

ARMADA DE MEXICO

REVISTA DEL

CENTRO
DE
ESTUDIOS
SUPERIORES
NAVALES



Año II No 6 Junio, 1980

ARMADA DE MEXICO

REVISTA DEL

CENTRO
DE
ESTUDIOS
SUPERIORES
NAVALES



Año II No 6 Junio, 1980

REVISTA DEL
CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES

INDICE

PRESENTACION.	III
TAREA URGENTE: DESARROLLO EQUILIBRADO. Por Enrique Muller Gargua y Jutta Fischbeck.	1
WASHINGTON QUIERE RECUPERAR SU INFLUENCIA EN EL CARIBE Por Klaus Ellrodt.	15
EL PODER NAVAL SOVIETICO. Revista de Publicaciones Navales.	20
BUQUE DE DESEMBARCO TIPO "LST". Por el Cap. de Frag.C.G. DEMN. David J. Leal Rodríguez.	50
CLUB LITERARIO DEL CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES Sugerencias recibidas el mes de mayo.	75
NOTICIAS DEL CENTRO. Mes de Mayo.	76

Año II No.6 Junio de 1980.

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 o 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 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 Posta:

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

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

Un paso más en el logro de nuestro programa de publicaciones, constituye este nuevo número de la Revista del Centro de Estudios Superiores Navales. El afán de la Dirección del Plantel, por llevar adelante la tarea impuesta, de mantener un contacto permanente con los egresados, y de hacer hasta ellos, donde quiera que se encuentren, la proyección académica de la institución, ha motivado el encauzamiento de toda clase de esfuerzos, para mantener vigente nuestra publicación. A la búsqueda de elementos materiales y de servicios gráficos, se vincula la selección del material que ha de ofrecerse cada vez; hechos, cuya dificultad se supera con gusto, en pos de un objetivo que en todos los círculos de su envío, se reconoce como positivamente valioso.

Por ello se insiste, nuevamente, en la solicitud de colaboraciones, de cualquier clase, sean artículos originales, sean traducciones, sean comentarios a alguna obra o a algún hecho que se reconozcan como de utilidad o de trascendencia para el personal de egresados, que se incrementa al paso de las promociones de ambos Cursos.

Precisamente, con motivo de mantener vigente la publicación de nuestra Revista, a la vez que en auxilio de las diferentes publicaciones que se hacen necesarias para satisfacer las exigencias académicas de los Cursos, en lo tocante a material de lectura, el Centro está en espera de una imprenta, de acuerdo con el ofrecimiento de donación hecho por la Dirección General de Petróleos Mexicanos. Cuando esto se haga realidad, habremos logrado también dar un importante paso en la consolidación académica de nuestro Plantel.

Con el envío de la Revista, correspondiente al mes de junio, se remite también otra parte del libro de Lidell Hart, "Estrategia de aproximación indirecta", comprendida entre las páginas 189 y 274; así tratamos de continuar la obra de difusión de textos de interés profesional. Este programa de publicaciones, va más allá de la mera difusión, para proyectarse, a distancia, en un elemento de efectiva superación académica.

TAREA URGENTE:
DESARROLLO EQUILIBRADO

Por Enrique Nuller Gargua y Jutta Fischbeck. Publicado en Der Sriegel, el 5 de mayo de 1980. Traducido y republicado por el Boletín de Información Internacional - de la Secretaría de Programación y Presupuesto, el 16 de mayo de 1980.

Jose López Portillo.

Se convirtió en diciembre de 1976 en Presidente de México por seis años y, con ello, en gobernante casi absoluto del país. Porque los jefes de Estado de México, escogidos mediante un complicado sistema de selección por los jefes del autoritario Partido Revolucionario Institucional, en el gobierno desde hace medio siglo, tienen más poder - que, por ejemplo, los Presidentes de Estados Unidos, pero no pueden ser reelectos.

López Portillo, de 59 años de edad, era profesor de Ciencias Políticas y Derecho Público. Durante el gobierno de su predecesor, Echeverría, ascendió a especialista en reservas de materias primas y Secretario de Hacienda. Siendo pragmático en materia de política interna, el jefe de Estado, que visitará Bonn del 19 al 21 de mayo, emprendió en política exterior un rumbo resueltamente tercermundista.

SPIEGEL: Señor Presidente, Mexicano fue en este siglo el primer país en el cual los campesinos pobres hicieron una revolución contra una pequeña clase privilegiada de ricos señores feudales. Ahora parece que está pasando algo parecido con los vecinos de México en el sur, en las pequeñas repúblicas de Centroamérica. ¿Usted, como heredero de la Revolución Mexicana, se alegra de ello?

LOPEZ PORTILLO: No me puedo alegrar de la agitación y de las represiones, pero encuentro que es absolutamente comprensible que los problemas sociales, tal como sucede actualmente en América Central, busquen su propia solución. Porque así se demuestra que la opresión no constituye ninguna solución lógica para los problemas sociales y económicos.

S.- ¿Cómo se explica usted que en Nicaragua o en El Salvador se haya necesitado mucho más tiempo que en México para llegar a la revolución?

L.P.- Porque las tensiones y los mecanismos de represión del sistema económico internacional se extendieron a estos países, y se amalgamaron en tal forma con las clases privilegiadas, que lograron impedir el progreso de movimientos sociales.

S.- A diferencia de la revolución Rusa de octubre, que tuvo lugar unos años más tarde y de la Revolución Cubana que se produjo mucho después, la Revolución Mexicana de 1910 no condujo al socialismo. ¿Hacia dónde se orienta, en su opinión, el desarrollo que se ha iniciado en Nicaragua después de la caída del dictador Somoza, y que parece continuar en El Salvador?

L.P. No soy ningún profeta y, por consiguiente, no les puedo decir en qué forma se desarrollarán allá las cosas. Sin embargo, espero que en ambos países encontrarán una plataforma propia de justicia y que, en alguna forma, la vincularán con un sistema de libertad.

S.- Aún sin ser un profeta ¿en qué sentido le sugiere su experiencia como político que se desarrollará la situación?

L.P.- Si nos atenemos a los conceptos de los jóvenes revolucionarios de Nicaragua, éstos preparan un sistema socialista para el siglo XXI.

S.- ¿Un sistema al estilo cubano?

L.P.- No, no, no, un sistema al estilo nicaraguense. Este es el problema de los proyectos revolucionarios de América Central: uno siempre desea clasificar los inmediatamente y, al clasificarlos, les impone de antemano ciertos imperativos. Estimo que debería dejárseles completamente libres de encontrar por sí mismos su camino. Con ello quiero decir que el mundo debería garantizarles a estos movimientos revolucionarios una autodeterminación sin juzgar los precipitadamente.

S.- Al visitar Nicaragua, hace tres meses, dijo usted que en este país se estaba desarrollando "el embrión de algo muy grande y novedoso para el futuro del continente americano" ¿Qué quiso usted decir con ello?

L.P.- Hay sistemas sociales que, al proteger la libertad, sacrifican la justicia. Hay sistemas que, para garantizar la justicia, sacrifican la libertad. Hay también también sistemas que, para asegurar el orden, sacrifican la justicia como la libertad. Y, en mi opinión, ya que Nicaragua dispone de las experiencias de la Revolución Mexicana y de la Cubana, el desarrollo puede encontrar una nueva síntesis, una nueva forma, en la cuál el orden, la justicia y la libertad quedarán vinculadas entre sí de una manera más eficaz que en México y en Cuba.

S.- Durante su visita a Nicaragua ha reconocido usted que la Revolución Mexicana se encuentra encallada. ¿Cree usted que, a pesar de ello, pueda todavía servir de ejemplo, digamos, para Nicaragua?

L.P.- En el siguiente sentido: Aquí, hemos garantizado el ejercicio de la libertad, pero no hemos adelantado suficiente en términos de justicia, pese a que hemos encontrado la fórmula y hemos abierto los caminos para ello, e intentamos limpiar estos caminos. El ritmo al que esto sucedió no fue lo suficiente-

mente efectivo. Sin embargo, personalmente, considero satisfactoria la fórmula.

S.- En los últimos tres años, México subió al rango de los seis países más ricos del mundo en petróleo. Ustedes podrían darse el lujo de apoyar económicamente a este "embrión" de un nuevo modelo. ¿Lo hacen, o les dejan el campo libre a los cubanos?

L.P.- No creo que los cubanos estén financiando algo allá, porque ellos mismos tienen problemas financieros, igual que nosotros. Porque si bien México posee reservas petroleras, éstas no se han transformado aún en riqueza efectiva. Por el momento, enfrentamos difíciles problemas financieros, precisamente a causa de la necesidad de invertir en el sector petrolero. Por consiguiente, no somos un país rico. Sencillamente, somos un país con reservas.

S. ¿Pero ustedes financian o apoyan...

L.P.- Apoyamos a Nicaragua hasta donde podemos.

S.- ¿Puede usted explicar esto un poco más detenidamente?

L.P.- Ponemos a disposición de los nicaraguenses nuestros contactos comerciales, les enviamos mercancías que necesitan, en cantidades modestas pero efectivas. Les ayudamos a encontrar posibilidades de financiamiento, y los apoyamos en el terreno tecnológico y técnico administrativo.

S.- También les mandan petróleo?

L.P.- Les venderemos lo que necesiten aunque las modalidades todavía no se han fijado.

S.- ¿Les venderán a precios preferenciales?

L.P.- En condiciones que serán satisfactorias para ellos.

S.- En Nicaragua señaló usted que allí se estaba decidiendo el destino de América Latina. ¿Qué quiso usted decir?

L.P. Yo creo que, en realidad, si Nicaragua ahora, hacia fines del siglo XX, encuentra una posibilidad de salir de la época de la opresión y de abrir el camino para una solución social, esto podría constituir un ejemplo para toda Latinoamérica.

S.- El año pasado se encontró usted por primera vez con Fidel Castro en la isla mexicana de Cozumel. ¿Acaso desarrollaron algo así como una estrategia común hacia Centroamérica?

L.P.- No, de ninguna manera. No coincide con los planes mexicanos -no sé si con los de Cuba- desarrollar esta clase de estrategias. Hemos tratado temas multilaterales y bilaterales, pero no nos hemos referido a ninguna empresa conjunta de esta índole.

S.- Pero deben haber hablado sobre lo que sucede en este momento en Centroamérica...

L.P.- En la misma forma en que lo estamos haciendo aquí ahora.

S.- ¿Sin llegar a algún acuerdo?

L.P.- No ha habido esta clase de acuerdos.

S.- ¿Pudo reconocer cuál es la estrategia de Fidel Castro en América Central?.

L.P. No.

S.- ¿Es que no le interesó?

L.P.- Les rogaría preguntarle esto a Fidel Castro, en caso de que tengan la oportunidad de hacerlo.

S.- México tiene que vérselas al sur de sus fronteras con un puñado de pequeños Estados en los que amenaza explotar la guerra civil y la revolución. Y en su frontera norte tiene al poderoso vecino, Estados Unidos, que se encuentra extremadamente irritado por la intervención soviética en Afganistán, y que hasta la fecha ha considerado siempre a América Central como su traspatio. ¿No se encuentra su país, debido a ello, en una posición harto incómoda?

L.P.- Esta es la posición histórica que nos ha tocado en suerte. Hemos sobrevivido a esta vecindad, y nosotros hemos sabido cómo.

S.- Esta posición ¿se tornará más fácil o más difícil por el hecho de que México posee algo que Estados Unidos necesita urgentemente, o sea estimativamente unos 200 mil millones de barriles de petróleo y de reservas de gas?

L.P.- Se ha tornado más fácil.

S.- ¿En qué sentido?

L.P.- En el sentido de que poseemos un elemento que les interesa y que constituye un factor en la mesa de negociaciones.

S.- El ex Secretario de Estado, Cyrus Vance, dijo hace poco que México es "uno de los países más importantes del mundo" para Estados Unidos. ¿Acaso su poderoso vecino ha tratado de inmiscuirse en su futura política petrolera?

L.P. No, de ninguna manera. No me ví expuesto a ninguna clase de presiones. Nuestras relaciones comerciales son ya bastante antiguas. El setenta por ciento de nuestro comercio se desarrolla con Estados Unidos. Somos el cuarto cliente de Estados Unidos en todo el mundo y el primero en América Latina. O sea, el intercambio comercial ya existe, y el petróleo no es más que una mercancía adicional, que nos permite equilibrar nuestra balanza comercial, que, hasta la fecha, ha sido casi siempre desfavorable para nosotros. Ahora les vendemos petróleo y nuestra posición comercial empieza, o podría empezar, a tornarse menos desventajosa. Así de sencillo.

S.- Para fastidio de los norteamericanos sedientos de petróleo, usted ha declarado, por lo pronto, que hasta 1983 México no producirá más de 2.25 millones de barriles de petróleo diarios. Pero actualmente la producción ya es mayor. ¿Significa esto que usted desea complacer a Estados Unidos?

L.P.- Siempre ha dicho que nuestra producción oscilaría entre 2.25 y 2.50 millones de barriles diarios, y el 18 de marzo añadí que tendremos un margen de aproximadamente 10%, a fin de garantizar un mejor abastecimiento del país y unas exportaciones de 1.1 millones de barriles diarios hasta 1982. Además es posible que en 1981 tenga lugar una revisión. Estas cosas cambian bastante. Deseo aclarar que la política petrolera de México -mientras no se apruebe el plan energético que hemos -propuesto en las Naciones Unidas- se ajustará únicamente a los intereses mexicanos y no a los de Estados Unidos o de cualquier otro país.

S.- Washington ha aclarado que, en caso de necesidad, aseguraría su influencia en los países petroleros del Golfo Pérsico con medios militares. El Secretario de la Defensa mexicano, General Galván, ha solicitado hace poco un mayor dispositivo de seguridad militar para los campos petroleros mexicanos. ¿Considera usted concebible una intervención de "marines" norteamericanos, digamos en el Golfo de Campeche?

L.P.- No lo creo. Constituirá un atentado contra el sistema de convivencia y contra todas las reglas internacionales que nos hemos dado. No me lo quiero imaginar.

S.- Pero ya ha habido intervenciones militares de Estados Unidos en México.

L.P.- No quiero que se repitan.

S.- ¿Utilizaría pues México, por su parte, en caso de necesidad, el petróleo como arma política?

pa el petróleo dentro del total de las exportaciones mexicanas ha aumentado, en el curso de un año, de 31 a 42%, mientras que se ven forzados a importar comestibles, tales como trigo y grasas comestibles. ¿No cree usted que, al final, llegarán exactamente adonde no quieren llegar?

L.P. Naturalmente, está claro que el peligro existe. Pero exactamente por eso deseamos la política petrolera a la que ya me referí. Queremos tratar de que sea posible un mejor abastecimiento de la población. Las últimas importaciones de trigo se debieron a una descomunal acumulación de períodos de sequía y de heladas en el centro agrícola de nuestro país. Por consiguiente, este desafortunado acontecimiento no se puede considerar de ninguna manera como a un factor determinante, sino como un accidente que en un futuro, deseamos evitar por medio de un sistema más amplio de apoyo.

S.- ¿En que forma?

L.P. Nuestra tarea más urgente será utilizar las ganancias del petróleo para lograr un desarrollo equilibrado del país.

S.- En Venezuela, el otro gran productor de petróleo de América Latina, la riqueza petrolera produjo un desequilibrio social extremo. ¿Cómo piensa usted impedir que también en su país el petróleo haga más ricos a los ricos y más pobres a los pobres?

L.P.- Invirtiendo las ganancias de la exportación del petróleo en proyectos que garanticen un desarrollo equilibrado. Con ellos deseamos lograr reasentar a la población de las regiones montañosas en la costa, para concentrar nuestra economía en la producción de artículos básicos y orientarla hacia la exportación. El petróleo y las demás materias primas nos permitirán, con la ayuda de nuestro Plan de Desarrollo Industrial, y en combinación con proyectos de reasentamiento, desarrollar todas las regiones de nuestro país en forma equilibrada.

S.- Casi el 40% de la población activa se encuentra desempleada o subempleada. Casi la mitad de las familias mexicanas están desnutridas. e igualmente, muchas tienen un ingreso mensual de no más de 3,500 (aproximadamente unos 280 marcos), mientras que, al mismo tiempo, un 5% del ingreso nacional. ¿No es esto especialmente amargo para un país que, en una ocasión realizó una revolución social?

L.P.- No eso solamente, sino que constituye un gran reto que tenemos que enfrentar y que esperamos solucionar con la ayuda de nuestros planes.

S.- ¿Cómo se explica usted después de todo, que en México se haya llegado a ésto?

L.P.- La explicación es múltiple. Por un lado hay factores demográficos. Pero también existen factores originados por el modelo de desarrollo por el que hemos pasado en nuestra calidad de país en vías de desarrollo. Este modelo, que nos había recomendado la CEPAL (Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina), prevía la substitución de las importaciones por industrias propias y, con ello sacrificaba al sector agrícola en un esfuerzo modernizador que otros países también han vivido. Esto produjo un desigual sistema de repartición de bienes, independientemente de los axiomas de nuestra revolución. Y esto nos fuerza ahora a efectuar una serie de correcciones y a cambiar un modelo que ya no nos puede ser útil para la solución de los problemas básicos del desarrollo social.

S.- Por consiguiente ¿el problema de México es, en el fondo, un problema de estructuras?

L.P. Es la consecuencia lógica de un modelo de desarrollo industrial insuficiente, inadecuado e incompleto que, durante un periodo de estabilidad cumplió con su propósito pero que actualmente, ya no funciona. Pero esto sucede, y quisiera enfatizarlo, a pesar de los imperativos a que nos obliga nuestra revolución. Se trata de un desarrollo que no fue planeado, pero que se pueda corregir.

S.- Uno de los imperativos -mejor dicho, uno de los gritos de guerra de la Revolución Mexicana- fue "Tierra y Libertad" Hoy día, la mitad de todos los desempleados son campesinos, y falta mucho para que cada quien tenga su propio pedazo de tierra. En los últimos años se ha llegado incluso a ocupaciones violentas de tierras.

L.P.- El grito de guerra "Tierra y Libertad" se hizo realidad. La mayor parte de la tierra mexicana se repartió en formas de ejidos. Pero, mientras tanto, nuestra población ha aumentado de 16 millones a 70 millones, y la solución de nuestros problemas y no se encuentra en la distribución de la tierra, sino en otros sectores, como por ejemplo en el sector industrial y en el de prestación de servicios.

S.- ¿Entonces, no recomendaría usted a los otros países centroamericanos que se encuentran ante la misma tarea, imitar el sistema de la Reforma Agraria, tal como se llevó a cabo en México?

L.P.- El problema de nuestra revolución y de su distribución de la tierra, reside en que ésta fue pensada para 16 millones de seres que vivían en un sistema primitivo de producción agrícola. Las unidades de producción fueron fraccionadas, y se repartió la tierra en vez del producto, Por el reparto de las unidades de producción surgieron desafortunadamente - también minifundios. Esto lo queremos corregir ahora volviendo a establecer unidades de producción, pero en las que se eliminará al explotador de antaño, que acumulaba riquezas, y en las cuales se repartirán los ingresos en forma más equitativa. Porque el sistema de justicia que anhelábamos se ha convertido en ineficiencia, y no creemos que la justicia y la eficiencia se excluyan mutuamente. Creemos que podemos ser, a la vez, - justos y eficientes.

S.- Ella no será fácil.

L.P.- Vera usted, estamos viviendo una época de nuestra historia que no se repetirá. En sólo 60 años, y a consecuencias de la misma revolución, ha habido en nuestro país un enorme auge cuantitativo. La edad promedio de la población aumentó de 33 a 60 años, la mortalidad infantil disminuyó en una medida extraordinaria. El 70% de nuestra población es menor de 25 años, y la mitad menor de 14. La población activa del país está sujeta pues a un cambio constante, lo cual hace también que algunas de las estadísticas laborales sean dudosas. Al mismo tiempo, la población se está transformando de rural en urbana con extraordinaria rapidez. A principios del presente siglo, el 80% de la población vivía en el campo y un 20% en las ciudades. A fines del siglo, la relación será inversa. Todo lo anterior crea dificultades en el reparto de la riqueza, en la prestación de servicios, etc., como nunca las había habido antes. Una sola generación vio transformarse al país en forma vertiginosa, y todavía se podría decir mucho más al respecto, no guisa de disculpa, sino en un esfuerzo por explicar.

S.- Y sin embargo, pese a esta transformación, México está siendo gobernado desde hace medio siglo por un solo partido, el Partido Revolucionario Institucional (PRI) A decir verdad, no hay otro Estado en América Latina, Asia o Africa que haya establecido un sistema político tan estable, pero ¿no se imponen también aquí algunas correcciones?

L.P.- Acabamos de introducir las correcciones, hemos llevado a cabo una reforma política, y establecido un sistema electoral que asegura la representación de los intereses de los partidos minoritarios.

S.- ¿Más democracia?

L.P.- De los 400 escaños en la Cámara de Representantes, 100, de acuerdo a reglas determinadas, son para los partidos minoritarios, y los 300 restantes para el partido que posea la mayoría absoluta. El mismo elector puede votar al mismo tiempo por un diputado de la mayoría y por uno de la minoría. Por ejemplo, en algunas zonas de la capital, ha habido electores que votaron tanto por el PRI como por el Partido Comunista.

S.- Pero cuando un elector vota a la vez por el PRI y por los comunistas -es decir por dos partidos con considerables diferencias políticas- ¿no representa ésto más bien un signo de cierta inmadurez política?

LP. Este elector demuestra que comprende a su país, que sabe que la situación actual tiene una salida. Naturalmente, un auténtico partido del PRI votará por su candidato de mayoría y este pertenece al PRI.

S.- Señor Presidente, en materia de política exterior ha dado usted últimamente algunas claras muestras de distanciamiento de su, hasta ahora, más importante socio, Estados Unidos. Se ha negado usted a volver a recibir al derrocado Sha de Irán después de su permanencia en una clínica de Nueva York. Y tampoco votó usted en el Consejo de Seguridad a favor de la solicitud de Estados Unidos de un bloqueo a Irán. En cambio, el presidente de Francia, Giscard d'Estaing, visitó México y usted mismo irá en mayo a visitar por primera vez la República Federal. ¿Espera usted encontrar en Europa más comprensión que en Estados Unidos?

L.P. No buscamos comprensión. Buscamos un intercambio comercial justo, y una relación conveniente y respetuosa, mutuamente provechosa, entre países libres. Fortaleceremos nuestro intercambio económico, comercial, financiero, tecnológico y cultural, considerando la posición que está ocupando actualmente México, y teniendo presente que los excedentes petroleros del país son de interés en este proceso.

S.- México importa mercancías por un valor de 1.5 mil millones de marcos de la República Federal, pero exporta solamente 440 millones. ¿No podría nivelarse la diferencia por medio de entregas de petróleo mexicano?

L.P. Por medio de petróleo, o de cualquier otro producto que tengamos,

S.- Se hablará de esto en Bonn?

L.P.- Seguramente. Un desequilibrio tan notorio en las relaciones debe ser corregido. Buscaremos lograr esta corrección.

S.- Le agradecemos esta conversación. Señor Presidente.

WASHINGTON QUIERE RECUPERAR SU INFLUENCIA EN EL CARIBE.

Por Klaus Ellrodt. Publicado en el Frankfurt Allgemeine, el 28 de marzo de 1980. Traducido y republicado por el Boletín de Información Internacional, de la Secretaría de Programación y Presupuesto, el 25 de abril de 1980.

MEXICO. 27 de marzo.

Con la presencia de su flota, con bases militares para sus tropas y ayuda económica, Estados Unidos quiere contrarrestar la creciente influencia soviética en la región del Caribe. Desea "garantizarles a los pueblos que serán ellos mismos los que determinen su forma de gobierno, su desarrollo industrial, y su modo de vida político y económico", declaró el Comandante en Jefe de la Flota Atlántica, almirante Harry D. Train. En Santo Domingo (República Dominicana). El almirante Train que visita actualmente las islas del Caribe a bordo del portahelicópteros "Nassau", considera que el motivo por el cual la Unión Soviética y Cuba han podido extender su zona de influencia en esta área es la falta de interés de Estados Unidos por la región caribeña. En consecuencia, estima que la presencia norteamericana debe ser reforzada inmediatamente, para "hacerles sentir a los pueblos nuestra disposición a colaborar". Si bien su país no teme una confrontación militar directa con el bloque oriental en la zona del Caribe, hay que considerar seriamente la amenaza política.

Una vez más, el almirante Train ha intentado en Santo Domingo convencer al gobierno socialdemócrata del Presidente Antonio Guzmán, de la necesidad de establecer bases norteamericanas en la isla pero, de nuevo, se enfrentó a un rechazo. Los militares norteamericanos están tratando, a todas luces, de establecer al menos una base aérea en la otra mitad de la isla, en la cual esta Haítí, país de habla francesa y cuyos habitantes son,

WASHINGTON OFFICE REPORTS

hasta cierto punto, de origen negro africano. Pero, en dicho lugar tropiezan con el intento de los franceses de establecer su influencia. Estos, aunque comparten la evaluación de la situación militar de los norteamericanos sobre la perturbación del equilibrio en la región caribeña, temen, sin embargo a la vehemencia con la cual Estados Unidos se está esforzando ahora por revertir el desarrollo, tras haber dudado mucho tiempo.

Francia era partidaria de las propuestas formuladas tanto por el renunciado embajador norteamericano ante las Naciones Unidas, Andrew Young, como por el igualmente reemplazado Secretario de Estado norteamericano para Asuntos Latinoamericanos, Viron Vaky. Ellos sugirieron en 1978 prestar una ayuda inmediata a la región: constante abastecimiento de agua, ayuda económica y fomento de la economía de las islas del Caribe. Con ello, debía quedar neutralizada la influencia que había adquirido Cuba por medio de la educación proporcionada en la Habana a la nueva generación académica de sus vecinos. Sin embargo, estas propuestas no encontraron eco en Washington. No fue sino cuando se celebraron los tratados comerciales entre Jamaica y la Unión Soviética, cuando tuvo lugar la revolución apoyada por los cubanos en Grenada, cuando se orientaron hacia la izquierda las islas Santa Lucía y Dominica, a las que los británicos habían concedido su independencia, y se realizaron los flirteos con Cuba del Primer Ministro Price, de Belice, vecino país caribeño, rico en petróleo que igualmente está en espera de su independencia, que la Casa Blanca se vio forzada a tomar en serio las advertencias de sus diplomáticos.

Sin embargo, los actuales intentos de atraerse simpatías por medio de una intensificación de la hasta ahora reducida ayuda económica, unida a una política de bases militares, están de por sí condenados al fracaso, porque los gobiernos de las islas, independientemente de su orientación conservadora o socialdemócrata, ya no temen una amenaza militar de Cuba, con la Unión Soviética en segundo plano, desde que los chinos renunciaron una vez más a su propósito de arrebatarse a Moscú esta zona de influencia. A lo que deben temer Jamaica, Cuba, la República Dominicana, Puerto Rico, Haití, Grenada, Trinidad y Tobago

go, y las más pequeñas "islas bajo el viento", así como los vecinos países Belice y Surinam, recientemente sacudido por una revolución izquierdista, es a una confrontación de las flotas de ambas superpotencias en sus aguas. Estos temores los comparten también las islas de las Antillas -Guadalupe y Martinica- pertenecientes a la Madre Patria francesa, donde se estima que la política exterior norteamericana es muy capaz de provocar "nuevos sobresaltos de crisis". Aquí, al igual que en toda la región, está todavía viva en la memoria la crisis cubana del año pasado, cocinada en casa por el Presidente Carter.

La excitación ante la presencia de una brigada soviética en Cuba se ha aplacado en Washington, y el tema "Cuba" ha desaparecido de la información periodística norteamericana. Entretanto, se han filtrado informaciones de los servicios secretos occidentales de que la brigada de combate ha aumentado desde entonces su potencial a 5,000 hombres; muchos aeropuertos han sido equipados con pistas apropiadas para aviones a reacción y a diario están aumentando en el Golfo de México el entrenamiento de los pilotos soviéticos en tipos de aviones que pueden ser equipados con proyectiles nucleares. Esto -señalan- es fácil de comprobar con base en las conservaciones en ruso de los pilotos entre sí y con las estaciones de control de vuelos. También está siendo ampliada la base de submarinos de Cienfuegos, en la costa sur de Cuba, y se dice que este país ha recibido dos submarinos a propulsión diesel de la Unión Soviética, además de los dos que ya tenía. Los servicios secretos estiman que Carter tiene actualmente más motivos para desenmascarar la penetración soviética en el Mar Caribe que en octubre del año pasado. Su amenaza no disimulada de que Estados Unidos podría atacar nuevamente a Cuba a causa de la invasión Afganistán, o, hacerla atacar como en 1962 en Bahía Cochinos, ha dejado, obviamente, indiferentes a los soviéticos. Es más bien probable que esta amenaza pueda ser esgrimida, a su debido tiempo, como una justificación para su expansión militar en el área.

LA REPUBLICA DOMINICANA QUIERE DINERO NORTEAMERICANO, PERO NO SOLDADOS.

Efectivamente, los norteamericanos han perdido un terreno

considerable. En Puerto Rico, por medio de un referéndum, deberá transformar su actual estatuto de Estado Asociado en el Estado Federado norteamericano, proliferan los ataques del movimiento nacionalista independentista contra soldados y bases estado-unidenses. En la República Dominicana, si bien desean recibir ayuda monetaria, no quieren soldados. Ante cierta posible interdependencia, con la que Washington amenaza actualmente, preferen prescindir de ambas cosas. Lo mismo vale, aunque por motivos distintos, en Haití, En dicho país, el Presidente Duvalier teme que los norteamericanos están preparando la liberación de Haití de la sangrienta dictadura de los Duvalier. A causa de la represión, que envía cada mes un número mayor de "boat-people" -refugiados que huyen en lanchas- hacia Miami, Florida, crece también la resistencia interna en el país. Jamaica se rebela igualmente contra Estados Unidos, siendo éste un país que, pese a sus ricos yacimientos de aluminio, explotados principalmente, se encuentra al borde de la ruina económica. Sintiendo-se atrapado por el Fondo Monetario Internacional, al que acudió a fin de sanear su economía, este país se resiste a las imposiciones que van aparejadas con los créditos. En Jamaica crece el convencimiento de que será el Bloque Oriental, y no Estados Unidos quien le ayude al país a superar la penuria económica.

Más bien se confía en que serán México y Venezuela quienes acudirán en ayuda de las naciones del Caribe. Ambos países ya han iniciado por lo menos en el caso de Jamaica ante Michael Manley y a través de entregas de petróleo a costo reducido y - de convenios de cooperación en la futura producción de aluminio, las maniobras destinadas a promoverlos como socios políticos - seguros, para lograr la expansión de su zona económica en el ámbito caribeño, Pero en esta formidable tarea, a la cual temen incluso las grandes potencias, por los costos que implica, Venezuela y México están trabajando más bien el uno contra el otro, en vez de actuar juntos.

Por primera vez, México y Venezuela asistirán como observadores, en Barbados, a la conferencia de la Caricom -Comunidad Económica del Caribe- que se celebrará en mayo. Es verdad que también participará Cuba, que todavía no pertenece a la Comuni

dad, pero la expectativa general estará centrada en los dos gigantes petroleros; Venezuela y México, así como en el "enano" petróleo Trinidad-Tobago, y en sus ofrecimientos de ayuda. Porque actualmente, tanto en las islas como en América Central, los gobiernos, a menudo destinan ya más del 25% del presupuesto del Estado a gastos energéticos. La Comunidad Económica del Caribe que, por cierto, se apoya actualmente en una marina mercante de cinco barcos, Namucar, que fue igualmente financiada por México y Venezuela así como por Cuba, tiene pocas posibilidades frente a los grandes consorcios fruteros, principalmente norteamericanos, y a las transnacionales del aluminio. Un compromiso activo de los gobiernos de Venezuela y México, podría provocar un viraje decisivo y un nuevo equilibrio económico. - Casi parece ser demasiado tarde para ello, porque los paraísos turísticos controlados por almirantes ya no son tales, y los uniformes, utilizados como ropa de playa, espantan a los huéspedes, que pagan y que son los últimos al fin y al cabo, en llevar divisas fuertes a las islas.

EL PODER NAVAL SOVIETICO:
LA FALSA APARIENCIA DE LA FLOTA DE APOYO.

Publicado en la Revista de
Publicaciones Navales, de la
Armada Argentina. No. 604. -
Buenos Aires, Primer Trimes-
tre de 1978.

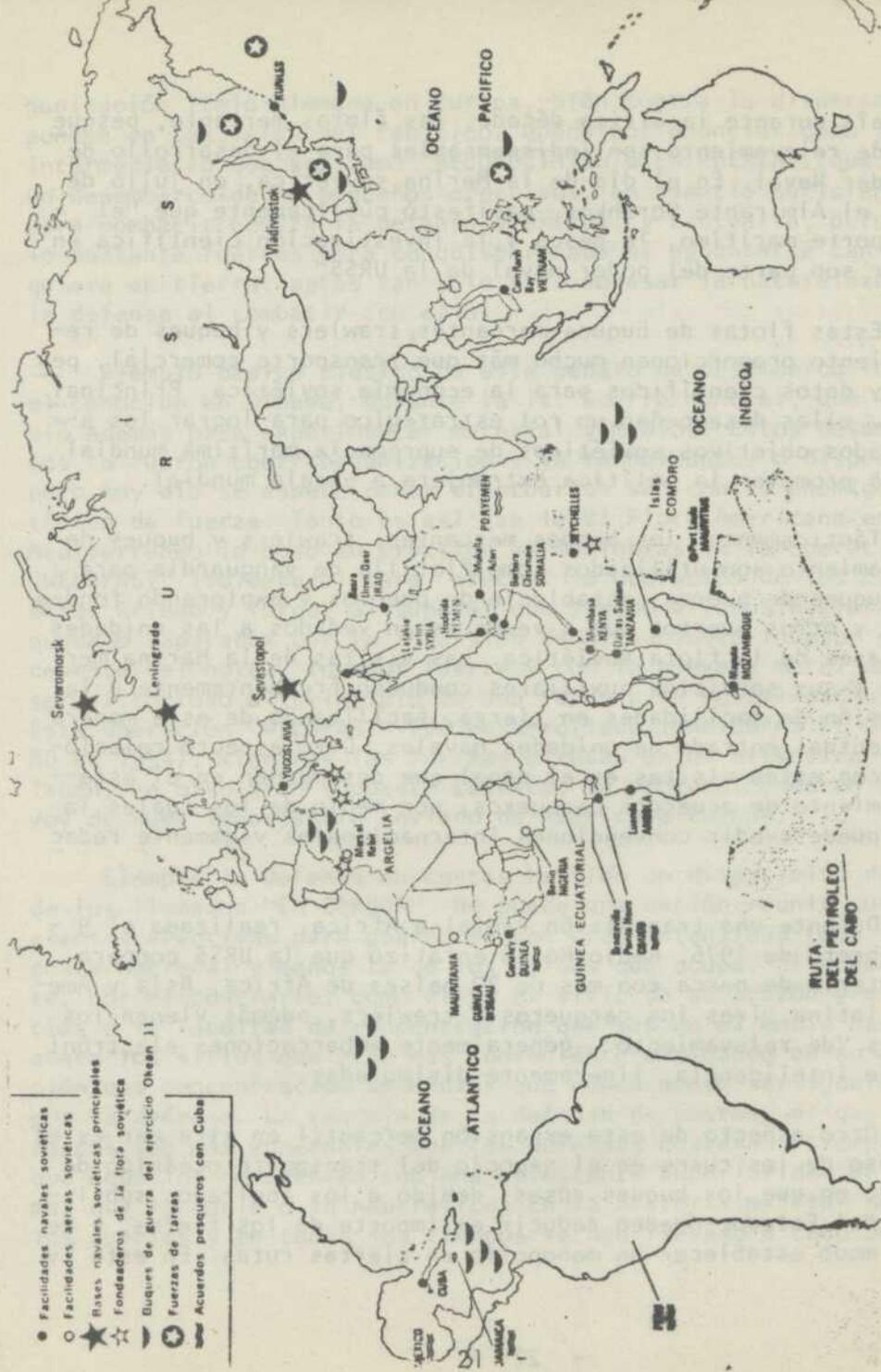
Durante la década pasada la Marina soviética se ha con-
vertido en una importante fuerza estratégica. Durante el Es-
pectacular ejercicio naval ruso a nivel mundial, OKEAN II, abril
de 1975, las fuerzas de tareas navales soviéticas fueron desple-
gadas simultáneamente en el Atlántico, el Mediterráneo, el Cari-
be, el Mar del Japón, y el Océano Indico.

Los buques de guerra soviéticos contaron con respaldo aé-
reo desde bases en Cuba, Guinea y Somalia. Desde ese momento,
el incremento naval soviético ha continuado en forma cabal, con
un especial énfasis puesto en la construcción de portaaviones y
submarinos. El alcance de la influencia estratégica soviética
que se ha extendido a Angola y otros lugares de Africa ha pro-
porcionado a la Marina rusa un nuevo acceso al Atlántico Sur y
al Océano Indico, amenazando de este modo la ruta marítima del
Cabo, de vital importante para Europa Occidental.

Sin embargo, un aspecto extremadamente importante, aunque
a menudo dejado de lado en este aumento meteórico del poder na-
val soviético, es el continuado énfasis puesto por Moscú en la
expansión paralela de las flotas mercante, pesquera y de releva-
miento oceánico. Estas flotas auxiliares están todas bajo el -
control centralizado de la Armada soviética. Tienen su propia
estructura y personal de la Marina es asignado a estos servicios.

De acuerdo con lo manifestado por el Almirante Sergei Gor-
shkov, Comandante en Jefe de la Marina soviética y generalmente
considerado como el resorte principal de los adelantos navales

- Facilidades navales soviéticas
- Facilidades aéreas soviéticas
- ★ Bases navales soviéticas principales
- ☆ Fondaderos de la flota soviética
- ☉ Buques de guerra del ejercicio Ocean 11
- ☼ Fuerzas de tareas
- ☽ Acuerdos pesqueros con Cuba



RUTA
DEL PETROLEO
DEL CABO

del país durante la última década, las flotas mercante, pesquera y de relevamiento son indispensables para el desarrollo de su poder Naval. En el día de la Marina soviética, en julio de 1976, el Almirante Gorshkov, manifestó públicamente que "el transporte marítimo, la pesca y la investigación científica en el mar son parte del poder naval de la URSS"

Estas flotas de buques mercantes, trawlers y buques de relevamiento proporcionan mucho más que transporte comercial, pescado y datos científicos para la economía soviética. Principalmente, ellas desempeñan un rol estratégico para lograr los anunciados objetivos soviéticos de supremacía marítima mundial y para promover la política extranjera a escala mundial.

Tácticamente, los buques mercantes, trawlers y buques de relevamiento son utilizados como flotilla de vanguardia para los buques de guerra, estableciendo puertos y explorando fondeaderos y otros puertos que a veces están vedados a las unidades regulares de la flota soviética. Las visitas de la Marina mercante y sus servicios auxiliares conducen frecuentemente a la provisión de facilidades en tierra, facilitando de esta manera la eventual entrada de unidades navales. Otro aspecto relacionado con estas visitas es el papel que desempeñan en el establecimiento de acuerdos pesqueros, por medio de los cuales la URSS puede evadir convenciones internacionales vagamente redactadas.

Durante una transmisión radial a Africa, realizada el 9 de febrero de 1976, Radio Moscú enfatizó que la URSS coopera en materia de pesca con más de 20 países de Africa, Asia y America latina. Tras los cargueros y trawlers, además vienen los buques "de relevamiento", generalmente embarcaciones electrónicas de inteligencia, ligeramente disimuladas.

Otro aspecto de esta expansión mercantil en alta mar es el ingreso de los rusos en el negocio del transporte oceánico de carga, en que los buques rusos, debido a los abultados subsidios del Estado, pueden reducir el importe de los fletes, y de este modo establecer un monopolio en ciertas rutas. En esta y

otras formas se acrecienta año a año el poder marítimo soviético, en las rutas comerciales más importantes de los mares del mundo, de una manera a menudo inadvertida. A la inversa, la influencia occidental declina, a pesar de que cerca del 80% del tráfico mundial se origina en los países industrializados de occidente.

La presión soviética por obtener el poder marítimo en las rutas comerciales oceánicas y en el campo mundial de la pesca no muestra signos de disminuir.

El actual Plan Quinquenal (1976-1980) contempla el incremento en la marina mercante de un quinto del peso transportable bruto para 1980. Durante la década pasada la URSS también creó una industria de construcción naviera avanzada en colaboración con sus socios del COMECON, Polonia y la RDA. El resultado neto de este desarrollo acumulativo, desde mediados de la década de 1960, ha sido que la URSS posee actualmente la mayor flota pesquera del mundo, la mayor flota oceánica de investigación del mundo y una de las mayores y de más rápido crecimiento flota mercante. De este modo, la arremetida básica de los soviéticos es la obtención total del poder marítimo en todas sus formas.

La estrategia de Gorshkov.

Ni tampoco esto es todo, El rápido desarrollo de las flotas mercante, pesquera y de relevamiento soviéticas, juntamente con la expansión de su Armada, debe visualizarse en una perspectiva histórica antes de que pueden cumplirse todas las implicancias de la amenaza a Occidente. En esta perspectiva, el dramático crecimiento de las fuerzas navales y marítimas soviéticas durante la década pasada "representa un desarrollo único y sin precedentes en toda la historia del poder naval".

Es único y sin precedentes, porque el poder naval de los dos principales estados marítimos occidentales, Gran Bretaña y EE.UU., es el resultado de un crecimiento orgánico durante siglos. Además, en comparación con la URSS, ampliamente au

tosuficiente, Norteamérica y Europa Occidental, dependen absolutamente, para su existencia, de las vías marítimas que actualmente son cada vez más vulnerables a la interdicción por parte del poder naval soviético.

Hace menos de 15 años, la Armada soviética era esencialmente una fuerza de defensa costera, mientras que su Marina Mercante era considerada por las ligas marítimas occidentales como una flota anticuada sin itinerario fijo. La reacción naval soviética al control occidental de los mares entre 1945 y 1970 fue mínima, tal como se mostró durante el conflicto coreano, la crisis de Suez en 1956, la intervención de EE.UU. en el Líbano en 1958 y, sobre todo, durante la crisis de misiles cubana de 1962.

Ahora, en 1977, la Marina de Guerra y la Marina Mercante se encuentran por los siete mares. El poder naval soviético convencional se ha grabado, en alguna medida, en la opinión pública occidental, pero menos conocido es el hecho de que en 1977 la flota soviética de submarinos "es ya diez veces mayor que la desplegada por Alemania en septiembre de 1939. De acuerdo con el Jane's Fighting Ships (1975-76), la URSS gastó un 50% más que EE.UU. en la construcción de buques durante la década pasada, y actualmente estaba invirtiendo un tercio más que su rival en expansión naval.

El Capitán de Navío John Moore, ex Vicedirector de Inteligencia Naval Británica y director de Jane's Fighting Ships, comenta:

"Estuve observando un mapa de 1897, cuando el imperialismo británico estaba en todo su esplendor. Había una cantidad de marcas negras en él, cada una representaba un puerto de carbón donde la Armada británica y los buques mercantes podían entrar. Ahora son los rusos los que tienen la mayor parte de las marcas en el mapa. Fuera del Océano Pacífico, los buques soviéticos pueden arribar a bases en otros países amigos y entrar a puertos para service. Los buques de apoyo, buques de abastecimiento y petroleros ayudan".

El resultado estratégico neto de este empleo total del poder naval ha sido incrementar en forma significativa la capacidad de la URSS, para golpear en lo que Brian Crozier ha dado en llamar "el área de blanco" del Oeste. Crozier señala que a medida que el expansionismo soviético, desplegando una recién descubierta movilidad estratégica mundial, crea sucesivos estados clientes a nivel mundial, de modo que el área de blanco occidental se reduce en términos de territorio y población. El corolario es "el decreciente acceso de Europa Occidental a las fuentes seguras de energía y minerales estratégicos". En este proceso, las flotas mercante, pesquera y de relevamiento soviéticas juegan un papel discreto pero, sin embargo, dinámico, a medida que se abren nuevas posibilidades para los logros soviéticos a nivel mundial.

Cualesquiera sean las protestas de sus simpatizantes occidentales, los mismos dirigentes del Kremlin no pueden ser más explícitos acerca del rol de su recién establecido poder naval para obtener sus objetivos mundiales. "Las guerras de conquista son ajenas a la URSS", escribió el Almirante Gorshkov en su nuevo libro El Poder Naval del Estado, "pero defenderá con todo vigor los logros socialistas, utilizando todo el poder del país, incluyendo la Marina... La Marina es una parte integral de las Fuerzas Armadas de la URSS montando guardia por la seguridad de la Patria".

El Almirante Gorshkov considera que la détente, justamente con el "exitoso desenlace" de la conferencia de Helsinki de 1975, marca un hito en la política mundial. Los "actuales logros a lo largo del camino hacia la paz estuvieron precedidos por cambios fundamentales en el equilibrio de las fuerzas en favor del socialismo..." "No obstante -escribe el Almirante-, las fuerzas imperialistas del mundo aún existen y no han abandonado sus intentos de evitar el proceso de consolidación de la paz". Y prosigue:

"Estas fuerzas aún no se han mostrado inofensivas; el peligro de guerra aún no ha sido eliminado. Todo esto determina la necesidad de los esfuerzos que el país está empeñado en -

que la Marina desarrolle el principal componente del poder naval del Estado, y el que puede contrarrestar la estrategia marítima del imperialismo".

De este modo, el almirante más antiguo de la URSS enfatiza que Moscú intenta disputar el predominio sobre "la estrategia marítima del imperialismo", es decir, las rutas marítimas vitales e históricas que tan solo mantienen a Occidente. Como la guerra no puede ser descartada, el papel del poder naval soviético es, por lo tanto y sobre todo, el de desarrollar un potencial para ganar la guerra sobre sus adversarios occidentales. La URSS debe prepararse para toda contingencia en alta mar. En este proceso, como lo hemos visto por las palabras del Almirante Gorshkov, las flotas mercante, pesquera y de relevamiento desempeñan un papel integral e indispensable.

Bases, tratados y fondeaderos.

El surgimiento de estas flotas mercante, pesquera y de relevamiento debe observarse en el contexto de las bases, tratados y fondeaderos oceánicos creados por la URSS durante los pasados 20 años. Estas bases, tratados y fondeaderos proveen el esquema geográfico, legal y náutico indispensable dentro del cual Moscú extiende su marina mercante y sus servicios auxiliares a escala mundial. Le sigue, inevitablemente, su influencia política y estratégica, asegurándose de este modo la prioridad y limitando las contramedidas occidentales.

En este contexto, el punto de partida está situado a mediados de la década de 1950, cuando la URSS no tenía bases navales en el extranjero. La base naval en Porkkala, Finlandia, retenida desde la 2a. Guerra Mundial, fue devuelta a los finlandeses a fines de 1955. A principios de ese año, los rusos también habían levantado su base en Port Arthur, retenida por ellos desde el acuerdo de Yalta en 1945 y el tratado Chino-Soviético de agosto de ese año. La posesión soviética de la base había sido confirmada por un nuevo tratado Chino-Soviético en febrero de 1950, firmado por Stalin y Mao.

Luego de abandonar Porkkala y Port Arthur, el Almirante Gorshkov fue designado Comandante de la Armada en 1956, y comenzó su campaña por el poder naval y por bases en todo el mundo. Sin embargo, en general, entre 1956 y 1962 los gastos militares se concentraron principalmente en desarrollar misiles nucleares, una era que terminó en la crisis cubana de octubre de 1962. Se recordará que mientras los soviéticos pudieron introducir clandestinamente un número considerable de misiles a Cuba, una vez que éstos fueron descubiertos, el Presidente Kennedy pudo bloquear la isla decisivamente, dando, de este modo, el juego final a Washington. El poder naval norteamericano demostró ser el elemento crucial durante la crisis.

Estos hechos ocurridos en el Caribe marcaron el lanzamiento de un programa masivo de expansión naval, tanto en el sector militar como en el comercial, el cual continúa aún en nuestros días.

En 1958 Moscú había comenzado a modernizar el puerto de Hodeida, en el Mar Rojo, en el Yemen. La influencia soviética en esta área se extendió cuando los rusos apoyaron con éxito a los rebeldes durante la guerra civil del Yemen que se produjo en 1962. Cuando los británicos se retiraron del protectorado de Aden en 1968, los expertos soviéticos llegaron prontamente para hacerse cargo de los puertos de Aden y Mukalla en lo que hoy se conoce como la República Popular Democrática del Yemen (RPDY). Más aún, en momentos de producirse la guerra Árabe-Israelí de los Seis Días, en junio de 1967, ya existía una fuerte presencia naval soviética desplegada en el Mediterráneo. Al mismo tiempo, la influencia soviética en Egipto culminó en las facilidades navales otorgadas a los rusos en Alejandría y el tratado Soviético-Egipcio de 1971.

El Presidente Sadat expulsó a todos los asesores rusos de Egipto en julio de 1972, y más tarde restringió a los buques soviéticos el uso del puerto de Alejandría. Moscú, sin embargo, pudo resarcirse con las facilidades que se le otorgaron para una base en Somalia, la que fue visitada por el Ministro de la Defensa soviético, Mariscal Grechko, en febrero de 1972, -

Más aún durante los últimos años los rusos han demostrado claramente en las maniobras en el mar y en el aire, que ellos poseen los medios para aplicar presión política y militar contra Japón. Un medio fundamental de aplicar esta presión ha sido a través de la flota pesquera soviética que barre a los pesqueros japoneses del área de las "islas del norte" en una abierta demostración de poderío. Las flotas pesqueras soviéticas también operan con impunidad en las aguas de la isla japonesa de Hokkaido.

Durante 1976 hubo repetidos informes de que había grandes embarcaciones pesqueras soviéticas acosando a pesqueros japoneses en aguas de Hokkaido, a veces delante del límite japonés de las 10 millas. Los japoneses alegan que sus boyas han sido dañadas, sus redes cortadas y que los buques factoría soviéticos han arrojado grandes cantidades de basura contaminada en sus áreas de pesca. Sus botes pesqueros también han sido detenidos en las cercanías de las "islas del norte".

En julio de 1976, por ejemplo, la prensa japonesa informó que embarcaciones soviéticas habían provocado incidentes en repetidas oportunidades en aguas de Hokkaido y que desde el principio del año 19 botes japoneses habían sido capturados y 109 pescadores detenidos. Las pérdidas alcanzan a millones de yens y algunos de los pesqueros debieron suspender sus operaciones. Se informó que el Alcalde de la ciudad de Kushiro había manifestado que la mayor parte de los incidentes habían ocurrido en aguas japonesas (Hokkaido Shimbun, 18 de junio de 1976, Komei Shimbun, 20 de junio de 1976).

Las recientes maniobras militares soviéticas en aguas japonesas subrayan este mensaje. En los ejercicios Okean II de abril de 1975, la capacidad naval soviética fue demostrada por cuatro fuerzas de tareas soviéticas desplegadas alrededor de Japón.

Una fuerza de tareas maniobró en el Mar del Japón, donde estaba vigilada por aviones de reconocimiento chinos. Otra fuerza de tareas vigilaba las "aguas territoriales" soviéticas

yo de 1976, proporcionando de esta manera a los buques soviéticos facilidades de puerto nacional en el país. Un acuerdo similar fue firmado entre Moscú y Mozambique el mismo mes.

De este modo, la URSS ha establecido una importante presencia marítima en el Atlántico, el Mediterráneo y el Océano Indico. Invariablemente, esta presencia marítima comienza con una visita para exhibir la bandera, realizada por un carguero o un trawler de alta mar. Luego, un buque de guerra arriba al país objetivo, efectuando sucesivas visitas con el pretexto de cargar combustible y otras facilidades, generalmente regulada por un tratado de asistencia comercial o militar.

Siguiendo este sistema, la penetración marítima del Pacífico está ahora en camino. En agosto de 1976, por ejemplo, se informó que funcionarios soviéticos estaban buscando facilidades de embarque en Indonesia y Malasia. Otros informes indican que los soviéticos estaban buscando "facilidades para la flota pesquera" en Samoa Occidental y las Islas Tonga. Las Filipinas también han despertado el interés soviético, pero los funcionarios de Manila no se mostraron entusiastas en febrero de 1977, dado que los cargueros soviéticos habían sido utilizados como un velo para encubrir actividades de espionaje ruso.

Debe también señalarse que durante la década pasada Moscú estableció una cantidad de fondeaderos para sus buques de guerra y cargueros, proporcionando de este modo flexibilidad y secreto a sus operaciones. En el Mediterráneo, por ejemplo se encuentran fondeaderos soviéticos cerca de Chipre, vigilando Siria y el Líbano, en el Golfo de Hammamet, Tunisia, cerca de los estrechos sicilianos, y cerca de la isla española de Alboran, entre España y Argelia. Una cadena de estos fondeaderos se extiende a través del Océano Indico hasta la Isla Pagan, en el mar de las Filipinas. La mayor parte de estos fondeaderos se encuentran cerca de los "lugares de estrangulamiento" o pasajes estrechos, donde el flujo del comercio internacional pudiera ser cortado en caso de hostilidades.

Uno de tales fondeaderos se encuentra cerca de Mauritius, el que provee un claro ejemplo, de la flexibilidad marítima

soviética y de su potencial político. Durante las cruciales - elecciones para la Asamblea Mauritana, el 20 de diciembre de 1976, súbitamente aparecieron dos cruceros soviéticos en las cercanías de las islas. El Movimiento de Militares Marxista Mauritanos perdió las elecciones por un estrecho margen, pero fuentes mauritanas revelaron más adelante que había más de 140 "especialistas" soviéticos a bordo de los cruceros, los que hubieran sido llamados inmediatamente si los marxistas hubieran ganado las elecciones.

De este modo, Mauritius se hubiera convertido, no sólo en una base soviética, sino en un Estado controlado por los soviéticos en una de las áreas más estratégicas de los océanos del mundo, colindante con la Ruta Petrolera del Cabo. Este peligro aún subsiste.

Marina Mercante: Expansión dinámica.

El músculo básico del creciente dominio soviético sobre las rutas comerciales del mundo es debido al fenomenal crecimiento de la marina mercante soviética durante la década pasada. En 1956 la URSS estaba en el 26o lugar dentro del ranking mundial de la liga de flotas mercantes; en 1976 estaba 6a. en el tonelaje de carga bruta, pero 2a. en la cantidad de buques desplegados. Pero el verdadero impulso para la expansión comenzó en 1964 -como ocurrió con la misma Armada-. Así, a fines de ese año el inventario de la marina mercante era de 900 buques, con un tonelaje de carga bruta (tcb) de 6,9 millones. Once años después, a fines de 1975, la flota mercante había aumentado hasta cerca de 1.600 buques 15,4 millones de tcb.

Como ya se ha señalado, el actual Plan Quinquenal tiene como objetivo el aumentar el tcb en alrededor de un quinto, hasta 18.4 millones para fines de 1980. La flota mercante contará entonces con aproximadamente 2.000 cargueros en alta mar. Pero estas cifras, a pesar de ser impresionantes, son solamente parte de la historia. La magnitud de las ambiciones soviéticas fue inequívocamente manifestada por Timotei Guzhenko, Ministro soviético de la Marina mercante, luego de 25° Congreso CPSU en marzo de 1976.

El informó que entre 1971 y 1975 la flota mercante recibió 370 nuevas embarcaciones. Durante el actual Plan Quinquenal, la URSS aumentará la capacidad de los puertos importantes, incluyendo los de Novorosiisk, Tuaspse, Ilyichevsk y Archangel. La mecanización de la carga y descarga será aumentada a más del 90% del total. Se tomarán medidas para extender la navegación en la ruta del Artico, y las facilidades para reparación de buques se desarrollarán, especialmente, en el Lejano Oriente y el Mar Negro.

Las estadísticas, publicadas por Guzhenko en Mayo de 1976 en Bajo la Bandera de la Madre Patria, demostraban que se espera que los embarques de carga aumenten en un cuarto durante 1976-80, para exceder los 280 millones de toneladas. Las unidades que se sumarán a la flota mercante incluirán petroleros de 150,000 tcb, buques que cargan por una de las bandas, porta-containers y otros buques especializados. La mayor parte de estos buques provendrán de astilleros del bloque soviético, incluyendo de Polonia, la RDA y Bulgaria, pero Moscú también ha hecho pedidos de nuevos buques a astilleros de Francia, Gran Bretaña, Alemania Occidental, Finlandia y Japón. Guzhenko señaló que en 10 años los acuerdos navieros intergubernamentales negociados por la URSS han aumentado desde 2 a 25, y que desde 1971 los buques mercantes soviéticos han comerciado con 119 países, con un beneficio de 4 billones de rublos.

Esta dinámica expansión de la flota mercante aparece en momentos en que se produce un estancamiento en las flotas mercantes occidentales y sus astilleros. Más aún, un factor difícil de cuantificar con precisión pero sin embargo significativo, es mencionado con frecuencia por los armadores occidentales: éste es que, a diferencia de muchos cargueros occidentales, dos tercios de todos los buques mercantes rusos tienen menos de 10 años de antigüedad. Juntamente con la sistemática disminución de la prima señalada más abajo, este factor ayuda a sostener y aumentar las operaciones de la marina mercante soviética. Como resultado de ello, la carga transportada

para los clientes no soviéticos ha aumentado un 250% desde 1971. Más aún, el 60% del transporte de carga de altura soviético es para clientes extranjeros. De este modo, la flota mercante ejerce un influjo siempre creciente sobre el tráfico comercial a nivel mundial.

Los cargueros como auxiliares de la flota.

Los buques mercantes soviéticos, bajo el control naval central, dirigido fundamentalmente por el Almirante Gorshkov, son virtualmente auxiliares de flota, como son los trawlers y buques de relevamiento. El personal naval de carrera está destinado, por una cuestión de rutina, a los cargueros, trawlers y embarcaciones de relevamiento. La mayor parte de los cargueros están específicamente diseñados y equipados de modo que puedan ser fácilmente adaptados para uso militar. En particular, los rusos han adaptado y perfeccionado buques de carga de "escotilla larga" que pueden transportar artillería pesada, aviones, tanques y misiles nucleares.

Quedó ya casi olvidado el papel que desempeñó la marina mercante soviética durante la crisis cubana. Durante el verano de 1962, bajo la protección de un "programa de asistencia técnica para acrecentar las pesquerías cubanas", los cargueros rusos comenzaron a visitar puertos cubanos en gran cantidad. Estos cargueros rusos comenzaron a visitar puertos cubanos en gran cantidad. Estos cargueros de "escotilla larga" transportaban misiles balísticos de alcance medio e intermedio. Los bombarderos Il-28 anticuados, pero aún en condiciones de transportar una carga nuclear al centro de los EE.UU.

Más recientemente, y sin desafíos por parte de Occidente fue el papel desempeñado por la marina mercante al armar tanto a Vietnam del Norte como a los sustitutos cubanos de Moscú en Angola. Los tanques y artillería que conquistaron a Vietnam del Sur en 1975, y a Angola durante 1975-76, fueron originariamente transportados a Haiphong y Luanda por naves de la Marina mercante soviética.

Disminución sistemática de los fletes.

Las implicancias estratégicas directas de la flota mercante soviética en rápida expansión son, por lo tanto, obvias. Pero lo que despierta la más inmediata (y angustiosa) atención en los círculos navieros occidentales y japoneses es el abaratamiento sistemático de los fletes por parte de los fletadores soviéticos, lo que permite a los cargueros obtener una parte cada vez mayor del tráfico mundial. Este aspecto, asimismo, tiene implicancias estratégicas a largo plazo, ya que, como lo hemos señalado, cerca del 80% del comercio mundial es generado por las economías de los países industrializados de Occidente incluyendo a Japón.

Para justificar su menor precio en los fletes, los rusos alegan que las Ligas Marítimas occidentales establecen altos importes en sus fletes. Una Liga Marítima, como se recordará, es una agrupación de las líneas de navegación históricamente competitivas, las cuales han obtenido de sus respectivos gobiernos la autorización de establecer tarifas de transporte marítimo fijas. Esto evita acusaciones legales de monopolio.

Los armadores occidentales insisten en que los amplios subsidios hacen a la marina mercante soviética independiente de las fuerzas del mercado mundial. Más aún: durante los años 70, con la carrera inflacionaria, los armadores occidentales enfrentan nuevos peligros en las operaciones normales. Debido a estos gastos impredecibles, la falta de subsidios del gobierno, la alternativa para muchos armadores occidentales, con respecto a las tarifas de transporte de la Liga, es abandonar el negocio.

Al disminuir la prima, en muchos casos, entre 20 y un 40% la URSS obtiene la obvia ventaja de procurarse moneda occidental, la cual es luego utilizada para comprar granos o tecnología a los países capitalistas. Frecuentemente trata de conseguir y conservar los cargamentos más lucrativos -en términos de ingresos brutos-, dejando, de este modo, los contratos secundarios a las líneas occidentales.

Además de las ventajas de obtener moneda fuerte, existen también verdaderos beneficios políticos para los soviéticos en la disminución de la prima, ya que Moscú utiliza los menores gastos de embarque para atraer una cantidad de tráfico siempre creciente de y hacia el Tercer Mundo. La influencia política soviética y su poder se van extendiendo, de este modo, a medida que los países menos desarrollados dependen de sus líneas de navegación. Moscú, asimismo, establece sociedades anónimas en países del Tercer Mundo, que luego utilizan el capital e influencia soviéticos, en detrimento de intereses regionales. Durante la segunda mitad de 1976, por ejemplo, la Compañía Naviera Filipino-Soviética obtuvo beneficios por un valor de 6 millones de libras, tras veces más que en el año anterior. Como resultado, Thais, que manejó el 40% de sus propios embarques a principios de la década del 70, se encontró con que su porcentaje había disminuido a sólo un 6% durante la última mitad de 1975.

Pero los fletes soviéticos pueden sistemáticamente estar más bajos que los occidentales, no sólo debido a los subsidios de Moscú. Los marinos mercantes soviéticos reciben una paga menor a la de sus pares de Occidente -en rublos no convertibles-, y el fuel oil para los buques, que en Occidente se paga a razón de u\$s 80 por toneladas, cuesta solamente el equivalente en rublos de u\$s 20 por tonelada, en la URSS, relativamente rica en petróleo. Sus buques mercantes son aprovisionados y reparados en los astilleros del bloque soviético, ahorrando nuevamente, de esta manera, moneda fuerte.

Por otra parte, los estándares de seguridad marítima rusa son más bajos que los de Occidente, ahorrando así en gastos generales. Un factor importante, asimismo, para mantener bajos los costos de los fletes soviéticos, es que los sindicatos navieros, que siempre abogan por una mejor paga y condiciones -un elemento constante en los cálculos de los armadores occidentales-, no existe en la URSS. El gobierno soviético emite órdenes a susejecutivos marítimos, las que son cumplidas sin resistencias.

El efecto acumulativo de todos estos factores es la razón fundamental de las alarmantes cifras de la disminución de la prima de la marina mercante. Un documento enviado a los principales países marítimos de Occidente por el Consejo General de navegación Británico, en marzo de 1976, demuestra que los importes de los fletes están un 25% por debajo de las tarifas de la Liga Marítima en las rutas norteamericanas, y un 30% por debajo en las rutas norteamericanas-sudafricanas. En algunas rutas del Lejano Oriente, los rusos comenzaron por rebajar cerca del 60%.

Luego de una fuerte protesta, los rusos elevaron sus tarifas en estas rutas marítimas del Lejano Oriente, pero los armadores norteamericanos y japoneses objetan que las tarifas; están aún un 30 o 40% más baratas. Un caso reciente de reducción en los fletes, que es bien característico, es la ruta Reino Unido-Africa Oriental. Cuando la URSS entró en el negocio, en el otoño de 1975, con tarifas de hasta un 30% menores que las cifras de la Liga Marítima, su objetivo manifiesto era asegurarse el 30% de tráfico del Reino Unido para el extranjero y de regreso.

El Consejo General de Navegación Británico sintetiza, señalando, en el documento citado más arriba, que "el sistema político y económico en los países comunistas hace que los beneficios resulten irrelevantes en comparación con el objetivo dominante de persecución de intereses nacionales".

La mayor flota pesquera del mundo.

La rápida expansión de la marina mercante de la URSS durante la década pasada corre pareja con el crecimiento de su flota pesquera. Veinte años atrás, las zonas de pesca de la URSS estaban reducidas principalmente a las aguas costeras. Sin embargo, luego del fracaso del programa de "tierras vírgenes" de Khrushchev para aumentar la producción de granos, los dirigentes del Kremlin comenzaron a buscar una fuente alternativa de alimento y proteínas.

Durante 1959 iniciaron, bajo la égida de un Plan de Siete Años, un programa por u\$s 2 billones, para crear una flota de pesca de altura. Después de que Brezhnev desposeyó de su cargo a Khrushchev en octubre de 1964, el programa de expansión tomó una nueva dimensión estratégica. En 1966, el Ministro de Pesquería, A.A. Ishkov, lanzó otro Plan Quinquenal para construir una flota pesquera, al cual han seguido otros planes sucesivos. Como resultado de esto, Moscú actualmente posee la mayor y más moderna flota pesquera del mundo, equipada con los más nuevos dispositivos de navegación electrónicos. En un sentido estratégico, la flota pesquera sirve como una flotilla de avanzada para la Armada y la Marina Mercante, llevando la influencia política soviética a los lugares más remotos de los océanos del mundo.

El Registro de Navegación del Lloyd (1976) relata la historia de la expansión de la flota pesquera rusa. De acuerdo con este trabajo de referencia, la URSS posee 4,219 embarcaciones pesqueras de más de 100 toneladas, en comparación con las 3,149 de Japón. Incluyendo los trawlers pequeños, la URSS tiene más de un tercio de las embarcaciones pesqueras del mundo. En buques factoría el predominio ruso es aún más marcado. En la lista del Lloyd figuran más de 1,000 embarcaciones pesqueras en las categorías de más de 2,000 toneladas, en comparación con las 75 de Japón y solamente dos de EE.UU. Con el crecimiento de la flota ocurrido durante los últimos años, la pesca anual representa actualmente cerca del 15% del total de la pesca obtenida en las aguas del mundo, y cerca de la mitad de ésta proviene de las cercanías de costas extranjeras.

Las operaciones de esta flota pesquera no pueden ser comprendidas en su totalidad sin una breve referencia a su estructura dirigida y semimilitarizada. Un reciente estudio realizado por un experto, T.S. Sealy, señaló que el gobierno soviético es responsable de todas las operaciones pesqueras a través del Ministerio de Zonas Pesqueras que controla los fondos y coordinación del plan general para "todos los sectores de la industria, desde la pesca, procesamiento y distribución, hasta el diseño y construcción de los buques y la investigación y desarrollo de zonas de pesca". La dirección y control es -

llevada a cabo por cinco administraciones geográficamente basadas y que cubren los mares del mundo. A la cabeza de esta estructura se encuentra una elaborada organización de investigación y desarrollo. Todas las embarcaciones de investigación operan como parte integral de la flota pesquera soviética.

Sealy escribe que la rápida expansión de la flota pesquera ha transformado esta industria "de una industria de la comunidad localizada, lo cual es lo más común fuera de la URSS, en una profesión reconocida nacionalmente con una carrera plañificada". Las flotas pesqueras soviéticas que navegan por los océanos y mares del mundo, están apoyadas por un sistema logístico elaborado que despliega desde la base nacional de la flota, buques transporte para pescado, buques de procesamiento y factoría, embarcaciones de abastecimiento. Grandes y poderosos buques madre controlan las operaciones tácticas de los trawlers y botes pesqueros, mientras éstos exploran las costas más remotas.

La misma complejidad de estas operaciones ha acelerado el diseño de estos buques. Pero el aspecto más importante de esta enorme organización que controla miles de embarcaciones pesqueras reside en las esferas política y estratégica.

Las operaciones a nivel mundial de la flota pesquera y su continuo acceso a todas las áreas oceánicas la convierte en una parte importante de las relaciones de la URSS con los países desarrollados y en desarrollo y generalmente en la arena política internacional.

El déspota de las zonas pesqueras.

Al poseer la más poderosa flota pesquera del mundo, la URSS está en óptimas condiciones para ejercer su poder sobre las más lucrativas zonas de pesca de los océanos. Con anticipación al convenio general de la Conferencia de la UN sobre Derecho Marítimo, Moscú ha negociado en los últimos años, como se señala, una serie de convenios de pesca con los países del Tercer Mundo. Durante 1976, por ejemplo, los convenios pes

queros de una u otra forma fueron firmados entre la URSS y Angola, Mauritania o Irak. De este modo, ya sea estableciendo sociedades anónimas para "desarrollo" pesquero, Moscú puede eludir los convenios internacionales destinados a proteger los derechos y jurisdicciones nacionales sobre las fronteras marítimas.

Marchando a la par con la dinámica expansión del poder naval soviético de los últimos años, tales convenios bilaterales han ayudado a que las flotas pesqueras y sus buques de mando avancen hacia el Atlántico Sur y los Océanos Índico y Pacífico. Luego les siguen los buques de guerra y cargueros soviéticos. De este modo, las flotas pesqueras soviéticas han utilizado durante los últimos años los puertos de Basrah, Colombo y Mauritius, mientras que Aden actúa como puerto nacional para la pesca soviética juntamente con Somalia, que es un estado cliente.

Tanto en el Tercer Mundo como en los países más avanzados, sin embargo, existe un consenso general acerca de que los rusos están sobrepescando las aguas del mundo. En el Atlántico Sur, por ejemplo, algunos expertos piensan que la pesca de los soviéticos excede a la de todos los estados litorales, mientras que en el Atlántico Norte se cree que la sobrepesca soviética es la responsable de la merma de bacalao, merluza y caballa. Durante 1975 Canadá cerró sus puertos del Atlántico a los pesqueros soviéticos durante 10 semanas como protesta contra la sobrepesca. En junio de 1976, las autoridades de Groenlandia se quejaron de que las operaciones de los buques factoría soviéticos estaban despojando las costas orientales del país de todos los peces pequeños, incluso peces que pesaban menos de una libra, arruinando de esta manera los bancos de reproducción de Groenlandia.

Las protestas son interminables. Durante 1975-76, Pakistán, México y Australia se quejaron de las operaciones depredatorias de las flotas pesqueras soviéticas. A pesar de que los chinos hacen sus críticas sobre la sobrepesca soviética en su característico estilo polémico, las palabras de Pekín, de una forma u otra, son escuchadas alrededor del mundo a fines de la década del 70:

"El déspota revisionista de la pesquería soviética está listo para aplicar cualquier método feroz cada vez que tiene la oportunidad de pescar más y más peces. Nunca considera la necesidad de proteger los recursos pesqueros. Utiliza redes rastreras de malla fina y luces eléctricas para áreas de pesca excesiva. Desembarca toda la pesca que entra en sus redes, así sean peces grandes o pequeños. Ha sobrepescado la cuota establecida para aguas de la costa oriental de Canadá en un 200%, se apoderó de cerca de la mitad de los peces en las aguas alrededor de Islandia y cerca de la mitad de la pesca de profundidad cerca de las costas occidentales de Africa. Ha violado todos los convenios pesqueros internacionales o regionales que ha firmado..."

Los países de Norteamérica y Europa Occidental no son las únicas víctimas de las flotas pesqueras soviéticas; también lo son los países menos desarrollados del Tercer Mundo. La sobrepesca en aguas de la Comunidad Económica Europea (CEE), por ejemplo, debe contemplarse en el contexto de un consenso que surgió en la Conferencia de la UN sobre Derecho Marítimo durante 1976. La mayor parte de los países estuvieron de acuerdo en que un Estado costero puede reclamar una "zona económica exclusiva" restringida (ZEE) hasta las 200 millas náuticas de su línea costera. El límite de las 200 millas no es un límite territorial, que es de 12 millas náuticas para la mayoría de los países costeros tendrán acceso preferencial a la pesca, petróleo y otros recursos marítimos.

Por consiguiente, EE.UU. y Canadá aprobaron leyes durante 1976 estipulando una Zee a lo largo de sus costas. El 1 de enero de 1977, se puso en vigencia la zona de las 200 millas del Mercado Común, con cupos de pesca reservados para países que no pertenecen a la CEE. El cupo correspondiente a Rusia, por ejemplo, para los primeros tres meses de 1977 se fijó en un tercio de la pesca que obtuvo el año anterior.

La posición de Moscú es que el límite restringido de 200 millas debe ser restringido al punto de que a los pesqueros de otros países les sea permitida la pesca que no es recogida por los estados del litoral. Teniendo en cuenta la calidad

de superpotencia de Rusia, combinada con la posesión de la mayor flota pesquera del mundo, estos principios dan a la URSS carta blanca en las zonas pesqueras del mundo.

En este contexto, la CEE pronto descubrió a principios de 1977 que el problema básico era coercitivo. En enero de 1977 los trawlers rusos continuaban pescando tan excesivamente dentro de la nueva zona restringida de 200 millas "que Whithell ya está resignado a la certidumbre de que van a exceder por mucho el cupo que recientemente les impuso Gran Bretaña y otros países de la CEE" (Guardian, 17 de enero de 1977). Dos días más tarde se informó que los ministros de relaciones exteriores de la CEE habían acordado que los trawlers soviéticos serían expulsados de la zona de las 200 millas de la CEE. Pero a mediados de 1977 se informó que más de 60 trawlers soviéticos estaban pescando ilegalmente en aguas del Reino Unido. Por negociaciones posteriores, del 18 de febrero, la CEE permitió que 40 trawlers rusos permanecieran dentro de la zona de las 200 millas del Reino Unido hasta fines del mes de marzo de 1977. Pero el problema coercitivo básico contra las flotas soviéticas de rastreo continuó.

Una complicación adicional para los países de la CEE es el interés cubano por las aguas de Europa Septentrional, lo cual provoca escalofríos a las empresas navieras de la CEE. En julio de 1976 La Habana solicitó un cupo para pesca en aguas del Reino Unido. La promulgación de la zona exclusiva de las 200 millas de la CEE en enero de 1977 ha impedido legalmente la invasión cubana en aguas británicas.

Sin embargo, como lo demostró la guerra angolesa de 1975-1976, los cubanos disfrutaban de un rol privilegiado en el Imperio Soviético como principal delegado de Moscú. En este contexto, los cubanos han desarrollado, con apoyo soviético, sus propias explotaciones pesqueras a escala mundial. En Africa, por ejemplo, el régimen de La Habana ha utilizado las facilidades pesqueras de Guinea y el Congo. Otros "convenios pesqueros técnicos" han sido firmados con Jamaica, México, Perú y Aden. Después de la conquista comunista de Angola, en la que

fuerzas cubanas contribuyeron durante 1975-76, el régimen del MPLA en Luanda firmó un convenio sobre zonas pesqueras con Cuba en julio de 1976. Los inequívocos presagios son que Cuba desempeña un importante papel como delegado en el despliegue de la ofensiva pesquera soviética en alta mar.

Flota de relevamiento: su función de inteligencia.

Las operaciones de las flotas pesqueras y de la marina mercante soviéticas no pueden comprenderse sin mencionar el papel que desempeñan los buques de relevamiento y oceanográficos. Estos son el pez piloto del poder naval soviético, los ojos y oídos de la Inteligencia Naval soviética.

El núcleo de la flota de relevamiento consiste de un grupo de más de 50 recopiladores de inteligencia especialmente contruidos, conocidos por las marinas de la NATO como AGIs. Estos son trawlers especialmente contruidos y adaptados, equipados con equipo electrónico sofisticado. La mayor parte de los AGIs soviéticos operan con las flotas pesqueras en el Atlántico, Indico y Pacífico, pero se cree que cerca de 15 de ellos están anexados a la flota del Lejano Oriente basada en Vladivostok. Algunos buques de la flota soviética AGI, los de clase Primorye, desplazan 5,000 toneladas de peso muerto y están considerados por las marinas occidentales como los mejores buques de inteligencia en esa materia.

Los AGIs soviéticos son eficientes no solamente en alta mar interfiriendo las comunicaciones de las marinas occidentales. También operan cerca de las susceptibles bases de tierra occidentales, donde sus operaciones son a veces detectadas, según lo demuestran los siguientes incidentes:

Atenas, noviembre de 1975, Un AGI soviético, el Elva, disimulado como un buque de servicio irregular (pero con una antena elaborada), se introdujo en el puerto del Pireo donde podía interferir todas las comunicaciones del área de Atenas. Fue detectado y obligado a partir inmediatamente.

Madrid, enero de 1976. Funcionarios españoles declararon que trawlers pesqueros cerca de las islas Canarias estaban retransmitiendo informes de inteligencia a la Flota soviética del Mediterráneo.

Ottawa, febrero de 1976. El Jefe del Comando Marítimo canadiense, Vicealmirante Douglas Boyle, manifestó durante un interview de la CBC que algunas embarcaciones pesqueras soviéticas estaban realizando funciones paramilitares cerca de las costas del Atlántico y del Pacífico, interfiriendo las frecuencias de radio y radar. Muchos marinos rusos a bordo de estos buques eran personal naval regular, dijo el Almirante.

Auckland, mayo 1976. El primer Robert Muldoon dijo que en las aguas de Nueva Zelandia se encontraban 40 embarcaciones pesqueras soviéticas, pero algunas parecían ser buques de investigación, recogiendo datos militares. Muldoon manifestó que la URSS estaba tratando de extender su influencia política y militar en el Pacífico Sur, incluyendo el Reino de Tonga.

Londres, septiembre de 1976. El Okeanograf, un buque de relevamiento soviético, apareció cerca de Leith y de Aberdeen y se le negó la entrada a ambos puertos. La Inteligencia Naval británica manifestó a la prensa que la embarcación rusa era un buque espía que observaba los ejercicios de la NATO.

A veces, tanto los buques de relevamiento como los cargueros contrabandean armas y agentes hacia países no comunistas. En este contexto, un objetivo especial de las agencias clandestinas soviéticas es Hong Kong. Esto preocupa a las autoridades de Pekín, en vista de la tirantez de sus relaciones con Moscú. Las estadísticas de navegación muestran que en 1961 solamente dos buques soviéticos visitaron Hong Kong; en 1974-75 había 123 buques. El Soviet también utilizó buques cubanos y marineros cubanos para introducir de contrabando a sus agentes en Hong Kong. Como resultado de esta creciente involucración de la navegación mercante con las actividades de la KGB, el gobierno de Pekín expresó su preocupación al Ministro de Asuntos Exteriores británico, Anthony Crosland, durante la visita de este último a China en 1976.

El crucero del Kallisto.

Lo que particularmente viene al caso para la continuada expansión del poder naval soviético es la intensa actividad de su flota oceanográfica de 160 buques, actualmente la mayor del mundo. Estas embarcaciones estudian las temperaturas, corrientes, salinidad y otros datos científicos de los océanos del mundo. Esencialmente, este trabajo científico es de investigación operacional para la Armada soviético y la Marina Mercante.

Como resultado de este trabajo de la flota oceanográfica soviética durante la década pasada, los rusos poseen ahora una gran cantidad de información cerca de los océanos del mundo, pero especialmente acerca del Océano Indico. En esta área, la investigación soviética se ha concentrado en las cartas de corrientes y en delinear mapas de las profundidades, con la obvia finalidad militar de su aplicación en la guerra submarina en una de las más estratégicas áreas del mundo.

El interés soviético en el Océano Indico es un proceso que sigue hacia adelante. El 24 de mayo de 1976, Radio Vladivostok anunció que "el buque expedicionario Kallisto, buque insignia del Centro Científico del Lejano Oriente, zarpó para un viaje de 117 días hacia el Océano Indico, Sri Lanka, India y las islas Andaman y Maldive con el propósito de realizar investigaciones sobre la fauna marítima". (Christian Science Monitor, 29 de junio de 1976).

De este modo, la URSS continúa desarrollando, sobre una base virtualmente violenta, el total de los recursos del poder naval, científico, comercial y militar. El objetivo consiste no solamente en dominar las rutas comerciales estratégicas, sino también en apropiarse de antemano de los recursos económicos de los océanos del mundo que han sido descubiertos sólo parcialmente. En este contexto la Armada y la Marina Mercante soviética son dos brazos ejecutivos de la misma política mundial.

Las islas septentrionales japonesas.

En ningún lugar puede apreciarse más claramente la interrelación entre el crecimiento naval, explotación pesquera y expansión estratégica soviéticos como en las aguas japonesas. Aquí, el total de los recursos del poder naval soviético, combinado con la poderosa Fuerza Aérea del Lejano Oriente basada en el área de Vladivostok, son utilizados para respaldar la presencia naval, cada vez mayor, en el Pacífico Occidental. Otro objetivo importante de la Marina soviética y de la flota pesquera en el área, es ejercer presión política sobre Japón en un momento en que los fondos asignados para defensa en Tokio son mínimos, cuando la Marina norteamericana está evidentemente muy expandida y cuando EE.UU. está contemplando el retiro de sus tropas de Corea del Sur. En este contexto, el poder naval es utilizado para exagerar la influencia de Moscú en el NE de Asia.

Un importante problema entre la URSS y Japón, el cual mantiene alta la tensión en la región, es el de los "territorios del norte" de Japón. Estos son las islas ocupadas por Rusia en los últimos días de la Guerra del Pacífico, luego del acuerdo de Yalta de 1945, para entregar las Kuriles a Stalin como premio por entrar en guerra contra Japón. En este proceso las fuerzas soviéticas ocuparon Etorufu y Kunashiri, las dos islas del sur de Kuriles que habían pertenecido siempre a Japón. Pero los rusos también se apoderaron de Habomai y Shikotan, dos islas que desde tiempo inmemorial han sido consideradas como parte de la isla japonesa de Hokkaido.

A principios de 1976 el resentimiento japonés contra la retención por parte de los soviéticos de las islas había llegado al extremo de que el Premier Miki anunció que no podía llegarse a ningún tratado formal de paz entre Tokio y Moscú, a menos que el problema de las cuatro islas se hubiera resuelto. La URSS, por su parte, sostiene que el asunto está concluido y que las islas seguirán siendo territorio soviético.

Más aún durante los últimos años los rusos han demostrado claramente en las maniobras en el mar y en el aire, que ellos poseen los medios para aplicar presión política y militar contra Japón. Un medio fundamental de aplicar esta presión ha sido a través de la flota pesquera soviética que barre a los pesqueros japoneses del área de las "islas del norte" en una abierta demostración de poderío. Las flotas pesqueras soviéticas también operan con impunidad en las aguas de la isla japonesa de Hokkaido.

Durante 1976 hubo repetidos informes de que había grandes embarcaciones pesqueras soviéticas acosando a pesqueros japoneses en aguas de Hokkaido, a veces delante del límite japonés de las 10 millas. Los japoneses alegan que sus boyas han sido dañadas, sus redes cortadas y que los buques factoría soviéticos han arrojado grandes cantidades de basura contaminada en sus áreas de pesca. Sus botes pesqueros también han sido detenidos en las cercanías de las "islas del norte".

En julio de 1976, por ejemplo, la prensa japonesa informó que embarcaciones soviéticas habían provocado incidentes en repetidas oportunidades en aguas de Hokkaido y que desde el principio del año 19 botes japoneses habían sido capturados y 109 pescadores detenidos. Las pérdidas alcanzan a millones de yens y algunos de los pesqueros debieron suspender sus operaciones. Se informó que el Alcalde de la ciudad de Kushiro había manifestado que la mayor parte de los incidentes habían ocurrido en aguas japonesas (Hokkaido Shimbun, 18 de junio de 1976, Komei Shimbun, 20 de junio de 1976).

Las recientes maniobras militares soviéticas en aguas japonesas subrayan este mensaje. En los ejercicios Okean II de abril de 1975, la capacidad naval soviética fue demostrada por cuatro fuerzas de tareas soviéticas desplegadas alrededor de Japón.

Una fuerza de tareas maniobró en el Mar del Japón, donde estaba vigilada por aviones de reconocimiento chinos. Otra fuerza de tareas vigilaba las "aguas territoriales" soviéticas

del Mar de Okhotsk al norte de Japón. Una tercera estaba diseñada a unas 200 millas al este de Japón, mientras que la cuarta maniobraba entre las islas Carolinas y las Filipinas. Las cuatro fuerzas de tareas resultaban significativas para los encargados de la planificación militar japonesa, mientras que las dos últimas directamente interceptaban las rutas marítimas de vital importancia para Japón. El mensaje de Moscú a Tokio era claro.

En julio de 1976 las maniobras navales soviéticas estaban dirigidas a formular una advertencia a Tokio; buques de guerra navegaron a través del Mar de Japón hacia Okinawa, mientras que los aviones soviéticos volaban hacia el sur, sobre el mar, a ambos lados de las islas nacionales japonesas, para apoyar a la flota soviética. Submarinos nucleares de la flota del Pacífico se unieron a los ejercicios. Fue la primera vez que la URSS envió sus aviones a volar por ambos lados de las islas japonesas.

De Yamamoto a Gorshkov.

Finalmente, cabe señalar, que los chinos consideran la expansión de la Marina Mercante soviética y de la flota pesquera como inseparables de la expansión naval soviética.

A fin de competir por la hegemonía mundial y recursos marítimos con la otra superpotencia, el imperialismo social soviético ha considerado la capacidad en mares y océanos como una parte importante de su estrategia mundial... Sus buques, de guerra navegan desenfrenadamente por todos los océanos. Envía poderosas "flotas pesqueras" a entregarse a irrefrenables saqueos de la pesca costera y recursos del fondo del mar de otros países. Envía "embarcaciones de investigación científica" a las aguas costeras de otros países para llevar a cabo actividades de espionaje... (Pekin NCNA, en inglés, 17 de marzo de 1976).

Cualesquiera sean sus motivos precisos, su lenguaje polémico, la alarma china acerca de la expansión naval soviética

coincide en muchos aspectos con la de los análisis navales occidentales. En particular, la manifiesta alarma china por la presencia naval soviética en las Kuriles. Los medios de información de la RPC expresan apoyo para la posición japonesa sobre las islas del norte. Los chinos señalan que estas islas son estratégicamente muy importantes, custodiando los estrechos entre el Mar de Okhotsk y el Pacífico. El control soviético de las Kuriles otorga a su poder naval un fácil acceso al Pacífico y esto a su vez crea una amenaza potencial para China.

Una transmisión radial de Pekin a Japón (13 de enero 1976) describe, según la evidencia de un pescador japonés, la magnitud de la estructura soviética en los territorios del norte. Decenas de aviones militares fueron avistados en una pista en Kunashiri, y buques anclados en la Bahía de Hitokappu, en la isla de Etorufu. Es esta concentración de efectivos la que - los pesqueros soviéticos que navegan en estas aguas ocultan cuidadosamente.

Parte de la importancia de este desplazamiento soviético en las Kuriles del sur surge del hecho de que no es esta la primera vez en la historia reciente, que el fondeadero de la flota, remoto, interior y de aguas profundas de la Bahía de Hitokappu ha sido tenido en cuenta por un gran almirante, a pesar de que la radio china en esa ocasión, con mucho tacto, se abstuvo de mencionar el hecho a la audiencia japonesa. La Bahía de Hitokappu, debido a sus ventajas naturales, fue elegida por el Almirante Yamamoto, el famoso Almirante Japonés, para reunir secretamente los portaaviones de ataque de la Marina Imperial en noviembre de 1941.

CONCLUSION.

Amenaza a Occidente.

El dinámico y continuo crecimiento del poder naval soviético involucra una creciente amenaza para Occidente. Un aspecto integral de esta amenaza es el crecimiento de las flotas mercante y pesquera soviéticas, que el Almirante Sergei Gorshkov describió explícitamente como "parte del poderío naval de la Unión Soviética.

En menos de veinte años la Marina Mercante rusa saltó desde 26a. a 6a. en la Liga Marítima mundial. Las líneas de navegación soviéticas, que cuentan con fuertes subsidios sistemáticamente están por debajo de los precios de los competidores occidentales, obteniendo de este modo una proporción cada vez mayor del comercial mundial. Los cargueros soviéticos están - construidos como auxiliares de la flota y el personal naval soviético es rotado, como cosa natural, hacia la Marina Mercante. Un sistema claborado de bases y fondeaderos siempre creciente a través de los océanos del mundo, proporciona los necesarios servicios a esta flota mercante en expansión.

Al mismo tiempo, una flota pesquera semimilitarizada y soberbiamente modernizada, deambula por los mares. Esta flota, - la mayor del mundo, obtiene su pesca a despecho de todos los convenios internacionales. Una serie cada vez mayor de convenios bilaterales entre la URSS y los países del Tercer Mundo ayuda a proporcionar a Moscú una ventaja sobre los competidores occidentales. Estrechamente relacionada con estas innovaciones se encuentra la construcción realmente imponente de una flota soviética de relevamiento y oceanográfica, una vez más la mayor del mundo. Esta flota de relevamiento visita los más remotos estuarios y puertos del mundo en función de ojos y oídos de la Inteligencia Naval soviética.

De este modo, en poco más de una década, el poder naval soviético ha avanzado enormemente hacia el objetivo de Moscú de dominar tanto las rutas de comercio como la riqueza económica latente de los océanos. Esta evolución no debe nada a las fuerzas del mercado mundial, ya que esta enorme expansión d del poder naval ha sido determinada como un acto deliberado de la política estratégica del Kremlin. El desafío a Occidente es incuestionable.

Los dirigentes soviéticos no hacen ningún secreto de su convicción de que su creciente poderío naval jugará una parte decisiva para realizar lo que Leonid Brezhnev llama "el triunfo mundial del socialismo", es decir el dominio soviético mundial. En particular, el Almirante Gorshkov, quien evidentemente

te se considera tanto el Mahan como el Tirpitz del poder naval soviético, es bien explícito. En El Poder Naval del Estado (1976), manifiesta que el actual desarrollo mundial en el área de la détente está caracterizado por "cambios fundamentales en el equilibrio de fuerzas en favor del socialismo", es decir, hacia la URSS. Pero como aún existen fuerzas del imperialismo el peligro de guerra "aún no ha sido eliminado". De este modo el Almirante Gorshkov declara que al URSS debe tener poderío para ganr la guerra en alta mar.

En consecuencia, LA URSS debe construir su poder naval total para contrarrestar lo que el almirante Gorshkov denomina "la estrategia oceánica del imperialismo", es decir, las rutas comerciales vitales que sostienen a Occidente. El mensaje es simple: Consiste en que los dirigentes soviéticos intentan desafiar el tradicional dominio occidental de los mares, si es necesario por la amenaza de guerra. De este modo, la URSS espera imponer su voluntad en los hechos mundiales.

Es en este contexto que el impresionante desarrollo de la Marina Mercante soviética y sus servicios auxiliares puede ser visualizado. Para Moscú, la creciente Marina Mercante rusa es el principal instrumento para extender la influencia estratégica soviética en los océanos del mundo.

BUQUE DE DESEMBARCO TIPO "LST"

Por el Capitán de Fragata C.G.
DEMN. David J. Leal Rodríguez,
Catedrático de este Centro.

ANTECEDENTES HISTORICOS:

DESEMBARCO: Tácticamente se define como la acción de pa-
sar de una embarcación a tierra, de cualquier modo que se e-
fectúe.

En el léxico naval militar se entiende por desembarco
la acción de poner en tierra desde unos buques a fuerzas mili-
tares; más generalmente hablando puede ser también desde ae-
ronaves, puesto que esta clase de desembarco es complemento
del naval propiamente dicho desde la Ila. Guerra Mundial, y
conforme transcurre el tiempo el complemento va convirtiéndose
se en parte importante del desembarco naval. Hay también de-
sembarcos exclusivamente aéreos. Los desembarcos navales pue-
den ser en terreno ya ocupado por fuerzas amigas o bien en
zonas ocupadas por el enemigo, con resistencia por parte de
éste o sin ella, porque huya y no le dé tiempo a reaccionar
a la sorpresa o porqué quede muy maltratado por la prepara-
ción previa. El desempeño en terreno enemigo constituye en
sí una de las más completas operaciones de guerra. Las de es-
ta clase vinieron llamándose durante mucho tiempo "ANFIBIAS"
pero cuando la intervención de la aviación ha sido en gran -
escala, hay tácticos que la han llamado operaciones "TRIFI-
BIAS", pero en la actualidad les denominan operaciones de DE-
SEMBARCO VERTICAL. Por cuantía de los efectivos que toman -
parte, el desembarco puede ser desde un simple golpe de mano
para destruir instalaciones enemigas, recoger informes, con o
sin prisioneros, reconocer la organización enemiga, etc. has-
ta una operación de gran envergadura de las que tanto abunda-
ron en la Ila. Guerra Mundial, bién contra la tambaleante or-

ganización Italo-Alemana en Europa, bién contra la dispersa Japonesa en las Islas del Pacífico. Queda por enunciar como jalón intermedio lo que se llamó "RECONOCIMIENTO EN FUERZA": Que es un desembarco de no pequeños efectivos, en cuantía suficiente para combatir contra la defensa alertada, y tantearla, pero no lo bastante fuertes para conquistar nada ni aguantarse tan siquiera en tierra; aptos tan sólo para sopesar la naturaleza de la defensa al combatir con ella.

Ejemplo básico clásico de este genero de desembarco fué el conocido en Dieppe, durante la II. Guerra Mundial, que sirvió además para experimentar material y medios. Estos desembarcos lo fueron contraorganizaciones ya tambaleantes o dispersas, pero hoy día se espera poder efectuarlos aún contra enemigo plótórico de fuerza. Tanto es así que la VI Flota Americana en el Mediterráneo lo puso en práctica en maniobras en la operación "WELDFAST" (Soldadura) para afectar la operación de los Ejercitos Griego y Túrco, al suponer que siendo aliados hubieran quedado separados por la incursión de el supuesto invasor procedente del norte, invasor fuerte y con la elevada moral de ser victorioso al principio de una ruptura de hostilidades. Esta Operación "WELDFAST" fué desarrollada (MANIOBRAS DE OTOÑO DE 1953), mientras las fuerzas aliadas en el Atlántico simulaban, en otro gran supuesto táctico, la protección de un convoy de suma importancia enviado de América a Europa.

Siempre la defensa de costas ha sido un dispositivo débil de los llamados "EN CORDON". No puede una nación reunir suficientes efectivos para guarnecer con gran intensidad toda su costa nacional y menos la de los países que ocupa. El atacante, por el contrario, como elige el sitio de su acción y gracias a la facultad de concentración que supone el medio naval, ataca los sitios que cree mas conveniente empleando en su acción una concentración de medios que nunca puede ser igualada por la defensa. La ventaja de la defensa de costas, es que los barcos son más vulnerables que las defensas costeras, siempre que aquellos no cuenten con una aplastante superioridad de armas que la anule o la neutralice. En la historia militar de los pueblos y en todos los tiempos se han llevado a cabo desem

barcos de todos los estilos y en circunstancias muy diversas que enumerarlos sería labor prolija. Al final de la I Guerra Mundial vino a decirse que el desembarco con éxito se había hecho imposible; esta aseveración exagerada era sin duda debido al desastroso resultado obtenido por los aliados en los DARDANOS y en la Península de GALLIPOLI, pero hay que tener en cuenta que estos desembarcos se habían efectuado en circunstancias tan adversas que este solo hecho no podía ser válidamente esgrimido para sentar doctrina. En la II Guerra Mundial las cosas variaron mucho; la concentración de fuertes elementos ofensivos dió un gran paso, con la facilidad de reunión que se consigue con una fuerza compuesta con porta-aviones capaz de colocar sobre el cielo del lugar elegido gran número de aviones. Las instalaciones artilleras del atacante suelen ser además superiores en calidad y número a los de la defensa costera; y a esto hay que añadir otro factor decisivo: el empleo de embarcaciones especiales para desembarco, lanchas pequeñas y grandes e incluso barcos, que puedan varar en las playas y vomitar por su proa rápidamente hombres, material y suministros en proporciones antes insospechadas, haciendo que pueda consolidarse cualquier ventaja inicial conseguida por los atacantes. Hoy en día, Inglaterra y U.S.A., son las naciones que poseen más y mejores embarcaciones de desembarco; los de mayor tonelaje se llaman BARCOS y los de menor LANCHAS. U.S.A. tiene más variado material para desembarcos. Así los "AFF" (AMPHIBIOUS FORCE FLAGSHIPS), preparados especialmente para el mando de las Operaciones Anfibias y también para transporte de tropas y material, cuenta además con buques de desembarco de ataque: los "ACC" antiguos AGC (AMPHIBIOUS COMMAND SHIP) tipo APPALACHIAN de 7,430-12,800 tons., los del tipo ADIRONDACK de 5,450-15,295 tons. que cuentan con instalaciones especiales para mandos, con gran lujo de elementos de comunicación y también con gran capacidad de transporte de tropas y entre esta gran variedad por fin llegamos a los "LST" (LANDING SHIPS TANK), aptos para varar en las playas, con compuertas a proa, hay que citar también los transformados para buques lanzacohetes "LSMR" (LANDING SHIPS MISSIL ROKET) y de apoyo de playas "IFSS" (INSHORE FIRE SUPPORT SHIPS).

El progreso de la guerra moderna ha traído como consecuencia requerimiento y necesidades opuestas a todo lo que el marino ha aprendido y practicado. Para obtener una mayor flexibilidad en el movimiento de contingentes de hombres y equipos fué necesario mejorar los procedimientos y por lo tanto, la habilidad para desembarcar grandes cantidades de equipo sin la protección y facilidades que nos brindan los puertos normales. Los buques tienen que llevar su carga y desembarcarla en playas sin protección. El marino, que desde el comienzo de la civilización, ha luchado siempre para alejar su buque de costas y aguas peligrosas; tuvo que aprender la mejor manera de varar su buque deliberadamente. Tuvo que aprender, por lo tanto, el arte de varar su buque en la playa, y de colocarlo en la posición más firme y segura durante la maniobra de la carga, además de aprender, también a ponerlo a flote y maniobrarlo a través de rompientes peligrosas.

Los botes han pasado a través de las rompientes desde tiempos históricos pero tales operaciones siempre han traído aparejadas los correspondientes riesgos. Sólomente al marino de más experiencia le era confiado el manejo del "Remo de Espadilla", y una vez que el buque había tocado el fondo era varado rápidamente en la playa hasta ponerlo a salvo de la rompiente. Para tales maniobras se utilizaban botes de dos proas por ser lo más aptos para atravesar las rompientes. El peligro de encapillar estaba siempre presente y muchas vidas de marineros se perdían cuando sus embarcaciones se atravesaban a la rompiente y zozobraban.

Si un buque convencional de porte considerable tratara de meter su proa en la playa en una costa peligrosa, su primera desventaja inmediatamente relucirá: su pie de roda tocará fondo cuando su proa esté en aguas muy profundas para poder realizar maniobra alguna con la carga. Estará varado fuertemente, a pesar de encontrarse todavía en mar abierta desde el punto de vista de la maniobra de la carga.

Aún en casos donde la proa estuviera relativamente cerca de la playa, la maniobra de descarga por la proa en un buque -

convencional sería la más dificultosa que pudiera intentarse. Podríamos atravesarlos a la mar y tratar de comenzar la maniobra de la carga en posición paralela a la playa pero de todas maneras sus costados no estarían a menos altura de la superficie del agua que su proa, y después que las olas lo hubieran varado firmemente, casi seguro que nunca podríamos sacarlo de esta posición. Se encontraría varado firmemente desde su roda hasta la misma popa y cualquier esfuerzo que pudiéramos ejercer con las hélices trataría de moverlo a lo largo de la playa y nunca alejarlo de los bajos fondos.

Aunque estuviéramos satisfechos con la posición de su proa con respecto a la playa y tuviéramos los equipos y aparejos necesarios para descargar, sería muy difícil poder mantener el buque convencional en una posición perpendicular a la línea de costa. Tendría tendencia a girar sobre su proa, toda vez que sus hélices y timones debido a la posición en que se encuentra no pueden hacer que la popa caiga en dirección opuesta a la de las anclas. Más aún sus hélices no se encuentran protegidas contra averías cuando el buque se encuentra varado. Y por último debemos tener una ancla fondeada para impedir que el buque se atraviese y muy poco de los buques corrientes están equipados con anclas de codera. Y como sabemos también, los buques corrientes no están debidamente equipados para realizar la maniobra de descargar en una playa abierta y sin protección.

Para cubrir todas las necesidades de maniobra de la carga en playas carentes de protección, un nuevo tipo de buque se creado. La I Guerra Mundial con sus campañas anfibias intensivas fué la que trajo la necesidad de dar a la Armada un nuevo tipo de buque, el buque de desembarco. Estos buques fueron creados para satisfacer un gran número de diferentes necesidades, y fueron construídos de diferentes tamaños. Todos ellos, sin embargo, tendrían que llenar el requerimiento principal de varar en playas sin protección.

El buque de desembarco de mayor porte y más conocido es el buque de desembarco tanque, o "LST", estos buques son casi del mismo tamaño y capacidad que un buque de carga pequeño, pero tienen todos los diámetros especiales requeridos para lograr con ellos operaciones satisfactorias en playas sin protección.

Para permitir que el buque se vare con seguridad en una playa cuyo fondo tenga cierta inclinación, el "LST" está diseñado con un fondo plano y con cierta inclinación en su quilla. Cargado hasta la línea de agua de diseño, este buque cala 13 pies a popa y unos 6 1/4 pies a proa, esto indica que se varará en forma gradual en la playa con una pendiente, de un pie cada 55 (a lo que se denomina gradiente 55). Cuando se encuentre cargado para llenar la condición de desembarco (desplazamiento mínimo) puede calar tan poco como cuatro pies a proa, y por lo tanto, se podrá poner lo suficientemente cerca de la playa para que los hombres puedan saltar desde su proa hasta pisar la tierra firme si fuera necesario.

Para facilitar la descarga mientras tenemos nuestra proa varada en la playa, estos buques poseen una compuerta a proa con su correspondiente rampa. Las compuertas de proa giran y se abren una a cada lado, permitiendo de esta manera que vehículos de hasta 15 pies de ancho puedan pasar libremente. La rampa cae hacia abajo desde su posición protegida en la parte de adentro de las compuertas y de ésta manera tendremos una rampa inclinada sobre la cual los vehículos pueden deslizarse desde el buque hasta la playa.

Esta rampa tiene extensión de unos 20 pies a proa del punto donde la proa toque fondo y de ésta manera permite la descarga hasta en aguas más bajas de cuatro pies.

Para mantener su popa en contra de la mar y de ésta manera evitar que se atraviere, el "LST" está equipado con un ancla de codera y su correspondiente wínche a popa. Este wínche es similar al que tienen los grandes remolcadores, y permite poder ejercer un esfuerzo constante en el cable del ancla de codera.

Las hélices se encuentran debidamente protegidas para evitar averías cuando el buque se encuentra varado debido a que éstas se encuentran colocadas por encima del fondo, del casco y bien adentro de los costados del buque. Cada hélice está protegida por un talón el cual se extiende a proa de ella lo cual permite que las palas bajas de la hélice giren libremente, los timones dobles están colocados directamente a popa de las hélices, para de esta manera obtener un máximo de efectividad como resultado de las corrientes de expulsión de las hélices.

Una cosa muy interesante del "LST" es el uso de sus tanques de lastre. Está equipado con un sistema extenso de lastre lo cual es muy útil durante las operaciones de desembarco. Casi todos los tanques se encuentran en la mitad de proa del buque y ellos pueden ser utilizados para resolver un gran número de problemas.

En una maniobra normal para desembarcar carga, es aconsejable colocar la proa lo más cercana posible a la playa y mantenerla en esta posición. Para poder realizar esta maniobra, son achicados todos los tanques de lastre de proa antes de comenzar la maniobra; de esta manera se consigue obtener un mínimo de calado. Una vez que el buque se halla varado y su proa se encuentre lo más cerca posible de la playa ayudando para esta maniobra con el uso de las máquinas, es aconsejable el tomar precauciones para asegurar que el buque se mantendrá en su posición. Consecuentemente, una vez que el buque se encuentre varado, se rellenan los tanques de lastre para de ésta manera mantener al buque en su posición más firmemente. Esto también evita que el buque se acerque más a la playa a medida que es descargado y por lo tanto se hace más ligero. Cuando nos encontramos listos para abandonar la playa deberán achicarse los tanques de proa, aligerando de ésta manera el peso de la proa y permitiéndolo por lo tanto, que ésta salga de la arena más fácilmente.

Cuando realicemos la maniobra de varar en la playa para cargar si venimos con poca carga, nos aproximaremos demasiado a la playa para entonces comenzar la maniobra de la carga, de ésta manera es probable que no podamos salir de ésta posición cuando estemos listos para abandonar la playa. Por esta razón, cuando vayamos a efectuar ésta maniobra para cargar, debemos

lastrar el buque de proa antes de acercarnos a la playa. Una vez que hayamos terminado la maniobra de la carga, podremos comenzar a achicar los tanques y de ésta manera compensaremos la cantidad de carga recibida a bordo.

En playas en donde las amplitudes de las mareas sean grandes, nuestro buque podrá quedarse en seco durante la bajamar. Si no fuera por la visión de futuro de los diseñadores esto sería muy poco confortable, para que uno pudiera olvidarse de cuánto el buque depende de las aguas en las cuales está flotando debido a muchos servicios secundarios. Normalmente, por ejemplo, el buque está continuamente tomando agua de mar para distintos fines tales como el enfriamiento de sus máquinas, suministro de sus evaporadores, suministro de la principal de incendio, etc., Si no se hubiera tenido esto en cuenta, las rutinas del buque tales como el servicio de energía eléctrica y la protección contra incendio cesarían cuando el buque se encontrara en seco debido a la acción de la bajamar.

El "LST" resuelve este problema usando el agua de sus tanques de lastre para reemplazar el agua que normalmente se toma del mar. Este buque puede hacer circular el agua de sus tanques de lastre a través de la máquina cuando sea necesario y de esta manera mantener un servicio normal en el buque completamente independiente del problema de las mareas.

Resumiendo, las dimensiones y características de este tipo de buque el más grande de la familia de los buques de desembarco el "LST" de la clase 1156, son las siguientes:

CARACTERISTICAS DEL BUQUE

Eslora	384 pies.
Manga	55 1/2 pies.
Calado a proa	6 1/4 pies (Mínimo 3 1/2 pies)
Calado a popa	13 pies
Desplazamiento en rosca	2,400 toneladas
A plena carga	5,800 toneladas.
Potencia total en el eje	6,000

Velocidad máxima	12 Nudos
Dotación	15 Oficiales y 189 de tripulación.
Pasajeros o Personal Tropa	395

CARACTERISTICAS DEL BUQUE "LST" CLASE 1077.

Eslora	327 pies 9 pulgadas.
Manga	50 pies.
Calado a proa	5 pies
Calado a popa	14 pies 4 pulgadas.
Desplazamiento en rosca;	1,747 toneladas
A plena carga	4,080 toneladas
Potencia total en el eje.	900
Velocidad máxima.	10 nudos.
Dotación	15 oficiales y 70 de tripulantes.
Pasajeros o personal de tropa	700 no en condiciones aceptables.

El tipo de buque de la clase "LST" usado en la II Guerra Mundial era más pequeño y de menos velocidad que éste, pero las características de maniobras son muy similares.

VARADURA:

La maniobra de varadura es un arte que exige toda la experiencia, buen juicio y arte marineró que el Oficial al Mando de un "LST" puede ofrecer. Aunque ese buque ha sido diseñado especialmente para este tipo de trabajo, los efectos de la rompiente, viento y características de los fondos pueden ser de gran importancia y factores determinantes para poder realizar una maniobra satisfactoria. Juzgar mal puede traer como consecuencia convertir una maniobra de desembarco de rutina en un problema de salvamento con asombrosa rapidez.

El primer requerimiento para realizar esta maniobra con éxito es de que el buque se encuentre moviéndose directamente

perpendicular a las olas cuando se vare. Esto es normalmente a la línea de costa también, pero, si existe una diferencia, asegúrese que el buque se varará con la rompiente dándole por la misma popa. El Oficial al Mando deberá juzgar la dirección del viento reinante, las características de la línea de costa, y la dirección y magnitud de la marejada para determinar la dirección final del movimiento de las rompientes. Si terminamos la maniobra con la rompiente por una de nuestras aletas tendremos que librar una batalla continua para evitar que nuestro buque se atravesase a la mar.

El siguiente paso importante es asegurarse que el ancla de codera se fondeó y agarró bien. Esto requiere un cálculo cuidadoso de antemano, para estimar el punto en el cual el buque se varará. Si fondeamos el ancla de codera muy lejos, nunca alcanzaremos la playa (o perderemos el ancla con su cable). Si no fondeamos el ancla de codera lo suficientemente lejos de la costa éste servirá de muy poco para mantener nuestra popa dirigida en contra de las rompientes.

Si conocemos el gradiente de la playa, podremos calcular rápidamente la distancia a que nuestro pie de roda se encontrará de la playa cuando éste toque por primera vez el fondo. Suponiendo que nuestro buque tiene el asiento de acuerdo con su diseño, si el gradiente de la playa es más inclinado que uno en 55, el primer punto con que tocaremos fondo será el pie de roda. Podremos medir el calado de nuestro buque a proa justamente antes de comenzar la maniobra, y multiplicando este calado por el gradiente de la playa podremos determinar la distancia desde este punto hasta el borde de la playa en el momento de producirse la varadera. Por ejemplo, si el gradiente de la playa es de 1 en 40, y si estamos calando 6 pies a proa, nuestro pie de proa se encontrará 240 pies (6×40) del borde de la playa en el momento de la varadura. Si el gradiente de la playa fuera menos pendiente que 1 en 55, la popa se vararía primero y podríamos calcular la distancia de la popa al borde de la playa de la misma manera. Por ejemplo, con gradiente de 1 en 80, y si estuviéramos calando 13 pies a popa variaríamos la misma cuando éste estuviera a 1,040 pies del borde de la playa.

Habiendo calculado el primer punto de varadura debemos ahora estimar cuanto nos debemos mover más hacia la playa antes de parar el buque. Esto dependerá de la velocidad que traigamos, la rompiente, el viento y de la manera con que hemos usado nuestras hélices y ancla de codera. Para fines de ilustración, asumamos que el buque se deslizará avante hasta que el punto de varadura haya sido levantado un pie. Esto significa que debemos permitir al buque deslizarse hacia proa un número de pies igual al valor numérico del denominador del gradiente de la playa. Si el gradiente es de 1 en 50, debemos permitir que el buque se deslice hacia proa 50 pies del punto de que ha tocado fondo.

Nuestro buque está equipado con 900 pies de cable en el ancla de codera. Cuando el buque se para ya en posición en la playa y tenemos 600 pies de cable, tendremos la suficiente cantidad del mismo en el agua y contaremos con un margen de 300 pies para cualquier error. Consecuientemente es aconsejable dar fondo al ancla de codera cuando el buque se encuentra a 200 yardas de la posición de varadura proyectada. En una playa que tenga un gradiente de 1 en 40, cuando estemos calando 6 pies a proa debemos darle fondo al ancla de codera cuando nuestro pie de roda está a 800 pies (600 más 240 menos 40) del borde de la playa.

Para preparar una recalada exacta al punto de la playa donde querramos colocar nuestro buque deben determinarse marcas de referencia donde la visual desde el puesto de maniobra a los puntos en la superficie del agua a 600, 800 y 1000 pies hacia avante de la proa que intercepte al torrotito con cualquier otra parte conveniente de la estructura de proa del buque. Al acercarse la línea de la playa a la marca correspondiente para la distancia deseada, se le podrá dar fondo al ancla de codera.

Cuando realicemos la maniobra de varar en una playa, desearemos hacerlo firmemente para así disminuir las posibilidades de atravezarnos a la mar. Sin embargo, no deseamos que sea tan firmemente, que no podamos abandonar la playa cuando que-

ramos. Sin embargo, mediante el uso apropiado del lastre, y el ancla de codera, podremos casi eliminar las posibilidades de no poder abandonar la playa en el momento en que sea necesario, así es que a medida que nos acercamos, nuestro pensamiento deberá concentrarse en asegurar nuestro buque firmemente en la playa.

Cuando un "LST" realiza esta maniobra, en fondo normales, no se producen vibraciones ni choques repentinos. Esto se producirá como si nos estuviéramos deslizando con un trineo sobre la nieve al final de su recorrido, el buque acaba por pararse. Existen pocas probabilidades de que se produzcan averías como resultado de realizar ésta maniobra a velocidades muy altas si la playa se encuentra libre de rocas, cabezos de coral y otros obstáculos.

Para asegurar una varadura firme y un buen gobierno y control durante la aproximación, es aconsejable realizarla a velocidades de 2/3 y hasta de Standard. Para reducir el esfuerzo es aconsejable tener por lo menos el 30 por ciento del área del fondo del casco varada, y esto requiere que la proa sea forzada más allá de su punto de contacto con el fondo.

Aún después de que la parte de proa del buque se encuentre varada, el mismo casi siempre puede mantenerse con la inclinación deseada con respecto a la playa mediante el uso de las Máquinas y timones. Con las hélices virando avante despacio, pueden utilizarse los timones para hacer caer la popa a una banda u otra de acuerdo con las necesidades. El Oficial al Mando puede darle un rumbo al timonel, gobernando éste en forma normal. Si el timonel encontrase dificultades en mantener arrumbado el buque puede utilizarse más potencia de máquinas y por consiguiente aumentar la efectividad de los timones.

Si el buque tiene tendencia a atravesarse, metiendo más agua en los tanques de lastre de proa se ayudará la situación. Si con una buena tensión en el cable de codera, y usando las máquinas y timones, lastrando al mismo tiempo los tanques de proa observando que todavía la popa tiene tendencia a caer so

bre una banda, nos encontraremos a tiempo todavía para salir a flote y evitar atravesarnos.

El estado de la marea y la amplitud de las mareas subsiguientes deben tomarse en consideración al realizar la maniobra de varar en una playa. Si varamos descargados y sin lastre, durante el pleamar y entonces cargamos, estaremos provocando dificultades para la maniobra de abandonar la playa. Si varamos y permanecemos en esta posición por más de una marea, nos acercamos más a la playa durante el flujo de la marea. Varar durante el refluo de la marea y abandonar la playa en el siguiente flujo de la maniobra ideal, pues nos garantiza que el buque mantendrá firmemente su posición durante la descarga y dará una mejor oportunidad para mantener nuestra rampa seca durante la maniobra. Si varamos durante el refluo probablemente no podamos abandonar la playa hasta que el nivel de las aguas no haya subido por la acción del flujo de la marea, es decir, que debemos estar preparados esperar el tiempo necesario para que se produzca el cambio.

Oficial al Mando de "LST" debe realizar todos los esfuerzos necesarios para familiarizarse con las características de la playa antes de comenzar a aproximarse a ella. Un bajo fondo no esperado o una piedra que no esté marcada en la carta pueden traer como consecuencia al fracaso de la operación. Aunque conocimientos muy generales acerca de las condiciones de la playa así como un estimado del gradiente pudiera ser todo lo mejor que pudiéramos obtener durante un desembarco, debemos hacer uso de todas las oportunidades para determinar las condiciones lo más rápido posible. Mandar a un Oficial en un bote para reconocer el área buscando de esta manera alfaques (barras de arena) u otros obstáculos casi siempre trae buenos resultados. Aunque es útil un estimado del punto de varadura hecho por cálculos de gradiente de la playa un bote que se acerque al lugar seleccionado para varadura con un escandallo arriado a una profundidad igual al acalado del buque a proa localizará el punto exáctamente. El escandallo tocará el fondo justamente en el lugar donde la proa tocará primero la arena. Para realizar la maniobra de varar en una playa no siendo en parajes no conocidos, es necesario hacer primero una exploración con un bote.

El peligro de que el buque se atravesiese siempre es inmi
nente. Si éste quedara sin gobierno y se atravezara a la rom
piente, grandes averías y hasta la pérdida del buque pudieran
ocurrir. El momento de evitar que se atravesiese es precisamen-
te cuando el buque comienza a perder su rumbo perpendicular
a las olas, y no después que el buque haya adquirido un ángu-
lo grande y haya sido abatido hacia la playa por cada una de
las olas subsiguientes. Deberá tomarse una acción vigorosa tan
pronto como se note un cambio en el aproamiento del buque. -
Deberá usarse toda la velocidad de las máquinas para aumen-
tar la efectividad del timón. Si el ancla de codera no está
debidamente fondeada debemos levarla con unos de nuestros -
"LCVP" y colocarla en mejor posición hacia barlovento. Si no
es muy severa la fuerza de la rompiente, podremos utilizar
nuestros LCVP para girar la popa. Los resultados de atrave-
sarse son muy serios para arriesgarse con una mala maniobra
de varadura. Si estamos tropezando con dificultades, es reco-
mendable abandonar la playa y hacer un nuevo intento.

ABANDONO DE LA PLAYA.

Cuando llega el momento de abandonar la playa, el proce-
dimiento normal es achicar los tanques de lastre de proa,
virar el cable del ancla de codera manteniéndolo con tensión
y dar atrás con ambas máquinas. A medida que el buque sale de
la varadura debemos evitar que el cable del ancla forme seno
porque ésto pudiera traer como consecuencia que se enrede en
una de las hélices. Manteniendo una buena comunicación con el
personal que está trabajando con el ancla de codera podremos
controlar nuestro movimiento atrás para evitar que el cable del
ancla de codera se meta por debajo de la popa. Deberá mandar-
se constantemente información al Oficial al Mando la cantidad
del cable que hay en el agua y de la dirección que éste llama,
a medida que el buque se aleja de la playa.

El buque debe mantenerse perpendicular a la playa a medi-
da que se aleja para levar el ancla de codera, con ésta ya le-

vada debemos continuar dando atrás hasta aguas más profundas antes de comenzar a girar para hacer rumbo.

Arriba se describe cómo el buque debe abandonar la playa, pero desafortunadamente no siempre es tan fácil. A medida que el fondo de arena recibe el peso del buque, la delgada película de agua que se para al buque del fondo es comprimida gradualmente. Mientras más tiempo permanezca el buque varado más es la cantidad de agua que comprime y más se pondrá en contacto el fondo del buque con las partículas de arena, esto hace que la fricción aumente de una manera tremenda, y como sabemos, la fuerza necesaria para arrastrar el buque hacia aguas más profundas aumenta, si la fricción también lo hace.

Para que el buque se deslice fácilmente sobre la superficie del fondo, debemos reemplazar esta película lubricante de agua. Esto no puede hacerse fácilmente, especialmente si la acción de las olas ha construido promontorios de arena a lo largo de los bordes del buque. La llamada succión del fondo (la resistencia del buque a levantarse y permitir que el agua fluya entre el fondo y su casco) puede ser muy grande, para romper ésta succión debemos encontrar algún medio de introducir agua entre el fondo del buque y la arena. Hacer caer la popa a una banda u otra con las máquinas y timones ayudaran mucho a romper la succión.

Cuando las hélices están girando para dar atrás, la corriente de expulsión de las mismas tenderá a forzar el agua hacia proa por debajo del fondo del casco. Más aún, el movimiento lateral hace que la popa se mueva sobre ciertas áreas en las cuales la película de agua no ha sido removida. También, mientras la popa se mueve hacia una banda cualquier irregularidad en el fondo permitirá abrir canales a través de los cuales el agua puede penetrar y restablecer la lubricación.

Girando las hélices, alternativamente avante y atrás con mucha máquina, a veces ayudará a la maniobra. Cuando viremos avante, habrá tendencia a extraer la arena de debajo de la popa del buque, y cuando invirtamos el movimiento de las hélices

habrá una tendencia a mover la popa del buque y forzar el agua por debajo del fondo debido a la corriente de expulsión de las hélices.

Si se manobra continuamente con el ancla de codera, las máquinas y los timones y no produce resultado alguno, se tiene paciencia y esperar que suba la marea pudiera ser la mejor solución. Si durante la espera, una marea más alta permite tal acción, pueden usarse las mangueras contra incendio para agitar la arena que se encuentra en los bancos formados alrededor del fondo del casco para abrir canales por debajo del fiordo del buque, para así romper la succión. Una vez que la succión haya sido rota y restaurada la película de agua, el buque podrá salir de la varadura fácilmente. Por un momento podemos pensar que nuestro buque está cimentado al fondo y después intentamos como se desliza sin esfuerzo alguno hacia mar abierto.

De una u otra manera, el "LST" siempre puede salir de la manobra de abandonar la playa aunque imperen las circunstancias más adversas. Debe aprovecharse cada oportunidad y cada método y sobre todo se requiere una gran paciencia, pero el buque se encuentra muy bien equipado para realizar su tarea y casi siempre responderá al esfuerzo combinado de sus hélices, timones y anclas.

CARACTERÍSTICAS DE MANIOBRA DEL "LST"

La primera característica que llamará la atención en un oficial entrenado en otros tipos de buques es la posición de la estación de manobra de un "LST". Su cuente está casi a popa desde su posición de manobra; el oficial al mando puede ver las cuatro quintas partes del buque en vez de ver exclusivamente el castillo. No obstante cambiar de posición para poder ver todos los cabos de amarre. Le brinda una desventaja esta posición poco usual al brindar un excelente punto para observar la posición poco usual del buque con respecto a otros buques. Gobernar desde popa le da al comandante de "LST" la misma posición que ocupa el patrón de un bote de motor y podrá ver perfectamente todos los puntos de la manobra.

El puente no ha sido lo único que se ha movido hacia popa; el punto de giro también se ha desplazado con éste. Debido al poco calado a proa, a gran calado a popa, a sus hélices, talones y timones gemelos, situados bien a popa, el punto de giro de un "LST" se ha movido hacia popa hasta colocarse casi en lugar que se encuentra el puente. Es decir, que podremos decir que un "LST" puede girar "Sobre sus talones".

La relativa poca potencia de un "LST" debe ser considerada en todas las maniobras. Teniendo solamente un caballo de fuerza por tonelada, se demora mucho para adquirir estrepada y debe dárse atrás por un período largo de tiempo para contra-restar la estrepada avante una vez adquirida ésta.

El viento afecta al "LST" en un grado bastante grande. Este tipo de buque tiene una obra muerta alta a proa y popa, y cala relativamente poco. Con la poca potencia disponible para combatirlo, el buque es muy susceptible al viento. Debido a su poco calado a proa, casi siempre ésta tiene tendencia a caer excepto cuando éste es muy flojo, el "LST" tendrá tendencia de poner su popa al viento cuando va atrás, aunque tratemos de contra-restar ese efecto con sus timones.

Aunque no está diseñado para altas velocidades sus motores Diesel directos pueden, casi instantáneamente, desarrollar sus 900 caballos de fuerza lo mismo dando avante que atrás durante la maniobra. Como sus timones están colocados directamente en línea con las hélices son muy efectivos cuando sus máquinas están virando avante, y como las hélices están colocadas bien hacia los costados, el brazo de palanca entre ellas es amplio y nos asegura un buen momento de giro cuando efectuamos una ciaboga.

Con la excepción de cuando vayamos a realizar un giro hacia barlovento, el "LST" gira en un espacio pequeño. Debido a su poco calado a proa y a su fondo plano, posee menor área efectiva de quilla que otros buques de guerra de eslora similar. Una vez que inicie el giro, sin embargo, tiene tendencia a mantenerlo, especialmente cuando la realizemos en el mismo lugar.

Una vez adquirido el momento angular, deben aplicarse esfuerzos vigorosos para oponerse a él, debido a que el área de la quilla a la proa no es suficiente para disminuir rápidamente la velocidad de giro. Cuando giramos para caer a un rumbo, deberán ponerse las máquinas en oposición al sentido del giro con bastante antelación antes de llegar a la marcación deseada, si se quiere que el buque aguante la caída al llegar al rumbo previsto.

La combinación de la relativa baja potencia y de las excelentes características de giro se demuestran cuando damos atrás y adelante en una dársena pequeña para efectuar un giro. Si cuando el buque se está moviendo despacio hacia atrás, ponemos ambas máquinas adelante a alta potencia y los timones metidos todo a una banda, el LST, en vez de ganar estrepada adelante y comenzar un giro normal parecerá que se hunde todo sin moverse y comenzará un giro rápido en la dirección que se metan los timones. Aunque la fuerza lateral producida por esta combinación es lo bastante amplia para que el buque comience el giro rápidamente, la componente proa popa del empuje de las hélices es insuficiente para quitar arrancada atrás y hacer que el buque comience a moverse adelante en el mismo intervalo de tiempo.

Debemos recordar que mucha de la fuerza lateral disponible de los timones se pierde cuando las máquinas están virando atrás. Cuando las hélices están girando para dar atrás, la corriente de expulsión no se dirige directamente a los timones. Ellos están sujetos solamente a la mucha menor concentrada corriente de aspiración. Consecuentemente el buque cuando dá atrás, es mucho menos sensitivo a la acción de sus timones. Para girar rápidamente las hélices deben dar adelante.

El puente de un LST clase 1077 es muy similar al puente de un destructor tanto en tamaño como equipo. Los antiguos LST no estaban tan bien equipados. Aunque la visibilidad es excelente en todas las direcciones desde la estación de maniobra de los tipos antiguos, el Oficial al Mando tendrá que arreglárselas sin los refinamientos que se encuentran en buques de guerra mejores. La estación de maniobra está equipada con un

repetidor de compás, un indicador de ángulo de timón y un tubo acústico. No tiene ni telégrafo de revoluciones ni indicador ni tampoco el buque está equipado con corredera del tipo pitómetro. Las variaciones en las revoluciones están dadas por las divisiones mayores de cambios de velocidades tales como UN TERCIO, DOS TERCIOS, STANDARD Y TODA deben ser ordenadas por teléfono, o por señales convencionales de timbres o chicharras.

El Oficial al Mando de un LST tiene que aprender a depender de su buen juicio y sentido común en un alto grado. Debe ajustar sus oídos al sonido de sus máquinas diesel y así poder juzgar la velocidad de las mismas. La observación del agua en los costados del buque le hará tener una idea de la velocidad y tendrá que aprender a comprobar el aproamiento del buque a ojo en vez de esclavizarse al repetidor de giro. La carencia de instrumentos no restringen grandemente al Oficial al Mando de un LST, pero deberá asegurarse que está usando el sentido auditivo y el de la vista para compensar la carencia de equipos.

MANIOBRA EN LOS MUEBLES.

Deberemos aproximarnos despacio cuando atracamos con nuestra LST. Este buque es muy lento en responder cuando damos atrás, y si no tenemos cuidado podemos pasarnos del lugar de maniobra. Una aproximación lenta, usando los timones y máquinas para mantener la proa, es la mejor solución. Al acercarnos al muelle debemos realizarlo despacio y abierto del mismo para así evitar averías y complicaciones.

Los costados largos y planos de un LST son una ventaja - cuando maniobramos en los muelles. Estando libres de proyecciones, nos facilitan una superficie excelente de apoyo. El LST puede deslizarse avante o atrás a lo largo de un muelle. Con - muy pocas probabilidades de averiar el buque o el muelle.

El viento es el problema mayor cuando realizamos la maniobra de atraque con un LST. A medida que el buque pierde arran cada se hace más difícil poder mantener su proa contra el viento. En casos extremos podría ser aconsejable usar las anclas.

y en tal situación el LST tiene la ventaja de tener anclas a proa y popa para controlar mejor su movimiento. Sin embargo, como sus costados planos disminuyen las posibilidades de averías, rara vez es necesario el uso de sus anclas cuando el buque es abatido por el viento hacia el muelle.

En la maniobra de desatranque el LST puede realizar esta maniobra aún con vientos fuertes que lo aconchen sobre el muelle, si esta maniobra se realiza correctamente. Haciendo ciaboga con sus máquinas y usando todo el timón, podremos abrir la popa, aunque tengamos, oponiéndose a esta maniobra, un viento de veinte nudos. Su proa llena es un excelente punto de apoyo para abrir la popa del muelle, hasta inclinarlo tanto como 45° con respecto a la dirección del muelle. Usando toda la potencia de las máquinas atrás, el buque saldrá sin dificultades. Si el espacio lo permite, podemos usar la ventaja que significa llevar la popa al viento cuando damos atrás. Debemos dar atrás con la popa al viento hasta que estemos lo suficientemente libres del muelle y tener la suficiente velocidad para completar nuestro giro, antes de que seamos aconchados de nuevo.

El LST goza de una ventaja que no tienen otros buques -- lleva sus propios remolcadores. Cuando estemos realizados la maniobra de atraque a un muelle o el amarre a una boya, se pueden usar los LSVP como remolcadores. Dos de estos lanchones trabajando juntos pueden ser muy efectivos para maniobrar la proa del LST.

Cuando fondeamos, el LST goza de una flexibilidad desconocida para los otros tipos convencionales de buques. Puede usar su ancla de proa o su ancla de popa, o ambas a la vez. A veces es conveniente fondear con el ancla de popa y de ésta manera hacer que la proa caiga a sotavento. Cuando realicemos esta maniobra, podremos abrir las compuertas de proa, y arriar la rampa, y así el buque tiene un muelle propio para sus lanchones.

Fondear con las anclas de proa y popa es a veces necesario en un puerto congestionado. Puede dársele fondo primero a cualesquiera de las dos anclas y entonces maniobrar con el buque para fondear la segunda en el lugar deseado. Una vez que ambas anclas estén fondeadas en sus respectivas posiciones, el buque se comportará como si estuviera amarrado a dos boyas, una por la proa y la otra por la popa.

EN LA MAR.

El LST ha probado que es un buque de buenas condiciones maríneas. Ninguno de ellos se perdió debido al mal tiempo durante la guerra, y ellos permanecieron siempre en la mar bajo las peores condiciones de tiempo. Aunque es un buque marino, la estructura poco usual de su casco le da ciertas características en la mar no encontradas en otro tipo de buque.

El fondo inclinado y la proa redonda del LST hacen que se produzcan impactos de la mar cuando ésta es gruesa, debido al poco calado de su proa, permite que el pie de roda salga del agua cuando el buque se encuentre cabezando moderadamente, y una vez que éste ha salido del agua su fondo plano da planazos resonantes cuando el buque desciende sobre la superficie del agua nuevamente.

Cuando navegamos proa a la mar, se siente un golpe distinto cuando las olas rompen sobre las compuertas de la proa. En mar picada las olas causan que el buque pierda estrepada adelante momentáneamente y que éste se estremezca por la vibración. La estructura del casco del LST aunque es lo suficientemente fuerte para resistir los esfuerzos que se generan en las varas duras, es bastante flexible. Pueden observarse como se dobla la cubierta principal, cuando una ola recorre la eslora del buque. Al comenzar las vibraciones en el casco, debemos hacer algo para reducir las, ya que la acción de estas vibraciones sobre el casco puede producir averías.

Para reducir los planazos, podemos lastrar la proa, reducir la velocidad o cambiar el rumbo. Al llenar los tanques de proa aumentaremos el calado a proa y esto hará que el momento de inercia aumente y se oponga a la tendencia que tiene el buque a cabecear. Reducir la velocidad o cambiar el rumbo puede cambiar la frecuencia en que el buque responda debidamente.

Con la excepción de su movimiento poco usual en mares picados, el LST es un buque bastante convencional en la mar. Su movimiento cambiará grandemente a medida que varíe su desplazamiento. Se comporta como un buque completamente diferente cuando tiene poco desplazamiento a cuando está a plena carga. Cuando tiene poco desplazamiento, salta como un corcho. Cuando está a plena carga, responde menos a la acción de las olas y tiene tendencia a cortar las mismas. Para mejorar sus cualidades marineras se acostumbra lastrarlo cuando éste no lleva carga alguna. El LST es un buque que no tiene que realizar muchas de las maniobras y evoluciones que realizan los otros tipos de buques. Como es un buque de máquinas diesel, tiene un radio de acción tan amplio que la maniobra de reaprovisionamiento de combustible en la mar es innecesaria. Su baja velocidad lo limita exclusivamente para realizar maniobras simples y casi siempre su tarea es la de navegar de un puerto a otro llevando a bordo la carga que se le asigne.

PROBLEMAS ESPECIALES DE LAS LST.

El LST se maniobra frecuentemente de modo diferente a otros tipos de buque, debido a sus características especiales, y es interesante examinar como éste tipo de buque hace frente a muchos problemas ordinarios que confrontan todos los buques. La abertura que hay en su proa es una gran ayuda para las operaciones de carga y descarga, pero el maniobrista deberá siempre estar listo para salirse de lo convencional y así colocar al buque en posición tal, que esta gran ayuda pueda utilizarse.

Una vez de hacer el tipo de amarre mediterráneo, el LST es frecuentemente atracado de proa para así permitir que las maniobras de la carga se produzcan a través de sus compuertas de proa. Como no hay necesidad de utilizar las facilidades que

brindan los muelles para realizar la maniobra de carga y descarga, el LST puede atracarse a un muro o malecón ocupando de esta manera menos espacio en el muelle y por lo tanto, un gran número de estos buques pueden realizar la maniobra de la carga al mismo tiempo. Cuando se encuentren atracados en esta forma deberá asegurarse el buque para que podamos arriar la rampa de la proa justamente en el mismo borde del muro o malecón. Es to permite que los vehículos puedan entrar y salir del buque, además del tráfico normal de hombres a pie.

Cuando vayamos a realizar la maniobra de atracar nuestra proa, el buque deberá aproximarse perpendicularmente al muelle y dar fondo al ancla de codera tan lejos del muelle como lo permitan las circunstancias, las compuertas de proa deben ser abiertas antes de atracar debido a que una vez atracados, la presencia de objetos u obstrucciones justamente a proa del buque hacen que las compuertas no puedan ser abiertas. Esto pre senta un problema, ya que las compuertas de proa son resisten tes cuando se encuentran cerradas, pero son algo vulnerable cuando están abiertas. Si el buque se apoya sobre una de estas compuertas cuando está abierta, traerá como consecuencia que no se pueda volver a cerrar. Si tenemos a nuestro alcance un flotador debemos colocarlo entre la proa y el muelle para evi tar la posibilidad de un contacto entre una de las compuertas y el muelle.

Cuando nos acercamos al muelle debemos hacerlo despacio, y es aconsejable hacer uso de los LCVP como remolcadores para controlar el movimiento de la proa durante la última etapa de la maniobra. El cable de ancla de codera es arriado poco a poco a medida que la proa se vaya acercando a su posición de ataque. Se dan los cabos desde cada amura al muelle y son te sados a medida que se lasca poco a poco el cable del ancla de codera, hasta que el buque se encuentre en posición para usar la rampa de proa sobre el muelle. En la posición final el buque se mantiene cobrando firmemente los cabos y el ancla de codera, con su proa a la distancia exacta de la cara del muelle para que la rampa sirva de puente.

El LST es un buque por todas sus cualidades, pero debido a que ha sido diseñado para realizar tareas específicas, tiene muchas características que no son normales en los buques - corrientes. Para maniobrarlo con efectividad debemos estudiar sus peculiaridades y hacer uso de todas sus ventajas mientras evadimos todas las situaciones donde existen limitaciones. Mediante el empleo de sus buenas cualidades y evadiendo las malas, el maniobrista podrá hacerle frente a casi todas las situaciones. No obstante, aún modernas modificaciones quedan ya como elementos anticuados para los desembarcos del futuro, que sin duda se utilizarán, pero en menor número, ya que ha surgido un valioso elemento de desembarco para hombres y material ligero; el helicóptero, del que existen tipos que pueden desembarcar secciones armadas y equipadas, incluso cañones y vehículos de exploración ligera. Estos modernos helicópteros no solo pueden llevar hombres y elementos a la playa, sino que pueden desembarcarlos en un orden menos concentrado que los LST, los cuales han de dejar todo lo que llevan en espacio relativamente pequeño y no solo eso, sino que los helicópteros una vez dominado el aire, por aviones de mayor poder combati- vo, son un elemento magnífico para la progresión, la maniobra, y el combate de las tropas desembarcadas, a cuyas unidades - permitirán avances de otro modo inverosímiles y sólo quedarán los LST para llevar a tierra el material muy pesado y los abas- tecimientos posteriores.

Una operación de desembarco de gran envergadura llega a ser tan tentadora, por los efectivos que acumula, que el enemi- go se decida a emplear una o varias bombas nucleares; de aquí la necesidad de que en una acción futura, la costa sea ataca- da modernamente en un orden mucho más disperso que en el pasa- do. He aquí donde los helicópteros presentan la gran ventaja para desde ese orden disperso pasar a la relativa concentración necesaria para el combate. Se pregoniza, pués, el que las tro- pas de desembarco lo hagan desde portaviones de asalto muy des- plegados ente un gran frente de costa y que en vez de un barca- zas sean llevadas a tierra en helicópteros. El material pesado seguirá transportándose en buques transportes y llevándose a tierra en buques especiales de desembarco (Landing Ships). No

obstante este lujo de medios, los golpes de mano se darán frecuentemente, cuando se trate de pequeños objetos en embarcaciones de remo o en silenciosas balsas neumáticas.

En la pasada II Guerra Mundial hubieron desembarcos de to
dos tipos. El Americano en Africa cuya característica fue el
vencimiento de la dificultad de la distancia que fue un verda-
dero alarde de capacidad logística. El de los Alemanes en Norue-
ga, desembarco no de grandes efectivos, con desembarcos parcia-
les lejos de las bases alemanas aprovechando magistralmente la
sorpresa estratégica, para que pudiesen cruzar los barcos ger-
manos unas aguas que hubiesen podido ser dominadas por el ene-
migo aunque imperfectamente, debido al despliegue aéreo alemán
al que no podían los ingleses oponer seriamente una fuerza de
portaaviones; los de Normandía e Italia, en costas fuertemente
defendidas presentando además el primero la prefabricación,
transporte y colocación de un puerto artificial en playas bati-
das por las gruesas mareas del Atlántico. Los desembarcos al
Pacífico, caracterizados, en su mayor parte, por la gran prepa-
ración de artillería y aviación que los precedía, preparación
que se podía efectuar sin grave riesgo, pues la carencia de re-
servas disponibles hacía que no fuese de importancia, como los
de Europa, el conseguir la sorpresa táctica, ya que en el con-
tinento europeo las reservas podían ser alertadas, si se hacían
preparaciones o acciones de ablandamiento.

Para llevar a efecto los desembarcos, las diferentes na-
ciones tienen por lo general un Cuerpo Especializado en este
género de guerra anfibia, tanto para ser empleados en simples
golpes de mano, como en las primeras oleadas del asalto. La
nación que mejor lo tiene organizado es U.S.A., que posee el
Cuerpo de Marines dotado de toda clase de elementos bélicos
al igual que el otro cuerpo de ejército: con su artillería, -
carros de combate, su aviación de apoyo inmediato y buques es-
pecializados para estas operaciones.

ARMADA DE MEXICO
Club Literario del
CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES.

Sugerencias de lecturas recibidas en el mes de mayo de 1980.

Bendix, Reinhard: La Razón Fortificada. México, Editorial Fondo de Cultura Económica. 1975.

Bettelheim, Bruno: Cambio Social y Perjuicio. México. Editorial Fondo de Cultura Económica. 1957.

Dubos, René: El Hombre en Adaptación. México. Editorial - Fondo de Cultura Económica. 1975.

Fishlock, David. El Hombre Modificado. México. Editorial Fondo de Cultura Económica. 1975.

Linton, Ralph. Estudio del Hombre. México. Editorial Fondo de Cultura Económica. 1942.

ARMADA DE MEXICO
NOTICIAS DEL CENTRO

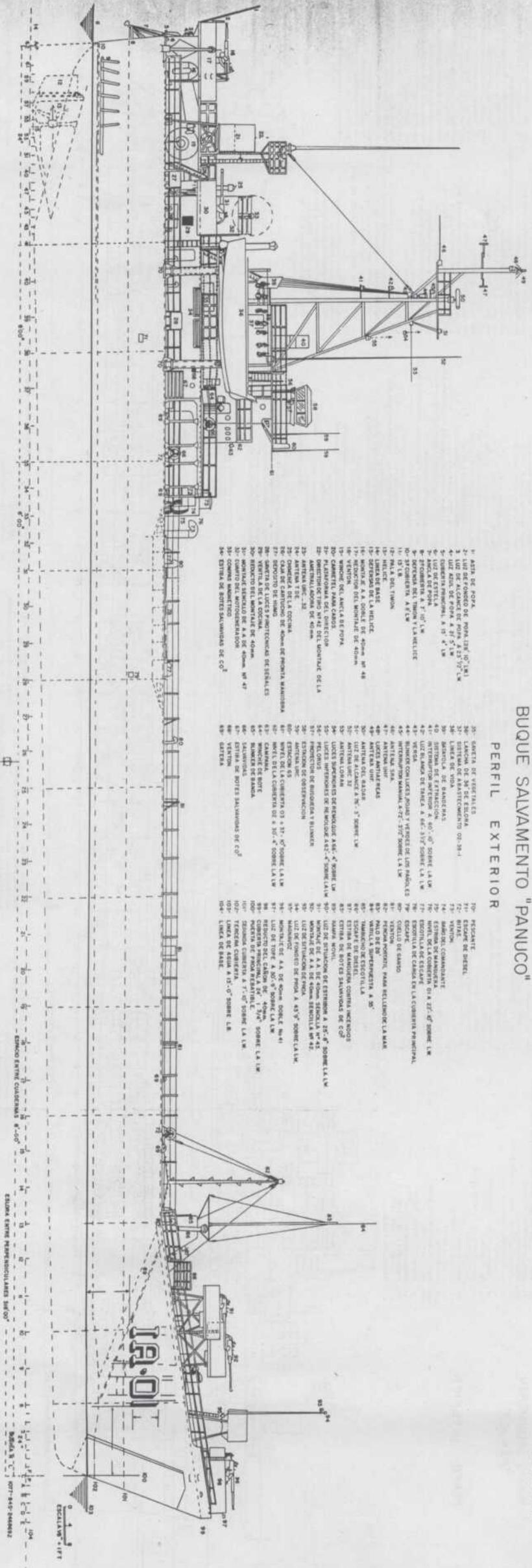
CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES
Mes de Mayo, 1980.

superiores de lecturas recibidas mayo mes de mayo
Viernes 23. Graduación de la XVIII Promoción del Curso de Man
do Naval y de Infantería de Marina.

- Benitez, Rainhard. La Nación Fortificada. Editorial
- | | |
|----------------------------|----------------------------------|
| 1. Teniente de Navío C.G. | JAIME MEJIA MICHEL. |
| 2. Teniente de Navío C.G. | JOSE FCO. CASTELLANOS MARTINEZ |
| 3. Teniente de Navío C.G. | APOLINAR PARRA AROCHE. |
| 4. Teniente de Navío C.G. | RICARDO HISTOCHI AMANO SANTANA |
| 5. Teniente de Navío C.G. | JOSE L. REYNOSO SALAZAR. |
| 6. Teniente de Navío C.G. | CARLOS MARTINEZ DE ANDA. |
| 7. Teniente de Navío C.G. | HUGO E. SALOMON OLVERA. |
| 8. Teniente de Navío C.G. | MIGUEL BORREGO IZAGUIRRE. |
| 9. Teniente de Navío C.G. | MARIO G. DIAZ NUÑEZ DE LA FUENTE |
| 10. Teniente de Navío C.G. | MATEO AVENDAÑO TORRES. |
| 11. Teniente de Navío C.G. | JOSE G. MARTINEZ BERRIEL. |
| 12. Teniente de Navío C.G. | JAVIER DEL ANGEL RIVAS. |
| 13. Teniente de Navío C.G. | GUILLERMO COLINA TORRES. |
| 14. Teniente de Navío C.G. | FELICIANO MARTINEZ LINOS. |
| 15. Teniente de Navío C.G. | CARLOS QUINTO GUILLEN. |
| 16. Teniente de Navío I.M. | MARIO LIZAOLA OLGUIN. |
| 17. Teniente de Navío I.M. | ADOLFO M. HUERTA CORONA. |
- Passo de la Reforma N. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

BUQUE SALVAMENTO "PANUCO"

PERFIL EXTERIOR



- 1- ASIA DE POMA
- 2- LUZ DE FONDO DE POMA 10° 10' 10" LM
- 3- LUZ DE ALANCE DE POMA A 27° 10' 10" LM
- 4- LUZ DE ALANCE DE POMA A 27° 10' 10" LM
- 5- LUZ DE ALANCE DE POMA A 27° 10' 10" LM
- 6- LUZ DE ESTRELLA
- 7- ANCLA DE POMA 7° 10' 10" LM
- 8- DEPÓSITO DEL TUBO Y LA HELICIE
- 9- 30 CUBIERTA A F.L.M.
- 10- HELICIE
- 11- HELICIE
- 12- HELICIE
- 13- HELICIE
- 14- LINEA DE BASE
- 15- MONTE A A DOBLE DE 40mm Nº 48
- 16- MONTE A A DOBLE DE 40mm Nº 48
- 17- REDUCCION DEL MONTE DE 40mm
- 18- MONTE DEL ANCLA DE POMA
- 19- MONTE DEL ANCLA DE POMA
- 20- CAMARILL PAMA CARGO
- 21- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 22- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 23- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 24- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 25- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 26- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 27- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 28- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 29- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 30- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 31- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 32- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 33- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 34- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 35- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 36- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 37- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 38- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 39- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 40- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 41- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 42- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 43- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 44- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 45- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 46- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 47- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 48- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 49- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 50- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 51- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 52- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 53- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 54- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 55- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 56- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 57- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 58- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 59- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 60- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 61- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 62- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 63- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 64- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 65- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 66- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 67- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 68- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 69- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 70- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 71- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 72- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 73- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 74- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 75- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 76- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 77- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 78- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 79- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 80- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 81- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 82- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 83- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 84- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 85- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 86- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 87- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 88- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 89- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 90- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 91- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 92- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 93- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 94- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 95- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 96- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 97- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 98- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 99- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 100- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 101- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 102- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 103- FILASOMIA DEL DIRECTOR
- 104- FILASOMIA DEL DIRECTOR

