

**A**l comenzar el bosquejo de este trabajo fue mi primer propósito el de continuar y actualizar un artículo anterior (\*), para poner a disposición del lector informaciones, comentarios y reflexiones que ha sugerido el tema estratégico-naval en el período 1964-1968.

Pero en el ámbito marítimo el deslinde de los conceptos estratégico, táctico, económico, jurídico y, por consiguiente, político, resulta cada día más difícil. Sirva ello como explicación a una desviación respecto a mi idea inicial y también como justificación a posibles deficiencias en la exposición que no haya conseguido eliminar.

### ALGUNAS NOTAS SOBRE ESTRATEGIA

La mar ocupa un lugar cada vez más preeminente en la configuración de la estrategia mundial. Es obvio que Estados

para la realización de los transportes masivos y de los intercambios internacionales, se configura ahora, por la presión demográfica y las exigencias de supervivencia de la Humanidad, en último e inmenso depósito de riquezas minerales y alimenticias.

Ciertamente que, hasta hace muy pocos años, la mar no ha constituido para el hombre, prácticamente, más que una superficie; pero hoy, y como ha escrito Francois Doumenge: "Parece que, poco a poco, se va abriendo paso el conocimiento del predominio oceánico dentro del globo terrestre, con las inmensidades de los mares dotados realmente de las tres verdaderas dimensiones".

Pero la mar, fuera de las aguas territoriales o, todo lo más, de la plataforma continental, es riqueza libre, no pertenece a nadie; así, parece difícil que su explotación y la expansión de poderosas actividades económicas no dé lugar, en

# *La Acción en la Mar*

Por J. PEREZ Aguirre

Capitán de Fragata, Armada de España

Unidos, a partir de Mahan, y Gran Bretaña en todo tiempo han tenido un concepto claro al respecto. La Rusia soviética, después de la segunda guerra mundial, lo ha comprendido también así y, después de constituir una gigantesca fuerza submarina, medio naval ofensivo característico de naciones con mentalidad y situación continental, se esfuerza ahora, con éxito, en desarrollar una potente fuerza naval de superficie.

Creemos que en la constitución de las fuerzas navales, hoy día, pesa singularmente la importancia y el carácter particularísimo del medio mar, que, si siempre fue considerado como privilegiado

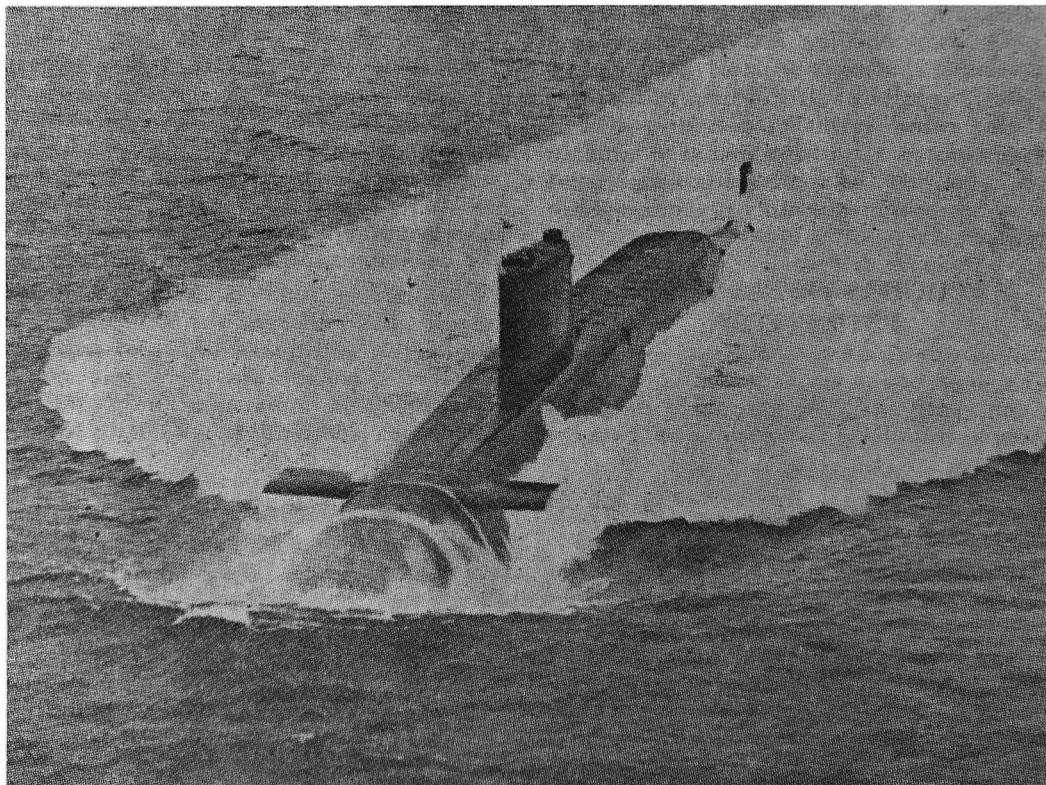
principio, a litigios y después a conflictos. Sin embargo, estos conflictos muy raramente podrán extenderse o amenazar los territorios nacionales; a esto debe añadirse que el número de pasajeros marítimos disminuye constantemente en favor de los transportes por avión comercial, por lo que un conflicto provocaría pocas pérdidas humanas inocentes. En los grandes espacios marítimos, la amenaza, incluso atómica, puede ser mejor "dosificada" y debidamente contrastada la firmeza de decisión de cualquier posible adversario, sin que grave la acción incontrolada del terror o de la cólera de las multitudes ni, mucho menos, "la influencia de los medios de información". Si repasamos los numerosos incidentes producidos en los años últimos en el ámbito naval se verá que no han revestido

---

(\*) "¿Hacia nuevas estrategias?" Revista General de Marina, abril 1964.

graves consecuencias ni conducido, por supuesto, a la más mínima "escalada". Cito como muestra la crisis de Cuba, el incidente del buque "Pueblo" en aguas de Corea y el buque transporte norteamericano atacado por Israel durante "la guerra de los seis días".

El expresado concepto "de la respuesta flexible o graduada", fruto de la colaboración Kennedy-McNamara-Taylor, sobre el que no vamos a extendernos, justificó la decisión adoptada por Francia y Gran Bretaña de procurarse una propia e independiente "panoplia nuclear";



Submarino atómico "Resolution".

La estrategia es, hoy más que nunca, resultante y dependiente de factores no sólo militares, sino políticos, económicos y, por supuesto, geográficos, en los que juegan considerable papel, por imposición de la disuasión atómica, los grandes espacios oceánicos. Conviene citar al respecto que se ha especulado mucho en la última década, quizá excesivamente, sobre la "estrategia de disuasión" y la "estrategia de respuesta flexible", pero muy poco sobre la estrategia naval. Pudiera alegarse, tal vez, que no existe hoy una estrategia naval pura, pero, en cualquier caso, la contribución naval es primordial y quizá la más considerable desde los tiempos de la hegemonía inglesa en los mares.

nacían así a la realidad los efectos de una desconfianza que se había ido gestando durante largo tiempo, respecto a la voluntad de reacción adecuada de Norteamérica en el caso de una agresión soviética a Europa. Pues bien, la base de esta "panoplia" está hoy constituida para Francia por sus SNLE y para Inglaterra por sus SSBN, si bien, en estos últimos, con la cooperación y facilidades proporcionadas por Estados Unidos de América.

Debe citarse al respecto, y contrastando con lo anterior, que en la actual estrategia de disuasión es evidente el descenso del papel a desarrollar por la acción aérea. Las recientes decisiones sobre la suspensión de las "alertas en vuelo" de los B-52 con bombas nucleares, la eventual

retirada de los F-111 en Vietnam y la prevista sustitución de los bombarderos V y "Mistère" en un próximo futuro son claros exponentes de ello.

## LA SITUACION ACTUAL

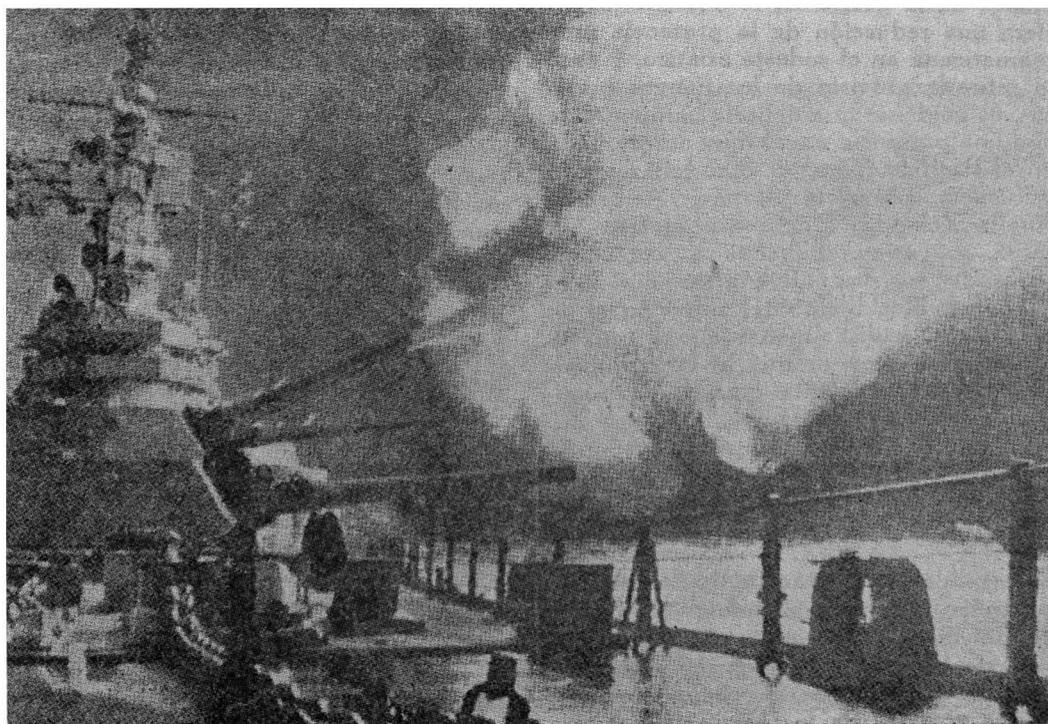
El ejercicio del poder naval exige, hoy día, una gama de medios que, por sus precios exorbitantes, sólo las dos naciones "verdaderamente grandes" están en condiciones de mantener. Inglaterra y Francia dedican el grueso de sus esfuerzos a la construcción de una fuerza submarina con proyectiles balísticos capaces de imponer una modesta disuasión; pero ello, casi en el límite de sus posibilidades, a costa de sus fuerzas de superficie y convirtiendo las bases de estos submarinos en santuarios erigidos en sus propios suelos y sujetos a una permanente amenaza total.

La China comunista es, por ahora, solamente una incógnita, pero sobre la que conviene estar alerta, porque el poco afortunado historial de su Marina pudie-

ra enmascarar unas posibilidades que, si bien hoy imprecisas, son las únicas capaces de modificar el equilibrio bipolar impuesto por Rusia y Norteamérica.

Pero ¿está la Unión Soviética en vías de plantear verdaderamente un "jaque" al poder naval de los Estados Unidos? Posiblemente no, por lo menos en estos momentos; pero, en cambio, es evidente que el concepto ruso de que el poder naval es sólo complementario del terrestre y del aéreo ha desaparecido hace tiempo. Ya el Mariscal Sokolowsky lo establecía claramente, como comentamos oportunamente en artículo anterior (\*), y los hechos posteriores no hacen sino confirmarlo: La Unión Soviética está en el Mediterráneo con todas sus consecuencias y esta situación llena hoy los comentarios de las revistas especializadas y los titulares de las cadenas periodísticas. Coincidiendo con ello, ya en los Estados Unidos se empieza a desconfiar de la superioridad, incontrastada hasta ahora, de

(\*) Ver nota bibliográfica número 6.



Acorazado "New Jersey".

su flota submarina frente a la soviética y se urge la construcción de más SSN de caza y el dotar de proyectiles "Poseidón" a todos sus SSBN.

El Kremlin considera, por supuesto, que la simple presencia de sus buques de guerra en muchos y alejados puntos del Globo puede obrar como adecuado medio de disuasión frente a los Estados Unidos. Así, sus propósitos, sin tener que recurrir a la amenaza nuclear, serían el trasladar rápidamente una parte de su Flota hacia los lugares en que la potencia naval americana se encontrase disminuida o en dificultades.

El desarrollo de la guerra en el Vietnam continúa dentro de los moldes de lo "convencional", pero con duros encuentros y graves pérdidas en los ámbitos terrestre y aéreo. Por el contrario, los encuentros navales son muy poco frecuentes y la flota de los Estados Unidos no establece un bloqueo cerrado de los puertos comunistas, aunque sí bombardee sus instalaciones, contando ya con la reciente cooperación del acorazado "New Jersey", cuya vuelta al servicio como precisa batería flotante de grueso calibre, contemplamos no sin nostalgia. Si el desenlace de la guerra en el Vietnam supusiera una reducción de la presencia norteamericana en el sudeste asiático, y ante la retirada prevista de las fuerzas inglesas, es evidente que debería compensarse con una presencia naval muy acrecentada en el Pacífico, para no abandonarlo a la influencia comunista: Japón, Australia, Nueva Zelanda, Filipinas e incluso la India, se verían obligadas a contribuir con todas sus disponibilidades en el adecuado establecimiento del poder naval de Occidente, especialmente en el sudeste asiático, para evitar que la URSS aprovechara tan excelente ocasión de penetración en esta zona vital.

## DE LAS FUERZAS NAVALES

Definidas las líneas fundamentales de cualquier estrategia nacional, es fundamental llegar hasta el fin en la constitución de los medios necesarios para ejercerla y desarrollarla. Por los enormes costos actuales de los buques de guerra y de sus "sistemas de armas" es obligado

el sopesar muy cuidadosamente la decisión de construcción de nuevas unidades navales. Ciertamente que los buques son mucho más poderosos, unitariamente, que en pasadas décadas, pero no es cierto totalmente que ello compense la disminución de su número. Así, un portaaviones de ataque de los Estados Unidos situado en el Índico puede mandar sus aviones a Aden y Singapur, pero con una presencia tan efímera y relativa que no permite "estar sobre el objetivo" y que, por tanto, no satisface el cumplimiento de muchas de sus misiones. Parecidos razonamientos pudieran hacerse con respecto a unidades de escolta o anfibas.

La prolongación de la duración de servicio de unidades navales anticuadas es inmediata consecuencia de los costos de las nuevas, pero es forzoso reconocer que, aunque se sometan a modernizaciones, resulta un remedio de fortuna de efecto temporal y poco rentable desde los puntos de vista técnico e incluso logístico.

La solución de construir unidades navales capaces de albergar, "en su día", los sistemas de armas que entonces se estimen adecuados es arriesgada y puede conducir a que en el momento de la emergencia o de la urgente necesidad no se disponga de ellas. Por esto, los programas navales se basan hoy en los sistemas de armas que han de montar los buques y cuya investigación y experimentación se efectúa con años de antelación (\*). Tal vez estén ya configurándose en sus líneas generales los sistemas de armas ofensivos y defensivos que caracterizarán a las unidades navales de combate que deben entrar en servicio en los próximos veinte años.

El expresado y enorme costo de los buques de guerra ha reducido, sin excepción, los números de las series en todas las Marinas si bien sean sus medios ofensivos o defensivos mucho más poderosos. Estas circunstancias configuran de manera muy distinta el concepto de la "Fleet in being", tal vez hoy indebidamente olvidado; con ello, potencias navales de segunda fila, con escaso número de unidades, pero dotadas de potentes armas ofensivas, y partiendo de una ade-

(\*) Ver referencia bibliográfica número 9.

cuada posición geoestratégica, pueden imponer su presencia, obtener ventajas y perturbar, e incluso amenazar, a las consideradas grandes potencias.

Si la evolución de la técnica ha influido, en las dos últimas décadas, decisivamente en la potencialidad de las unidades navales y en sus misiones, es posiblemente en las submarinas donde ello se acentúa más claramente. Pese a la importancia y resultados de la guerra submarina en las dos últimas conflagraciones mundiales, las unidades empleadas bajo la superficie del mar debían considerarse, simplemente, como sumergibles, es decir, buques con la posibilidad de protegerse bajo una capa de agua de limitada profundidad y navegar durante relativamente cortos períodos en inmersión. Solamente con las enormes posibilidades de la propulsión atómica y la adopción de formas adecuadas del casco para su medio, primero el "Nautilus" y después los SSN y SSBN alcanzan realmente la condición de submarinos. Como muestra de la importancia que algunas Marinas conceden a las fuerzas submarinas citaré que el Ministro de Defensa francés, Pierre Messmer, a bordo del portahelicópteros "Juana de Arco", declaraba en octubre de 1967: "La Marina nacional,

gracias a sus submarinos nucleares, dispondrá de una primacía como no había conocido jamás en su historia; por razones estratégicas el Gobierno tendrá que consagrar a la Marina francesa medios cada vez más considerables".

Quando se examina el despliegue de submarinos nucleares de ataque y caza que ya tienen en servicio, o proyectan para breve plazo, no sólo Estados Unidos y la Unión Soviética, sino también Inglaterra y Francia y, muy posiblemente, China, surge inevitablemente la consideración de que las gigantescas formaciones de bombardeo con la protección de las escuadrillas de caza, propias de la segunda guerra mundial, están sufriendo un espectacular cambio de medio, pasando de los luminosos espacios aéreos a la oscuridad de las grandes profundidades oceánicas, donde los SSBN, con la potencia de ataque de superbombarderos megatónicos y la protección de silenciosos cazas SSN, imponen su "ley de la disuasión" sobre cualquier punto de la Tierra.

En cuanto a los buques de superficie, por la sucesiva sustitución del buque de línea, acorazado-portaaviones, hemos llegado a una situación en que, de mo-



"S.R. N-6".

mento, coexisten los dos "grandes" de los mares, el portaaviones de ataque y el submarino lanzador de proyectiles balísticos, que acabamos de considerar. Sin embargo, y para un próximo futuro, sólo Estados Unidos, entre todas las Marinas que poseen hoy portaaviones, los conservará. El "J. F. Kennedy", recientemente entregado, será muy probablemente el último de propulsión clásica, ya que el CVAN 68 "Chester Nimitz" y los sucesivos aprovecharán las reconocidas ventajas de la propulsión nuclear. En cuanto a los propósitos de Rusia, parecen orientados exclusivamente a la construcción de portahelicópteros para la lucha antisubmarina y apoyo a operaciones anfibia; una de estas unidades, el "Moskva", de 23.000 toneladas, acaba de entrar en el Mediterráneo oriental.

Respecto a las unidades de superficie de escolta cabe señalar los aumentos considerables en su tonelaje, que les permiten albergar los modernos sistemas de armas, ofensivos y defensivos, así como navegar en todas las condiciones de tiempo, obteniendo así el máximo rendimiento al reducido número de que, por su elevado costo, se dispone de estas nuevas unidades. Dentro de este concepto de rendimiento es forzoso hacer referencia a las ventajas de la propulsión nuclear; muy probablemente se verá incrementado sustancialmente en los Estados Unidos el número de buques de superficie nucleares, de seguir el Pentágono, tras la dimisión de Mc Namara, las indicaciones de la Comisión de Defensa del Congreso.

Señalemos como probable la aparición del gran buque nodriza, con propulsión nuclear y alta capacidad logística, capaz de poner "in situ" flotillas de vehículos satélites, como hidroalas, aerodeslizadores, submarinos enanos y helicópteros. Tipo de buque de nueva concepción, complementario de las unidades clásicas de superficie y que pudiera figurar entre las fuerzas que los franceses denominan de "test", necesarias para descubrir, identificar, evaluar en tiempo útil toda amenaza de agresión, ya que es preciso en todo momento el mayor y anticipado conocimiento de las intenciones reales del adversario para justificar o no, incluso, una respuesta atómica.

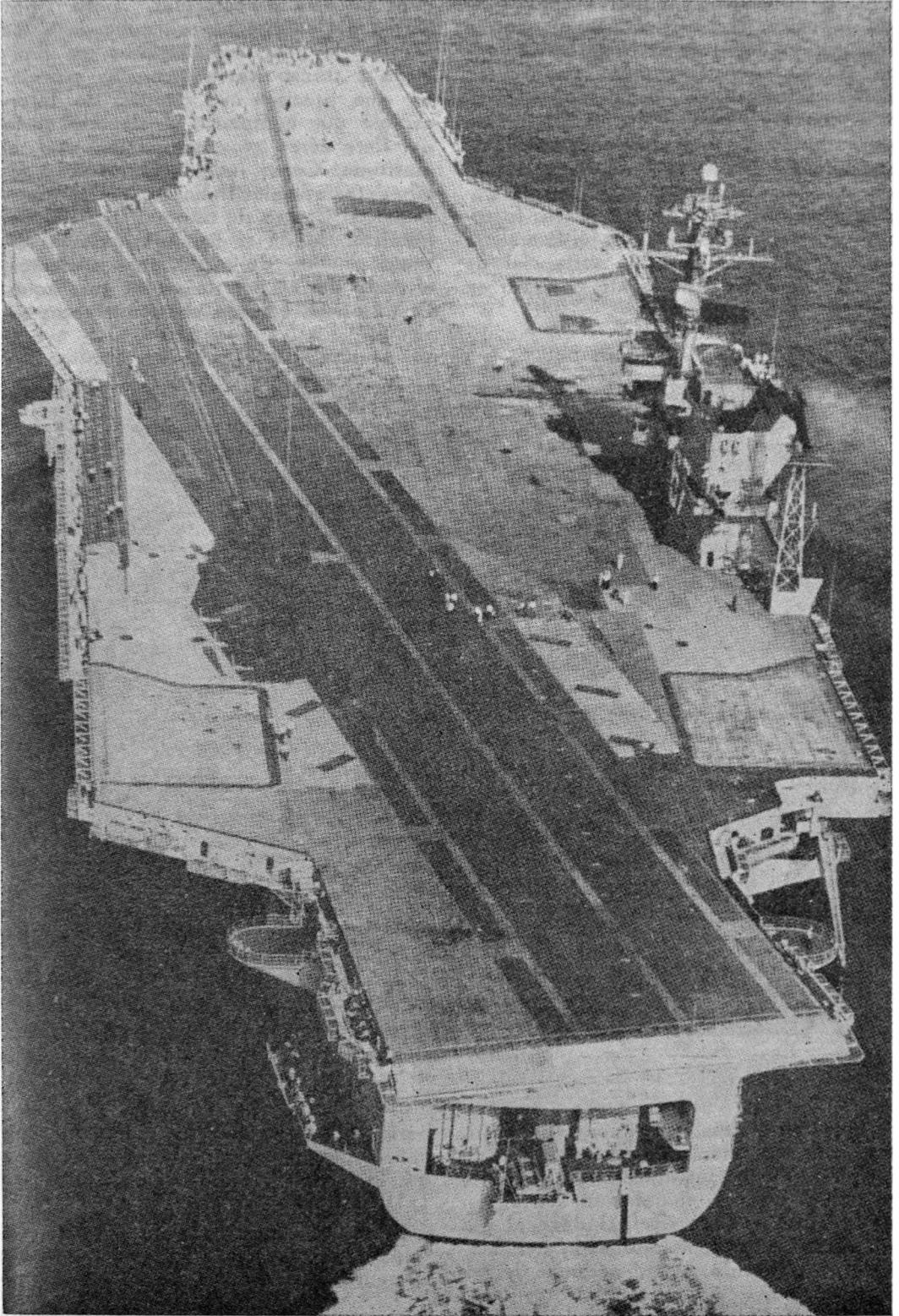
Perspectivas como las expuestas tienen ya una notoria e inmediata repercusión sobre las tácticas navales a emplear. El Almirante francés Cabanier se expresa así: "A todos los medios de ataque o amenaza enemigos es necesario oponer una reacción propia, adaptada, capaz de limitar los efectos a un valor aceptable para nosotros y que, paralelamente, imponga al enemigo una tasa de esfuerzo desproporcionada con los resultados que obtenga. Aunque esta forma de juego no es nueva en sí, el aplicarla a un dominio tan vasto y tan complejo como el naval requiere, por una parte, la explotación matemática de una considerable suma de factores-datos y, por otra, al mismo tiempo, un adecuado juicio de la situación para tener en cuenta todo lo que, en la guerra, no es cuantitativo".

## LA CONSTRUCCION NAVAL CIVIL

La clara diferenciación tradicional, de características y actividades, entre las flotas de guerra, comercio y pesquera, se ha atenuado no poco en los últimos años. Si siempre existió una posible conversión, para las aplicaciones militares, de las unidades mercantes y de pesca, ello tenía un carácter de garantía o reserva para casos de emergencia o conflicto. Pero actualmente se ha perdido, en la práctica, el concepto de "pabellón inocente", y las flotas de comercio y de pesca sirven no sólo intereses económicos, sino que constituyen elementos de preocupación y de fuerza, sirven como elementos de información y, por supuesto, constituyen, como siempre, un factor de prestigio de la nación cuya bandera arbolan.

En este sentido, la simple presencia de buques de determinados pabellones en zonas focales de tráfico o de celebración de ejercicios o movimientos de las flotas de guerra, supone un elemento perturbador, sobre todo cuando lo hacen en elevado número, como los pesqueros soviéticos que constantemente se denuncian durante las maniobras de la OTAN y de la VI Flota.

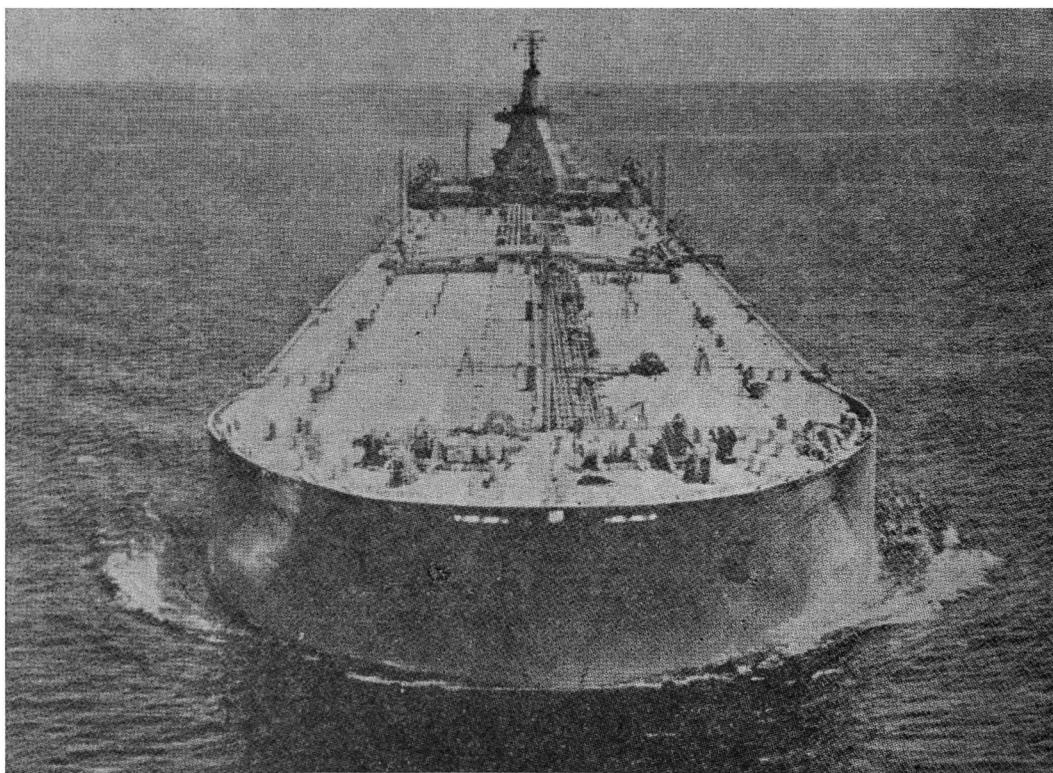
En el esfuerzo de la construcción naval mercante juegan, por tanto, no sólo las razones económicas y comerciales,



Portaaviones "J. F. Kennedy" (Fotografía facilitada por ABC).

sino sus aplicaciones militares, como queda expuesto. Debe resaltarse el enorme impulso que la Rusia soviética ha impuesto en estas construcciones, que encarga incluso a los astilleros occidentales, mientras que los Estados Unidos mantienen durante años, por razón del volumen de su flota de reserva y de la congelación de los fletes, una postura totalmente pasiva respecto a la actividad de sus factorías navales civiles, si bien últimamente cabe registrar un cambio sustancial de criterio, que será interesante observar en sus resultados.

nido un alza espectacular, pero, por ahora, y en tanto no sea aplicada a los aviones la propulsión nuclear, se limitarán a transportar mercancías especiales que precisen una rapidez de intercambio que compense el elevado costo del flete aéreo en comparación con el marítimo. Como índice expresivo, y según datos oficiales franceses, en los transportes al Centro de Experimentación del Pacífico, donde se han realizado las últimas pruebas de explosiones nucleares, el costo del transporte aéreo, para aquella distancia, ha sido cinco mil veces su-



Petrolero "Bulford".

Los transportes marítimos se encuentran en proporción de las necesidades de intercambio de mercancías en el mundo, y éstas, a su vez, en relación con el aumento demográfico. Refiriéndose al período 1951-1965, la población del Globo ha aumentado en mil millones de habitantes, por lo que el tonelaje mercante mundial se ha doblado en el mismo lapso. También el transporte aéreo ha te-

perior al del transporte marítimo; con una amplia perspectiva futura, no parece que la relación de costos pueda bajar de 1/100.

Según un muy interesante estudio del Capitán de Corbeta Moineville (\*), los aumentos previstos en el tráfico maríti-

(\*) Ver referencia bibliográfica número 10.

mo mundial para el período 1965-1985 serán aproximados a:

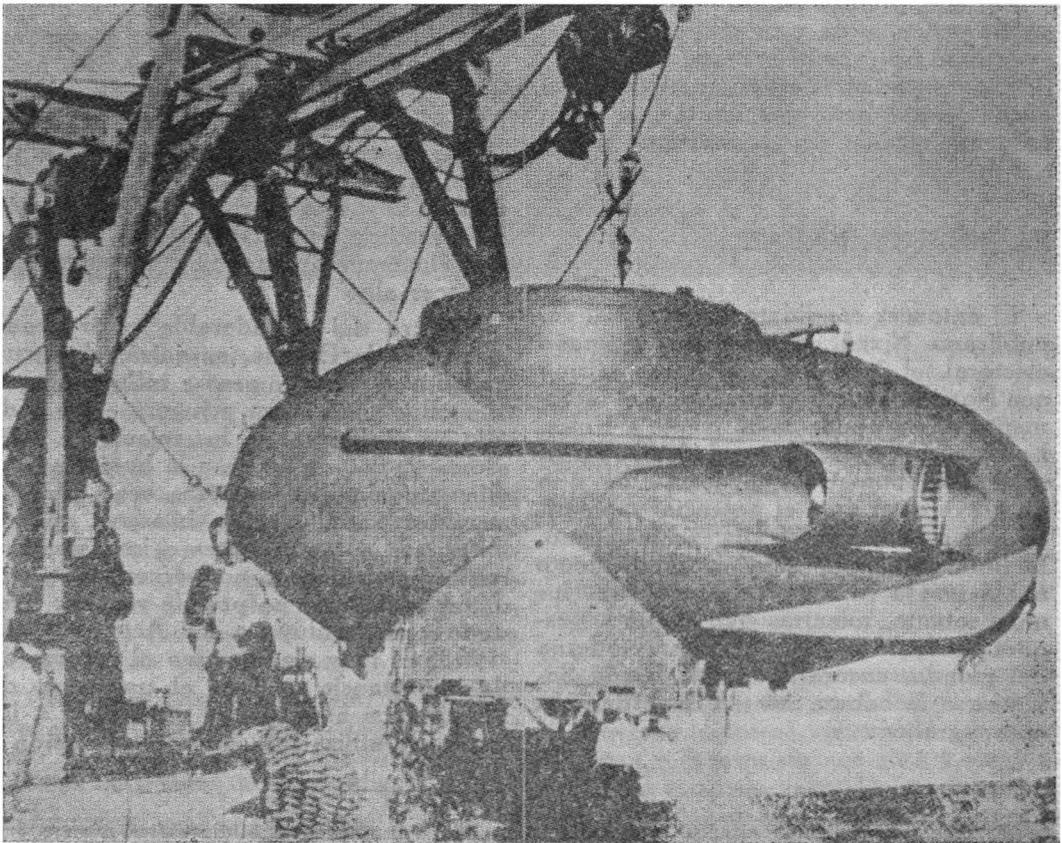
- Petróleo, 320%.
- Mercancías secas a granel, 320%
- Mercancías diversas, 135%.

Ello exigiría duplicar el número de unidades de la flota mercante mundial en la hipótesis de que no se modificaran sensiblemente las características actuales de los buques, pasando su número total a ser de unos 35.000 buques de tonelaje unitario superior a las 1.000 tns. Sin embargo, el avance espectacular de la técnica de la construcción naval se ha traducido en un considerable aumento de los tonelajes, especialmente en petroleros, hasta 300.000, con perspectivas de alcanzar el medio millón e incluso llegar al tonelaje megatónico; la especialización de los buques y la adopción de las "unidades de carga homogéneas" a transportar en buques "portacontainers",

la automatización de las operaciones a bordo, el telecomando de las instalaciones propulsoras y el aumento de las velocidades de navegación, constituyen en conjunto una transformación tan radical de las características y posibilidades de los buques de comercio, que puede conducir a una reducción a sólo 7.095 en el número de los buques necesarios, en 1985, distribuido así:

- 1.410 petroleros, de ellos 380 con 350.000 toneladas de porte o superiores.
- 1.035 transportes de carga seca, de ellos 810 con 100.000 toneladas.
- 850 "portacontainers" con 20.000 toneladas de porte y 30 nudos.
- 3.800 cargos para mercancías diversas.

Consecuencia de estas radicales transformaciones será el abandono de las actuales normas tácticas de convoyes, tal



Submarino de investigación "Dowb".

como las hemos venido practicando, basadas en un concepto puramente defensivo de su protección.

Aunque muy brevemente, cabe hacer referencia a la investigación que algunas grandes empresas occidentales realizan actualmente con vehículos dispuestos para la inmersión a grandes profundidades: los batiscafos y submarinos de bolsillo, como el "Aluminaut", "Alvi", "Cubmarine", "Trieste", "Star I y II", "Archeonaute", "Dowb" (\*) son artefactos necesarios no sólo para la investigación submarina y oceanográfica con fines militares, sino también jalones necesarios en la carrera, ya iniciada por Estados Unidos y Rusia, hacia la explotación de los recursos de las grandes profundidades oceánicas. Esta carrera quizá no tenga el carácter espectacular y publicitario de los vuelos espaciales, pero no hay exageración alguna al suponer que puedan ser aprovechables los fondos hasta de 1.000 metros en 1975 y los fondos entre 2.000/3.000 metros en 1975/1985.

Por ello, y como hemos visto ya en algunas películas de ciencia-ficción, no es aventurado prever la construcción de instalaciones permanentes submarinas como bases de aplicaciones militares, o bien para explotación de los inmensos recursos oceánicos.

## LA POLITICA NAVAL

El entonces candidato presidencial republicano Nixon, durante su campaña electoral, el 3 de octubre último afirmó que Norteamérica ha descuidado el incremento de su poder naval frente a Rusia. La reducción a 69, en vez de los 105 programados submarinos nucleares, ha sido un grave error ante el potencial submarino alcanzado por la URSS.; asimismo, la flota mercante rusa probablemente aventajará a la norteamericana de los años setenta, mientras que su flota pesquera es ya la primera y más moderna del mundo, encontrándose la Unión Soviética a la cabeza de la investigación oceanográfica.

Dentro de la lógica reserva con que deben acogerse los discursos electorales, es evidente la preocupación de los políticos por los problemas que suscita en estos momentos el mantenimiento del poder naval. Aun cuando el hombre de hoy, posiblemente, se interese más por las cápsulas espaciales y por la investigación del cosmos, también es incuestionable que los modernos medios de expresión y de difusión colaboran en todos los países, y por supuesto en España, a un mejor conocimiento y a la necesaria actualización de los problemas relacionados con la mar: Que unos simples empleados de "tierra adentro" nos formulen preguntas como éstas:

—¿Es cierto que la isla de Alborán puede convertirse en un portaaviones fijo para vigilar el Estrecho?

—¿Pueden los helicópteros del "Dédalo" hundir un submarino moderno?

revela un interés y una preocupación popular por los problemas de la mar inconcebibles hace no muchos años y que es conveniente apreciar, valorar y aprovechar debidamente. En este sentido, nada más cierto que las palabras de nuestro Ministro de Marina (\*) cuando afirma: "España, en lo que a táctica naval se refiere, en cuanto a factor táctico en la mar de hoy, será siempre muy poco mientras, mediante un acto potente de voluntad sinceramente popular, no se decida a hacer algo".

Dentro del considerable valor geoestratégico de España, es quizá el factor naval el de mayor peso e influencia; poder naval que juega y jugará más cada día en el cuadro de las relaciones exteriores y, por supuesto, a la hora de establecer convenientes pactos, sean éstos de carácter multilateral o bilateral. Si nos referimos a las recientes e intensas conversaciones hispano-norteamericanas, con miras a alcanzar un posible y nuevo Tratado que sustituya a los Acuerdos de 1953, es muy significativo el cambio de la importancia que, en el transcurso de los últimos años, se ha concedido a las bases de utilización conjunta: Torrejón y

(\*) Los tres primeros citados intervinieron en la recuperación de la bomba H de Palomares.

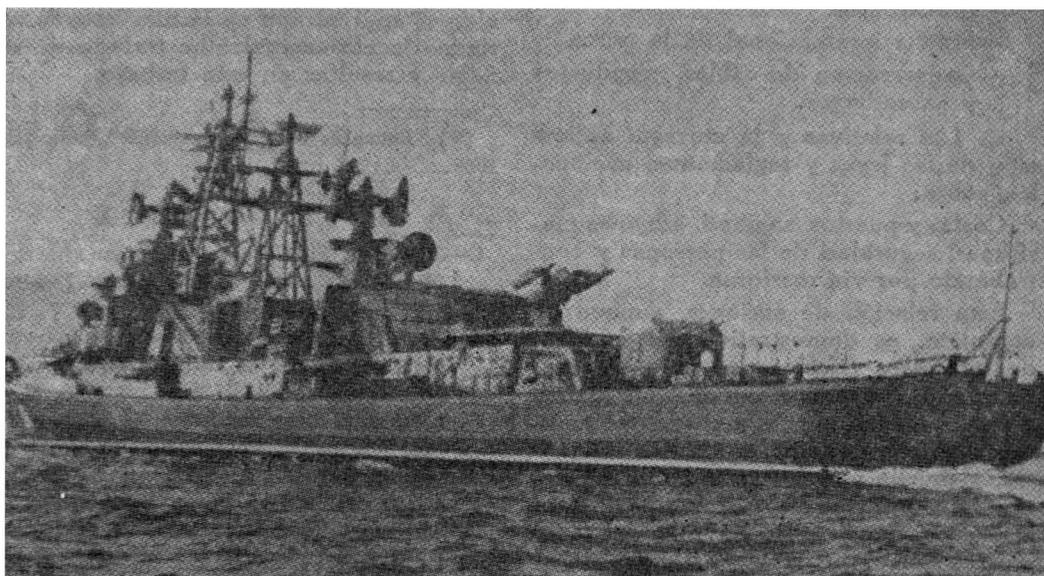
(\*) Ver referencia bibliográfica número 3.

Zaragoza han cedido la primacía a la Base Aeronaval de Rota, que, ciertamente, concentra sobre sí en estos momentos todo el interés negociador.

Estas realidades y la significación de la amenaza de la Flota soviética en el Mediterráneo son hechos que ya no ignora el español medio, quien, con la fina sensibilidad propia de un pueblo con glorioso pasado histórico, valora debidamente una eventual contribución española y unos riesgos que deben ser "correspondidos en moneda equivalente" (\*).

en las costumbres entre naciones. Por ello, las prerrogativas de los Estados son mucho menos claras y concretas que en las fronteras terrestres y función "de hechos históricos" ejercidos muchas veces con el apoyo de la fuerza. Es muy expresiva esta cita del Almirante Belot:

"Los marinos ingleses actúan siempre para beneficiar lo más posible los intereses de su país, contando inmediatamente con la fértil imaginación de sus juristas para allanar las dificultades internacionales".



Fragata rusa de la clase "Kashin".

Para el mantenimiento de las comunicaciones y la salvaguardia de los intereses nacionales de carácter marítimo, en las zonas propias de su influencia, será necesaria la existencia de un poder naval de características adecuadas a las misiones inherentes no sólo a la defensa, sino también a la protección y explotación de recursos, materias primas, fuentes de energía y elementos para la alimentación humana que los mares están comenzando a proporcionar.

No debe olvidarse en ningún momento que el Derecho Internacional Marítimo, pese a la existencia de algunos Convenios recientes, tiene su origen y base

Pero los derechos en el mar únicamente tienen valor real y práctico si se ejercen con el apoyo de una presencia oficial del Estado que salvaguarde los intereses marítimos, a los que corresponden las siguientes acciones:

a) Las relativas y propias de la defensa nacional, perfectamente encuadradas dentro de las misiones de las Fuerzas Armadas.

b) Las de interés económico para la nación: navegación mercante, pesca marítima en todas sus modalidades, explotación de recursos minerales (materias primas y fuentes de energía) y explotación de recursos vegetales marítimos.

c) Las correspondientes al ejercicio de los servicios técnicos de interés públi-

(\*). Ver referencia bibliográfica número 3.

co: faros y señales marítimas, comunicaciones (cadenas radioeléctricas, cables submarinos, buques cableros), servicios hidrográficos, servicios de oceanografía, meteorología náutica y salvamento aeronaval.

d) Las dimanantes del cumplimiento de los compromisos de carácter marítimo entre naciones, sobre:

- El libre uso de las aguas internacionales y represión de la piratería.
- Seguridad de la vida humana en la mar.
- Contaminación de las aguas por hidrocarburos.
- Policía internacional de la pesca.
- Conservación de cables, oleoductos y gaseoductos.

e) Las relativas a la correcta aplicación de las leyes y reglamentos nacionales, sobre:

Costas y puertos, sanidad, aduanas marítimas, seguridad de las personas y contrabando por vía marítima.

Esta relación de acciones, aunque no completa, es demostrativa del cúmulo de intereses, velados por muy distintas autoridades y competencias, que tienen directa relación con la mar. En tal sentido, conviene destacar que todos los países, y mucho más los considerados "marineros", por sus valores y precedentes históricos, tienen estructuras complejas y muchas veces anacrónicas para enfocar y resolver los problemas relacionados con el medio "mar".

Se comprende así la necesidad de concretar una política naval que se registra hoy en todos los países desarrollados, incluso fuera del mundo occidental. Como muestra muy expresiva citaré dos criterios expresados en nuestra vecina Francia recientemente:

El Almirante Cabanier dice contundentemente: "Hemos cometido frecuentemente en nuestra historia el error de dejar envejecer nuestras fuerzas navales, para apercibirnos después, demasiado tarde, del tiempo necesario para reconstruir los astilleros, las flotas y sobre todo sus dotaciones. Esto es hoy más cierto que antes, pero lo será todavía más mañana".

Según información recogida de la revista de la Defensa Nacional francesa

(\*), se encuentran en curso, por los más altos niveles de la Administración gala, "estudios que, sin duda, permitirán al Estado mejorar su información, así como los medios de acción que faciliten la elaboración de una política nacional sobre los problemas marítimos".

Criterios ambos de actualísimo e indiscutible interés para todos, ya que ante las perspectivas que, en tantos aspectos y campos, ofrece hoy la mar, resulta necesario orientar y coordinar todos los esfuerzos, por modestos que parezcan, hacia un mismo objetivo: la articulación de una adecuada política naval que permita ejercer una "acción en la mar" cuyas variadas facetas actuales he tratado de señalar y resaltar en este trabajo.

(\*) "Revue de Defense Nationale", junio-julio 1968.

#### BIBLIOGRAFIA

- 1.—L. W. Martin: "The sea in modern strategy" (Editions Chatto and Windus, Londres, 1967).
- 2.—General Beaufre: "Introducción a la estrategia" (Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1961).
- 3.—Almirante Nieto Antúnez: "Presente y futuro del mar". (Conferencia inaugural del tercer curso de la Cátedra Alfonso V. Barcelona, 24-I-1968).
- 4.—Almirante Cabanier: "L'avenir de la Marine" ("Revue de la Defense Nationale", abril 1967).
- 5.—O. Maillard: "Defense nationale et esprit de défense" ("Revue de la Defense Nationale", marzo 1967).
- 6.—Capitán de Fragata Pérez Aguirre: "La declarada estrategia soviética" (Revista General de Marina, enero 1965).
- 7.—"Manifestaciones de la potencia naval soviética" (Revista "Time", febrero 1968).
- 8.—E. Lanier: "Reflexiones sur l'évolution actuelle des transports maritimes" ("Revue de la Defense Nationale", abril 1968).
- 9.—Capitán de Fragata Pérez Aguirre: "Reflexiones sobre los sistemas de armas" (Revista General de Marina, marzo 1966).
- 10.—Capitán de Corbeta Moineville: "Les Flottes de Commerce en 1965" ("Revue de la Defense Nationale", marzo 1967).
- 11.—Anuario Naval "Janes Fighting Ship".

De la "Revista General de Marina", España, diciembre de 1968.