

ARMADA DE MEXICO

REVISTA

del

CENTRO
DE
ESTUDIOS
SUPERIORES
NAVALES



Año VI No. 43 Abril, 1984

REVISTA DEL
CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES.
INDICE.

PRESENTACION.	III
AVISO IMPORTANTE.	1
CONTRAMAESTRE, TOQUE LLAMADA GENERAL. De <u>The Compass, a Magazine of the sea.</u>	3
CONOCE A TUS HOMBRES... CONOCE TU TRABAJO... CONOCETE A - TI MISMO... De la Revista <u>Proceedings.</u>	9
LOS GENERALES BRITANICOS EN LA VICTORIA Y EN LA DERROTA. Del libro <u>Lea ship in war.</u>	23
LAS ISLAS MALVINAS, (Segunda Parte). De la Revista <u>Navy International.</u>	31
LA SEGURIDAD ASIATICA. (Segunda Parte). De <u>Asian Security.</u>	59
ACTIVIDADES DEL CENTRO.	71

AÑO VI. No. 43 ABRIL DE 1934.

La publicación de esta Revista, tiene por objeto difundir entre el Personal Académico, de Egresados y de Cursantes del Centro de Estudios Superiores Navales, artículos de interés profesional que aparezcan en Publicaciones nacionales y extranjeras, así como trabajos particulares de dicho personal, ni los primeros ni los segundos representan la opinión o el criterio del Centro, y menos del Alto Mando de la Armada, reiterando con esto, su sólo carácter informativo. Como no la anima ningún fin de lucro, se distribuye gratuitamente entre sus destinatarios.

Dirección Postal.

**Centro de Estudios Superiores Navales,
Departamento de Ayudas a la Enseñanza,
Paseo de la Reforma No. 40
México, D.F. 06600.**

P R E S E N T A C I O N .

El presente número de la Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, ofrece material de lectura que enriquecerá la información sobre seguridad y sobre estrategia, bien que referidas ambas cuestiones a ámbitos geográficos ajenos a México por referirse, la primera a Asia y los países con ella vinculados, y la segunda, al conflicto de las Islas Malvinas. De todas formas, consideramos que para el marino de guerra profesional, así como para el que se desempeña como cursante de postgraduación, la visión mundial de los problemas es parte de su formación, y debe incrementarla. A dar satisfacción a semejante requerimiento, se ha venido evocando nuestra Revista, desde su nacimiento, y con esa misma línea sigue ofreciendo contenidos que abran senderos de información, para todos los miembros de la Armada de México, y en general, para todos los funcionarios y empleados de la Secretaría de Marina, a fin de que, con penetrados de los grandes problemas, tengan elementos de juicio para integrar un criterio válido al respecto.

Seguimos padeciendo la ausencia de material proporcionado por personal de la Armada de México, que no necesariamente de egresados de este Centro, y por ello nos vemos en la necesidad de echar mano de materiales extranjeros, seleccionados con la mira de que sirvan a nuestros propósitos, y traducidos por personal del Centro. Por esa razón, continúa en pie nuestra solicitud de colaboraciones de cualquier índole, para manifestar, al menos, la convicción de que la preparación personal es una tarea interminable, y los afanes por compartirla, son testimonio elemental de compañerismo.

Como en sus orígenes, la Revista fue editada exclusivamente para el personal de egresados de este Centro, su difusión se vió limitada a personal naval con grado superior al de Teniente de Navío. Sin embargo, el Mando ha considerado la conveniencia de que sus páginas lleguen a todo el personal de la Armada, y no sólo, sino también a todo el personal de la Secreta

ría de Marina que así lo desee, se pone a disposición de quien lo solicite, nuestra existencia de números atrasados, que si bien, no están completos, sí ofrecen la posibilidad de encontrar artículos de interés.

También es intención de esta Dirección, el conscientizar sobre las razones que han determinado que la Revista del Centro de Estudios Superiores Navales tenga un precio, a partir del próximo número del mes de junio; el alza tan considerable en el precio de los materiales de impresión y del papel, ha eliminado nuestras posibilidades de solvencia económica, y la venta de suscripciones que se promueve, tanto a través de estas páginas, como de todas las dependencias navales y de la Secretaría, vendrá a significar un apoyo económico al presupuesto destinado a su publicación. Esperamos su respuesta.

Y siendo el mes de abril, en el que se conmemora la gesta heroica de nuestra alma mater, ya reconocida como tal por toda la Armada, aprovechamos esta ocasión para enviar un cordial saludo a todos los marinos militares de México, y el testimonio de que en este Centro se cultivan, junto a las disciplinas profesionales superiores, el compañerismo y la solidaridad entre todos los miembros de la Armada; tal es una de las metas de esta publicación.

México, D.F., abril de 1984.

LA DIRECCION.

AVISO IMPORTANTE.

El costo de edición de la Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, se ha venido haciendo cada vez más elevado; y a pesar de los esfuerzos por mantenerla en circulación, distribuida gratuitamente entre todos los egresados de este Centro, ha sido necesario, previa consulta y autorización del Mando, solicitar la colaboración económica de los lectores. - Esta misma circunstancia permite abrir el campo de circulación de la Revista, a todo el personal de Almirantes, Capitanes y Oficiales de la Armada.

La fórmula que se ha buscado, para cubrir el costo de la publicación, es mediante una suscripción anual, de seis números bimestrales, que correrán de junio a abril, para que no entorpezca sus ediciones a final y principio de año. El costo de la suscripción es de \$300.00.

Para facilitar la solicitud de suscripción, así como para promover otras entre quienes ahora no la reciben, se anexa a este aviso, un sobre ya membretado, para ser remitido por correo o entregado personalmente, una vez llenada la tarjeta que contiene, con los datos personales del suscriptor, y anexando Cheque o Giro por \$300.00 a nombre del Centro de Estudios Superiores Navales. El otro sobre que va en el mismo ejemplar, es para hacerlo llegar a algún otro miembro de la Armada que desee suscribirse; y con el mismo fin, se remitirán, - varias solicitudes a cada Zona y Sector Navales.

Esperamos su respuesta. Los dos primeros números de este año, seguirán remitiéndose como de costumbre, para promover suscripciones. También se hace del conocimiento de los lectores que se interesen, que pueden solicitar números anteriores.

México, D.F., Abril de 1984.

LA DIRECCION.

CONTRAMAESTRE, TOQUE LLAMADA GENERAL.

Tomada The compass, a Magazine of the sea. (Marzo -Abril, 1957). Traducción del Cap.de Frag.C.G.DEMN. Hugo Acosta Aguilar.

Oculto en algún lugar de los vastos archivos no escritos de la humanidad se encuentra el origen del pito del contra--maestre; cuyo agudo silbido por siglos ha formado parte del sa--bor y el encanto del mar. Respondiendo a su llamado, la gente del mar se ha arremolinado en innumerables cubiertas para ma--niobrar las velas, formar para el rancho o para ocupar sus pue--tos de zafarrancho de combate. El pito se ha ganado su lugar -- como instrumento de mando a bordo.

Los historiadores suponen que fueron los griegos los pri--meros en emplear alguna clase de sonidos agudos en sus galeras y por ello pueden haber sido los que dieron origen al pito. -- Textos antiguos indican que el contra--maestre marcaba el compás a los remeros tocando agudas notas en un instrumento parecido a la flauta. La historia no nos dice si fue esta la primera -- vez que se utilizó tal sistema, pero es razonable pensar que -- la idea se acerca bastante a la verdad, dada la magnitud de la antigua flota griega.

El silbato se convirtió en parte del equipo del oficial -- naval durante los últimos años del siglo XIII. Era entonces -- una especie de distintivo de mando. Las reducidas dimensiones de los buques de la época permitían que el capitán o el ofi--

cial de guardia ordenará desde la popa por medio del pito. A causa de esta función única, el pito ganó importancia y se convirtió en un objeto cuya posesión era deseable para cualquiera - con autoridad, aún para aquellos que no tenían relación alguna con el mar.

El empleo del pito se volvió bastante común entre las naciones marítimas a fines del siglo XV. Documentos de archivos del Almirantazgo narran un ataque de los buques ingleses sobre algunas galeras venecianas en las inmediaciones de la isla Wight. Durante la acción, el "Capitán" de las galeras "sopló su silbato y llamó a zafarrancho" con tal efecto que "frustró con éxito el ataque inglés" (1). El texto no dice si el capitán inglés tenía a bordo o empleaba un silbato similar. Por lo tanto, es posible que en aquella época el pito no haya sido utilizado en forma general por la marina inglesa. También es posible inferir que su adopción por parte de la marina -- real tuvo su origen en esta acción. Todo esto es totalmente especulativo y no hay documentación que lo apoye. Existe en relación con el instrumento, una referencia literaria satírica en un poema escrito hacia 1500 en el inglés de la época. El poema, "Cock Lorell's Bote", (2), revela que el pito, era conocido y con toda probabilidad su empleo se había generalizado a principios del siglo; y vá como sigue:

"Than every man pulled at his ore
with that I coulde se them no more,
But as they rowed up the hill,
the bote swayne blew his shystill
full shryll", (3).

En la literatura inglesa se encuentran otras referencias, al pito que verifican aún más su existencia. Dos de las más conocidas son: La tempestad Acto I, Escena I (hacia 1609) en la que Shakespeare hace decir al contra maestre: "Heigh, my hearts! Cheerly, cheerly, my hearts! Yare, yare! Take in the topsail. Tend to the master's whistle Blow till thou burts thy wind if room enough! (4); y la relación de 1971 del "Viaje a los Estrechos" (5) de John Baltharpe en la que aparece esta pequeña copia:

"With silver call on deck he stands,
winds it, make hast, aloft more hands", (6).

Las dos son interesantes porque en ambas es el capitán - quien, aparentemente, toca el silbato, y no el contramaestre.

Un giro interesante en la historia del pito del contramaestre tiene que ver con el silbato del Lord Almirante. El primer registro que se tiene de esto es el de Sir Edward Howard, Lord Almirante, quien lleva consigo un silbato allá por 1513. En octubre de 1515 Enrique VIII usó uno durante la bota dura de una "Gran Galera" a la que llamo princesa María. (7) La Historia está en deuda con el embajador francés quien asistió a la ceremonia y más tarde escribió; "Enrique hizo de piloto y vistió saco de marino y calzones de paño de oro y una cadena de oro de la cual pendía un silbato al que hizo sonar casi tan fuerte como una trompeta".

En la misma forma, la Historia recuerda las ropas que vistió el Duque de Southampton, Gran Almirante de Inglaterra, en una recepción en honor de Ana de Cleves en Calais, en 1536. En una cita que describe su uniforme se termina diciendo: "... y a la bandolera, llevaba una cadena de la cual colgaba un silbato de oro adornado con ricas piedras de gran valor." -- Así mismo, existe un cuadro de Lord Clinton and Sayre pintado alrededor de 1562 que lo representa cuando era Lord High Admiral y lo muestra portando su silbato. Tenemos una referencia a esta pintura que dice: "... posó con su atuendo de combate, no el de desfile y con su silbato de mando, no el de cargo". Es bien sabido que Lord Clinton fue un verdadero lobo de mar y no uno de la variedad "ornamental". De aque la frase "... y no el de cargo", que arroja alguna luz sobre las razones por las cuales dejó de estimarse el pito. Es posible que haya degenerado al extremo de que se otorgará como un distintivo ceremonial a cortesanos, políticos y otros "pájaros de corte", como testimonio de favor real. Y esto es también sólo suposición basada en el empleo de la frase y no en los hechos.

El sucesor de Lord Clinton, Lord Howard of Effingham, o

vido en apariencia el silbato, ya que no existe evidencia de que lo haya usado alguna vez como símbolo de su cargo. A partir de aquí parece haber declinado en el favor oficial. En el reinado de Carlos II no se le tenía ya más como símbolo de mando y se volvió una tradición naval para transmitir órdenes. La historia registra así el hecho de que un silbato, parecido en forma al actual pito de contramaestre, fue usado como símbolo del cargo y del mando por los Lorens Almirantes desde los tiempos de Enrique VIII hasta los de Isabel. (8)

Probablemente fue el cambio del remo por la vela en la propulsión de los buques, que tuvo lugar por esta misma época, el factor que más influyó para llevar el pito a las manos del contramaestre. Fue prácticamente imposible controlar las maniobras de las velas desde la popa, con el resultado de que el pito pasó al contramaestre o a cualquier otro oficial subordinado que se convirtió en el responsable de estas. Esto sucedía ya hacia 1540 y está registrado en la historia del viaje de "La Bárbara" a Brasil. En él se dice que el cabo de mar, otro oficial subordinado que, como el contramaestre, se volvió responsable del velamen, tenía "un silbato y una cadena de Plata".

No se sabe ni cómo ni cuándo el silbato vino a ser conocido como el pito del contramaestre. Sin embargo, es razonable suponer que ello sucedió en una forma completamente natural. Con el paso de los años, el contramaestre asumió gradualmente el papel de oficial subordinado más caracterizado. Como tal, fue su responsabilidad controlar a la gente de cubierta, asignándoles trabajo y en general, haciéndoles formar y pasándoles revista antes de las diversas faenas de su rutina diaria. Probablemente, al principio gritaba o cantaba las ordenes en forma parecida a las que se citan del pasaje de la Tempestad. Ya con el pito, lo más natural fue usarlo en lugar de gritar con toda la fuerza de sus pulmones. Quizá al principio eran meros ruidos. Poco a poco comenzó a desarrollar las diversas llamadas pertinentes a las variadas faenas de la tripulación. Y luego, por su estrecha relación con este el más característico de los suboficiales, el silbato vino a ser conocido como el silbato o más apropiadamente, como el pito del contramaestre.

En la actualidad, el pito se usa únicamente en los buques de la Armada. Sus agudas llamadas se escuchan a través de los sistemas de comunicación general en los modernos buques de guerra llamando a la gente de mar, como desde hace siglos, a rendir honores a la Bandera, al rancho, al combate, a estar atentos a la voz de mando.

Su penetrante grito suele oírse al recibir a los oficiales a bordo según la respetuosa costumbre. Una cosa es cierta: Este instrumento es el más interesante de las tradiciones navales que aún quedan y es, sin duda alguna, tan viejo como las mismas Armadas.

N O T A S .

1. Entre comillas, en el original.
2. El bote de Cock Lorel. Al respecto, el Diccionario Inglés Oxford dice "Cock Lorel: Nombre del capitán y propietario de un bote tripulado por joviateros de todo tipo, en el poema humorístico y sarcástico "Cock Lorelles Bote, publicado por Wynkyn de Worde hacia 1515. El término se empleó después en el sentido de réprobo, bribón, pícaro; "Así no tendrás necesidad de bogar en el bote de Cockellaurel". THE COMPACT EDITION OF OXFORD ENGLISH DICTIONARY, Oxford University Press, Vol., I, p, 1665.

3. No se pudo encontrar un ejemplar completo del poema en cuestión. Una traducción aproximada del fragmento que se cita podría ser como sigue:

"Y luego, todos cobraron del remo,
desapareciendo al cabo de un rato.
Más al ir bogando colina hacia arriba,
el contramaestre se hincho la barriga.
Y agudamente sopló su silbato...".

4. ¡Valor, mis bravos! ¡Serenidad, serenidad, mis bravos!
¡Pronto! ¡Pronto! ¡Arriad la gavia! ¡Atención al silbato del

capitán! ¡Y ahora, viento, sopla hasta reventar, si quieres!

5. En Inglés, "The straighta voyage".

6. Una traducción aproximada sería:

"Con plateado silbato de cubierta se afirma,
cóbralo... aguanta... más gente allá arriba...."

7. Probablemente en honor de su hija María, que tuvo de su primera esposa, Catalina de Aragón, Esta María es la "Bloody Mary" que ascendió al trono a la muerte de su medio hermano - Eduardo VI en 1533. La fecha de su nacimiento, febrero de --- 1516 (Enciclopedia Americana) haría pensar que no era en su honor que Enrique VIII nombrada la galera en cuestión; pero - la misma Enciclopedia, refiriéndose a la muerte de Isabel I, - indica que ocurrió en 1602 o en 1603, según el nuevo estilo. - Esto señala el empleo de dos fechas en la cronología británica de la época y permite suponer que la galera; fue botada en octubre de 1516, según el "nuevo estilo", y así su nombre se justifica, pues, para un rey marino como Enrique VIII, ¿Qué - mejor manera podía haber de celebrar el nacimiento de una hija, sino botando un barco con su nombre?

8. Isabel I de Inglaterra, hija de Enrique VIII, llevó a su país a alcanzar el liderazgo en poderío marítimo que no perdería sino hasta la II Guerra Mundial. Murió en 1602 o -- 1603. El periodo a que se refiere el artículo abarcaría desde 1515, por lo menos, hasta 1600 unos 85 años.

**CONOCE A TUS HOMBRES... CONOCE TU TRABAJO...
CONOCETE A TI MISMO...**

Por el Mayor C.A. Bach, del Ejército de los Estados Unidos. Publicada en la Revista Proceedings, correspondiente a abril de 1974. Traducido por el Cap. de Frag. C.G.DEMN. Hugo Acosta Aguilar.

Dentro de poco tiempo controlarás las vidas de cierto número de hombres. Tendrás a cargo ciudadanos leales pero poco entrenados, que buscarán en tí instrucción y orientación.

Tu palabra será su ley. La más casual de tus observaciones será recordada. Tu manera de ser será rememada. Tu vestuario, tu porte, tu vocabulario, tu forma de mandar, serán imitados.

Cuando te unas a tu organización encontrarás un grupo de hombres bien dispuestos que piden de tí nada más que las cualidades que ganen su respeto, su lealtad y su obediencia.

Ellos están perfectamente listos y ansiosos de seguirte - en tanto que puedas convencerlos de que tienes esas cualidades. Cuando llegue la hora de que se den cuenta de que no las tienes, puedes comenzar a despedirte. Tu utilidad en esa organización habrá terminado.

Desde el punto de vista de la sociedad, el mudo puede di-

vidirse en directores y seguidores. Las profesiones tienen sus directores, el mundo financiero tiene sus directores. Tenemos directores religiosos y directores políticos y directores sociales. En todas estas direcciones es difícil, si no imposible, separar el elemento de dirección pura del elemento egoísta de la ganancia o ventaja personal para el individuo, sin el cual, tal dirección perdería su valor.

Es tan sólo en el servicio militar, donde los hombres sacrifican libremente sus vidas por una fe, donde los hombres es tan dispuestos a sufrir y morir por un derecho, o para evitar un error, que podemos esperar encontrar la dirección en su sentido más exaltado y desinteresado. Por ello, cuando hablo de - dirección, quiero decir mando militar.

En unos días más recibirás tu comisión como Oficial. Esta comisión no te hará comandante, simplemente te hará oficial. - Te colocará en una posición en la cual podrás llegar a mandar, si posees los atributos propios. Pero debes cumplir, no tanto con los hombres por encima de tí, como con los hombres por debajo de tí.

Los hombres deben seguir y continuarán siguiendo en la batalla a oficiales que no mandan, pero la fuerza que los impulsa no es el entusiasmo, sino la disciplina. Van con dudas y te mares, y con un miedo espantoso que les atenaza las fibras del corazón y que dispara la pregunta silenciosa: ¿Qué irá a hacer ahora este hombre?

Tales hombres obedecen la letra de sus órdenes, pero nada más nada saben de la devoción a su Comandante, del exaltado en tusiasmo que hace a un lado los riesgos personales, del espíritu de sacrificio. Sus piernas los llevan hacia adelante porque su cerebro y su entrenamiento les dice que deben ir. Pero su - espíritu no vá con ellos.

Los grandes resultados no los obtienen los soldados fríos, pasivos, faltos de respuesta. No van muy lejos y se paran tan pronto como pueden. El mando no sólo reclama, sino que recibe

de otros hombres la obediencia y la lealtad libremente otorgadas, sin dudas ni vacilaciones; y una devoción que, cuando llegue el momento, los hará seguir a su rey sin corona hasta el mismo infierno si es necesario.

Te preguntarás: "Pero, entonces, ¿en qué consiste el liderazgo? ¿Qué debo hacer para convertirme en líder? ¿Cuáles son los atributos del liderazgo, y qué debo hacer para cultivarlos".

El mando es una combinación de numerosas cualidades. Entre las más importantes yo relacionaría la confianza en sí mismo, la autoridad moral, el espíritu de sacrificio, el paternalismo, la rectitud, la iniciativa, la decisión, la dignidad y el valor.

Déjame discutirte las contigo en detalle.

La confianza en sí mismo resulta, primero, del conocimiento exacto; segundo, de la habilidad para impartir ese conocimiento y, tercero, del sentimiento de superioridad sobre los demás que es consecuencia natural de los dos primeros. Todo esto da equilibrio al oficial.

Para guiar, debes saber. Puedes engañar a tus hombres algunas veces, pero no puedes engañarlos todo el tiempo. Los hombres no tendrán confianza en un oficial a menos que éste conozca su profesión, y debe conocerla cabalmente.

El oficial debe saber más del papeleo administrativo que su Sargento primero y que el escribiente de la Compañía juntos debe saber más acerca de raciones que su despensero más acerca de las enfermedades del ganado que su veterinario. Debe ser -- por los menos tan buen tirador como cualquiera de su unidad.

Si el oficial no sabe, y demuestra que no sabe, es completamente humano que el soldado se diga así mismo: "Qué se vaya al diablo, No sabe de esto tanto como yo", y con toda calma hace a un lado las instrucciones recibidas.

No hay sustituto para el conocimiento preciso. Instrúyete en forma tal que los hombres te busquen para preguntarte, - que tus hermanos oficiales se digan entre sí - "Pregúntale a Pérez. El sabe".

Pero no solamente debes conocer completamente las obligaciones de tu jerarquía, sino que debes también estudiar las de los dos grados superiores inmediatos. Con esto tendrás un doble beneficio. Te preparas para obligaciones que pueden recaer sobre tí en cualquier momento del combate, y obtienes un horizonte más amplio que te permite apreciar la necesidad de ciertas órdenes y contribuir más inteligentemente a su ejecución.

No solamente debes saber, sino que también debes ser capaz de poner lo que sabes en un castellano vigoroso, interesante y gramaticalmente correcto. Debes aprender a ponerte de pié y hablar sin embarazo alguno.

Se me dice que en los campamentos ingleses de entrenamiento se pide a los oficiales estudiantes que dirijan la palabra a sus compañeros durante diez minutos sobre un tema de su elección. Esta es una práctica excelente. Porque para hablar claramente uno debe pensar claramente, y el pensamiento claro y lógico se expresa a sí mismo en órdenes positivas y definidas.

Mientras que la confianza en tí mismo es el resultado de saber más que tus hombres, tu autoridad moral sobre ellos se basa en tu creencia de ser el mejor. Para alcanzar y mantener este ascendiente debes poseer auto-control, vitalidad y resistencia física y fuerza moral.

Debes mantener tus riendas firmemente en tu mano de manera que, aún cuando en el combate estés rígido de espanto, nunca muestres miedo. Porque si tú, por alguna cosa como un movimiento apresurado, un temblor de la mano, un cambio de expresión o una orden apresuradamente dada y luego apresuradamente anulada, o en alguna otra forma revelas tu condición mental, ésta se reflejará en tus hombres en mucho mayor grado.

En la guarnición o en el campo se presentarán muchas situaciones que pondrán a prueba tu temperamento y cambiarán tu estado de ánimo. Si en tales situaciones pierdes los estribos, nada tienes que hacer como conductor de hombres. Porque bajo el influjo de la ira, los hombres hacen y dicen cosas de las que casi siempre se arrepienten después.

Un oficial nunca debería disculparse ante sus hombres; -- más un oficial nunca debería ser culpable de un acto por el -- cual su sentimiento de justicia le indique que debería disculparse.

Otro elemento para alcanzar la autoridad moral radica en la posesión de vitalidad y resistencia física suficientes para aguantar las fatigas a las que tú y tus hombres están sujetos; y de un espíritu intrépido que te permita no solo aceptarlas -- con entusiasmo, sino también minimizar su magnitud.

Aligera tus problemas, resta importancia a tus fatigas; y así ayudarás en forma no poco importante a construir dentro de tu organización un espíritu cuyo valor es inconmensurable en -- tiempo de prueba.

El tercer elemento para alcanzar la autoridad moral es la fuerza moral. Para ejercerla has de vivir limpiamente, debes -- tener la capacidad de reconocer lo que es correcto de lo que -- no es y la voluntad de hacer lo correcto.

Sé un ejemplo para tus hombres. Un oficial puede ser una fuerza del bien o una fuerza del mal. No les des sermones: Eso será menos que inútil. Vive la clase de vida que te gustaría -- que llevaran y te sorprenderá ver el número de los que te imitan.

Un Capitán vociferante y blasfemo, descuidado con su apariencia personal, tendrá una compañía de majaderos sucios y -- ruidosos. Recuerda lo que te digo. Tu compañía será tu reflejo. Si tienes una compañía podrida será porque eres un Capitán podrido.

El espíritu de sacrificio es esencial para el liderazgo. Tu deberás dar todo el tiempo. Darás físicamente, porque las horas más largas, el trabajo más duro y la mayor responsabilidad es la parte del Capitán. Es el primer hombre que se levanta a diana y es el último que se retira a descansar. El trabaja mientras los otros duermen.

Darás mentalmente, en forma de simpatía y aprecio por los problemas de tus hombres. La madre de éste ha muerto, y aquél perdió todos sus ahorros en una operación bancaria. Puede ser que quieran ayuda, pero más que nada lo que desean es simpatía.

No cometas el error de alejar a tales hombres con la afirmación de que tú también tienes tus propios problemas, porque cada vez que lo haces quitas una piedra de los cimientos de tu casa.

Tus hombres son tus cimientos, y el edificio de tu liderazgo se derrumbará sobre tu cabeza a menos que descansen sólidamente en ellos.

Por último, darás de tus escasos recursos. Frecuentemente gastarás tu dinero en conservar la salud y el bienestar de tus hombres o en ayudarlos con sus problemas. Casi siempre recuperarás tu dinero. Pocas veces habrá que cargarlo a pérdidas y ganancias.

Cuando digo que el paternalismo es esencial para el liderazgo estoy empleando el término en su mejor sentido. No me refiero a aquella forma de paternalismo que roba a los hombres su iniciativa, su confianza y su respeto por sí mismos. Me refiero al paternalismo que se manifiesta en un vigilante cuidar del confort y el bienestar de aquellos bajo tu mando.

Los soldados son semejantes a los niños. Deberás ver que tengan abrigo, ropas y alimentos, lo mejor que tus mayores esfuerzos les puedan proporcionar. Deberás ser más solícito con su confort que con el tuyo propio. Deberás ver que tienen alimentos antes de pensar en los tuyos, que cada uno tiene mejor

cama que se les pueda proporcionar antes de ponerte a pensar - dónde dormirás. Deberás cuidar su salud. Deberás conservar su fuerza evitando exigirles esfuerzos innecesarios o trabajos -- inútiles.

Y al hacer todo esto estarás insuflando vida en lo que de otra manera sería una simple máquina. Estarás creando un alma en tu organización que hará que la masa te responda como si de un solo hombre se tratara. Y eso es espíritu.

Y cuando tu organización tenga este espíritu te despertarás una mañana y encontrarás que las mesas se han tornado; que en lugar de que tú estés mirando constantemente por ellos, -- ellos, sin siquiera una indicación de tu parte, se han echado la tarea de mirar por tí. Encontrarás que una fajina está siempre ahí para ver que tu tienda, si la tienes, se erija prontamente; que la mejor y más limpia ropa de cama se destina a tu tienda; que cuando nadie come carne, de algún misterioso alma cén sale un trozo para tu ración; que nunca falta una mano extra para ayudar a tu ordenanza a darle un verdadero tratamiento de belleza a tu caballo; que se anticipan a tus deseos; que todos están alerta. Y entonces has llegado.

La rectitud es otro elemento sin el cual el liderazgo no puede alcanzarse ni mantenerse. Debe existir primero la rectitud que trata a todos los hombres con justicia. No digo que en la misma forma, porque no puedes tratar a todos los hombres por igual; Eso sería suponer que todos son cortados por la misma - tijera, que no existe cosa tal como la individualidad.

No puedes tratar a todos los hombres en la misma forma. - El castigo que haría a uno encogerse de hombros en señal de - desprecio es una angustia mental para otro. El Comandante que para una ofensa dada tiene establecido un castigo normalizado que se aplica a todos, es o muy indolente o muy estúpido para estudiar la personalidad de sus hombres.

En su caso, ciertamente que la justicia es ciega.

Estudia a tus hombres tan cuidadosamente como un cirujano estudia un caso difícil, Y cuando estés seguro del diagnóstico aplica el remedio, Y recuerda que aplicas el remedio para curar, no para ver retorcerse a la víctima, Puede ser necesario cortar hondo, pero cuando estés satisfecho con el diagnóstico no dejes que una falsa simpatía por el paciente te aleje de tu propósito.

La rectitud para aplicar el castigo vá de la mano con la rectitud para otorgar créditos, Todo el mundo odia a aquel que es indiferente ante los méritos de los demás.

Cuando uno de tus hombres ha realizado un trabajo especialmente notable, vé que consiga una recompensa apropiada. Mueve cielo y tierra para conseguirlo. No trates de quitarle su mérito para atribuírtelo tú mismo. Podrías hacerlo y salirte con la tuya, pero habrás perdido el respeto y la lealtad de tus -- hombres, Y tarde o temprano tus hermanos oficiales lo sabrán y te señalarán como a un leproso, Hay en la guerra gloria para todos, Dale a tus hombres su parte, El hombre que siempre toma y nunca dá no es un líder, Es un parásito,

Hay otra clase de rectitud: Aquella que evita que un oficial abuse de los privilegios de su rango, Cuando exiges respeto de tus soldados, asegúrate de que los tratas con igual respeto, Estimula su hombría y su respeto por sí mismos, No trates de humillarlos,

Para un oficial ser déspota e insultante al tratar con la tropa es ser cobarde, Se ata al hombre a un árbol con los lazos de la disciplina y luego se le abofetea, sabiendo perfectamente que no puede responder,

La consideración, la cortesía y el respeto de los oficiales para con la tropa no es incompatible con la disciplina, Son parte de nuestra disciplina, Ningún hombre puede esperar ser líder sin iniciativa y decisión.

Con frecuencia verás en las maniobras que, cuando se presenta una emergencia, ciertos hombres dan con toda calma órdenes al instante que, analizando después, resultan ser si no -- las precisas, sí muy cercanas a las que debieron ser las correctas. Verás también otros que en una emergencia actúan atolondradamente: Sus cerebros se rehusan a trabajar, o dan una orden apresurada, la anulan, dan otra y la anulan también. En suma, muestran todas las indicaciones de estar espantados.

En relación con el primer hombre tu podrías decir: "Ese hombre es un genio. No ha tenido tiempo para razonar esto. Actúa intuitivamente". ¡Olvídate!. "El genio es simplemente la capacidad de soportar infinitos trabajos". El hombre que está listo es el que se ha preparado. Ha estudiado de antemano las posibles situaciones que se pueden presentar y ha hecho plenes tentativos para hacerles frente. Cuando la emergencia se presenta, el hombre está listo para enfrentarla.

Deberás tener la atención mental suficiente para apreciar el problema que tienes ante tí y la capacidad de razonar rápidamente para determinar los cambios necesarios en tu plan preestablecido. Deberás tener también la decisión para ordenar la ejecución de tales cambios y ceñirte a tus órdenes.

En una emergencia, una orden razonable es mejor que nada. La situación está allí. ¡Afróntala! Es mejor hacer algo, aunque resulte erróneo, que dudar, tratar de buscar la decisión correcta y terminar por no hacer nada. Y una vez que te decides por una línea de acción, atente a ella. No vaciles. Los hombres no tienen confianza en un oficial que no sabe lo que quiere.

Alguna vez serás llamado a hacer frente a una situación que ningún ser humano habría podido anticipar razonablemente, si te has preparado para otras emergencias que podrías anticipar, el entrenamiento mental que has adquirido te permitirá -- actuar con prontitud y calma,

Con frecuencia actuarás sin órdenes de tus superiores. El tiempo no te permitirá esperarlas. Aquí es donde entra de nue-

vo, la importancia de estudiar tu trabajo. Si tienes un conocimiento completo de la situación y puedes formarte una idea del plan general de ellos, entonces eso y tu entrenamiento previo en emergencias te permitirá determinar que la responsabilidad es tuya e impartir sin demora las órdenes pertinentes.

El elemento de dignidad personal es importante en el liderazgo. Sé amigo de tus hombres, pero no seas su amigo íntimo. Los hombres debe sentir por ti una especie de temor reverente, no miedo. Si tus hombres se familiarizan contigo es tu falta, no la de ellos. Tus acciones los han animado a hacerlo.

Y, por encima de todo, no te abarates cortejando su amistad o persiguiendo sus favores. Te despreciarán por ello. Si eres digno de su lealtad, respeto y devoción, te los darán sin que tú lo pidas. Si no lo eres, nada de lo que hagas te los ganará.

Y ahora mencionaré el valor. Necesitarás valor, tanto moral como físico. La clase de valor moral que te permite adherirte sin flaquear a un determinado curso de acción que tu juicio te ha señalado como el mejor para alcanzar los resultados deseados.

Cada vez que cambias tus órdenes sin una razón obvia debilitas tu autoridad y deterioras la confianza de tus hombres. Tén el valor moral de responder por tus órdenes hasta el fin.

El valor moral exige además que asumas la responsabilidad de tus actos. Si tus subordinados han cumplido lealmente tus órdenes y lo que ordenaste estuvo mal, entonces el error es tuyo y no de ellos. Tuyo habría sido el honor si las cosas hubieran salido bien. Carga con la culpa si el resultado es un desastre. No trates de buscar a un subordinado como chivo expiatorio. Eso sería una cobardía.

Todavía más; Necesitarás valor moral para determinar la suerte de los que dependen de tí. Frecuentemente se te pedirá que hagas recomendaciones acerca del ascenso o desgradación de los hombres bajo tu mando directo.

Ten en mente con toda claridad tu integridad personal y - el deber que tienes para con tu patria, No dejes que los sentimientos o la amistad personal te desvíen de un estricto espíritu de justicia. Si tu propio hermano es tu Segundo Comandante y lo encuentras no apto para su comisión, elimínalo. Si no lo haces, tu falta de valor moral puede resultar en la pérdida de valiosas vidas.

Por otro lado, si te llaman para hacer una recomendación acerca de una hombre a quien detestas completamente por razones personales, no dejes de hacerle justicia. Recuerda que tu objetivo es el bien general, no la satisfacción de un rencor personal.

Doy por sentado que tienes valor físico. No necesito decirte cuán necesario es. El valor es más que mera bravuconería. La bravuconería es simple ausencia de miedo. Un imbécil puede ser bravucón porque no tiene el cerebro para apreciar el peligro. No sabe lo suficiente para tener miedo.

El valor, sin embargo, es una firmeza de espíritu, esa columna vertebral moral que, aún cuando apreciamos completamente los peligros involucrados, de todas maneras nos permite seguir adelante con la empresa. La bravuconería es física, el valor es mental y moral. Podrás estar completamente frío, tus manos temblar, tus piernas flaquear, tus rodillas a punto de doblarse; Eso es miedo. Si a pesar de ello vas hacia adelante, si no obstante esta rebeldía de tu cuerpo continúan guiando a tus hombres contra el enemigo, entonces tienes valor. La manifestación física del miedo pasará y se alejará. Sólomente la experimentarás una vez. Es como la "fiebre del reno" del cazador que trata de cobrar su primera pieza. No debes rendirte ante ella.

Hace unos años, durante un curso de demolición, el grupo al que yo pertenecía estaba manejando dinamita. En reacción -- con su manejo el instructor nos dijo: "Caballeros, debo advertirles que sean cuidadosos en el empleo de estos explosivos. Un hombre tiene un sólo accidente". En la misma forma te asaltará en tu primera acción, si dejas que tus hombres sigan adelante

en tanto que tu buscas un carácter de granada, entonces nunca tendrás la oportunidad de guiarlos.

Emplea tu buen juicio al pedir a tus hombres que muestren su valor físico. No le pidas a un hombre que vaya a donde no irías tu. Si tu sentido común te dice que el lugar es demasiado peligroso para que te aventures en él, será también demasiado peligroso para ese hombre. Sabes que su vida es tan valiosa para él como la tuya es para tí.

Habrás veces en que tus hombres deben exponerse a un peligro que no puedes compartir. Debes enviar un mensaje a través de una zona batida por el fuego enemigo. Pides voluntarios. -- Si tus hombres te conocen y saben que estás en lo correcto, nunca te faltarán voluntarios, porque sabrán que tu corazón está en tu trabajo, que le estás dando a tu patria lo mejor de tí mismo y que de buena gana llevarías tú el mensaje si pudieras. Tu ejemplo y entusiasmo los habrá inspirado.

Por último, si aspiras al mando te animaría para que estudiaras a los hombres.

Ponte en su lugar. métete en su piel y encuentra lo que hay dentro. Algunos son bastante diferentes de lo que parecen ser. Determina la forma en que trabajan sus mentes.

Mucho del éxito del General Lee como conductor de hombres, se puede atribuir a su habilidad como psicólogo. De sus tiempos de West Point conocía a la mayoría de sus adversarios, sabía cómo pensaban y creía que actuaría en cierta forma en ciertas circunstancias. En casi todos los casos fue capaz de anticipar sus movimientos y bloquear su ejecución.

En esta guerra, no conoces a tu adversario en la misma forma. Pero puedes conocer a tus hombres. Puedes estudiar a cada uno para determinar en dónde está su fuerza y en dónde su debilidad, en cuál de ellos puedes confiar hasta el último aliado y en cuál no.

Conoce a tus hombres... conoce tu trabajo,, concóctete a -
tí mismo.

NOTA DEL TRADUCTOR: Este trabajo, uno de los mejores que se han escrito acerca del mando militar, fue dirigido por el autor a un grupo de oficiales que terminaban su entrenamiento en Fort Sheridan, en el año de 1917. En la traducción me he permitido cambiar el "Ustedes" por el "TÚ", con la idea de establecer -- una relación más estrecha entre lector y autor,

LOS GENERALES BRITANICOS EN LA VICTORIA Y EN LA DERROTA.

Tomada del libro de Sir --
ders John Smyth V.C. Lea -
ship in war. New York, 1984.
Traducción del Cap.de Frag.
C.G. DEMN. Antonio Vázquez
del Mercado Muñoz.

Es admirable que casi al final del siglo XX, cuando la Segunda Guerra Mundial está ya tan lejana, que el público se interese tanto en historia militar y las biografías de los políticos y generales que la han hecho. Libros sobre la Segunda Guerra Mundial son seguidos por libros que narran la Primera Guerra Mundial; y recientemente nuevos libros han aparecido sobre grandes Comandantes como Wellington Napoleón y Marlborough. Tal parece que las preguntas eternas ¿Cómo se hace un general? ¿Porqué un general fracasó mientras otro logró éxito? ¿Cómo se compara un general con respecto a otro? ¿Qué constituye el liderazgo en batalla? aún permanecen sin respuesta y sin embargo son fascinantes y ¿Qué papel juegan los jefes de gobierno y gobiernos en la conducción de las operaciones militares?

También está la interrogante respecto a ¿Cómo puede afectar el juicio y apreciación de un comandante en batalla la constante tensión y decaimiento de salud?

El General Wavell fue uno de estos casos, había estado bajo enorme tensión en la campaña de Africa del Norte y necesitaba un largo descanso, cuando fue relevado. El Jefe del Esta-

do Mayor General Sir John Dill lo sabía y así mismo Wavell. -- Dill le rogó a Winston Churchill que no lo mandara como Comandante en Jefe de la India, sabiendo que la guerra con Japón -- era casi segura. Pero Churchill insistió en que Wavell debería encargarse del Mando en la India. Muy pronto Wavell estaría involucrado en las desastrosas operaciones que llevaron a la perdida de Malaya y Birmania. El 10 de Febrero de 1942, al zarpar de Singapore en su hidroavión, tuvo un serio accidente y se -- rompió dos huesos de la espalda, perdió el conocimiento y debió haber sido hospitalizado. Pero ¿Quién puede obligar a un -- Comandante en Jefe a hospitalizarse, si el mismo se niega? y -- fue en las siguientes semanas en que se perdieron Singapore y Birmania. Durante este corto tiempo todos los que trataron a -- Wavell hacían mención respecto a lo enfermo que estaba y que algunas de las decisiones que tomó fueron muy diferentes a -- aquella que hubiera tomado si su salud hubiera sido satisfactoria.

Otra consideración de interés es: ¿Cómo se escribe la -- historia militar? El público lector piensa que el historiador siempre tiene la razón; que la historia militar oficial debe -- ser la Biblia. No estoy insinuando que el historiador no dice la verdad tal y como la ve, pero ¿cómo llegan a verla en primer lugar? después de muchos años de haber pasado los eventos sobre lo que va a escribir, se encuentra circunscrito por todo aquello que ya ha sido escrito y hablado al respecto. Hace lo mejor que puede para llegar a la verdad, partiendo de una enorme cantidad de documentos, examinará diferentes opiniones y será influenciado por dos factores; los despachos de los Coman--dantes en Jefe y la interpretación política de los mismos. Naturalmente que los despachos son influenciados por lo que los Comandantes de Fuerzas en combate le han informado al Comandante en Jefe. Si por alguna razón se le ha dado un panorama equivacado al principio, la distorsión en el despacho se convierte en el hecho aceptado para los subsecuentes escritores.

Ejemplo de lo anterior fue el desastre del Puente de Sitang el 23 de marzo de 1942, en Birmania, descrito (en forma -- bastante acertada) por Wavell y Winston Churchill como la ope-

ración en que se perdió a Birmania. El reporte inmediato dado a Wavell y Churchill sobre el incidente, fue sin embargo, básicamente equivocado; sin embargo tal y como aparece en los despachos de Wavell y el libro de Churchill sobre la Segunda Guerra Mundial, había sido tan ampliamente aceptado, que se convirtió en parte de la historia de la guerra mucho antes de que la historia fuera escrita. Posteriormente, el historiador de la guerra se vió obligado a recapacitar debido a la información que después saliera a la luz, teniendo que alterar la historia previamente aceptada en varios puntos de vital importancia. Afortunadamente esto fue posible, pero no ha sido siempre el caso.

Los autócratas del campo de batalla son los Comandantes en Jefe, los Jefes de gobierno y finalmente los historiadores de la guerra, todos son susceptibles de cometer equivocaciones. Con razón, a los generales noveles a veces les cuesta -- trabajo reconocer sus batallas cuando las leen en los libros de historia. Dentro de su esfera, el Comandante en Jefe en el campo es supremo en autoridad, como poca gente lo es; y mientras más alto está, lo más lejos que se encuentra y más importante es la operación que conduce.

El, puede quitar a cualquiera bajo su mando y no habrá ningún enmiendo y mientras más alto están más fuerte es la -- caída. Años después de la guerra, el historiador tratará de -- recoger las piezas pero por lo general no es posible armar -- completamente el rompecabezas. Un ejemplo es el del General -- Gough, al mando del 5° Ejército en Francia en Marzo de 1918, -- aunque el, vivió lo suficiente para ver restaurada su reputación, aunque fuera en parte.

El Comandante en Jefe o Jefe de Estado Mayor puede ser removido por el Primer Ministro, como lo fueron Wavell, Dill y Auchinleck por Winston Churchill. Los primeros ministros -- sin embargo a diferencia de los Comandantes en Jefe son responsables, ante sus gobiernos y necesitan contar con una buena -- mayoría en la Cámara de los Comunes. Lloyd George en la Primer Guerra Mundial nunca la tuvo, de lo contrario hubiera rele

vado a Douglas Haig. Winston Churchill fue más afortunado en este respecto en la Segunda Guerra Mundial.

En su posición como Ministro de la Defensa, influyó en la conducción militar de la guerra, más que cualquier primer ministro. Su dominio político de la situación de la guerra en el contexto mundial era maestro y de gran fuerza para la causa aliada, pero su interferencia con las operaciones a niveles inferiores era a menudo desafortunada y muy exasperante para los Jefes de Estado Mayor y Generales combatientes.

La mayoría de los generales británicos merecen nuestra admiración. Ningún individuo llega a general a menos que haya demostrado cualidades sobresalientes de conocimiento y liderazgo. Lo interesante es el comportamiento tan diferente de acuerdo a diversas condiciones y todo el tiempo el imponderable factor suerte, juega una parte muy importante.

¿Qué hace a un general?

Mucha gente que ha estudiado la historia militar se ha hecho esta pregunta pero la verdad es que nadie ha podido dar una respuesta que satisfaga a todos, y menos a los propios generales, quienes quizá no puedan verse de acuerdo a como otros los ven. Hay generales y generales de generales viejos y modernos, generales de Estado Mayor y generales de combate. Pero no hay un general perfecto que se pudiera considerar como prototipo para todos los casos y todas las campañas.

Don de mando es la cualidad más importante que debe tener todo general de batalla exitoso. Mucha gente ha tratado de definir lo que es liderazgo pero pocos han estado de acuerdo, excepto que líder es alguien a quien los hombres están dispuestos a seguir. En la victoria sí; ¿en la derrota? ¿para bien o para mal? ¿o qué? estas son las interrogantes.

Es una ventaja para un líder tener una apariencia distinguida y una personalidad arrolladora. Pero con eso no llegará muy lejos si no sabe su trabajo o no tiene el coraje tanto físico

como mental. Es muy fácil ser un general con hombres que lo sigan cuando se tienen grandes batallones - y de cuyo lado se supone que está Dios. Pero la verdadera prueba del liderazgo apárece cuando uno está del otro lado, con desventaja numérica en personal y armamento.

La mayoría de los generales que se mencionarán hicieron - su reputación en el lodo y sangre de la Primera Guerra Mundial, cuando eran oficiales subalternos, emergiendo con el conoci--- miento real de lo que significaba el liderazgo de abajo hacia arriba- poniendo después sus conocimientos a buen efecto cuando llegaron a los mandos superiores.

Finalmente viene el importante problema del Generalato -- que debe ser lo primero en toda operación militar- y ello es - la conformación del plan. En la Segunda Guerra Mundial, Montgo- mery y Slim fueron los grandes planeadores. Alexander se lo dejaba en su mayor parte a su Jefe de Estado Mayor, aunque siem- pre le gustaba tener dos o tres planes alternos para su consi- deración- de los cuales, debido a su aguda intuición, casi in- variablemente escogió el correcto.

Varios distinguidos escritores y teóricos militares han - buscado definir ciertos principios de la guerra que puedan to- marse como guía para todas las situaciones. Quizá uno de los - más distinguidos fue Sir Basil Liddell Hart, su estrategia de la aproximación indirecta, tal y como se aplicó en Francia du- rante la Primera Guerra Mundial, tuvo una boga considerable. - En breve, el precepto que predicaba era "evitar lo que es fuer- te y atacar lo que es débil". Podemos decir que estamos de acue- rdo siempre y cuando las circunstancias lo permitan. Bill Slim era su firme creyente en el éxito final en la Campaña de Bir- mania. Los Japoneses eran casi imposibles de desviar por medio de un ataque frontal.

En las dos principales operaciones anfibia en la histo- ria de Gran Bretaña, Gallípoli y Overlord (Normandía 1944), -- los mejores lugares para el asalto fueron naturalmente los más defendidos. Había que romper la barrera aplicando una fuerza

abrumadora, misma que planeó y aplicó Montgomery en Overlord y que Ian Hamilton no logró en Gallipoli debido a que fue presionado por el Gabinete de Guerra a desembarcar muy pronto y en segundo lugar no contaba con el armamento que era esencial para destruir las alambradas submarinas y dar cobertura a las tropas de asalto,

Los japoneses aseguraron el éxito de su invasión a Malaya en Diciembre de 1941 al tener una superioridad aérea abrumadora sobre toda el área de operaciones. El plan de defensa británico se basaba en la misma idea - el único problema fue que las aeronaves de primera línea no pudieron ser suministradas para implementarlo.

El factor sorpresa, claro está, permanece como el principio más importante en toda operación de guerra y que todo comandante busca lograr; pero en la Primera Guerra Mundial fue muy difícil. Quizá los alemanes lo lograron al ser los primeros en usar el gas venenoso en abril de 1915 y posteriormente los británicos, siendo los primeros en utilizar los tanques: pero ambos perdieron la oportunidad puesto que no pudieron explotar sus éxitos iniciales.

Mary Parker Follet (consultora norteamericana en Administración industrial) dijo:

"La Ley está en las circunstancias".

Los líderes militares a menudo han tenido que jugar la mano que se les ha dado, aunque se den cuenta que contiene muy pocas cartas ganadoras. Entonces a menudo les echan la culpa por el plan y sus medios para implementarlo aunque no hayan tenido la responsabilidad de ello. A Douglas Haig se le echó la culpa de la batalla de Somme. Aunque él siempre se opuso a llevarla a cabo en ese tiempo. La mayoría de sus tropas eran de las divisiones del recién llegado "Ejército Kitchener" a quien él hubiera preferido iniciar en forma más gradual en las condiciones de batalla. Pero la necesidad de aliviar la presión sobre los franceses en Verdún, forzó a Haig al baño de sangre en Somme. Puede ser que haya prolongado la batalla demasiado tiempo; pero la tuvo que pelear, Auchinleck en Africa del Norte,

nuevamente hubiera querido más tiempo para entrenar sus tropas con sus tanques antes de comprometerlos a la batalla. Pero las circunstancias de la guerra como un todo y la presión política que recayó en él, la obligó a atacar más pronto de lo que él consideraba correcto. Sin embargo, con el paso del tiempo, estas cosas están expuestas a ser olvidadas.

Pero fue en las tempranas campañas de la Segunda Guerra Mundial, con Gran Bretaña completamente impreparada, que la Ley de las circunstancias se apegaron más drásticamente. Y Dunquerque, Singapur y la primera campaña de Birmania en 1942 fueron los comentarios de las reputaciones militares. Los comandantes de esos días solo podían "hacer y enmendar" con lo que tenían. Y por lo general era bastante poco.

LAS ISLAS MALVINAS.

(Segunda Parte).

Tomado de la Revista Navy International. Londres, mayo de 1982. Trad. del Tte. de Corb. Martín Mur Ubasart.

IV. OPERACIONES MILITARES.

Tras el escalamiento que suscitó el hecho de que el pequeño grupo de argentinos de Georgia del Sur se negaran a abandonar la isla a bordo del transporte de la Armada Argentina Bahía de Buen Suceso, de 3100 toneladas, cuando el gobierno británico así se lo solicitó, los dos países en disputa comenzaron a enviar embarcaciones navales a esa área. La Real Armada mandó al HMS Endurance, que llevaba a bordo un pequeño destacamento de infantes de marina; y los argentinos al Bahía Paraíso, transporte de 9,600 toneladas fletado por la Armada, y que transportaba un número desconocido de tropas que ya se encontraban en el área, y que iba acompañado, según informes procedentes de Buenos Aires, de las fragatas de 1,170 toneladas Granville y Drummond, armadas con el misil EXOCET de construcción francesa.

A medida que la situación iba empeorando, el 29 de marzo se informó que Argentina había cancelado las franquicias al personal naval y que estaba enviando varios buques de guerra a las aguas de las Malvinas. En una declaración ante la Cámara de los Lores el 30 de marzo, Lord Carrington afirmó que el HMS Endurance permanecerían en el área que tenía asignada durante el tiempo que fuese necesario; y en un informe posterior, a úl

timas horas del día 30, se mencionaba que la Real Armada estaba mandando a un buque cisterna al área de las Malvinas, lo cual era una posible indicación de que Gran Bretaña trataba de enviar una Fuerza de Tarea al Atlántico Meridional.

En otro informe procedente de Argentina se señalaba que el destructor Santísima Trinidad, del Tipo 42 (que recientemente terminó unas pruebas de fuego con SEA DART en el polígono de tiro del Ministerio de la Defensa, en Aberporth), así como su buque gemelo, el Hércules, habían zarpado de la importante base naval de Puerto Belgrano y se dirigían hacia el sur.

Como respuesta a la presencia argentina en el área de las Malvinas, se alistó a un grupo de tarea de la Real Armada compuesto por alrededor de tres embarcaciones, entre fragatas y destructores, para que zarpara hacia el Atlántico Meridional.

El 1º de abril, el Destacamento Naval 8901, que era la unidad de 79 infantes de marina con base en las Malvinas fue puesto en un mayor estado de alerta, ya que la situación diplomática se deterioraba y los isleños de las Malvinas se preocupaban cada vez más por la posible captura de las islas, por la fuerza, por parte de los argentinos.

Ese mismo día, horas más tarde, el embajador británico ante las Naciones Unidas dijo en Nueva York que una fuerza naval argentina entre las que figuraban el portaviones 25 de mayo, cuatro destructores y cuatro embarcaciones de desembarco, se hallaba navegando hacia las Malvinas y que el gobierno británico temía que la invasión fuese inminente. Al tener conocimiento de esto, en el Ministerio de la Defensa se trazaron planes rápidamente para preparar una Fuerza de Tarea mucho mayor que la que originalmente se había previsto, y la cual constaba del portaviones Invencible y de aproximadamente otros seis buques de guerra. Esta Fuerza de Tarea ya había recibido órdenes para efectuar una travesía al Océano Indico en una fecha posterior del presente año (1982). A las 0600 horas del 10. de abril, 1,800 efectivos argentinos, entre comandos

y hombres rana de la Armada comenzaron a apoderarse de instalaciones portuarias en Puerto Stanley (Puerto Argentino) y en otros lugares estratégicos.

Los primeros desembarcos tuvieron lugar en el Faro de Cabo Pembroke, donde un grupo de hombres rana argentinos llegaron a tierra mediante embarcaciones de asalto, de hule, y se apoderaron del faro que protege la entrada a la rada de Stanley, y tras el cual se encuentra la pista aérea. Tras tomar el faro, una fuerza de unos 300 hombres fue desembarcado en el Cabo, desde el LST Cabo San Antonio, teniendo como primer objetivo a la pista de terracería, de 4,000 pies de longitud, que constituye el aeropuerto. Después de tomar el aeropuerto, que había sido bloqueado mediante vehículos que se estacionaron sobre la pista, esta fuerza avanzó unos 11 kilómetros a lo largo de la costa, hasta Puerto Stanley, donde se reunió con otra fuerza de 400 hombres que llevaron ahí a cabo una invasión por mar desde el Cabo San Antonio, junto con vehículos blindados.

Otras tropas adicionales fueron trasladadas a Puerto Stanley, desde el portaviones argentino, en ocho helicópteros Sea King. Hubo un considerable intercambio de fuego entre los infantes de marina y los argentinos alrededor del área más fuertemente defendida, que era la Casa de Gobierno. En este lugar, los infantes de marina se sostuvieron durante tres horas; a las 0900 el Gobernador les ordenó que se rindieran, tras haber gastado una cantidad considerable de municiones; el saldo fue un Capitán de Navío de la Armada Argentina muerto y dos soldados argentinos gravemente heridos.

A 24 horas de la captura de las Malvinas, los argentinos habían reunido una fuerza de aproximadamente 4,000 hombres, que habían sido transportados desde tierra firme en los aviones Hércules C-130 de la Fuerza Aérea Argentina.

Al tenerse el anuncio oficial de que las Malvinas habían sido invadidas y capturadas, el gobierno británico hizo saber, a últimas horas del 2 de abril, que se estaba reuniendo una -

gran fuerza de tarea naval para mandarla al área. A los hombres del 3er. Batallón del Regimiento de Paracaidistas se les ordenó que regresaran a sus bases inmediatamente; y se hicieron preparativos apresurados para dejar listos para zarpar a los HMS Invincible, Hermes y Fearless, todos los cuales se encontraban en Portsmouth. En conjunto, se tenía que formar una fuerza de tamaño considerable, como Fuerza de Tarea, a partir de las unidades que acababan de terminar los Ejercicios de Adiestramiento de Verano en Gibraltar, así como gracias a las unidades que se hallaban en Portsmouth y Plymouth. Durante todo el día 2 de abril se trasladaron abastecimientos a bordo de los dos portaviones que estaban en Portsmouth y se cancelaron las franquicias a las dotaciones; al mismo tiempo, 1500 hombres de los Comandos Nos. 40 y 42 de Infantería de Marina comenzaron a salir de sus cuarteles en Plymouth, mientras se encargaban pertrechos pesados a bordo del buque de desembarco logístico RFA Sir Geraint, que zarpó de Plymouth a últimas horas del 2 de abril.

El 3 de abril desembarcaron en Georgia del Sur fuerzas argentinas y capturaron la isla, tras un enfrentamiento breve pero tenaz con la fuerza que defendía la isla y que constaba de 22 infantes de marina. Durante el ataque los infantes de marina haciendo uso de su mortero antitanque Carl Gustav, derribaron un helicóptero Puma argentino y dañaron fuertemente a una corbeta, por abajo de la línea de flotación, con la misma arma. Las bajas argentinas durante este breve pero sangriento enfrentamiento, no se pueden precisar con seguridad.

A todo lo largo del domingo 4 de abril, los argentinos continuaron desembarcando tropas y equipo en las Malvinas, entre el que figuraban transportes blindados de personal (LTVP-7s) y cañones antiaéreos. Al final del día, más de 2,000 efectivos argentinos se hallaban atrincherados alrededor de los puntos estratégicos de la isla, y se estaban preparando otras fortificaciones. Al atardecer del 3 de abril se observaron en la pista aérea cuatro aviones jet ligeros, que montaban cohetes bajo las alas.

El 5 de abril, toda la fuerza de portaviones de la Real Armada --el Invencible y el Hermes, junto con el buque de asalto Fearless-- zarpó de Portsmouth con rumbo a las Malvinas. El Invencible fue el primero en zarpar a las 1000 horas, seguido del Hermes a las 1115 y del Fearless el 6 de abril.

El HMS Hermes fue designado buque insignia de la Fuerza de Tarea, y posteriormente, durante la travesía hacia el sur, el Contralmirante J.F. Woodward, Comandante de la Fuerza de Tarea, izó su bandera en el portaviones. Había otras unidades que procedentes de Gibraltar se iban a incorporar a la Fuerza de Tarea, al igual que lo harían las que posteriormente iban a zarpar de Plymouth.

No hay ninguna duda de que a pesar de la confusión política al respecto de la crisis de las Malvinas, una vez que al Ministerio de la Defensa se le dio la orden de preparar una Fuerza de Tarea, fue capaz de reunirlos con rapidez considerable. Y tampoco se debe olvidar que los trabajadores portuarios de Portsmouth trabajaron sin descanso durante todo un fin de semana, para ayudar a cargar los buques y dejarlos listos para que se hicieran a la mar. Tenían razones para hacerlo, ya que muchos de ellos se enfrentan al peligro del desempleo, si el señor Nott prosigue con los planes de reducción de gastos en la Defensa, con lo cual disminuirían considerablemente el tamaño y la escala de trabajo en los Astilleros Reales. Lo cierto es que durante esta crisis, tanto el astillero de Portsmouth como sus trabajadores han demostrado con creces el valor que tienen. ¿O acaso se hubiera podido lograr todo lo mencionado, únicamente desde el astillero de Plymouth?

Durante el domingo 4 de abril, en una reunión del Gabinete celebrada en Windsor se aprobó una Orden para incautar buques mercantes. Al día siguiente se emitió otra orden para incautar el barco de línea de pasajeros Canberra, cuyo capitán, Dennis Scott Masson, es oficial de la Reserva de la Real Armada. Tan pronto como el trasatlántico atracó en Southampton el 7 de abril, los trabajadores de los astilleros de Vosper Thornycroft se pasaron a bordo para construir plataformas para --

aterrizaie de helicópteros; y los comandos y hombres del 3er. Batallón de Paracaidistas comenzaron a embarcar abastecimientos con objeto de estar listos para un largo viaje hacia el Atlántico Meridional.

Junto con el Canberra, también se incautó el Elk, embarcación de 8,000 toneladas, de bajo calado, que se usa como -- transbordador RO-RO en la ruta hacia Escandinavia. A ambos buques se les adaptó equipo RAS, y posteriormente han sido recombustionados satisfactoriamente desde un buque cisterna RAF en la mar; para ello, el Canberra ha usado el método por la banda y su equipo RAS, mientras que el Elk recogió un conducto de combustible que arrastraba a popa el Plumleaf.

Los dos portaviones continuaron abasteciéndose mediante - helicópteros durante su travesía del Canal de la Mancha, pero una vez que llegaron al océano abierto, es decir al Atlántico propiamente, comenzaron a ponerse en condiciones de listos -- para el combate mediante ejercicios continuos y cercanos a la realidad, en aspectos de control de averías, patrullajes aéreos de combate y adistramiento de vuelo sobre cubierta, todo ello con la idea de lograr que los buques quedasen en óptimas condiciones operativas de frente de combate; incluso se llegó a mandar disparar un misil SIDEWINDER, armado, desde un avión Sea Harrier.

Los Sea Harriers que van a bordo de los dos portaviones llevan a cabo ejercicios diarios orientados a mejorar su eficiencia de combate, a manera de preparación para los tres papeles que deberán desempeñar en las Malvinas:

1. Dar apoyo a cualquier asalto anfibio que se pueda planear.
2. Lograr la superioridad aérea absoluta sobre las Malvinas.
3. Proteger a la fuerza de tarea.

Con el objeto de lograr un mayor potencial bélico y de tener margen ante un posible desgaste, el 14 de abril se incautó otro transbordador, el Atlantic Conveyor, y en él se debían embarcar otros 20 Harriers de la Real Fuerza Aérea para transportarlos a las Malvinas. Antes de embarcarse, a los pilotos de los Harrier de la RAF se les dio un breve periodo de adiestramiento en el simulador de la rampa de esquí que se encuentra en la base costera de la Armada de Yeovilton. Aunque cuando son capaces de operar desde los portaviones, la función más probable de los Harriers de la RAF sería el de dar apoyo terrestre (que es la función normal que desempeñan en el servicio de la RAF) a cualesquiera operaciones anfibia, dejando así libres a los Sea Harriers para el patrullaje aéreo de combate. Sin embargo, existe el temor de que los Harriers de la RAF vayan a sufrir corrosión en el medio ambiente marítimo, contra el que no tiene protección.

Mientras tanto, el Canberra estaba embarcando tropas (650 hombres del 3er. Batallón del Regimiento de Paracaidistas y de los Comandos), y el Elk embarcaba también equipo pesado y tanques ligeros Scorpion y Scimitar, provenientes de dos de los contingentes blindados de reconocimiento de los Blues y los Royals, así como uno de los regimientos de caballería Household. También se estaba acelerando el programa de pruebas al que a la sazón estaba sometido el HMS Illustrious, que es el segundo de los portaviones de la clase "Invincible".

Durante la semana anterior a la Pascua y en los días que siguieron, se incautaron todavía más buques mercantes del Reino Unido para dar apoyo a la Flota, así como para el transporte de tropas y abastecimientos al Atlántico Meridional. Se trataba de un gran número de grandes remolcadores de salvataje, así como buques cisterna y trolers, estos últimos para utilizarse posiblemente como barreminas, aun cuando su valor como tales debe considerarse algo dudoso, ya que a menos que estuvieran equipados con ciertos dispositivos para la detección de minas, serían prácticamente inútiles en caso de que los argentinos tendieran de influencia.

En conjunto, Gran Bretaña ha reunido una fuerza de tamaño considerable, que será capaz de llevar a cabo lo que se espera que sea una prolongada campaña en el Atlántico del Sur,

Sin embargo, y de manera inevitable, han surgido dudas y preguntas a consecuencia de la Operación Falkland. Casi todo el mundo está de acuerdo en que el Gobierno finalmente está llevando a cabo una política correcta; la cuestión es, ¿a qué precio? Quizá vale la pena reflexionar acerca de las preguntas que se deben plantear y contestar una vez que la crisis de las Malvinas haya quedado resuelta.

1. ¿Puede el Secretario de la Defensa permitirse el lujo de reducir la fuerza de la Armada a nivel en el que ya no resulta posible montar operaciones con la fuerza mínima necesaria, salvo por lo que toca a las áreas definidas como la de OTAN?

2. ¿Puede Gran Bretaña, en vista de la operación que se ha tenido que montar, permitirse el lujo de comprometer al Invincible en otras latitudes? La operación de las Malvinas ha requerido únicamente la presencia de dos portaviones. El Illustrious todavía no está listo y, en consecuencia, Gran Bretaña no ha podido cumplir plenamente con su compromiso naval con la OTAN. ¿Durante cuánto tiempo podría la OTAN llevar a cabo sus propios compromisos sin contar con el apoyo pleno que espera de la Real Armada?

3. ¿Es acaso una política de defensa sensata el ignorar a cualquier compromiso o territorio de ultramar? Aun la visita ocasional e irregular de una o dos fragatas en la región del Atlántico del Sur hubiera sido tal vez suficiente como para disuadir a los argentinos de iniciar operaciones militares contra las Malvinas. ¿Puede ahora Gran Bretaña permitirse el lujo de mantener una presencia naval en el Atlántico Meridional en apoyo a nuestros territorios en la Antártida?

4. Se tiene que prestar una cuidadosa consideración al estado actual de la flota mercante británica. Estos elementos

han respondido maravillosamente bien al llamado, pero ¿hasta qué punto puede el Ministerio de la Defensa movilizar a las embarcaciones mercantes, sin que con ello se comience a desarticular gravemente nuestra capacidad para el comercio marítimo.

5. ¿Es cosa sensata el cerrar un número tan grande de nuestros establecimientos y bases navales costeros? El astillero de Portsmouth y sus trabajadores respondieron en forma magnífica, pero en caso de que el astillero hubiese estado cerrado, ¿se hubiera acaso podido reunir y alistar a toda la Fuerza de Tarea, con la misma facilidad, únicamente en Plymouth?

Estas y muchas otras preguntas, algunas de las cuales indudablemente saldrán a la luz, tendrán que ser cuidadosamente consideradas y contestadas a satisfacción del público británico. El Documento Blanco de la Defensa que debió haber salido el mes pasado, debería ser vuelto a redactar, en vista de la crisis de las Islas Malvinas y de las preguntas que se acaban de plantear.

Mientras tanto, en las propias Malvinas, Argentina ha seguido acumulando sus fuerzas hasta que, en el momento de entrar en prensa, se estimaba que había unos 10,000 hombres argentinos en las islas; además, mediante un puente aéreo seguían llegando refuerzos al ritmo de hasta 100 vuelos por día.

En el momento en que entramos en prensa no se podía descartar un enfrentamiento bélico, y aun cuando en muchos aspectos la Fuerza de Tarea Británica se puede considerar superior a la Fuerza Argentina, en muchas áreas aquella tenía que enfrentar a fuerzas superiores que operaban desde bases bien preparadas y defendidas.

Aun cuando se trata de una Fuerza de Tarea razonablemente bien equilibrada y aprovisionada (por más que su cubrimiento aéreo se puede considerar débil porque sólo posee un número limitado de Sea Harriers) la Flota Británica, si tiene que lu

char, tiene ante sí una tarea extremadamente peligrosa. Se encontrará a millares de millas de una base segura, y resultará esencial que se apropie de una base (la opción obvia es la -- Georgia del Sur, pero primero hay que capturarla) segura que esté más cerca del escenario de operaciones, en la primera -- oportunidad que haya para ello. La fuerza también sufrirá el problema de mantener las operaciones en un clima difícil --en las Malvinas ahora se está aproximando el invierno--.

Aun cuando la Fuerza de Tarea se limite al bloqueo de las Malvinas requerirá de un considerable apoyo logístico --y de aquí la necesidad de requisar un gran número de buques mercantes--. El recombustionamiento en la mar estará a la orden -- del día, y de nuevo, si la Flota tiene que luchar se requerirán cantidades prodigiosas de combustible y municiones, para no hablar ya de alimentos y agua. Aun cuando la RFA es perfectamente capaz de mantener a la Flota en la mar de esta manera, a la distancia de 7,000 millas del Reino Unido la propia RFA tendrá que ser reabastecida. Al parecer, la Isla Ascensión se convertirá en la etapa de medio camino; así, los elementos -- de la RFA regresarán a Ascensión para reabastecerse, mientras que los buques mercantes incautos se utilizarán para reponer inventarios en Ascensión.

Si la campaña se prolonga, según muchos observadores piensan ahora que es probable, entonces la RFA se verá en dificultades para mantener sus altas normas de servicio. El recombustionamiento quizá no represente tanta dificultad, ya que a los buques cisterna mercantes se los puede adaptar fácilmente para esa tarea, y en cualquier caso la RFA cuenta con una buena flota de buques tanque de reaprovisionamiento.

Lo que puede convertirse en el área problemática será el reaprovisionamiento de municiones y de alimentos secos en la mar, ya que al contarse únicamente con dos buques de apoyo de la clase "Fort" y dos de la clase "Regent", en una larga campaña de desgaste para los buques de apoyo, bien se puede llegar a una situación en que dichos buques de apoyo resulten insuficientes para mantener a una flota del tamaño que el Minis

terio de la Defensa pretende mantener en el área de las Malvinas.

LA FUERZA DE TAREA BRITANICA,

Las embarcaciones que se indican más abajo han sido asignadas a la Fuerza de Tarea de la Real Armada para zarpar hacia las Malvinas, pero sólo las unidades marcadas con un asterisco (*) zarparon con la fuerza inicial.

UNIDADES.

ARMAMENTOS.

Portaviones.

*Invincible

Escuadrón 801 (Sea Harrier - 5 aviones)
Escuadrón 899 (Sea Harrier - 3 aviones)
Escuadrón 820 (Sea King - 10 aviones).

1 SEA DART S-S

*Hermes

Escuadrón 846 (Sea King Mk4 - 6 aviones)
Escuadrón 826 (Sea King Mk2/5-10 aviones)
Escuadrón 800 (Sea Harrier - 6 aviones)
Escuadrón 899 (Sea Harrier - 6 aviones)
Escuadrón 706 (Sea King MK 5-4 aviones)
Total: 18 Sea Kings.

Destruccioneros.

*Glamorgan.

4 x 1 EXOCET S-S
1 x 2 SEA SLUG II S-A (30 misiles)
2 x 4 SEA CAT S-S,
1 x 2 114 mm.
2 x 1 20 mm.
1 x Wessex HAS 3 (Escuad. 737).

Coventry

1 x 2 SEA DART (20 misiles)

Glasgow

1 x 114 mm

Sheffield

1 x 2 20 mm

2 x 3 Mk 32 ASW TT

1 x Lynx (Escuadrón 815).

Fragatas.

Active	4 x 1 EXOCET S-S
*Arrow	1 x 4 SEACAT S-A
*Alacrity	1 x 114 mm
*Antelope	1 x 2 20 mm
	2 x 3 Mk 32 ASW TT
	1 Lynx (Escuad. 815).
*Broadsword	4 x 1 EXOCET S-S
Battleaxe	2 x 6 SEAWOLF PDMS
*Brilliant	2 x 1 40 mm
	2 x 3 Mk 32 ASW TT
	2 x Lynx (Escuad. 815).
Aurora	1 x IKARA ASW
Dido	1 x LIMBO ASW
Euryalus	2 x 4 SEACAT S-A
	2 x 1 40 mm
	1 x Wasp (Escuad. 829).
Ariadne	1 x SEACAT S-A
	1 x 2 114 mm.
	2 x 1 20 mm
	1 x LIMBO ASW
	1 x Wasp (Escuad. 829).
*Plymouth	1 x 2 114 mm.
Rhyl	2 x 1 20 mm.
Yarmouth	1 x SEACAT S-A
	1 x LIMBO ASW
	1 x Wasp (Escuad. 829)

Submarinos

*Superb?	5 x 533 mm TT
*Spartan	20 Torpedos TIGERFISH
+ ? Septre	
Splendid	

Guerra Anfibia.

*Fearless +	4 x 4 SEACAT S-A.
Intrepid +	2 x 1 40 mm
	4 x LCA

4 x LCM9
700 hombres
1 Wessex Mk5 (Escuad. 845-5 aviones)

*Sir Geraint
*Sir Galahad
*Sir Bedevere
*Sir Percival
*Sir Tristram
*Sir Lancelot

Capacidad de varada, 340 toneladas
Con Gazelles o Scouts de la 3a. Brigada de Comandos del Escuadrón Aéreo
(Total: 8 Gazelles, 2 Scouts.)

RFAs

Flota

Buques cisterna petroleros.

*Tindespring 18,100 toneladas de combustible.
Wessex Mk5 (Escuad. 772).
Blue Rover Más de 6,600 toneladas de combustible
Grey Rover Abastos secos y agua.
*Pearleaf
Plumleaf
*Olmeda Sea King Mk2 (Escuad. 824 -- 1 avión)
*Appleleaf

Flota

Reabastecimiento

*Fort Austin Lynx (Escuad. 815 -- 3 aviones)
*Resource Sea King Mk4 (Escuad. 846, vuelo B)
*Stromness

Buques rompehielos de apoyo.

Éndurance

Buques mercantes requisados o fletados por el Ministerio de la Defensa.

Trasatlánticos

Canberra (P&O) Transporte de tropas, 45,000 toneladas.
Uganda (P&O) Buque hospital, 14,000 toneladas.

Buques de carga

Elk (P&O) Ro-Ro, 8,500 toneladas.
Atlantic Conveyor Ro-Ro, 18,000 toneladas.
Norland Ro-Ro, 12,988 toneladas.
Europic, 4,190 toneladas.
Finnanger, 21267 toneladas.

Buques cisterna.

Tamar (PB) 15,642 toneladas.
Tay (BP) 15,650 toneladas.
Esk (BP) 15,642 toneladas.
Test (BP) 16,653 toneladas.
Dart
Esso Fawley (Esso) 11,064 toneladas.
Wye (BP) 15,649 toneladas.
G A Walker (Canadian Pacific) 18,744 toneladas.
Avon (BP) 15,540 toneladas.
Shell Burma (Sell) 19,763 toneladas.
Ivy (BP), 13,271 toneladas.
Fern (BP), 13,252 toneladas.
Cortina, 6,499 toneladas.
Luminetta (Cunard) 14,925 toneladas.
Irionman, 3,623 toneladas.
Fort Toronto (Canadian Pacific), 19,982 toneladas.

Trólers.

Northella, 1238 toneladas.
Cordella, 1238 toneladas.
Farnella, 1207 toneladas.
Junella, 1,615 toneladas.

Buque abastecedor de campo petrolífero.

Stena Seaspread, 9,000 toneladas (para usarse como buque de reparaciones).

Remolcadores.

Yorshireman
Irishman
Salvageman

COMPARACION DE FUERZAS RELATIVAS ENTRE ARGENTINA Y EL
ARMA AEREA DE LA FLOTA.

Argentina

<u>Tipo.</u>	<u>Número en Servicio</u>	<u>Función.</u>	<u>Radio de Acción.</u>	<u>Armamento.</u>
Mirage III E	19	Caza de - ataque.	745 millas	2x30 mm; 3x1000 lb
Canberra B62	9	Bombardero liviano.	805 millas	2x30 mm, 3x1000 lb
FMA Pucara*	45	Ataque li- viano.	1000 millas	2x20 mm; hasta 3000 lb.
A-4P Skyhawk	40	Caza de ataque.	900 millas	2x3 mm; hasta 8200 lb.
MB326GB ²	7	Ataque.	360 millas	2x7.62 mm; has- ta 4000 lb.
MS760 Paris ²	44	Ataque li- viano.	200 millas	2x7.62 mm; has- ta 900 lb.
Super Etendard ³	6	Caza naval	1500 millas	2x30 mm; hasta 9900 lb.
A-4Q Skyhawk	14	Caza naval.	900 millas	2x30 mm; hasta 8200 lb.
S-2E Tracker	6	Patrulla ASW	1800 millas	6x250 lb; 4x305 lb (interno).
P-2 Neptune	3	Patrulla ASW	4000 millas	hasta 8,000 lb
KC-130 Hercules	2	Patrullaje	5000 millas	sólo reconoci- miento.

Westlan Lynx	2	ASW de a bordo.	400 millas	2 torpedos Mk44
S-61 Sea King	6	ASW de a bordo de Portavio nes.	600 millas	4 torpedos Mk44 4 bombas de pro fundidad.

*Capaz de operar desde pistas ligeramente preparadas, tales co
mo el Hipódromo de Puerto Stanley.

²se cree que es de alcance insuficiente y que se usa para adies
tramiento, o por parte de las fuerzas terrestres.

³No se cree que esté listo para operar.

Fuerzas militares argentinas.

<u>Tipo</u>	<u>Número</u>	<u>Función.</u>	<u>Radio de Acción.</u>	<u>Armamento.</u>
Aeritalia G222.	3	Transporte.	1800 millas	44 soldados o 32 paracaidistas; -- vehiculos.
Boeing C-137*		Transporte.	4000 millas	De 150 a 200 sol dados.
C-130E Hércu- les	3	Transporte	5000 millas	92 soldados o 64 paracaidistas; - equipo pesado.
C-130H Hércu- les.	4	Transporte	5000 millas	92 soldados o 64 paracaidistas; - equipo pesado.
Fokker F-27	11	Transporte	1400 millas	45 paracaidistas; equipo liviano.

C-47 Dakota*	6	Transporte	2000 millas	Carguero.
Skyvan	5	Transporte ligero	500 millas	22 soldados (avión STOL).
DHC-6 Twin Otter.	8	Servicio ligero.	120 millas	20 soldados (avión STOL).
SA Alouette III	5	Helicóptero de enlace o ataque.	60 millas	AS.11 o minicañones.
SA Puma.	15	Helicóptero de asalto.	360 millas	Minicañones; 20 soldados o 6000 lb de carga.
Bell UH-1H	26	Helicóptero de asalto.	250 millas	Minicañones; 15 soldados o cargas livianas.
Bell Kiowa		Helicóptero de observación.	300 millas	Minicañones.
Hueghes 500	100	Helicóptero de observación o de ataque.	350 millas	Minicañones.
Sikorsky S-58*	2	Helicóptero de transporte.	280 millas.	Minicañones o 3000 libras de carga.
Boeing Vertol Chinook.	5	Helicóptero de transporte o de asalto.	400 millas	44 soldados.

*No se cree que estos tipos vayan a operar en las Islas Malvinas, pero se podrían usar para trabajo de apoyo en la Argentina.

Arma Aérea de la Flota Británica.

<u>Tipo.</u>	<u>Cantidad a bordo.</u>	<u>Escuadros.</u>	<u>Función,</u>	<u>Radio de Acción.</u>	<u>Armamento.</u>
Sea Harrier FRS1	16	800,801, 899.	Caza naval.	600 mi.	2x30 mm; 2xAIM9L Sidewinder; 2x 650 lb (según la función).
Sea King HAS2/5	30	814,820, 826,706, 824.	Helicóptero ASW	600 mi.	4xMk44/46; 4 - bombas de profundidad minicañones.
Sea King HC-4	12	846	Helicóptero de asalto.	450 mi.	GPMG (28 infantes de marina, o 7000 lb de carga).
Lynx HAS2	10	815	Helicóptero de ASW o de asalto.	320 mi.	2xSEA SKUA; 4x Mk44/46 torpedos; GPMG.
Wessex HAS3	2	737 (DLG Flts).	Helicóptero de ASW.	300 mi.	2 torpedos Mk44/46; bombas de profundidad.
Wessex HU5	18	845,772 (HDS).	Helicóptero de asalto o de abastecimiento.	300 mi.	2xAS11 (16 infantes de marina o 3000 lb).
Wasp HAS1	5	829	Helicóptero de ASW.	350 mi.	2xAS12; 2xMk44; bombas de profundidad.

En términos generales, los Sea Kings y los Sea Harriers - van a bordo de los CVLs, mientras que los destructores y fragatas más modernos (tipos 42, "Leanders" y Tipo 22) transportan los Lynx, El helicóptero Wessex HAS3 se opera desde los DLGs - de la clase "County., y el Wasp desde los "Leanders" y "Rothesays", que son más antiguos. Se cree que los LSLs y los Fearless transportarán los Wessex HU5 de asalto, mientras que los aparatos HDS van a bordo de algunos de los RFAs. Con toda certeza, se puede esperar que el Fort Austin lleve a bordo dos -- vuelos de Sea King HAS2 824.

No se sabe a ciencia cierta por el momento, si los Reales Infantes de Marina tienen elementos de la 3a. Brigada de comandos del Escuadrón Aéreo embarcados en el Hermes o el Fearless, pero todo indica que es probable que se haya desplegado cierto número de helicópteros livianos Gazelle AH1 y Scout AH1.

V. CONSIDERACIONES LOGISTICAS.

La incautación de buques de recreación, tales como el trasatlántico Canberra de 44,807 toneladas de peso bruto, así como de un gran número de otras embarcaciones, entre las que se encuentran remolcadores de salvataje, buques cisterna, cargueros de "Roll-on Roll-off", etc., ha puesto de manifiesto de manera -- muy clara que el Gobierno Británico y Ministerio de la Defensa ven una fuerte necesidad de recurrir a embarcaciones mercantes en tiempos de crisis. Esto ha demostrado, de manera también -- palmario, que existe una escasez de embarcaciones adecuadas -- que formen parte de la flota de la Armada; debiéramos esperar, pues, que esto les proporcionará elementos de primera mano a -- los futuros encargados de trazar la política de defensa, cuando lleguen a la fase de ordenar la construcción de nuevos buques. Sin embargo, y dejando a un lado estos factores, ¿cuál -- es la forma precisa en que la flota mercante puede resultar de ayuda, y qué tipo de embarcaciones son las más adecuadas para utilizarse en una operación tal como la crisis de las Malvinas?.

Básicamente, uno de los mayores problemas que hay que en-

frentar al montar una operación de la fuerza de tarea a gran distancia en el Atlántico meridional, es el de la logística, - debido a la ausencia de bases de abastecimiento utilizables - en esa área. En esencia, éste es un problema que deben afrontar las embarcaciones especializadas del Arma Aérea (RFA), capaces de transbordar sus abastecimientos en la mar, y como tales, es poco probable que los buques mercantes fueran utilizados para este propósito. No obstante, en el papel en que con toda certeza son de utilidad es en el de abastecer y reabastionar a las embarcaciones de la RFA. Inicialmente, los buques cisterna son el tipo más obvio que se requiere, puesto -- que las grandes distancias plantean exigencias severas en cuanto a la capacidad de combustible de las embarcaciones navales que intervienen en la operación, y al momento de escribir estas líneas ya se han anunciado el fletamiento de tres de estos buques tanque. Se trata, en este caso, de buques cisterna pequeños, para propósitos generales, que pertenecen a la empresa petrolera británica, y todos ellos son de alrededor de 25,000 toneladas de peso muerto. Puesto que los tres buques cisterna, que son el British Elk, British Tamar y British Tay, han sido únicamente fletados, y no incautados, y puesto que el Ministerio de la Defensa al parecer desea fletar también a otros buques tanque de "bandera extranjera", todo parece indicar que estos buques sólo se utilizarán como transbordadores entre el Reino Unido y la Isla de Ascensión o Santa Helena, y a partir de ahí se encargará de la operación la RFA.

Se había anunciado una política similar para el Canberra, en el sentido de que no entraría tampoco a aguas hostiles; -- sin embargo, esto no significa necesariamente que vaya a tocar en Ascensión o Santa Helena, ya que también se ha dicho claramente que los 2,000 hombres que transporta, entre Comandos de los Reales Infantes de Marina y tropas de la brigada de Paracaidistas, se trasladarían a las embarcaciones navales mediante helicópteros y embarcaciones auxiliares; y en consecuencia, el lugar exacto donde esto ocurrirá queda sujeto a las condiciones atmosféricas y al grueso de la mar. El Canberra fue escogido para transporte de tropas debido a un cierto número de

factores, entre los cuales fue de importancia el lugar geográfico en que se encontraba situado en el momento de ser incautado, puesto que se hallaba a punto de tocar Southampton después de una travesía mundial de cuatro meses, y el que se hubiera escogido obviamente en segundo lugar, el Queen Elizabeth 2, se encontraba todavía muy distante.

Entre los demás factores que se están a favor del Canberra figuran indudablemente su velocidad de servicio, que a 27 1/2 nudos le permitirían llegar al Atlántico meridional bastante rápidamente y sin frenar demasiado a sus escoltas; y definitivamente, la experiencia de su capitán, para quien no son ajenas las operaciones navales, ya que él mismo ha servido a bordo de diversas embarcaciones de la Real Armada y ha pasado muchos años tanto dando conferencias en la Universidad de Dartmouth como participando en diversos proyectos hidrográficos -- navales.

Por lo que toca a la conversión del Canberra para su papel como transporte de tropas, poco fue el trabajo básico estructural que se requirió, ya que de cualquier modo sólo se trataba de embarcar en él a 2,000 hombres. Oficialmente no se dio ninguna razón para esta cifra tan baja, aun cuando la lógica y el movimiento de otras embarcaciones mercantes nos proporciona ciertos indicios; como trasatlántico, el Canberra tenía capacidad para más de 2,000 pasajeros, y esta cifra sólo se redujo a su capacidad actual de 1,737 con el objeto de proporcionarle mayor espacio a su clientela de los cruceros. En consecuencia, el embarcar en él a únicamente 2,000 hombres iba a requerir de muy pocas o nulas modificaciones internas, con lo que el Canberra podría quedar listo rápidamente y zarpar hacia el Atlántico meridional dentro de las siguientes 48 horas; en cambio, de haber embarcado a un complemento completo de entre 5,000 y 8,000 hombres, su partida se hubiera demorado durante algunos días.

Entre otros de los factores que influyeron está la reducción de la eficiencia de las tropas en una travesía de tal duración, en caso de que el buque hubiera ido lleno (debe recor-

darse que la teoría de su utilización como transporte de tropas se basaba únicamente en la travesía trasatlántica de 3,500 millas desde los Estados Unidos hasta Europa, en la que solamente se contaba con una duración de cinco días y medio). Probablemente también entraron en consideración los movimientos de otros buques, puesto que si el Ministerio de la Defensa tuviera necesidad de capacidad adicional podría recurrir a los servicios del Queen Elizabeth 2 (que debían llegar a Southampton el lunes 12 de abril), así como a varios de los transbordadores de mayor tamaño que operan en el Mar del Norte, tales como el Norland de 12988 toneladas, que cuenta con capacidad para --- 1,400 pasajeros, además de una considerable capacidad para carga "roll-on roll-off", similar a la del Elk.

Además, gracias a la operación típica al estilo de "cruce ros volantes", se pudo haber establecido un puente aéreo entre el Reino Unido y Gibraltar o Isla Ascensión, para proseguir el viaje en el Uganda. Este buque resulta ideal para la tarea, - ya que cuenta con grandes alojamientos al estilo de dormitorios, además de cubiertas planas a popa, sin aparejos que las obstruyan, que se podrían usar para transbordos mediante helicópteros.

Para labores de refuerzo, en caso de que se necesitaran, - se podrían llamar al servicio al tercero de los grandes trasatlánticos de lujo, el Sea Princess (que debe llegar a Southampton a las 0700 horas del 23 de abril), o a cualquiera de los diversos transbordadores de "roll-on roll-off".

La conversión del Canberra fue mínima según ciertas normas, pero resultó impresionante por la velocidad y eficiencia con que se llevó a cabo. El buque tenía que arribar a las 0700 del miércoles pero ya cuando remontaba el Canal de la Mancha - se estaban efectuando cambios en sus nuevas cubiertas para helicópteros.

El acero para estas cubiertas había llegado de Escocia a primeras horas de la mañana del día anterior, y se pasó directamente al taller No. 1 de Vospers, donde el trabajo comenzó. -

a medida que se desembarcaba. Sin embargo, el trabajo no se -- realizó sin alguno que otro percance, ya que una vez terminada la cubierta, se vio que era demasiado grande como para sacarla por las puertas del taller! No obstante, las trivialidades de esta índole no son problema alguno para Vospers; simplemente hicieron un boquete en la fachada del taller y pronto sacaron la cubierta y la colocaron en dos barcazas que se usaron para llevar flotando el ensamblaje hasta el buque.

El trabajo en la cubierta de helicópteros a popa del puente y directamente arriba de la alberca de la cubierta superior se terminó antes de que el buque zarpara, pero la segunda cubierta para helicópteros presentó más problemas, y así, un equipo de soldadores, planchistas y paileros voluntarios se fue con el buque con objeto de completar el trabajo, con la intención de desembarcar en la Isla Ascensión.

A la postre, el lugar de la segunda cubierta para helicópteros resultó ser en frente del puente, pero se contaba con -- una tercera opción a proa de las chimeneas, en la misma cubierta que la primera plataforma. Sin embargo, esta tercera opción hubiera significado, o bien quitar la pequeña cabina que se encontraba a este nivel, o construir una estructura de plataforma por encima de ella. De hecho ésta puede ser una mejor opción, ya que el aterrizar en la cubierta de proa deja poco margen para errores y puede resultar una operación peligrosa.

Con objeto de permitir que los helicópteros trabajaran en las cercanías del buque, se tuvieron que retirar buena parte de las antenas de radio de frecuencia media del Canberra, y se levantaron otras improvisadas, que al parecer eran de dos tipos, ya que debe suponerse que incluían también comunicaciones por la banda militar.

Como buque hospital, el Canberra, no parecería ser ideal, aún cuando es muy estable y cuenta con su propio hospital y -- equipo de cirugía, los cuales indudablemente se habrán complementado en buena medida mediante el equipo adicional que se ha llevado a bordo. Por otro lado, el Uganda casi se podría de-

cir que fue construido a propósito para esta labor, ya que la distribución de su dormitorio se ajusta perfectamente a la mi si ón y permite que el personal médico mantenga una mejor vi gi l a n c i a sobre sus pacientes al estilo de un pabellón de hospital, a diferencia de la configuración de "cuarto privado" que se tiene en el "Canberra".

Una de las adiciones más sorprendentes que se le hicieron al Canberra son sus instalaciones para reacomodarse en al ta mar, ya que aun sin tal equipo cuenta con una autonomía con siderable. A menos, claro está, que se tome en consideración - que no será utilizado únicamente como transporte trasatlántico de tropas, sino como alojamiento a largo plazo, quedándose en las cercanías de las Malvinas, pero listo para efectuar un desembarco de sus tropas cuando se presente la oportunidad adecuada. A este respecto se debe recordar que una reinvasión inmediata podría parecer arriesgada. En consecuencia, el establecimiento de un bloqueo naval podría llevar algún tiempo en sur tir efecto, antes de que se pudiera montar un ataque naval sen sato; y por ende, el Canberra podría necesitar quedarse en la mar durante algún tiempo; de ahí el equipo de reacomodamiento.

La Unión Soviética ha demostrado mucho interés en el Canberra, ya que por lo visto han destacado a uno de sus AGIs para que lo siga durante la travesía. En el momento de escribir este artículo se informa que el AGI sigue al Canberra a una distancia de dos millas, aproximadamente, y muestra gran interés tanto en las operaciones de los helicópteros, como en el reacomodamiento del Canberra, que estaba teniendo lugar - cuando el buque enfilaba hacia el mar,

La Unión Soviética hace un uso considerable de las embarcaciones mercantes en apoyo a sus operaciones navales, y obviamente tratará de aprender todo lo que pueda a partir de esta operación. (El editor),

Otra de las embarcaciones privadas que se incorporará a la flota, el gran transbordador Elk de 5,463 toneladas de peso muerto, bien puede ocurrir que desempeñe un papel más activo en la invasión en sí, y en teoría podría llegar hasta las mismas Malvinas. Sin embargo, por su necesidad de alguna forma de atracadero preparado, o de puente de tablas, lo eliminaría en cuanto a su uso para cualquier grupo de asalto inicial, aun cuando puede desembarcar una gran cantidad de equipo blindado pesado, una vez que se haya establecido un punto de desembarco adecuado en aguas profundas o alguna rampa para vehículos de pontones. El Elk es una embarcación de bajo calado, de la clase "Searunner" de buques "roll-on roll-off", y en caso de que se necesitaran embarcaciones adicionales están sus dos buques gemelos operados por la firma Townsend Thoresen en su ruta -- Felixstowe-Zeebrugge, así como los transbordadores marítimos pertenecientes a P & O/North Sea Ferriers, el Norsea y su buque gemelo el Puma/Tipperary, que aun cuando difieren en ciertos aspectos, también serían capaces de embarcar a una fuerza grande y pesada, sin dejar de contar con una gran autonomía y con velocidades de servicio de unos 18 nudos. El Ministerio de la Defensa también tiene a su disposición muchos otros buques de "Roll-on roll-off", ya que Gran Bretaña posee una flota muy sana de esta naturaleza; sin embargo, la mayoría de éstos tienen una autonomía relativamente pequeña, como buques para la travesía del canal que son, y su incautamiento sería poco probable.

Entre otros buques que ya se encuentran bajo las órdenes del Almirantazgo están prácticamente todos los de la Compañía United Towing, que constituyen una flota de grandes y poderosos remolcadores de salvataje en alta mar, entre los que se halla el remolcador más potente de Gran Bretaña, el Salvageman de 20,000 HP, y el cual, habiendo sido diseñado para arrastrar a los mayores de los ULCCs y a las plataformas para perforación de pozos petroleros, cuenta con la fuerza necesaria para remolcar cualquier cosa con la que se pueda encontrar en el Atlántico meridional, incluyendo, incluso al ex HMS Venerable en caso de que fuese necesario por hallarse muy dañado. Al igual que la P & O, los de la United Towing no son ajenos a --

las operaciones navales, puesto que sus primeras embarcaciones, tales como el Lloydsman y Statesman estuvieron muy involucradas en los enfrentamientos de la "Guerra del Bacalao" de hace unos cuantos años.

Más pequeños que el Salvageman, pero igualmente efectivos, los dos remolcadores Irishman y Yorkshireman, de 9,000 caballos de fuerza, se encuentra también navegando hacia el Atlántico meridional, y aun cuando únicamente ejercen 70 toneladas de tradición, en comparación con las 170 toneladas del Salvageman, podría lidiar con buen margen de seguridad con cualquiera de las embarcaciones comerciales que intervienen en el conflicto.

Por el momento no se están difundiendo los detalles sobre otras embarcaciones incautadas, pero se cree que bajo órdenes del Almirantazgo se han incautado otros dos buques, y que el Ministerio de la Defensa ha fletado otros siete buques cisterna para utilizarlos en aguas británicas, supuestamente para reemplazar provisionalmente a las unidades de la RFA que se han enviado hacia el sur.

En un conflicto tal como la Cuestión de las Malvinas, la actual Marina Mercante podría seguir proporcionándole indefinidamente buques de apoyo a la Real Armada. Lo que ya es harina de otro costal es el saber durante cuánto tiempo Gran Bretaña poseerá todavía una flota mercante a la que se pueda recurrir para fletar o incautar unidades. En los años recientes se han presenciado grandes declinaciones en la flota del Reino Unido, y al parecer no se vislumbra que esta política se vaya a invertir o a detener. Cada año, en el registro británico aparece un tonelaje menor, debido primordialmente a la fuerte actividad de los sindicatos, tanto en tierra como a bordo, y a los altos costos de operación en que a consecuencia de ello se incurrir. Ya sería hora de que se pusiera freno a estas actividades contraproductivas, porque aun cuando la flota mercante pue

de habérselas con una guerra en el Atlántico del sur, las hostilidades en mayor escala en el Atlántico del norte pueden resultar una cuestión muy diferente.

LA SEGURIDAD ASIÁTICA.

(Segundo Artículo de la serie).

Traducción del Tte. de --
Corb. Martín Mur Ubasart.

P E R S P E C T I V A S .

(Segunda Parte).

Los otros países asiáticos.

Las principales características que afectaban al resto de Asia eran los indicios de un acercamiento en el subcontinente hindú, y un cambio de la política exterior de la India; las maniobras tentativas hacia una détente sino-soviética; los efectos de la recesión mundial; y los signos que indicaban que Japón iba a desempeñar un papel regional más categórico.

De la misma manera que China al parecer hacía intentos de dirigirse hacia el Este para lograr una política exterior más independiente, lo mismo ocurría en la India, pero en la dirección opuesta, hacia Occidente. El subcontinente, de manera global, mostraba cierta fluidez política, en el marco de la cual la India exploraba los límites de un acercamiento con Paquistán, así como con China.

Uno de los elementos de la nueva forma de pensar de la India fue casi con toda certeza el nuevo vínculo que se había -- forjado entre Estados Unidos y Paquistán, simbolizado por los aviones cazas F-16 que se le había suministrado a la Fuerza -- Aérea Paquistaní. Aun cuando estos armamentos ponían de mani--

fiesto la preocupación de Washington al respecto de la seguridad de Paquistán tras la invasión soviética de Afganistán, y con ellos se reconocía la importancia de la posición estratégica de Paquistán en la región, la India sólo los veía como factor perturbador del equilibrio local. En consecuencia, la señora Gandhi hizo sus propios esfuerzos por mejorar sus relaciones con Washington, que durante mucho tiempo habían sido tibias en el mejor de los casos, con objeto de no dejar que Paquistán -- fuera el único beneficiario de la buena voluntad norteamericana. Al mismo tiempo, se distanció un poco de Moscú y continuó las negociaciones con Beijing orientadas a resolver la disputa con China. Una delegación soviética de alto nivel, encabezada por el Ministro de la Defensa se trasladó a Nueva Delhi para discutir posibles ventas de armamentos, y se encontró con que dos de los Jefes de los Servicios Armados se habían marchado a Europa con el mismo propósito. La señora Gandhi pospuso las invitaciones para visitar Moscú y en vez de ello se dirigió a -- Washington, dejando la visita a Moscú para una fecha posterior. Aun cuando se le compraron a la Unión Soviética algunos armamentos, también se firmaron importantes contratos con Gran Bretaña y Francia, con lo cual se continuó la política hindú de diversificar las fuentes de abastecimiento de armamentos. Los íntimos lazos económicos con Moscú prosiguieron como estaban, pero definitivamente hubo una inclinación de la política exterior hacia Occidente, para darle a la India una posición más central y mayor libertad de maniobra. De hecho, fue un regreso a un status más pronunciadamente no alineado; individualmente, la señora Gandhi tenía la firme intención de ser la líderesa del mundo no alineado, cuando se celebrase la Reunión Cumbre de estos países en Nueva Delhi, en 1983.

También al respecto de Kampuchea hubo acontecimientos durante el año. Vietnam parecía estar dispuesto a llegar a alguna fórmula de transacción, tras celebrar el Quinto Congreso del Partido Comunista de Vietnam a finales de marzo de 1982. Los costos de la guerra, en que se continuaba incurriendo, eran claramente una carga pesada para la economía vietnamita que atravesaba una situación crítica, según lo admitió el Secretario General Le Duan. Las implicaciones de la posible détente sino-

soviética hubieran sido muy inquietantes para Hanói, cuyo gobierno también tuvo que tomar en consideración muy pronto --- --en el mes de junio-- la coalición de tres grupos opositores a Heng Samrin. Con esto se unieron las fuerzas encabezadas -- por Khieu Samphan, Son Sann y el príncipe Sihanouk; este último fue nombrado presidente del nuevo grupo, que contaba con el apoyo y la ayuda de China, así como de la ASEAN. En la sesión de la Asamblea General de las Naciones Unidas celebrada en octubre, este grupo obtuvo 90 votos, 13 más que el año anterior, al debatirse la representación de Kampuchea.

Vietnam se vio obligado a tomar algunas medidas diplomáticas, y así, en una conferencia de ministros de relaciones exteriores de los tres Estados indochinos, realizada en julio, aquel país anunció que algunas unidades de las fuerzas vietnamitas que se hallaban en Kampuchea iban a ser retiradas incondicionalmente, y que otras más se retirarían también, siempre y cuando se pudiese llegar a un acuerdo sobre las medidas de seguridad de la frontera entre Tailandia y Kampuchea. También propuso una conferencia internacional sobre el Sureste de --- Asia, con la participación más amplia que fuese posible, Malasia e Indonesia alabaron la iniciativa, pero China y Singapur se opusieron a ella. A principios de agosto, en una conferencia de los ministros de relaciones exteriores de la ASEAN se coincidió en que no había ocurrido ningún cambio real en la política de Vietnam al respecto de Kampuchea, ya que las retiradas parciales de tropas habían sido insignificantes. En consecuencia, no hubo progreso ni ningún cambio material en la situación militar. Las fuerzas antigubernamentales aún se encontraban activas en unas cuantas áreas, manteniendo así ocupadas a las fuerzas vietnamitas que, según ciertos informes, mostraban indicios de que su moral iba decayendo.

La ASEAN tenía otros problemas aparte del de Kampuchea, y entre los más prominentes estaban las tendencias proteccionistas en los países industrializados, que amenazaban a las exportaciones de las que la ASEAN dependía para su crecimiento. Los países de esta organización presionaban en particular para que Japón abriera su mercado, y aun cuando aplaudían las

medidas de liberalización que Japón ya había tomado, también señalaban que éstas se habían puesto en práctica como respuesta a la presión de los países industrializados y no como un reconocimiento de las necesidades de la ASEAN. También instaban a que se incrementase la cooperación económica, puesto que tenían que encarar la reducción del aporte que realizaban los Estados Unidos al Banco Asiático de Desarrollo. Japón estuvo de acuerdo en tomar a su cargo una parte de la diferencia con que dejaba de contribuir Estados Unidos.

La recesión afectó a todos los países asiáticos. Corea tuvo un crecimiento negativo de 6.2% en 1980, se recuperó en 1981 para alcanzar una tasa de crecimiento sin precedentes de 7.1 %, pero después cayó de nuevo a entre 4 y 5% en 1982. Formosa cayó del 6.6% en 1980 al 5.5% en 1981, y alrededor del 4% en 1982. Lo acurrido en Hong Kong y en Singapur no fue muy distinto. En la mayoría de los países se tomaron medidas para estimular los negocios, sin que se logaran grandes efectos reales. Sólo el mejoramiento del comercio mundial iba a permitir que las exportaciones se expandieran y que se lograra retornar al crecimiento.

Por fortuna, las dificultades económicas no trajeron consigo inestabilidad política o social, aun cuando algunos países, como Corea del Sur y las Filipinas tuvieron que afrontar problemas.

En Corea del Sur, los desórdenes de 1980 habían determinado que la gente diera prioridad a la estabilidad por encima del cambio político; empero, el apoyo del pueblo al régimen de Chun no era más que pasivo. En 1982, la insatisfacción popular por el paso lento al que se llevaba la liberalización salió de nuevo a flote, y hubo manifestaciones en demanda de los derechos humanos. Una de éstas fue el incendio del Centro Cultural Norteamericano en Pusan, en el mes de marzo; y en abril, la bandera estadounidense fue quemada en Chunchon; estos actos antinorteamericanos, aun cuando ciertamente representaban una protesta por el apoyo estadounidense al régimen, en realidad iban dirigidos contra Chun.

El gobierno reacciono a ellos firmemente, pero sin dejar de ser cauteloso, y de igual manera procedió ante las declaraciones críticas expresadas por los dirigentes de la Iglesia Cristiana Coreana. A finales de diciembre, el presidente Chun tomó una importante medida conciliatoria al poner en libertad a Kim Dae Jung y permitirle que se trasladara a Estados Unidos. También dejó libres a una buena cantidad de otros presos políticos. Falta por ver si con estos actos se aplacará la insatisfacción pública.

Las relaciones entre el Sur y el Norte no mostraron mejoría alguna y las tensiones prosiguieron como antes. Hubo choques ocasionales a lo largo de la Zona Desmilitarizada, la cual, de hecho, había casi desaparecido en algunos lugares, a consecuencia de las maniobras de avance por parte de ambos bandos, de tal manera que en esa Zona ya no existía una separación real, como había sido la intención en el Acuerdo de Arministicio. No obstante, y aun cuando Seúl todavía hacía hincapié oficialmente en la amenaza proveniente del Norte, se observó un indicio de que tal vez ésta se vaya a tomar un poco menos seriamente, cuando el Parlamento impuso un tope al presupuesto de defensa, por razones de austeridad económica, al determinar que dicho presupuesto no debía exceder del 6% del Producto Nacional Bruto. Esta medida resultó interesante también por otras razones, ya que era la primera vez que se ejercía tal control parlamentario sobre una administración acostumbrada a reservarse el poder para sí misma.

En las Filipinas continuaron las actividades guerrilleras del Nuevo Ejército del Pueblo, de corte comunista, así como las del Frente Moro Islámico de Liberación Nacional. Aun cuando estas actividades se limitaban a la región meridional, las críticas al régimen de Marcos seguían siendo vigorosas, especialmente entre los círculos de la Iglesia. En revancha, el gobierno suprimió los periódicos opositores a la administración y encarceló a los líderes de ésta. Sin embargo, tanto el Presidente como su esposa estuvieron activos en el campo de la diplomacia durante todo el año; así, él visitó Estados Uni

dos, y ella la Unión Soviética y China, Marcos se las arregló para mantener la estabilidad en las Filipinas, pero esta calma se presentaba dentro de una panorámica de cierta fragilidad.

Japón se vió sometido a un buen número de presiones durante 1982. El año comenzó con las críticas que ya han sido familiares durante mucho tiempo, pero que ahora se recrudecían, de su política económica internacional, en el centro de las cuales se encontraba la naturaleza cerrada del mercado japonés. Hubo algunas solicitudes que se hicieron específicas, como por ejemplo la eliminación de las restricciones a la importación de mercancías tales como tabaco y frutos cítricos. Otras eran de carácter general, tales como las quejas acerca de las barreras disimuladas que se imponían a las importaciones y al respecto de los complicados procedimientos en los trámites aduaneros. Estas quejas provenían de Estados Unidos y de países europeos, con los cuales, en ambos casos, Japón tenía una balanza comercial grandemente favorable, pero también las hubo procedentes de la ASEAN, de Corea del Sur y de Australia. Japón intentó hacer frente a las críticas adoptando medidas para eliminar las barreras no arancelarias a fines de enero, y disminuyendo los impuestos sobre unos 215 artículos, a finales de mayo. No eran éstos esfuerzos despreciables, pero sí vacilantes, y en consecuencia no causaron la buena impresión que hubieran podido producir de haberse realizado antes, y no únicamente como respuesta a las presiones externas.

Aunado a estas fricciones comerciales estaba el sentimiento, expresado de manera por demás vigorosa por Estados Unidos, de que Japón simplemente no desempeñaba la parte que le correspondía en el mantenimiento del orden internacional, del que tan fuertemente dependía. En particular, a Japón se le presionó para que hiciera más por la defensa; y la administración Reagan renovó de modo aún más enérgico que el gobierno de Carter, las solicitudes que se le habían hecho en este sentido. El Congreso se ocupó del tema, vinculándolo con la vocación proteccionista, y sustentó la tesis de que al gastar demasiado poco en defensa, Japón lograba dar empuje a sus esfuerzos eco

nómicos, y así, competir deslealmente. No había nada nuevo en todo esto, pero la presión ejercida en 1982 ciertamente le hizo ver claro a Japón que este país iba a tener que tomar en consideración de una u otra manera el impacto que sus políticas ejercían en el mercado mundial y que tendría que asumir mayores responsabilidades internacionales. Todo parecía indicar que el primer ministro Nakasone comprendía esto perfectamente; ~~empero~~, quedaba por ver lo que iba a lograr al respecto.

China atacó a Japón durante el año, pero por una razón totalmente distinta: la cuestión de los libros de texto japoneses. La revisión de los libros de texto escolares había sido un aspecto importante en la política japonesa, debido a que las tendencias izquierdistas del Sindicato de Maestros Japoneses contrastaban fuertemente con la filosofía del gobierno. A finales de junio, el ministro de educación, que era el responsable de la revisión, se vio bajo el ataque de la prensa japonesa a causa de que la palabra "agresión" (que se refería a los actos militares de los japoneses en Asia), había sido sustituida por la palabra "avance". En realidad no era éste el caso, pero el gobierno japonés se mostró lento en tomar medidas al respecto de ese informe erróneo, a pesar de la amplia divulgación que se le había dado en Asia. China no tardo en presentar una protesta formal y Corea del Sur le siguió los pasos. Hubo en Asia un resurgimiento de los sentimientos anti japoneses. Tokio trató de encontrar una fórmula de transacción y zanjó el asunto a principios de septiembre, a modo de evitar que las relaciones empeorasen, y a pesar de las voces internas que se oponían a lo que se consideraba un "dar marcha atrás". Aun cuando lo más probable es que China haya utilizado el incidente por razones políticas internas, éste fue un claro recordatorio de que los temores del posible resurgimiento del militarismo japonés se encontraban presentes y de que en Asia éstos tocaban nervios sensibles.

La renuncia del primer ministro japonés Suzuki, el 12 de octubre, fue una sorpresa para la mayoría de la gente, ya que se había esperado que se postulase de nuevo con el Partido De

crático Liberal para las elecciones presidenciales de noviembre, y que resultase reelecto. Lo cierto es que Suzuki encaraba problemas graves, y no solamente por la forma en que había manejado los asuntos exteriores ante las críticas externas -- que se han mencionado, sino también por causas internas. Sus dos metas políticas más importantes, a saber, la reconstrucción financiera y la reforma administrativa, resultaban muy difíciles de lograr. Aun cuando la reforma administrativa podía considerarse como una labor a largo plazo, él se había comprometido a que los bonos para cubrir el déficit quedarían abolidos para el año fiscal de 1984; empero, cada vez resultaba más claro que esto no se iba a poder cumplir. También estaba preocupado por la actitud crecientemente exigente de la facción Tanaka dentro de su partido -- el Democrático liberal-, de cuyo apoyo dependía, al igual que del de la facción de Nakasone. Según se afirma, Tanaka le pidió a Suzuki que convocara a elecciones generales antes de que se pronunciará el veredicto del caso Lockhee, en el que aquél había sido acusado, con objeto de que se pudiera mantener la fuerza de su facción; pero Suzuki, fiel al partido, no podía aceptar una petición de esa naturaleza y, en consecuencia, renunció.

Le sucedió en el poder, el 26 de noviembre, Yasuhiro Nakasone, hombre de personalidad y enfoque muy diferentes, tras unas elecciones para la presidencia del partido en las que hubo cuatro candidatos. Nakasone considera que la política exterior es uno de los campos más importantes de una estadista, y al juzgar que la postura de Japón en el mundo se estaba deteriorando decidió tomar medidas para arreglar las cosas con -- Estados Unidos y Corea del Sur en particular. Cuando el presidente Chun dejó en libertad a Kim Dae Jung (que había sido -- secuestrado ilegalmente en Japón, lo cual constituía un asunto delicado entre los dos países), Nakasone aprovechó la oportunidad, en enero de 1983, para visitar Seúl y allanar el camino del problema de la ayuda económica, confirmando la oferta de 4,000 millones de dólares para Corea del Sur. En el curso del mismo mes viajó a Washington y afirmó que la relación de Japón con Estados Unidos era la de una alianza (aspecto -- que le había originado dificultades a Suzuki el año anterior).

Como medidas concretas, accedió a un intercambio de tecnología militar con los Estados Unidos, aspecto sobre el cual Japón se había mostrado vacilante durante algún tiempo, así como a la liberación de las importaciones de tabaco. Después de esto realizó visitas a países de la ASEAN, en abril de 1983, y obtuvo la anuencia de éstos a los esfuerzos de Japón por incrementar su papel en la seguridad asiática, explicando, sin duda que éstos se hallaban muy lejos de un retorno al militarismo. Y posteriormente, en la Cumbre de Williamsburg en mayo de 1983, asumió una línea mucho más prominente de la que había adoptado anteriormente, los primeros ministros japoneses en tales ocasiones, y en particular se esforzó hasta más allá de lo esperado al avalar la firme declaración de los dirigentes de la OTAN sobre los INF, en el sentido de que si no se llegaba a un acuerdo sobre control de armamentos, se comenzarían a desplegar misiles en Europa a finales del año.

De esta manera, Nakasone demostró que es un hombre que tiene cierta valentía, aun cuando en ocasiones habló de una manera algo carente de cuidado. Sin embargo, sería prematuro afirmar que marca un rompimiento completo con el pasado. Aun cuando resulta obvio que a él le gustaría llevar a cabo una política exterior más activa e incrementar las capacidades de defensa de Japón, no deja de encarar restricciones que son muy reales. Existe una minoría, vigorosa y vocinglera, bien atrincherada en los partidos de oposición, en los medios masivos de comunicación y en las universidades, que se opone a cualesquiera vínculos militares con los Estados Unidos y a cualquier incremento en los esfuerzos de defensa. Aun cuando la opinión pública ha sufrido un cambio en los últimos diez años, de tal manera que la mayoría está de acuerdo con el Tratado de Seguridad entre Japón y Estados Unidos, así como con las Fuerzas de Autodefensa, esta aprobación no deja de ser, todavía, más que tibia. La corriente principal de la opinión pública piensa que la defensa es un mal necesario y que la estructuración de fuerzas no debe ser superior a lo que se necesita para evitar una crisis en las relaciones con Estados Unidos. También existen fuertes restricciones financieras. Aun cuando la defensa consume menos del 1% del Producto Nacional Bruto, lo que representa el 6% del presupuesto, cualquier in-

cremento que se haga en este renglón significa que hay que hacer una reducción en alguna otra cosa.

Así, pues, el aumento en los esfuerzos de defensa sería impopular, y a Nakasone se le ha hecho bien consciente de -- ello. Para mantener el poder es posible que tenga que adoptar políticas que sean más aceptables para la opinión del centro, pero esto, naturalmente significaría no apartarse de los lineamientos actuales. Existen buenas razones por las cuales se ría conveniente romper algunos de los tabús que rodean a la cuestión de la defensa, pero el hacerlo es a la vez difícil y políticamente costoso. De hecho, Nakasone ya ha roto un tabú, puesto que el intercambio de tecnología militar con los Estados Unidos en realidad quebranta el principio de la prohibición de las exportaciones de armamentos o de tecnologías relacionadas con ellos. La reacción interna a su decisión fue muy vigorosa. Otro de los tabúes se refiere a los tres principios no nucleares, a saber, que Japón no producirá, ni obtendrá, ni permitirá que se introduzcan a su territorio armamentos nucleares. Los dos primeros no presentan problema alguno, pero el tercero ya ha ocasionado problemas con anterioridad, puesto que el Gobierno había adoptado la postura formal de que incluso las escalas en puerto por parte de embarcaciones navales norteamericanas quedaban prohibidas si éstas transportaban (o se creía que transportaban) armamentos nucleares; empero, en la práctica el gobierno se ha comportado como si en -- realidad no se encontraran ahí, con lo cual se vive en una -- ficción. El despliegue soviético de los SS-20 en Asia, al cual Japón se ha opuesto, ha colocado en primer plano al problema de las fuerzas nucleares de alcance intermedio (INF) en Asia, y este problema el gobierno japonés no lo va a poder ignorar de la misma manera, puesto que Estados Unidos piensa desplegar también más INF en Asia. Nakasone ha expresado, con razón, su preocupación en el sentido de que tal vez la Unión Soviética no logre llegar a un convenio de control de armamentos en Europa mediante el simple expediente de trasladar los SS-20 al Asia, y por esta razón apoya la postura norteamericana al efecto de que cualquier convenio europeo debe incluir también a los SS-20 de Asia (debido al hecho de que estos misiles son

susceptibles de ser desplazados). Sin embargo, en caso de que llegase a haber conversaciones de control de armamentos INF - en Asia, como ahora las hay en Europa, ambos bandos tendrían que reconocer y ponerse de acuerdo acerca del número de tales misiles. Y entonces, Japón se iba a ver forzado a tomar una postura seria al respecto del control de armamentos nucleares regionales. Este país ya no podría seguir actuando con base en interpretaciones ficticias de principios que fundamentalmente son sensatos. En otras palabras, se iba a tener que encarar a la realidad, lo cual siempre es una tarea difícil, pero más aún en el caso de Japón, con su singular conjunto de ideales, tabús e intereses creados.

Si Nakasone desea ponerse más activo en el campo de la política exterior, va a tener que meditar acerca de la dirección que debe tomar Japón. Tuvo razón en prestarle atención --cosa que se debió haber hecho hace mucho tiempo-- al mejoramiento de las posibilidades de defensa de Japón. Tuvo también razón al concederle una alta prioridad al mejoramiento de las relaciones con Estados Unidos, así como con Corea. Empero, --los intereses japoneses y los norteamericanos no son idénticos y, en consecuencia, va a tener que trazar un rumbo que --tal vez no siempre sea el mismo que el que sigue Washington.

A este respecto, una cuestión que viene al caso es la de China. Al parecer, Beijing está buscando una nueva política exterior que sea más independiente. El presidente Reagan ha permitido que las relaciones sino-americanas se deterioren y que las soviético-estadounidenses se hayan enfriado bastante. Ahora, Japón debe actuar a manera de que su propia postura no quede dañada y a modo de mantener sus propios vínculos con China a pesar de estos cambios. Esto quizá no resulte tan fácil, ahora que se ha disipado la euforia de los años setentas; no sólo son los hombres de negocios japoneses los que se muestran menos entusiastas acerca de las empresas comerciales con China, sino que los propios chinos se encuentran también desilusionados. En consecuencia, los motivos económicos no son --tan vigorosos como antaño; y así, el impulso por mantener sanas las relaciones con China va a tener que ser de carácter político. Las iniciativas puramente japonesas pueden encon---

trarse ante el riesgo de fricciones con Estados Unidos, e incluso con la Unión Soviética, pero ésta no es necesariamente una razón para que no se tomen. Y en caso de que las relaciones entre China, Estados Unidos y la Unión Soviética muestren indicios de efervescencia, los intereses de Japón ya a tener que ser salvaguardados. Bien podría resultar adecuado que Nakasone iniciara pronto una maniobra para cementar los vínculos con Beijing.

ACTIVIDADES DEL CENTRO.

Viernes 3 de febrero. Visita al 4o. Escalón de la Fuerza Aérea Mexicana, en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez, de la Ciudad de México.

Viernes 17 de febrero. Clausura de Cursos de la Vigésimoctava Promoción de Mando, e Inauguración de los correspondientes a la Vigésimonovena.

INTEGRANTES DE LA XXVIII PROMOCION DE MANDO.

Tte. Nav. C.G.	JORGE A. VELASCO CABALLERO.
Tte. Nav. C.G.	JOSE CELESTINO ARGUDIN DIAZ.
Tte. Nav. C.G.	ANTONIO GONZALEZ ENRIQUEZ.
Tte. Nav. C.G.	HORACIO ESPINO ANGELES.
Tte. Nav. C.G.	ADRIAN ARRIAGA ARTEAGA.
Tte. Nav. C.G.	FELIPE SOLANO ARMENTA.
Tte. Nav. C.G.	NICODEMUS VILLAGOMEZ BROCA.
Tte. Nav. C.G.	FRANCISCO JOSE ORTIZ ORTIZ.
Tte. Nav. C.G.	SALVADOR GOMEZ MEILLON.
Tte. Nav. C.G.	FRANCISCO R. TIBURCIO CAMACHO.
Tte. Nav. C.G.	EZEQUIEL OSORIO CHIÑAS.
Tte. Nav. C.G.	SALVADOR MONTEI EL RAMOS.
Tte. Nav. C.G.	VICTOR M. ESCOBAR PEREZ.
Tte. Nav. C.G.	ERNESTO CABILDO BERNAL.
Tte. Nav. C.G.	ELMER EFRAIN SOLIS ALMANZA.
Tte. Nav. C.G.	JOSE A. DORANTES CARBAJAL.
Tte. Nav. C.G.P.H.	MANRIQUE AUGUSTO GALICIA.
Tte. Nav. C.G.P.A.	ROBERTO A. BRAMBILA ALATORRE.
Tte. Nav. C.G.P.A.	ANTONIO MONTEI EL MOJICA.
Tte. Nav. C.G.P.A.	ANSELMO DIAZ CID.
Tte. Nav. I.M.	RODOLFO ROMAN LANDEROS.
Tte. Nav. I.M.	MARIO IGLESIAS ROSAS.

Viernes 9 de Marzo. Visita al Heroico Colegio Militar, en Tlalpan, D.F.

Miércoles 14 de Marzo, Colecta a beneficio de la Benemérita Cruz Roja Mexicana, efectuada por el comité de Damas - de la Secretaría de Marina, encabezado por la Sra. --- María Antonieta Gómez de Gómez Ortega.

DIRECTORIO DEL CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES.

DEPARTAMENTO ACADEMICO DEL AREA DE HUMANIDADES.

Capitán de Fragata P.A., DEMN. (ACCIDENTAL).

Ernesto Camargo Suárez.

JEFATURA DE APOYO TECNICO Y ADMINISTRATIVO.

Capitán de Navío C.G., DEMN.

José Manuel Ruiz Alcántara.

DEPARTAMENTO DE RELACIONES PUBLICAS.

Capitán de Fragata I.M., DEM.

Nemesio Román Matus.

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD. (ACCIDENTAL).

Capitán de Fragata I.M., DEM.

Nemesio Román Matus.

DEPARTAMENTO DE AYUDAS A LA ENSEÑANZA.

Teniente de Navío Pedagogo.

José Manuel Villalpando Nava.

DEPARTAMENTO DE INTENDENCIA.

Teniente de Navío A.I.N. Ofta.

Merminio Hernández Luna.

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS GENERALES.

Teniente de Navío A.I.N. Ofta.

Lorenzo Jiménez Ledesma.