

CESEDEN

LA PENETRACION DE LA FLOTA SOVIETICA EN ULTRAMAR  
Y EL PROBLEMA DE LOS PUNTOS DE APOYO

- Por Roger BRUNET (De la "Defensa  
Nationale" Julio de 1.973.)  
Traducido por el Coronel de Ingenieros  
DEM y EMACON Don Juan Manuel  
SANCHO SOPRANIS FAVRAUD.

Octubre, 1974

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 86-VI

El mito de la base naval secreta soviética es objeto de cuando en cuando de grandes titulares de una determinada prensa pero impide que la opinión aprecie, tal vez incluso que perciba, una realidad más importante: la presencia en todos los mares de una flota soviética moderna cada vez más activa, capaz de contentarse con un apoyo logístico a menudo rústico.

## INTRODUCCION

Apenas es exagerado decir que no pasa semana sin que una información de origen oscuro, difundida por los órganos de la prensa mundial más serios y mayores, señale la existencia o la constitución inminente de una base naval soviética en un punto cualquiera del globo. Incluso sucede bastante a menudo que los lugares citados no correspondan a grandes puertos conocidos, sino a sitios lejanos, poco acogedores, incluso desérticos e inaccesibles, más propicios al mantenimiento del misterio que a la construcción de instalaciones serias.

Este fenómeno, desde luego, puede cargarse en cuenta a una imaginación presa de inquietud; pero también depende, con mayor seguridad, de especulaciones basadas en una realidad: la expansión de la marina de guerra soviética y los desarrollos de su presencia en ultramar. Esta expansión y esta presencia que suscita indefectiblemente la cuestión de las bases en el extranjero, no deja de impresionar. Pero sería peligroso, a nuestro parecer, interpretarlas sin tener en cuenta un elemento de apreciación que estimamos esencial: la expansión de la marina de guerra, el aumento de sus actividades, están indisolublemente ligados a la expansión paralela, tan considerable pero tal vez menos espectacular para la opinión, de la marina mercante soviética. No la ha precedido; no es tributaria de ella; la acompaña y la apoya, como es natural, porque la economía, la política y la seguridad no pueden ser disociadas en ninguna parte y menos en un país tan preocupa-

do como la URSS por una planificación que integre todos los campos de actividad.

Bastará recordar que la flota mercante soviética, a partir de ahora presente en todos los mares del globo, acaba de quitar a los Estados Unidos el quinto lugar en el mundo, con unos 11 millones de toneladas de registro bruto en 1.972; de este modo, se ha prácticamente duplicado en siete años. Mas si esta expansión se justifica por las necesidades de la economía interna de la URSS, habida cuenta del alto coste y de la dificultad de los transportes terrestres sobre una gran parte de su territorio, así como de la extensión y del alejamiento de sus fachadas marítimas, traduce sobre todo una voluntad de penetración económica y política, una voluntad de potencia y de presencia de la nación. Esta voluntad es la que explica y justifica los enormes sacrificios consentidos en el terreno de las tasas de fletes para competir con los armadores occidentales. De paso, los buques de la marina mercante llevan a los países extranjeros a los que el gobierno soviético ha decidido conceder su apoyo, los materiales reclamados por su economía o por su defensa.

Asimismo, la aparición en fuerza (1) de flotillas de pesca soviéticas en las aguas más alejadas ha arrastrado la conclusión de acuerdos que les asegura acá y allá facilidades acompañadas, en contrapartida y eventualmente, por una ayuda material, por la cesión de barcos modernos o por una contribución en la construcción de obras portuarias especializadas.

La marina de guerra es el apoyo natural de esta política de penetración y de presencia y se aprovecha, a su vez, en cierto modo de las facilidades abiertas en el extranjero por la marina mercante, sin perjuicio de la ayuda eficaz que ésta puede proporcionarle en el campo de la logística. Al estudiar, en dos artículos muy documentados, en su número de julio-agosto de 1.972 la "potencia militar del Pacto de Varsovia" y "las fuerzas navales en los flancos de la NATO", la revista "Nouvelles de l'OTAN" ilustra sus demostraciones con esquemas sugestivos que muestran que el esfuerzo de despliegue de la marina de guerra soviética es, en todas partes, posterior a 1.960.

---

(1).-La flota pesquera soviética ha aumentado a un ritmo aun más impresionante que la marina mercante, hasta alcanzar cerca de 6 millones de toneladas en 1.972, lo que la coloca en el primer puesto mundial.

La actividad de las flotas soviéticas fuera de sus mares adyacentes no se ha desarrollado efectivamente más que durante el último decenio, a un ritmo progresivo. No ha tomado un carácter verdaderamente espectacular en el Mediterráneo más que a partir de 1.967; se manifiesta por primera vez en 1.968 en el Indico; pequeños grupos de buques de superficie aparecen en 1.969 en el Caribe (2), en 1.970 en las costas de Guinea y es notable que hasta ahora ninguno de sus nuevos programas se ha llevado a cabo a expensas de los precedentes.

La acción de cada una de las cuatro flotas de la marina soviética se extiende de este modo a nuevas regiones, a medida que aumenta su potencia y mejora su adiestramiento.

Un estudio de la situación en los distintos teatros nos permitirá, recordando de paso ciertos acontecimientos característicos, tomar conciencia a la vez de la dificultad de los problemas planteados a la marina de guerra soviética en su penetración en ultramar y de la flexibilidad de su política.

## LOS TEATROS DEL ATLANTICO

El estacionamiento en las bases del Mar de Barents de la mayor parte de los submarinos nucleares soviéticos, la importancia de la flota de superficie que los apoya, la frecuencia y la amplitud de los despliegues (ejercicio "Okean" en la primavera de 1.970) o de los tránsitos (relevo semestral del grupo de submarinos destacados en el Mediterráneo, por ejemplo) señalan suficientemente la importancia de este teatro para los soviéticos. Su aislamiento allí se hace por ello más manifiesto.

### Atlántico Norte

Es evidente que, en el Atlántico Norte, la posición todavía sólida de la NATO excluye cualquier tentativa de búsqueda de puntos de apoyo - por parte de la URSS; sin embargo, para ser claro y completo, no nos parece inútil evocar aquí algunos puntos que solicitan periódicamente el pensamiento de los comentaristas expertos en estrategia político-militar. Pensemos en Noruega, en Islandia y en el Spitzberg.

(2). - Cuando la crisis de 1.962, llamada de los "cohetes de Cuba", la marina soviética sólo había enviado algunos submarinos en este sector.

La pertenencia de Noruega a la Alianza Atlántica aparece como un elemento de estabilidad tanto más eficaz cuanto que no existe tensión alguna aparente entre la URSS y este país. Las facilidades de dispersión brindadas por los fjords noruegos sólo podrían ser utilizables por la marina soviética al precio de operaciones militares que implican un conflicto generalizado.

La cuestión de Islandia, por su parte, se evoca habitualmente con ocasión de cada mutación política local. Se sabe, en efecto, que un acuerdo de 1.951 ha confiado a los Estados Unidos, actuando en nombre de la NATO, la responsabilidad de la defensa de Islandia. Defensa que implica amenaza o por lo menos temor de amenaza. Pero también es conocido el espíritu de independencia y de neutralidad de este país, que jamás ha mantenido fuerzas nacionales. Ya en 1.956, un gobierno de izquierdas había pensado en denunciar ese acuerdo. Pero los acontecimientos de Suez y de Hungría habían contribuido a aplazar "sine die" este proyecto. El nuevo gobierno islandés, salido de las elecciones de 1.971, lo ha vuelto a incluir en su programa, manifestando la intención de conseguir la retirada progresiva de las fuerzas americanas antes de 1.975, final de la legislatura.

Se considera con razón a Islandia como una plataforma propicia a la vigilancia de todos los movimientos navales y aéreos entre el Artico y el Atlántico Norte. Su evacuación por las tropas americanas privaría al país de toda fuerza defensiva, exponiendolo, como piensa algunos, a "cualquier acción del bloque opuesto". Nosotros pensamos que esta evacuación ciertamente acogida con satisfacción en los medios militares de la URSS, no llevaría consigo la sustitución de una base americana por una soviética. El resultado más claro y más inmediato sería el facilitar la desembocadura de los submarinos soviéticos en el Atlántico Norte.

En cuanto al Spitzberg, la implantación rusa allí es ya muy antigua y los soviéticos que aseguran la explotación de las minas de carbón de Barentsburg constituyen la mayor parte de la población del archipiélago.

La prensa, evidentemente, no ha dejado en varias ocasiones y muy pronto de traer a colación la creación inmediata de una base soviética en el Spitzberg. Así, en septiembre de 1.949, "transportes de cargas misteriosas" eran señalados por un periódico británico generalmente menos imaginativo y por ello muy estimado. Es que, situado sobre uno de los trayectos más probables de los bombarderos o de los misiles estratégicos, el Spitzberg constituiría en caso de conflicto un sitio ideal para la instalación

de los medios de transmisión, de escucha, de vigilancia radar, como de medios antimisiles o antiaéreos. Su relativa proximidad lo hace aparecer como una posición capital para la defensa de la fachada marítima septentrional de la URSS.

En realidad, el conjunto del Svalbard ( que agrupa, además del Spitzberg, cierto número de otras islas, como la de los Osos) se encuentra, por el tratado de 1.920 del que Francia es consignataria, bajo la soberanía de Noruega y las cláusulas de este acto escrupulosamente respetado prohíben a quienquiera el establecimiento allí de una base naval. Por lo tanto sólo cabe hablar de una posibilidad de establecer en esta región un punto de apoyo de vigilancia y de dispersión en caso de acontecimiento muy graves o de un deterioro significativo de la situación internacional.

### El teatro del Atlántico occidental

La presencia de la marina rusa en Cuba tiene como motivo esencial el apoyo político concedido por la URSS a esta república de tendencia "popular", aislada en zona americana y la protección del tráfico mercante resultante; algunas cifras dan una idea de la importancia de este tráfico: una estadística comercial ha expresado, para el ejercicio 1.970, 685 escalas de cargueros soviéticos (frente a 140 cargueros "occidentales") y 249 petroleros soviéticos (frente a 1 petrolero "occidental") en los puertos cubanos(3)

Por otra parte, se concibe el interés para la flota soviética en disponer de facilidades en el Caribe, la proximidad de Florida, de Panamá y de los campos petrolíferos venezolanos.

Para apreciar la situación presente, conviene recordar la crisis de Octubre de 1,962 durante la cual, al revelarse su posición demasiado aventurada, la Unión Soviética se vió llevada a elegir entre el conflicto mayor y la retirada. La elección de esta última solución es una de las pruebas que hemos de retener de la flexibilidad de la política mundial de la URSS. El acontecimiento ha confirmado sin duda la orientación de su política naval hacia el refuerzo cuantitativo y cualitativo de su flota de superficie cuya carencia se había hecho fuertemente sentir; no ha modificado para nada su política de ayuda a Cuba y de su presencia en el Caribe. Pero esta presencia, por muy constante que sea, ha pasado a ser infinitamente más discreta.

---

(3).- Las estimaciones para 1.971 han sido sensiblemente equivalentes.

En el terreno naval, se traduce por:

- la continuación de los envíos de materiales de reparaciones ( docks y grúas flotantes);
- las escalas regulares de pequeñas fuerzas navales, constituidas, por ejemplo, como en noviembre de 1.972, por un crucero y un destructor lanzamisiles o un submarino de tipo clásico y un petrolero, en La Habana (o también, excepcionalmente, en el vecino puerto de Mariel) y por buques, la mayor parte del tiempo aislados en Cienfuegos;
- el establecimiento permanente en las aguas cubanas de un número muy pequeño de buques auxiliares; un remolcador de alta mar y un petrolero, relevados de cuando en cuando, atracan alternativamente en La Habana o en Puerto Mariel (Costa Norte) y en Cienfuegos (Costa Sur).

### Cienfuegos

En contra de lo que se ha proclamado en diversas ocasiones en la prensa mundial, no hay en Cuba "base naval" de la Marina soviética, en el sentido real de este término (4). La URSS dispone sin embargo de un punto de escala particular en las aguas bien resguardadas de Cienfuegos, donde se han establecido instalaciones someras.

Se puede suponer que la organización de este punto de escala responde a las preocupaciones del Mando soviético por asegurar a sus tripulaciones ( y más especialmente a las tripulaciones de sus submarinos) posibilidades de descanso, incluso de relevo, después de largos cruceros en el Atlántico occidental.

### América del Sur

La penetración de la URSS, hecha difícil por el predominio de los gobiernos conservadores de carácter autoritario, es casi nula en los países suramericanos de la Costa Atlántica donde, por otra parte, la Marina soviética no tiene imperativos.

El esfuerzo de ayuda económica se aplica por ahora solamente a Brasil y a Argentina. Pero los créditos soviéticos dispensados a estas dos naciones son pocos elevados ( 1/20 y 1/30 respectivamente de los concedidos a la India).

---

(4). - Volveremos a tratar del verdadero sentido de este término al hablar de Alejandría.

## Las costas occidentales de Africa

La aparición de una nueva corriente de navegación marítima sobre la ruta del Cabo, consecuencia del cierre del Canal de Suez, no ha dejado ciertamente de atraer la atención de los Estados Mayores de todas las grandes potencias marítimas y entre ellos, naturalmente, del de la Marina soviética. Pero una penetración en esta zona exige medios y supone ocasiones.

Ciertamente, una primera apertura, desde el principio del decenio, ha sido proporcionada por la actividad de importantes flotillas de pesca estacionadas en esta zona muy pesquera. Pero sólo se presentó la ocasión en 1.971 para la marina soviética de manifestarse allí, por el envío de una fuerza naval destinada a proporcionar un apoyo político al Estado de Guinea y a su jefe, enfrentados a las dificultades interiores y exteriores conocidas. Esta manifestación de fuerza protectora no ha dejado de manifestarse durante todo el año 1.972.

La presencia de los buques soviéticos es, pues, circunstancial en esta zona y no parece significar por ahora la voluntad de un establecimiento a largo plazo. Por otra parte, ningún proyecto de mejora del puerto de Conakry ha sido hasta ahora hecho público.

Se ha comprobado tanto por parte de las potencias occidentales como por parte de la China popular un esfuerzo de apoyo destinado a contrarrestar la aparente ventaja inicial adquirida por la URSS (acuerdo de cooperación agrícola guineo-americano, visita de una delegación del Ejército Popular chino).

## EL TEATRO DEL BALTICO

Basta recordar las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial: han liberado a la flota soviética de las antiguas servidumbres que la ahogaban en el fondo del Golfo de Finlandia, y le han permitido establecerse en las costas ampliamente abiertas de los países bálticos de la que fue Prusia Oriental.

En este teatro, las marinas satélites polaca y alemana oriental ahorran a los soviéticos una dispersión demasiado grande de sus medios. Sin embargo, es interesante observar que, durante un largo periodo, la marina soviética han mantenido un punto de apoyo en el puerto polaco de Swinoujscie, en la frontera de Alemania Oriental. Sus buques ya no fondean allí.



más que como visitantes, pero su presencia, que ha llegado a ser natural, no llama la atención a nadie. De este modo dispone, a su voluntad, de un antiguo punto avanzado, cómodamente situado a proximidad de los estrechos daneses (5).

## EL TEATRO MEDITERRANEO

Mientras la flota soviética tropieza, en el Báltico, con la barrera de los estrechos daneses, más allá de los cuales ninguna esperanza de punto de apoyo o de medios de escala privilegiados le es brindada, ha conseguido hacer saltar el cerrojo de los estrechos turcos que la confinaba en el Mar Negro. Su presencia en el Mediterráneo está, de ahora en adelante, asegurada en permanencia.

Esta operación de quitar cerrojo hubiera podido ser el fruto de un esfuerzo político y militar peligroso sobre Turquía, una presión en forma de tenaza a partir de Bulgaria, aliado fiel y de la República Árabe Unida, aliado nuevo. Se ha llevado a cabo sin riesgo, dentro del respeto de la Convención de los Estrechos, al amparo de la tensión árabe-israelí.

### El caso de Valona

Conviene recordar que se produjo un primer intento de implantación en el Mediterráneo, hacia 1.957, cuando la organización de una base soviética de submarinos en Valona. El acontecimiento, en su día, había suscitado abundantes comentarios.

---

(5). - El hecho de que las dos naciones ribereñas del Skagerrak pertenezcan a la NATO significa evidentemente para la URSS un grave inconveniente. - Por ello, el Teatro del Báltico parece, por ahora, virtualmente cerrado en caso de crisis, ya que cualquier maniobra estratégica importante en el Atlántico sólo puede llevarse a cabo en enlace con las bases de la Flota del Norte, o sea, de la costa de MURMANSK.

Esta base establecida, como se supo después, alrededor de un simple dique, de un viejo transporte de submarinos, de un buque nodriza y de unas pocas pequeñas unidades logísticas o de remolque, atestigua los conceptos de esta marina, en la que la movilidad y la rusticidad de siempre un papel esencial.

En mayo de 1.961, habiendo cambiado el clima político, los soviéticos abandonaron Valona para no regresar jamás. Ocho submarinos volvieron al Báltico, de donde procedían, mientras que sus unidades de apoyo ponían proa al Mar Negro. Cuatro submarinos, considerados como los peores, se quedaban en la marina albanesa, así como el dique necesario para su mantenimiento.

Esta evacuación sin resonancia, ignorada entonces tanto por la opinión soviética como por la prensa occidental (6), caracteriza la flexibilidad de la política soviética en materia de bases en el extranjero. Las lecciones de la experiencia no han dejado, ciertamente, de ser recordadas.

### La implantación en Egipto y en Siria.

La primera manifestación del interés de la URSS hacia la marina egipcia se remonta al año 1.956, o sea, al mismo periodo en el que la "base" de Valona estaba en gestación.

Se ha traducido por la entrega de escoltas y de submarinos a partir de 1.957. Desde entonces, la marina egipcia se ha hecho tributaria de los suministros soviéticos. A partir de 1.960, la URSS ayudó a la modernización de los arsenales de Alejandría. Esta ayuda industrial estuvo, evidentemente, acompañada por un envío de personal que formó el primer núcleo de un equipo técnico que cabe pensar que se ha quedado allí desde entonces.

La batalla de los Seis Días iba a proporcionar a la marina soviética la ocasión de establecerse en Alejandría y en Port Said bajo forma de una fuerza destinada a prohibir, por su sola presencia, un ataque de Israel contra la marina egipcia. El crecimiento de esa fuerza y el atasco del puerto de Alejandría llevaron, con bastante rapidez, a los navíos soviéticos

---

(6). - Lo que tiende a confirmar el hecho de que si la aparición de una amenaza es, por naturaleza, "sensacional", su desaparición no lo es.

a utilizar los fondeaderos de Solum y de Marsa Matruk. En este último puerto, que un examen de la carta marina revela exiguo y de difícil acceso, se han llevado a cabo trabajos, sin duda mucho más modestos de lo que se ha dicho y escrito.

Sería un error el emplear el término de "base naval" para designar la implantación de la marina soviética en uno cualquiera de estos lugares. Una base naval supone la delimitación de un sector especialmente organizado, disponiendo de medios de reparación y de almacenamiento a disposición exclusiva de los buques de guerra de misma bandera o de una fuerza naval multinacional integrada. En Alejandría, la base naval bien conocida de Ras El Tin sigue estando exclusivamente reservada para la marina egipcia. Los buques soviéticos, en cambio, se limitan a estacionar en el puerto mercante, como unidades de visita casi permanente. Asimismo, nada demuestra que exista para ellos privilegio para utilización de un elemento cualquiera de reparación o de suministro de combustible de este puerto.

Estos, sólo representan un potencial de seguridad al que parece que los rusos no recurrirán más que caso de absoluta necesidad. Habida cuenta de las susceptibilidades nacionales, los dirigentes soviéticos no quieren que les devuelvan el cargo que alegremente formulan a las potencias occidentales- y sobre todo a los Estados Unidos- de mantener bases en el extranjero.

No obstante, no se puede dejar de pensar que una larga presencia lleva consigo la tentación de recurrir un día, más que por necesidad, a los recursos ofrecidos, por lo menos a mantenerse, cuando la posición supone serias ventajas estratégicas mucho más sólidas que las brindadas por un punto de apoyo como Valona, por ejemplo.

Así cuando, el 18 de julio de 1.972, el Presidente egipcio Sadat, dirigiéndose al Congreso de la Unión Socialista Árabe, anunció su decisión de poner fin sin demora a la misión de los consejeros y de los expertos soviéticos, se pensó en una evacuación inmediata de las unidades navales soviéticas. Pero, si bien se ha señalado unánimemente una disminución rápida y considerable del número de especialistas, así como una retirada de los materiales aeronáuticos y anti-aéreos más valiosos, el puerto de Alejandría y los fondeaderos de Solum y de Marsa Matruk siguieron siendo visitados en las mismas condiciones por los buques de guerra soviéticos.

Hasta entonces, la presencia de la marina soviética en Siria sólo había sido esporádica; el puerto de Latakía desempeñaba el papel de una

escala de descanso o de abastecimiento de alimentos frescos. Se nota desde el verano de 1.972 una presencia más asidua en aguas sirias; pero, menos aún que en Egipto, cabe hablar en las circunstancias actuales de establecimiento de bases navales en Siria. El puerto de Latakía no se presta a ello, especialmente a causa de su atasco. Los medios de reparación son prácticamente inexistentes; el puerto de Tartús no está acabado; el pequeño puerto militar de Minet el Beida está a la medida de la marina siria. Es difícil, - sin la ejecución de enormes y de largos trabajos, que se establezca una base digna de tal nombre en las costas rocosas del norte de este país.

### El caso de Argelia

Importa desde un principio disipar las dudas persistentes acerca del puerto de Mazalquivir. Si bien han tenido efectivamente lugar entregas de material de guerra ( la discreción del sitio se presta a ello), ningún buque de guerra soviético, ni siquiera auxiliar, ha penetrado nunca en el plano de agua de la antigua base naval francesa, porque el gobierno argelino siempre se ha negado visiblemente a ello.

En cambio, las escalas en el puerto exclusivamente comercial de Anaba ( antigua Bone ) han sido numerosas durante los dos últimos años. ¿ Son el signo de una presión política o una simple consecuencia de la necesidad de proporcionar un derivativo a tripulaciones recargadas de trabajo? Es difícil apreciarlo.

### Otros países

Las escalas de los buques soviéticos de combate en los demás países mediterráneos son muy raras, si exceptuamos las visitas de cortesía tradicional de pequeños grupos de dos o tres navíos, generalmente en dos periodos, entre marzo y mayo y luego en septiembre o en octubre, en el puerto yugoeslavo de Split o, aun más excepcionalmente, en Dubrovnik o en Rijeka.

### Caso particular de Malta

La tensión que se ha manifestado a principios de 1.972 entre el gobierno maltés y sus interlocutores del Reino Unido y de la NATO no ha dejado de plantear el inquietante problema de la sucesión: ¿ cuál sería el destino de esta isla si los astilleros de reparación y los establecimientos militares de los que sacaba sus principales recursos llegarán a ser definitivamente abandonados? Sería extremadamente dudoso que la URSS dejara

escapar esta ocasión de facilidades brindadas a su marina. Pero, más aún que en Alejandría, debería evitar dar a su presencia el carácter de una ocupación. Utilizar los astilleros malteses, empresa civil bajo gerencia británica, no constituye una provocación y la relativa penuria de medios de reparación en el Mar Negro justificaría su concurso. Así, tras la pantalla de la inocencia más manifiesta, la URSS reforzaría la eficacia de su presencia en el Mediterráneo Occidental.

Mas si el traslado del Estado Mator aliado (7) de La Valeta a los alrededores de Nápoles ha supuesto un éxito por lo menos moral para los soviéticos, éste ha sido finalmente compensado por el efecto de ciertas cláusulas (8) del nuevo acuerdo anglo-maltés firmado el 26 de marzo de 1.972 ( justo cinco días antes de la fecha fijada para la evacuación de los británicos ) según las cuales los buques de guerra y aeronaves de los países del Pacto de Varsovia, salvo en el caso de peligro evidentemente, no son admitidos a utilizar las instalaciones portuarias y los aeródromos de la isla (9).

En todo caso, la crisis ha puesto de manifiesto la aspereza de la competición de la que la isla de Malta ha sido la apuesta. Su importancia estratégica permanece, menos fundada en las facilidades que brinda a una flota que en su capacidad de asegurar la protección aérea a ésta. Se aprecian asimismo las dificultades con que tropieza la marina soviética por sus pacientes intentos de establecimiento en el Mediterráneo.

#### Autonomía de la flota soviética del Mediterráneo con relación a las bases fijas

Se desprende de su comportamiento en el Mediterráneo que la marina soviética se ha liberado en él de la necesidad de bases fijas, tanto como le era posible.

Su refuerzo en este mar ha sido precedido por campaña hidrográficas que tenían por meta, entre otras, la determinación de fondeaderos

---

(7) .- COMNAVSOUTH

(8) ..- Artículo 2

(9) .- Hasta entoces, esta interdicción sólo podía intervenir con el veto de Gran Bretaña.

foráneos ( en la mayor parte de los casos fuera de las aguas territoriales), que utiliza desde entonces con mayor o menor constancia, como los de Solum, de Citera y del Sur de Creta, del Cabo Tres Forcas frente a Marruecos donde se llevan a cabo a veces los relevos de los submarinos, del Golfo de Hammamet, del Hurd Bank al Este de Malta y la zona de la isla de Alborán. La investigación hidrográfica, por otra parte, ha proseguido en 1.972, especialmente en el estrecho de Sicilia.

Su autonomía queda asegurada desde el punto de vista del abastecimiento mediante la asistencia de un tren de escuadra compuesto en permanencia por una veintena de buques regularmente renovados: remolcadores de alta mar y buques de salvamento, buques talleres, abastecedores especializados - por ejemplo, para el transporte de misiles- cisternas de agua, gabarras y, desde luego, petroleros abastecedores. Estos tres o cuatro petroleros representan una capacidad media constante de apoyo en la mar en cuanto a combustible que no puede responder más que a las necesidades en tiempo de paz de las fuerzas actualmente estacionadas en el Mediterráneo. En caso de necesidad, el abastecimiento de combustible podría igualmente quedar asegurado por petroleros de la marina mercante.

Lo mismo sucede con el abastecimiento de víveres frescos, en el que colaboran buques mercantes que atracan en Gibraltar y en puertos italianos. Todo ello revela la voluntad del Mando soviético de mantener su flota en el extranjero tan independiente como es posible de las instalaciones en tierra. El único terreno en el que esta autonomía no es absoluta es el de las reparaciones. Sin embargo, es revelador que en febrero de 1.970 un submarino de propulsión clásica, seriamente averiado durante una colisión en el Mediterráneo, haya podido llegar al fondeadero de Hammamet, frente a Túnez, para reparación urgente, abarloado a un buque taller, en posición inconfortable.

## LOS TEATROS DEL PACIFICO Y DEL INDICO

### Pacífico

El teatro del Pacífico parece estar bastante fuera de las preocupaciones actuales de la marina soviética, que sólo envía allí prácticamente buques científicos (especialmente con motivo de los tiros de prueba de los cohetes estratégicos).

En cuanto a la penetración de la fachada oriental de América del Sur, se limita por ahora a la instalación en Chile y en Perú de una ayuda técnica a la industria local de pesca, de donde resulta la presencia de un buque soviético de investigación en las costas chilenas durante el verano de 1.972.

### Indico

No se trata aquí de enumerar los múltiples intentos de la URSS durante el último decenio para establecer su influencia en esta parte del mundo. Como tropieza en algunas partes con la resistencia de los gobiernos locales, en otras con la voluntad de las potencias occidentales de no dejar morir su influencia, en otras en fin con la acción aparentemente más desinteresada de China, la política soviética de ayuda económica, de ayuda militar y de presencia naval no parece en el momento actual verdaderamente fijada más que en la zona norte del Indico. (10)

### Intento de implantación en Indonesia

Recordemos, porque ello ilustra lo que ya hemos dicho acerca de la flexibilidad de su política, el esfuerzo considerable desarrollado de 1.959 a 1.965 por la URSS para establecerse en aliada de Indonesia, merced a la entrega de un tonelaje considerable de buques de guerra (el mismo método sería asimismo aplicado con respecto a Egipto). La toma del poder por el General Suharto debía causar la retirada inmediata, y una vez más a la chita callando, de los siviéticos, privados sin embargo de una perspectiva seductora de implantación en un punto estratégico de tan gran interés. Los buques entregados se han quedado en Indonesia, donde la falta de piezas de recambio compromete su mantenimiento.

Tres años más tarde, después de la evacuación de Aden por los británicos y de la batalla de los Seis Días, o sea, del Cierre del Canal de Suez, una fuerza naval soviética aparecía en el Indico. Desde entonces se ha mantenido allí, a un nivel verdaderamente modesto en comparación con la extensión del sector. Lejos de sus bases de Extremo Oriente, requiere facilidades de escala y de abastecimiento.

(10). - Rara vez se ha aventurado la marina soviética al Sur de las Seychelles. Las primeras ventajas conseguidas por la URSS en este sector del Indico se refiere a la concesión de escalas en la isla Mauricio para sus pesqueros, con la posibilidad de relevar las tripulaciones por aviones civiles.

### Singapur

No se dejará de pensar aquí en Singapur. El desarrollo de esta escala intenacional ha tomado un carácter cosmopolita tan acusado que nos parece que por ahora hay que excluir cualquier esperanza para la marina soviética de crearse en este lugar facilidades privilegiadas. Particularmente, la proliferación de astilleros de todas las dimensiones y de todas las nacionalidades, donde dominan con mucho las empresas japonesas, no parece dejar mucho margen a sus iniciativas.

Las escalas de sus buques en Singapur parecen, en todos los casos, normales en cuanto a su número y frecuencia.

### India

Entonces estas facilidades podrían buscarse en los puertos indios y especialmente, como se ha escrito, en la parte militar del nuevo puerto de Visakhapatnam, en la costa oriental del continente, casi a igual distancia de Madras y de Calcuta.

No obstante, aquí tampoco conviene cometer errores de interpretación. Este puerto, construido con la ayuda de técnicos rusos y yugoslavos, no ha sido concebido como base naval sino como puerto mercante. Por otra parte, un ante-puerto ambicioso está en vías de construcción, esta vez con la asistencia del Japón, para permitir el atraque de los grandes transportes de minerales de 60.000 a 100.000 toneladas, con vistas al desarrollo de las exportaciones del mineral de hierro.

Sin embargo, parece que la marina india ha podido constituir allí talleres de entretenimiento para sus nuevos materiales de origen soviético (submarinos de propulsión clásica, escoltas de turbinas de gas) y es normal que disponga allí de una reserva de recambios. Si a ello se añaden los medios de un astillero naval en vías de organización, donde ha sido inaugurado recientemente un dique seco, se concibe fácilmente el interés que tal conjunto puede ocasionalmente suponer para los buques soviéticos, a mitad de camino entre el Mar Rojo y sus bases del Pacífico.

La muy débil frecuentación de Visakhapatnam por las unidades de su marina de guerra tiende a demostrar, en todo caso, que la URSS no dispone allí de ninguna facilidad contractual permanente.



## Banqla Desh

La URSS no podía dejar de unir sus esfuerzos a los de las demás grandes potencias en la ayuda aportada a este país, tan duramente tratado - tanto por la guerra como por los elementos.

La acción de su marina se manifestó allí sin demora, especialmente por el envío al puerto de Chittagong de medios de materiales para la puesta a flote de los buques echados a pique durante el ataque a este puerto, en diciembre de 1,971, por los aviones embarcados de la flota india. La operación, según las noticias de prensa de que disponemos, fue apoyada por una formación de dragaminas; la prolongación de su estancia ha sido naturalmente interpretada (11) como una intención de establecer una base en este puerto. Nada ha venido a confirmar esta intención. Por otra parte, lo esencial - para los soviéticos es la apertura y la presencia.

## Somalia

Más al Oeste, en el continente africano, en Somalia, es donde el esfuerzo de la marina soviética parece haberse aplicado con más éxito. - El lugar, en todo caso, parece muy juiciosamente escogido, en un país cuya reciente independencia y cuyas jóvenes ambiciones necesitan ser sostenidas, en el cruce de las rutas marítimas del Cabo y de Suez, en la vecindad de un punto de máxima concentración del tráfico del petróleo.

En todo caso, es notable que de septiembre a diciembre de 1.971 el puerto de Berbera no ha dejado prácticamente de recibir, por periodos - que han llegado hasta los diez días, unidades de la fuerza naval del Indico.

El puerto de Berbera (120 millas náuticas al Oeste de Jibuti ) fué concebido en 1.964 por el Instituto soviético al que ya se debía en el Mar Rojo la construcción del puerto de Hodeida y la refinería de Assab. Iniciada el año siguiente, la primera etapa de trabajos (un muelle de 350 metros por 9 de fondo, un puesto de abastecimiento de combustible sobre flotantes) se inauguró en marzo de 1.969. Una ampliación de este puerto, concebida en función de las modestas necesidades de la provincia septentrional de Somalia, pero que brinda un buen abrigo contra el oleaje, parece estar ya en proyecto.

---

(11).- Frankfurter Allegemeine Zeitung- fin de octubre de 1.972

Para demostrar el clima de confusión mantenido por la competencia en este país estratégicamente bien situado, es interesante señalar que otro puerto, organizado por empresas americanas y con créditos americanos en Chisimayo, al Sur de Mogadiscio, ha sido inaugurado el 9 de noviembre de 1.968. Más, nueve días más tarde, los soviéticos entregaban al gobierno de Somalia las llaves de un almacén frigorífico construido por ellos en ese mismo puerto. Hay que añadir el anuncio de un acuerdo firmado el 19 de diciembre de 1.971 en Mogadiscio sobre un proyecto de construcción por los soviéticos de un cierto número de depósitos para productos del petróleo para repartir entre los puertos de Berbera, Chisimayo y Mogadiscio.

Estas diversas manifestaciones tienden a demostrar que pese a una cierta reacción americana, la URSS apunta a la implantación cada vez más sólida en Somalia y que ya dispone en Berbera de una escala de descanso y de abastecimiento modesta, ciertamente, pero bastante discreta y practicable en permanencia.

### Mar Rojo

En el Mar Rojo, la URSS no parece desear manifestar demasiado ostensiblemente su presencia, pero no tendría ninguna dificultad en atracar en un puerto, bien sea sudanés como Port Sudán, bien sea yemenita, como Hodeida, bien sea egipcio.

### Aden.- Golfo Pérsico

En cuanto al puerto de Aden, parece ser utilizado moderadamente por los buques de combate soviéticos. Como es lógico, en espera de la ejecución del programa de construcción de depósitos en Somalia, del que hemos hablado, recibe sobre todo la visita de las unidades del tren de escuadra, entre las cuales están los petroleros abastecedores que vienen a renovar allí su aprovisionamiento. Se observa asimismo que los buques tanques hacen de cuando en cuando escala en Aden. No hay, en efecto, que hacerse ilusiones en cuanto a los medios de reparación de este puerto, extremadamente reducidos desde la retirada de los británicos. Los demás puertos del sector, por otra parte, no están mejor equipados desde este punto de vista. Finalmente, pese a la influencia que ejerce sobre Iraq mediante su ayuda material y financiera, la URSS tampoco parece por ahora tener interés en manifestar una presencia espectacular en el Golfo Pérsico.

## Socotra

Admirablemente situada donde se abre el Golfo de Aden, en prolongación del cuerno nororiental de Somalia, la isla de Socotra ha sido objeto de diversos rumores esparcidos en la opinión, desde la evacuación de Aden por los británicos y, más precisamente, desde el verano de 1.970. Apareció entonces como un punto de apoyo en vías de organización, incluso ya temible, de la marina soviética en este extremo del Indico.

Para quien conoce, no obstante, la fama poco envidiable de que gozan estos parajes en los medios de la navegación marítima, es evidente que Socotra, expuesta a ambas monzones, totalmente desprovista de instalaciones portuarias a causa de sus costas poco recortadas, en parte elevadas y sin abrigos naturales, no se presta en absoluto al establecimiento de una base naval, y menos aún de una base de submarinos. Durante una visita oficial de la isla organizada para ello por las autoridades sur-yemenitas a principios de enero de 1.971, diplomáticos y corresponsales de prensa acreditados no hallaron allí más huella de civilización occidental o europea oriental que dos pequeños terrenos, de los que sólo uno es todavía practicable para aviones correo de tipo medio (una pista de tierra de unos 1500 metros) y una modesta estación de radio, herencia de la presencia británica.

Una eventual ocupación de Socotra para fines militares sólo podría justificarse, en cualquier hipótesis, por la creación de un centro de alerta y control aéreo, como sucedió durante la Segunda Guerra mundial, según parece. Pero mal se concibe, en las circunstancias actuales, el interés que pudieran tener los soviéticos en implantarse en esta isla desprovista de recursos y fácil de neutralizar a causa de su aislamiento.

Nos hallamos aquí, como dice el periódico londinense "Times" (12) en presencia de un mito. Surgido espontáneamente o no, el mito seductor de la base secreta impide que la opinión aprecie - tal vez incluso que perciba - el acontecimiento importante: la presencia en todos los mares de una marina soviética moderna, cada vez más activa, apoyo insustituible de la penetración económica e ideológica

---

(12) .-Número del 21 de enero de 1.971, artículo titulado "Socotra, la isla de muchos mitos" y redactado dentro de la tradición del mejor humor británico.

## CONCLUSION

Así, la URSS no dispone hoy día de ninguna base de carácter - tradicional en ultramar. Y ello, a nuestro parecer, por dos razones: - por una parte, la considerable resistencia opuesta en todas partes y bajo todas las formas a sus intentos de penetración, - por otra parte, la manifiesta preocupación del gobierno soviético de no merecer el cargo que formula a los demás y de no contravenir abierta o espontáneamente a sus propias doctrinas

El examen objetivo que hemos intentado hacer de las manifestaciones de la marina soviética en los diversos puntos del mundo, nos ha hecho aparecer, en cambio, en cierto número de constantes que merecen ser meditadas.

- La aparición en un nuevo teatro, a título permanente o semi-permanente, de formaciones navales de combate es casi siempre precedida por el envío a los puertos de dicho teatro o de sus proximidades, de buques de investigación científica o hidrográfica que preparan el camino, buscan fondeaderos favorables, acostumburan sin alarmar.
- La fijación de un núcleo de fuerzas navales soviéticas en aguas extranjeran corresponde, por regla general, a un apoyo concedido a un país amigo en dificultades. Es el caso de Egipto en guerra. Es el de Cuba, de Bangla Desh, recientemente nacido en la prueba. Es también el caso de Guinea, - cuyo régimen se estima amenazado.
- Tras la pantalla de esta actitud amistosa y merced a la ayuda económica que la acompaña, la URSS ejerce una influencia política sobre los países que protege la presencia o la proximidad de sus buques. En algunos casos, las inversiones alentadas y apoyadas financieramente por la URSS responden a una preocupación logística, como parece ser el caso en Somalia. En otros casos, como en Alejandría y en Port Said, el estacionamiento de sus buques toma el valor de una precaución y de una protección y tiene a suspender la evolución de los acontecimientos políticos y militares.
- No puede dejar de llamar la atención la flexibilidad con que el gobierno soviético sabe retroceder cuando la coyuntura le obliga a ello, como hizo en 1.961 al evacuar la pequeña base móvil de Albania. Pero un fracaso no significa forzosamente abandono: la marina soviética refuerza los lazos con - Cuba algunos años después de la crisis, bajo forma más inocente y, en todo caso, políticamente inatacable.
- Otro extremo importante se refiere a la rusticidad de los medios empleados, en fondeadero o más excepcionalmente en tierra, para el servicio, incluso para la reparación provisional de sus buques, y está, por otra parte, dentro del sentido de las tradiciones históricas de la marina rusa.

En caso de necesidad, los soviéticos estarían en condiciones de equipar rápidamente con medios de reparación un puerto alejado. Disponen para ello, en efecto, de una cantinad bastante importante de buques taller - bien repartidos entre las cuatro grandes flotas y sobre todo, cosa que generalmente se ignora, de un número considerable y cada año creciente de diques y de grúas flotantes.

- Se comprueba asimismo que, en el estado actual de insuficiencia de su flota logística, la marina soviética utiliza con fruto la ayuda de sus buques mercantes, incluso para los abastecimientos de combustible en el mar. Y esto tanto más fácilmente cuanto que la marina mercante es del Estado.

- Hay finalmente que imaginar la resistencia de las tripulaciones, obligadas a periodos de navegación de varios meses, interrumpidos por escalas más frecuentemente de fondeaderos que en puertos, a veces marcadas por largas estaciones a la altura del paralelo 10 (Guinea, Somalia) a bordo de barcos previstos para otros climas.

- Gracias a la acción conjunta y bastante coherente de sus marinas de guerra, mercante y pesquera, la URSS tiende a extender insensiblemente su presencia en ultramar, más especialmente en aquellas regiones en las que la retirada de las potencias occidentales ha creado un vacío político o militar. Tanto en tiempo de paz como en periodo de crisis creciente, esta presencia permitiría el ejercicio de una presión o de una reacción momentáneas; pero sigue siendo demasiado débil todavía para pesar eficazmente sobre la evolución de un conflicto importante y duradero.

- La enumeración de los puntos del mundo en los que la URSS ejerce su esfuerzo o sus intentos de penetración no deja de recordar el jalonamiento de las bases y de los puntos de apoyo laboriosamente edificados por las potencias coloniales del pasado siglo. El recuerdo histórico de las trágicas dificultades de abastecimientos surgidas en el traslado de su escuadra hacia Extremo Oriente, cuando la guerra ruso-japonesa, sería motivo suficiente para incitarla a crear el mayor número posible de amistades en ultramar. Los Estados Mayores tienen la memoria tenaz.

- En el estado actual del desarrollo de sus fuerzas y habida cuenta de la insuficiencia provisional de ciertos elementos de su tren de escuadra (que está todavía lejos del grado de perfección del de la flota americana), la marina rusa se encuentra comprometida en una política de presencia en el límite superior de sus medios.

Mas, como lo expresa esta observación llena de sentido común de un artículo publicado en la Krasnaia Zvezda del 25 de julio de 1.971 con la firma de dos oficiales superiores de la marina: "Cualquier militar, incluso si no es marino, comprende que es difícil para una unidad de combate-

moderna funcionar a gran distancia de sus depósitos, de sus centros de reparación y demás facilidades. Y más aún si se trata de una unidad tan compleja como lo es una formación naval que utiliza las últimas realizaciones de la tecnología militar. " No puede pasar desapercibido el carácter técnico del argumento. (Estamos aquí lejos de los motivos familiares que prevalecen actualmente en los conceptos occidentales; las peticiones de retiros por conveniencias personales no están próximas a ser reglamentarias en la marina soviética).

Esto nos parece capital: la necesidad puede obligar a la URSS a aumentar sus ventajas, a negociar o a maniobrar para establecerse. No olvidemos, por otra parte, que cualquiera que sea la preocupación del gobierno soviético por no comprometerse, cualquiera que sea su aptitud para la retirada inmediata y discreta de sus fuerzas, los acontecimientos pueden provocarlo a intervenir. La presencia amistosa y el apoyo pueden, acá o allá, de generar en bruscas presión militar, por ejemplo el día en que el gobierno local, en un punto álgido del mundo, quisiera desligarse o fuera sustituido por un equipo o por una personalidad menos segura, más difícilmente maleable, incluso hostil.

Sin revestir carácter agresivo, dado que su meta esencial es el apoyo de un esfuerzo nacional de penetración económica y política bajo forma de una cooperación amistosa, la presencia de la marina soviética en ultramar impone a las demás naciones la mayor vigilancia o sea, prudencia y firmeza. Si no, pueden temer que, presionada por la necesidad o arrastrada por los acontecimientos, la marina soviética se incruste en uno u otro de los puntos estratégicos que tiende incansablemente desde hace diez años a cercar. Y se conoce, en política internacional, el temible peligro de volver a poner sobre el tapete las ventajas adquiridas, las costumbres contraindas, los equilibrios establecidos.

---