulsión independiente del aire. La desembocadura del Ródano, con los enlaces previstos de este río con otros grandes ríos europeos, la zona históricamente es uno de los caminos del bajo vientre europeo.
- Tolón y su región con su base naval y aeronaval, instala industrias de apoyo a Fuerzas Navales.
- La Costa Azul por su importancia turística, que promueve el tráfico de buques de pasajeros.

El mar de Liguria y golfo de Génova

La importancia del puerto de Génova con su tráfico mercante siendo además punto de partida de grandes buques de pasajeros, por su importancia histórica, por la importancia industrial de la región, con centros como Milán y Turín.

La base naval de Spezia de gran importancia para la Marina italiana pero que en la actual situación estratégica puede ceder su importancia a otras bases como la de Tarento, en su región cuenta con importantes instalaciones de la industria naval.

CÓRCEGA Y CERDEÑA

- Córcega importancia histórica y turística base de la legión extranjera francesa. Está agitada por movimientos independentistas.
- Cerdeña importancia militar al contar con la base de submarinos nucleares americanos (4). Entre las dos islas está el estrecho de las Bocas de Bonifacio.

(4) La capacidad de lanzar misiles *Tomahawk* de estos submarinos les da una capacidad de acción que puede sustituir a los SSBN, si los misiles están dotados de cabeza nuclear.