

## MARINAS Y AVIACIONES EN EL MEDITERRANEO

Los actuales esfuerzos de la URSS para penetrar en el Mediterráneo no datan de la «guerra de los Seis Días», que le ha permitido asegurarse bases navales en Egipto y Siria.

Los intentos más antiguos que registra la Historia se remontan al reinado del emperador de Bizancio León VI, llamado León el Filósofo (866-912), que hubo de vérselas ya con las pretensiones de los pueblos eslavos del mar Negro de penetrar en el Mediterráneo. Siglos antes de la invención de la pólvora y el cañón, León VI había previsto sus aplicaciones a los buques de guerra. En su *Táctica*, que se ha conservado, escribía: «En la parte anterior de la proa, colocaréis un tubo de bronce para lanzar fuegos contra el enemigo. Dirigiréis la proa al enemigo para incendiar sus buques con los fuegos que arrojen los tubos.» El «fuego» del emperador León, el «fuego griego», destruyó así en el mar Negro flotas eslavas en su totalidad.

El segundo intento en serio se registra con Pedro el Grande, emperador de Rusia de 1682 a 1725. «El país que sólo dispone de ejército, decía, sólo tiene un brazo. El que puede agregarle una flota tiene dos.» Antes de mandar construir su flota, Pedro el Grande en persona se fue a trabajar manualmente en los astilleros holandeses. Con todo, su intento, dirigido contra Constantinopla y los estrechos, no dejó de ser un fracaso y hubo de orientar sus pretensiones hacia el Báltico.

Segunda marina del mundo, con más de 1.500.000 toneladas de desplazamiento y tripulada por unos 500.000 hombres, de los cuales 50.000 son oficiales, la Marina soviética sigue progresando a ritmo acelerado detrás de la *US Navy*. Al anunciar el pasado 18 de septiembre que se veía en la obligación de incrementar de 73.000 a 80.000 millones de dólares el presupuesto militar, Melvin Laird, secretario de la Defensa de Washington, fundamentó su demanda en las nuevas realizaciones de submarinos lanzamisiles soviéticos. Desde hacía tiempo, la URSS había cargado el acento para la guerra

nuclear en los misiles intercontinentales, de los que decía tener 1.500 en servicio, frente a los 1.054 de los Estados Unidos. Por el contrario, con sus 41 submarinos, dotados con 16 misiles Polaris cada uno, que se están transformando para dotarlos con Poseidon, la *US Navy* detentaba en este ámbito un avance señalado. Pero actualmente, según el señor Laird, la marina soviética tiene en servicio 25 submarinos lanzamisiles y muchos otros en construcción. De suerte que en 1975 superará a la *US Navy*, lo que justifica el programa de nuevos submarinos en condiciones de disparar misiles de cada vez mayor alcance, que reclama aquél.

La Marina soviética no limita su ambición a lograr la paridad o la superioridad en materia de submarinos lanzamisiles. Comprende más de 1.000 buques, entre ellos unos 360 submarinos de propulsión clásica o nuclear. Con la denominación de *Okean* ha efectuado en la primavera de 1970 maniobras navales únicas en su historia: el primer ejercicio a escala mundial. Desde el golfo de Méjico al mar del Norte y el Mediterráneo, más de 200 buques soviéticos participaron en ellas. Los dos portahelicópteros de 29.000 toneladas, *Moskva* y *Leningrad*, de los que la Marina soviética no oculta que fueron construidos con vistas al desembarco de paracaidistas, tomaron parte en las mismas. De ahí que se conciba fácilmente la posibilidad para la URSS de mantener en el Mediterráneo una flota cuya superioridad sobre la VI Flota norteamericana, tanto en número de buques cuanto en armamento, ya no se discute.

La novedad es que las ambiciones soviéticas se han ampliado del Mediterráneo oriental al Mediterráneo occidental. Los recientes debates entre el señor Mintoff, nuevo primer ministro de Malta, y el Gobierno británico son su más reciente exponente. La expulsión del almirante italiano Gino Birindelli, comandante de las fuerzas navales de la OTAN en el Mediterráneo, seguida de la visita de buques soviéticos y de las cuantiosas exigencias financieras impuestas a Gran Bretaña por Malta han mostrado la fragilidad de las posiciones de la OTAN en esa base. De otra parte, la calurosa acogida dispensada a la URSS por Argelia con motivo de sus dificultades con Francia rebasa el marco de los intercambios comerciales e industriales para ampliarse a los buques de guerra: Mers-el-Kebir, construido y abandonado por la Marina francesa, supera con creces a Malta. El último empujón soviético en el Mediterráneo se ha registrado con motivo del viaje que en el pasado octubre ha hecho el señor Kosyguin, quien ha agregado Marruecos a Argelia. ¿Hemos de asistir a una progresiva implantación militar de

la URSS en todo el Norte de Africa, desde Suez al estrecho de Gibraltar, en tanto que la Europa occidental conservará las costas Norte del Mediterráneo?

La amenaza no ha resultado inadvertida. Por ello, al pasar revista el 20 de junio último, a bordo del portaaviones *Clemenceau*, a los buques franceses que acababan de participar en las maniobras en el Mediterráneo occidental, el presidente Pompidou quiso poner de manifiesto su interés no sólo por la Marina, sino también por esa área de su actividad, acaso un poco desguarnecida en provecho del Atlántico. Por lo demás, el presupuesto de 1972 concede lugar preferente a la Marina. Es de señalar que en los ejercicios que precedieron a aquella revista habían participado aviones de la VI Flota norteamericana y también aviones alemanes, holandeses y españoles. Como es costumbre en todas las maniobras navales de la OTAN, la flota soviética había seguido de cerca su desarrollo. Es más: dando pruebas de su interés por tales maniobras, el ministro de la Defensa de Moscú, Andrei A. Grechko y el almirante Sergei G. Gorsjov, comandante jefe de la Marina, pasaron el fin de semana del 12-13 de junio en los buques de esa flota.

#### DOMINIO DE LA TIERRA O DOMINIO DEL MAR

Se han pintado cuadros exactamente contrapuestos de los vastos conflictos que periódicamente enfrentan las mayores potencias continentales a sus adversarios marítimos, que se niegan a aceptar su dominación.

En 1890, el almirante norteamericano Mahan, al estudiar *La influencia del poder marítimo en la Historia*, según reza el título de su obra principal, concluía claramente en favor del dominio del mar. Según Mahan y sus numerosos discípulos, el avance inicial de la potencia terrestre que conquista los territorios en que ha puesto la mira apenas si tropieza con dificultades. Pero a medida que multiplica sus conquistas, éstas se tornan más costosas. Las penínsulas invadidas más lejanas resisten con éxito creciente a sus esfuerzos, supeditados a líneas de comunicación que son cada vez más largas; los istmos se prestan a defensas cada vez más fáciles. De todos modos, las islas se le escapan. En esos reductos, apoyados por una potencia marítima que está fuera del alcance de la potencia terrestre, se organizan las contraofensivas.

Cuanto más territorio ocupe, tanto más en peligro estará la potencia terrestre. En primer término, porque tendrá que defender los frentes que no haya logrado romper y de los que puede surgir un adversario reorganizado y aprovisionado por los recursos en hombres y armas que llegarán de las regiones inasequibles a la influencia continental. Seguidamente porque habrá de enfrentarse con las maniobras que por vía marítima el enemigo efectuará en sus flancos o en su retaguardia. Finalmente, porque tendrá que estar prevenida para rechazar la ofensiva procedente de alta mar o de cualquier punto de esas costas anterior o recientemente conquistadas, cuya vulnerabilidad se habrá incrementado en razón directa de su extensión.

Indudablemente, la potencia marítima no cambiará la situación de entrada en su provecho: Durante mucho tiempo habrá de darse por satisfecha con acciones de hostigamiento, no siempre afortunadas. Sus operaciones combinadas más importantes se verán con frecuencia impedidas. Pero las derrotas la aleccionarán. Llegará la hora del cambio en la relación de fuerzas, aquella en que los ejércitos desembarcados obligarán a su adversario a acortar sus frentes, a un tiempo que otros nuevos se establecerán continuamente en los puntos más lejanos o sensibles. La potencia terrestre se derrumbará, por fin, derrotada en el mismo terreno donde había cosechado sus más brillantes victorias.

El éxito inevitable de la potencia marítima, según el almirante Mahán y sus discípulos, es una lección permanente de la historia moderna. Por cinco veces la potencia terrestre, sucesivamente representada por Carlos V y Felipe II; Luis XIV, Napoleón, Guillermo II y, finalmente, Hitler, ha tropezado con la potencia marítima: Y las cinco veces ha sucumbido:

A partir de 1904, el geógrafo escocés Mackinder, seguido en 1913 por el geógrafo (y general) alemán Haushofer, que pasó a ser indiscutida autoridad en geopolítica de la Alemania nazi, consideraron el desarrollo de la Historia desde un punto de vista diametralmente opuesto que debía consagrar el triunfo final de la potencia terrestre. Mackinder mismo ha resumido su tesis en tres fases: «Quien logre dominar en la Europa del Este mandará en el *Heartland* o tierra central. Quien alcance la preeminencia en el *Heartland* conseguirá imperar en el *World Island* o isla mundial. Quien sea soberano del *World Island* será el soberano del mundo.» La Europa del Este se extiende, según él, desde la línea Dinamarca-Istria al Volga; abarca Berlín, Viena y Moscú. El *Heartland*, la tierra central o «país corazón», abarca desde el Ural a China, y no sólo lo que habitualmente se llama el Asia Central,

sino también Siberia, el Ural y su vertiente Oeste, las mesetas iranianas y tibetanas. El *World Island*, esa isla mundial destinada a dominar el mundo, es el conjunto de Europa, Asia y Africa.

Las tesis de Mackinder habían de seducir inevitablemente a los teóricos alemanes, en busca de una base científica para los proyectos pangermanistas de dominio mundial. Le bastó a Haushofer desplazar ligeramente hacia el Oeste el punto de partida de Mackinder para incluir a toda la Europa central: «La unión de los intereses del Japón, de Rusia y de la potencia imperial de la Europa central sería absolutamente inatacable»; escribía ya en 1913. Volvió a la carga en 1939, en vísperas del pacto de neutralidad germano-soviético: «Es de vital importancia que Alemania y la URSS unan sus fuerzas.»

Desde la segunda guerra mundial y la puesta bajo tutela de la URSS de sus Estados-satélites de la Europa central, las tesis de Mackinder han hallado un eco favorable entre los dirigentes soviéticos. La etapa del *Heartland*, desde la cortina de hierro al Pacífico, ya se ha alcanzado. La última conquista del señor Mackinder ha sido la de Jruschev, poco satisfecho de una conferencia de prensa, en la que el general De Gaulle atribuía las iniciativas berlinesas de la URSS a dificultades de orden interno, de las que era preciso distraer la atención. Al inaugurar en Stalingrado el 10 de septiembre de 1961 la mayor central eléctrica del mundo, Jruschev le contestó: «El presidente de la República francesa ha declarado que en caso de guerra el poder soviético sería destruido. Quisiera preguntar al general De Gaulle: ¿Qué quedaría de su país en caso de guerra? Es militar y sabe, por consiguiente, que una nación tan grande como la URSS no puede ser destruida, en tanto que Alemania Federal, Francia y Gran Bretaña no podrían sobrevivir a un conflicto.»

Pero la Historia, que apenas es preciso apremiar para que facilite confirmación de las tesis más opuestas, ha sido alternativamente requerida por los partidarios de la potencia terrestre y por los de la potencia marítima.

El triunfo de la potencia marítima desde hace cuatro siglos adolece de un primer fallo: el de abarcar únicamente un muy corto período de la Historia universal. En la época en que el almirante Mahan escribía se desconocía la riqueza de las civilizaciones insulares prehelénicas sumergidas por invasores procedentes del Norte. En cambio, no se desconocía la absorción de los fenicios, prolongados por los cartagineses, por el Imperio romano; la destrucción de ese Imperio romano por las invasiones de los bárbaros; la

dominación árabe, que se extendió desde el Cercano Oriente y Africa del Norte a España y fué detenida por puntos en la batalla de Poitiers; el Imperio mongol de Gengis Jan y la conquista de Constantinopla por los turcos. He aquí una serie de éxitos que es difícil atribuir a la superioridad de la potencia marítima frente al invasor procedente del continente.

Cierto, si se pretende que la historia naval se inicie durante el reinado de Isabel y su victoria sobre la Armada Invencible, el fracaso final de todos los «perturbadores» continentales (según estimó el almirante francés Castex) es indiscutible. Pero ¿cómo olvidar la parte asumida por el aliado procedente del Este, que imponía la lucha en dos frentes, a la que había de sucumbir el candidato a la dominación de Europa? ¿Se puede prescindir de la llegada de los turcos ante los muros de Viena, del papel de la Casa de Austria en la resistencia a la hegemonía de Luis XIV, del que Rusia desempeñó en la lucha contra Napoleón, Guillermo II e Hitler? ¿Cuál era, pues, la verdadera potencia terrestre: la que actuaba en ese pequeño promontorio occidental de Eurasia o la que surgía del Este para imponerle su ley? En Santa Elena, Napoleón no se dejaba llamar a engaño a este respecto: «Si algún día Rusia tiene un zar con agallas—empleaba incluso una expresión más castrense—, se convertirá en dueña del mundo.»

Las dos guerras más recientes que los Estados Unidos han encabezado desde hace unos veinte años para impedir que el dominio comunista se extendiera hasta las últimas costas asiáticas del Pacífico desembocan en enseñanzas que contradicen las tesis de Mahan y Mackinder.

Provocada el 25 de junio de 1950 por la invasión acelerada de Corea del Sur por cinco divisiones de Corea del Norte y debido a la común incitación de la URSS y de China continental, la conquista fracasó ante el repliegue de las fuerzas surcoreanas al reducto de Pusan. Apoyado por la *US Navy* y la *US Air Force* desde sus bases insulares de Okinawa y el Japón, y posteriormente por los contingentes que la *US Navy* desembarcó en la península con vistas a una contraofensiva, el ejército surcoreano rechazó al invasor. Meses más tarde, la intervención directa de los aviones soviéticos y las divisiones chinas no lograron siquiera restituir a Corea del Norte su antigua frontera del paralelo 38. En efecto, desde julio de 1953, la línea de armisticio que la sustituye está situada ligeramente más al Norte que aquélla.

No obstante, el compromiso de los Estados Unidos en Vietnam del Sur lleva a la conclusión inversa. Encuadrado a partir de diciembre de 1961 por 15.000 «consejeros militares» norteamericanos, convertidos en 1968 en cuerpo

expedicionario de más de 500.000 hombres, incrementados incluso por contingentes extranjeros y singularmente surcoreanos, el ejército de Vietnam del Sur no ha conseguido todavía impedir las infiltraciones militares de Vietnam del Norte y el apoyo que les facilita una parte de la población. Ni los bombardeos aéreos masivos efectuados por los B-52 desde sus bases aéreas de Tailandia, ni los de cazabombarderos embarcados en los portaaviones que navegan por el golfo del Tonkin, ni la artillería pesada de un acorazado especialmente rearmado, y desarmado un año después en vista de los resultados insignificantes de sus disparos, han logrado hasta el presente imprimir un nuevo sesgo a la situación. Lo que fue verdad para la península coreana ya no lo es para la península indochina. La retirada de los Estados Unidos de Vietnam del Sur habrá de señalar el año próximo el más serio de los fracasos de la potencia marítima.

#### EL BUQUE

El debate relativo al tamaño y armamento de los buques no ha cesado desde hace siglos.

En la época en que la «marina de Levante», o sea, la que Francia mantenía en el Mediterráneo, estaba compuesta por galeras y la «marina de Poniente», es decir, la del Atlántico, por barcos de vela, el mariscal de Vauban consagraba un capítulo de sus *Ociosidades* a preguntarse por qué denegaban el empleo de galeras en «la mar Océana». De haber compartido su criterio Napoleón, le hubiera bastado un día de calma chicha para cruzar el paso de Calais y desembarcar el Gran Ejército en Inglaterra, pese a todas las escuadras de barcos de vela británicos.

En 1797, Robert Fulton propuso al Gobierno francés la construcción de un submarino para lanzar contra los cascos de los buques enemigos cargas explosivas que llamaba *torpedos*. Construyó él mismo el primer submarino de hélices, el *Nautilus*, cuyas pruebas entusiasmaron a sabios franceses de la categoría de Monge y Laplace. El apoyo que le prestaron no impidió tres negativas sucesivas: del Directorio, de la República de Batavia y de Bonaparte, entonces primer cónsul. En 1804 no logró mayor éxito en Gran Bretaña, por no tener la *Royal Navy* empeño alguno en darle aliento a semejante enemigo del buque de vela.

El ataque siguiente lo llevó a cabo en 1821, también en Francia, J. H. Paixhans, jefe de batallón del Cuerpo Real de Artillería, que alcanzó poste-

riormente los más altos grados de su arma. «Es posible en el actual estado de las artes, escribía, que fuera fácil construir hoy día un buque pequeñísimo, que, tripulado sólo por unos cuantos soldados sin experiencia, tuviera potencia bastante como para destruir el buque de guerra de dos o tres puentes mejor armado.» Para lograr tal resultado, Paixhans quería sencillamente sustituir la bala maciza por el proyectil explosivo, que ya daba resultados en tierra desde hacía más de un siglo. Pero las marinas, que consentían que las balas se calentaran al rojo en medio de barriles de pólvora, se negaron a aceptar arma tan peligrosa como el proyectil explosivo para aquellos que tuvieran que emplearla durante un combate naval. Paixhans multiplicó las publicaciones y Memorias dirigidas a la Academia de Ciencias de París. Finalmente, consiguió que se efectuaran pruebas contra viejos cascos con ese armamento sugerido para su «buque pequeñísimo», y más adelante que se impusiera en casi todas las marinas el recurso al proyectil explosivo. En 1827, la destrucción en Navarino, por 26 buques franceses, ingleses y rusos así armados, de los 64 buques turcos, que se atenían a la bala maciza, confirmó la eficacia del proyectil explosivo.

El intento siguiente, en lo que a desplazamientos respecta, se sitúa hacia 1875 con la construcción de los primeros torpederos británicos de 27 toneladas, que tenían la pretensión de hundir un acorazado mediante un torpedo adaptado a la extremidad de un asta. La puesta a punto de un torpedo automóvil, que data de 1888, impulsó un considerable desarrollo del torpedero. Cosechó inmediatamente resonantes éxitos, como el de la flota rusa hundida en 1904 en Port-Arthur, y también fracasos, como el de Jutlandia en 1916, batalla durante la que se intercambiaron sin resultados centenares de torpedos.

Los indiscutibles sucesores del torpedo y el torpedero, que pasó de las 2.000 a las 3.000 toneladas entre las dos guerras mundiales, son actualmente el misil mar-mar y la lancha lanzamisiles. La Marina soviética cuenta con ellos para asentar su dominio en el Mediterráneo.

Hoy día la URSS tiene en servicio dos tipos de lanchas lanzamisiles: las *Komar*, que suman unas cincuenta, y que, según los anuarios, desplazan de 80 a 110 toneladas, tienen una eslora de 27 metros y una velocidad de 40 nudos, y las *Osa*, de 80 a 100 unidades, que desplazan de 150 a 200 toneladas, tienen una eslora de 40 metros y una velocidad de 35 nudos. Los misiles *Styk* (nombre de código de la OTAN, de los que las *Komar* transportan dos y tres las *Osa*, son verdaderos aviones de tamaño reducido, de 6,10 metros



de longitud y 2,10 metros de envergadura, lanzados por un cohete que se puede largar bajo fuselaje, con propulsión en vuelo de aproximadamente 25 kilómetros mediante un motor-cohete situado en la cola. Aparte de las lanchas en servicio en la Marina soviética, se han entregado unas sesenta Komar a China Popular, Alemania del Este, Polonia, Rumanía y Egipto.

El éxito logrado el 21 de octubre de 1967 por una Osa egipcia, que hundió con un *Styk* el destructor israelí *Eilath*, ha originado las importantes mejoras efectuadas desde entonces en los misiles mar-mar y las lanchas lanzamisiles.

En lo que a Francia respecta, el *Exocet*, en curso de pruebas en la Aéroespacial, han sido suministrados a Grecia (25 misiles), a Alemania (200 misiles), a Perú y Malasia. Según el acuerdo firmado el 5 de junio con motivo del Salón de Le Bourget entre el señor Debré, ministro de la Defensa, y el señor Soames, embajador de Gran Bretaña en París, queda formalizado un pedido de 600 *Exocet*, en cuya fabricación la industria británica participará en un 17 por 100. Disparado por dos cohetes de pólvora semejantes al del *Styk*, pero con propulsión en trayectoria originada por un turborreactor, en lugar de un cohete, y con carga explosiva de 200 kilos, el *Exocet* tiene un alcance de 40 kilómetros, muy superior al del misil soviético. Otro tipo de misil mar-mar, el *Otomat*, había de salir al mismo tiempo que el *Exocet*. Construido en colaboración por la sociedad francesa MATRA y la sociedad italiana OTO Melara, de La Spezia, fue presentado por vez primera el año pasado en el Salón del Armamento Naval de Le Bourget. El primer pedido, de 50 misiles, lo hizo la Marina italiana. Hay negociaciones en curso con las Marinas de Brasil, Argentina, Pakistán y África del Sur. Disparado asimismo por dos cohetes de pólvora, con propulsión en trayectoria facilitada por un turborreactor, el *Otomat* pesa 750 kilos y lleva una carga de algo más de 200 kilos a una distancia de 60 a 80 kilómetros.

Numerosos pedidos de lanchas han acompañado estos pedidos de misiles. El más conocido y antiguo es el que hizo Israel, a raíz del asunto del *Eilath*, a las Construcciones Mecánicas de Normandía, en Cherburgo. Como todos los suministros militares destinados a Israel fueron sometidos a embargo en enero de 1969, un comando israelí les hizo abandonar clandestinamente el puerto en la noche del 24 al 25 de diciembre de ese mismo año. Llevadas a Haifa, fueron equipadas con misiles mar-mar *Gabriel*, construidos por Israel Aircraft Industries y con artillería antiaérea de concepción italiana. Aquel año, mientras se efectuaban las maniobras en el Mediterráneo occidental, el general Dayan se dio el gusto de pasar en revista esas

lanchas, que constituían lo esencial de la Marina israelí. «Celebro mucho, declaró a raíz de la revista, ver las lanchas de Cherburgo en servicio después del ataque al petrolero *Coral Sea* en el estrecho de Bab-el-Mandeb.»

La primera de las cuatro lanchas pedidas por Grecia se botó en el pasado enero en Cherburgo y fue entregada poco después. El pedido más importante, de 20 lanchas, lo ha hecho al mismo constructor la Alemania Federal, que, por su parte, ha iniciado la construcción de una decena. Con los 60 *Exocet* pedidos, la Marina francesa se propone dotar corbetas y acaso también aviosos a partir de 1973.

Lo conseguido por los *Exocet* franceses y seguidamente por los *Otomat* franco-italianos, con cargas explosivas de más de 200 kilos y un alcance de hasta 80 kilómetros, pone una vez más de manifiesto la carrera a la potencia de las armas.

Durante el siglo pasado, el primer intento para aumentar la potencia del armamento en perjuicio del tonelaje remonta a Napoleón, que, poco satisfecho de las proezas de la Marina francesa en Abukir y Trafalgar, quería dotar las fragatas de cañones del calibre en servicio en los buques. Napoleón, artillero, distinguía entre los calibres convenientes en tierra y en la mar. «Tenéis cañones de 24 y 18 (peso de la bala en libras), decía, y os creéis inexpugnables. Compartís la opinión del vulgo; pero la gente del oficio os dirá que buenos cañones de 4 y de 8 son preferibles por muchos conceptos a los grandes cañones». Para el buque, su doctrina era la opuesta: «El razonamiento, decía, en lo que a la mar respecta, opta totalmente por el sistema de los calibres pesados, y sería preciso situar a bordo cañones de un calibre de más de 36, a no ser por la dificultad para disparar la bala.» La primera realización se dio con las fragatas norteamericanas del tipo *Constitution*, dotadas con los mismos cañones que los buques. Una de ellas hizo escala en Cherburgo, y Napoleón envió una comisión de marinos e ingenieros para visitarla. Esta regresó con la opinión formal de que era preciso respetar una tradición varias veces secular en cuanto al armamento respectivo de los navíos y las fragatas. Años más tarde, con motivo de la breve guerra naval que los Estados Unidos tuvieron en 1811 con Gran Bretaña, que pretendía inspeccionar los barcos norteamericanos para recuperar los desertores de la *Royal Navy*, las fragatas del tipo *Constitution* funcionaron de maravilla. Nada habían de temer de los navíos del enemigo, de los que escapaban por su velocidad, ni de sus fragatas, que superaban por su potencia de fuego. Gran Bretaña se apresuró a renunciar a sus pretensiones.

El último triunfo del armamento naval pesado se debió, en los primeros años de este siglo, al almirante Lord Fisher, quien terminó su carrera en la cumbre de la *Royal Navy* como primer Lord naval. Resumía su doctrina en la fórmula: *biggest big gun*, la del máximo calibre posible de artillería principal. La inauguró con el *Dreadnought*, en el que se abandonó, a raíz de la batalla de Tsushima, en 1905, la tradicional combinación de artillería pesada y artillería media, ateniéndose en el acorazado al calibre único de 305 milímetros para la artillería principal. Más adelante, Lord Fisher afirmó que existían tantas diferencias entre el cañón de 381 milímetros y el de 305 milímetros como entre este último calibre y la cerbatina, y pasó a abogar por el *super-Dreadnought* con calibre único de 381 milímetros. Casi inmediatamente salió el llamado «crucero de batalla», en el que este mismo calibre dotaba un buque que superaba en unos cuantos nudos la velocidad de los acorazados. Ascendido a Lord y de nuevo en activo como Primer Lord naval en 1914, se propuso llevar adelante su revolución, colocando torres de 381 milímetros en un crucero ligero. No pudo rematar la empresa, debido a su dimisión, motivada por la oposición de Churchill, Primer Lord del Almirantazgo, que acababa de iniciar la batalla de los Dardanelos, respecto a la que Lord Fisher no compartía su optimismo.

La amenaza de una destrucción de las flotas tradicionales, en razón de cambios de este tipo, no se les pasó por alto a lo que entonces se llamaba «la internacional de las Marinas». A raíz de la primera guerra mundial, la contrarrestaron con la primera limitación de armamentos que registra la Historia, o sea los acuerdos de Wáshington, que instituían una cuidadosa limitación de los calibres en función de los desplazamientos. La lancha lanzamisiles, que dispara misiles mar-mar de carga superior a los 200 kilos y cuyo alcance es superior al de cualquier artillería, va exactamente en contra de aquel criterio y es adoptado por la Marina soviética en sus pretensiones al dominio del Mediterráneo.

#### EL AVIÓN

¿Pero ¿se puede por ello condenar el sistema de defensa de los países que se fían de la aviación, bien terrestre, bien embarcada, para asegurarse este mismo dominio de los mares? En 1919, contemplando la flota que mandara construir y que acababa de dar a su país la victoria en la mar, Lord Fisher declaró: «Todos estos buques sólo valen para chatarra. El avión los sus-

tituirá.» Años después, el general italiano Douhet compartía este criterio, expresándolo con la fórmula: «Resistir en tierra y en la mar; formar masa en el aire», cuyo acierto no se puede negar durante la segunda guerra mundial.

Indudablemente, para atenerse a los éxitos del avión en la mar, cabe recordar el efecto de sorpresa en Pearl Harbour. Pero en noviembre de 1940 no se podía achacar a la sorpresa la destrucción de los acorazados y cruceros italianos en el puerto de Taranto por la aviación embarcada de los portaaviones británicos con base en Malta. Y, unos días después de Pearl Harbour, la sorpresa no desempeñó papel alguno en el asunto de los dos acorazados británicos hundidos a lo largo de las costas de Malasia.

Desde 1922, el grueso de la flota de los Estados Unidos se mantenía en el Pacífico en la hipótesis de una guerra con Japón. En diciembre de 1941, la Marina japonesa, con seis portaaviones pesados (*Kaga, Akagi, Soryu, Hiryu, Evikaku* y *Shokaku*) y cuatro portaaviones ligeros (*Ryujo, Rosho, Zuiko* y *Taiyo*) apostaron por la potencia de una aviación embarcada. La *U. S. Navy*, por su parte, apostaba por la potencia de sus quince acorazados, apoyados solamente por tres portaaviones. De los 353 aviones japoneses que participaron en la operación de Pearl Harbour, se perdieron sólo 29, cuyas tripulaciones ascendían a 55 oficiales y soldados. Pero la mayor parte de la flota norteamericana del Pacífico quedó destruida o paralizada por muchos meses. Con 2.403 muertos y 1.178 heridos graves, Pearl Harbour le costó a la *U. S. Navy* tres veces más bajas que los dos conflictos anteriores: la guerra con España y la primera guerra mundial. Por suerte, los portaaviones de la flota del Pacífico de la *U. S. Navy* no se encontraban en el puerto de Pearl Harbour. Hasta 1945, después de ser reforzados, desempeñaron un papel decisivo en la destrucción progresiva de la Marina japonesa.

Actualmente, con unos treinta navíos de este tipo, de los cuales los más recientes desplazan hasta 90.000 toneladas, la *U. S. Navy* apuesta decididamente por el portaaviones, en tanto que ha desistido totalmente del acorazado. La Marina soviética no tiene ningún portaaviones y, aparentemente, no lleva intenciones de rivalizar con la *U. S. Navy* en este ámbito.

Trátase de una aviación terrestre o de una aviación embarcada, los aviones actuales, debido al aumento de su velocidad y radio de acción, han mejorado de modo indiscutible su superioridad con relación al buque. La experiencia de la aviación embarcada en los portaaviones de la *U. S. Navy* que han operado en el transcurso de estos últimos años contra los objetivos

terrestres de Vietnam del Norte, lo mismo que la de los *Mirage* israelíes —a los que se suma algún que otro avión terrestre norteamericano— contra los aviones soviéticos facilitados a Egipto, apenas si deja dudas en cuanto a la superioridad del material de vuelo de las naciones occidentales.

Descontenta de la versión naval del General Dynamics F-111 que quería imponerle Robert McNamara, secretario de Defensa, la *U. S. Navy* no lo aceptó para renovar su aviación embarcada. Pero tan pronto como cesó McNamara consiguió que se sacara a concurso un avión de caza embarcado de fórmula similar (de geometría variable), que tuviera la misma velocidad que el F-111 pero que fuese más ligero. En enero de 1969 se hizo a Grumman un pedido que prevé una serie de varios centenares de tales aviones, lo que originó las habituales polémicas entre la Secretaría de la Defensa y el Congreso en cuanto al aumento de los precios desde la firma de los contratos. Eso aparte, este avión multimisiones de Mach 2,5 y de 24.000 kilos, equipado para el combate aéreo con ametralladoras y misiles aire-aire y destinado a proteger los portaaviones y buques que los escoltan, así como al ataque de los buques enemigos, está en condiciones de destruir todas las lanchas lanzamisiles que pudieran oponerse a la *U. S. Navy* y de las que, por consiguiente, ha estimado completamente inútil dotarse.

Además, con los General Dynamics F-111 de geometría variable, multimisiones, de Mach 2,5, de 31.750 kilos y 6.100 kilómetros de radio de acción, en servicio desde hace unos cuantos años, la *U. S. Navy* está preparada para enfrentarse con todos los objetivos navales, incluidas las lanchas lanzamisiles. El misil aire-mar, actualmente en servicio en la *U. S. Air Force*, es el Boeing SRAM (Short Range Attack Missile). Su alcance, señalado en un principio en 80 kilómetros, se ha rebasado ampliamente durante las pruebas iniciadas en 1969. Mediante dirección por radar autodirector acoplado al misil, logra una precisión óptima para atacar un objetivo naval, aunque fuera tan susceptible de maniobras como la lancha. Pueden acoplarse seis SRAM en el F-111.

Un general checo que escogió la libertad cuando su país entró en vereda en 1968 ha revelado que los planes del mariscal Grechko, ministro de la Defensa de Moscú, para la conquista de la Europa occidental contemplan, en dos etapas, la ocupación en cuatro días de la Alemania Federal e Italia, seguida, en diez días, de la de los Países Bajos, Bélgica y Francia. Cabe admitirse que tales planes no son descabellados, habida cuenta de que la URSS puede concentrar 3.000.000 de hombres a lo largo del telón de acero.

CAMILLE ROUGERÓN

Para rematar la conquista de la Europa occidental quedaría salvar los Pirineos, hacia los que se habrían replegado los ejércitos empujados por esa progresión acelerada y que serían apoyados por una aviación embarcada, de la que los dirigentes de la *U. S. Navy* recordaban recientemente que sus portaaviones pueden transportarla al teatro de operaciones de cualquier conflicto mundial mediante etapas diarias de 1.000 kilómetros. Asentada en las bases de la España continental y de Baleares, le quedaría a la aviación, que tuvo un papel decisivo en la segunda guerra mundial, el dar pruebas de que nada ha perdido de su superioridad en los años del setenta, siendo de recordar que es en España, mucho más que en Rusia, donde Napoleón vio derretirse los efectivos del Gran Ejército.

CAMILLE ROUGERON

(Traducción de CARMEN MARTÍN DE LA ESCALERA)