

La conferencia del señor Carrero Blanco

"NUESTRA MARINA, EN LA DEFENSA NACIONAL"

Texto de la conferencia con la que el ministro subsecretario de la Presidencia, Sr. Carrero Blanco, ha clausurado el curso de la cátedra Palafox, en Zaragoza:

"Excelentísimos señores, señores:

Sean mis primeras palabras para expresar mi sincero y profundo agradecimiento. Agradecimiento, en primer término, al profesor García Arias por la forma, extraordinariamente amable y bondadosa, en que se ha expresado al hacer mi presentación; agradecimiento, también, por el alto honor que para mí representa el ocupar esta cátedra, y agradecimiento, en fin, por la oportunidad, que en esta tarde se me ofrece, de poder desarrollar, ante tan selecta concurrencia, en esta cuna de la cultura superior que es la Universidad, un tema que juzgo de la mayor importancia, porque entiendo que no solamente es muy conveniente, sino que es absolutamente necesario que el universitario, el hombre civil de alto nivel cultural, pueda meditar y juzgar por sí mismo, sobre la realidad de los términos en que se plantea problema tan importante como es el de la defensa nacional, ya que la Universidad es, lógicamente, la cantera de donde sale la mayor parte de los hombres que, en los distintos cargos de la Administración, intervienen en la gobernación del Estado y de donde procede también la inmensa mayoría de los que, mediante selección escalonada, a través de los cauces naturales de nuestro régimen representativo, llegan a los escaños de las Cortes, en donde tienen el deber de aprobar o denegar, en conciencia y con conocimiento de causa, los créditos que los Gobiernos soliciten con destino al sostenimiento de las Fuer-

zas Armadas, encargadas de asegurar la defensa nacional.

El tema de que vamos a ocuparnos es el que se refiere a la función que a la Marina de guerra corresponde dentro del cuadro general de la defensa nacional, y, más concretamente, de nuestra defensa nacional, en los momentos actuales. ¿En qué consiste esta función? ¿Qué importancia tiene? ¿Cómo afecta a esta importancia el actual progreso técnico de los armamentos? El tema es del mayor interés, porque aunque ustedes habrán observado que, por lo general, se habla muy poco de cuestiones relacionadas con la Marina, no faltan en ocasiones quienes, quizá por espíritu excesivamente innovador, formulan con extraordinaria ligereza sentencias extremas en orden a que la era de la Marina pasó, porque los grandes progresos técnicos de los tiempos actuales le han quitado toda la importancia que antaño tuvo, y estas conclusiones pueden desconcertar a las gentes de buena fe, que no tienen por qué tener un criterio personal sobre estas cuestiones, y hacer que se pregunten sorprendidas por qué las naciones siguen sosteniendo a sus Marinas si éstas ya no tienen una función fundamental en su defensa.

LAS COMUNICACIONES MARITIMAS

Veamos. La Marina militar tiene una función básica, que constituye la principal y casi la única razón de su existencia: asegurar en tiempo de guerra la seguridad de las comunicaciones marítimas de su nación. Las demás misiones que la Marina puede desempeñar en tiempo de guerra son la consecuencia de esa misión fundamental, y, en cierto modo, son secundarias. La importancia del papel de la Marina en la defensa nacional es, pues, consecuencia directa de la importancia que para la misma tenga la existencia de

unas comunicaciones marítimas, y el papel de la Marina estará afectado por los adelantos técnicos en la medida en que éstos repercutan en la importancia de las comunicaciones marítimas. ¿Es ésta igual, menor o mayor que antes? ¿Afecta por igual a todas las naciones? ¿En qué medida nos afecta a nosotros?

Estas son las cuestiones que me propongo desarrollar en esta conferencia.

A fines del pasado siglo, en momentos en cierto modo semejantes a los actuales en orden a que también correspondieron a una "fase de crecimiento" de la técnica, el almirante norteamericano Mahan, autor de un famoso libro, "Influencia del Poder Naval en la Historia", que, en cierto modo, puso los cimientos doctrinales al poderío naval de los Estados Unidos, decía en cierta ocasión, lamentándose de la incompreensión de sus compatriotas en cuestiones navales: "La guerra en el mar, que hace menos ruido que el choque de las armas en tierra, pasa con frecuencia inadvertida." Esto es cierto, pero no hay que escandalizarse demasiado ante esta incompreensión. Es natural; porque, a fin de cuentas, el hombre es un "terrestre"; la tierra es su "medio ambiente"; sólo una exigua minoría de la población humana piensa en el mar por razones profesionales, y nada tiene de extraño que a los demás, hasta a los hombres de mayor cultura, no se les ocurra detenerse a considerar toda la importancia de la función que el mar, esa inmensa extensión líquida que ocupa las tres cuartas partes de la superficie de nuestro planeta, desempeña en su vida.

Del mar se sabe, sí, que es el fundamento de la vida, puesto que del mar viene y al mar va el agua sin la que la vida animal y vegetal sería imposible; se sabe también que es una fuente de riqueza—la pesca principalmente—que la Humanidad explota en su provecho; pero no suele apreciarse en sus verdaderas dimensiones la importancia que el mar tiene como "camino" para las relaciones humanas. Porque el mar es un camino; un medio de unión y no un obstáculo que separa; y es, además, un camino excepcional, en el que el hombre no tiene que construir puentes, ni tender vías, ni horadar túneles, ni conservar pavimentos; es un camino que siempre está a punto y por el que, además, circula el medio de transporte más económico y de mayor rendimiento.

La vida económica del mundo moderno está montada sobre la existencia de un "tráfico comercial" que va de los centros productores de materias primas a los centros industriales, en los que éstos se transforman en artículos para los más variados usos, y de éstos a los "centros de consumo" que hoy se encuentran hasta en la aldea más remota del más vasto continente. Este tráfico comercial se desarrolla a través de una "red de comunicaciones", que tienen que ser "terrestres" entre los puntos separados por la tierra, "marítimas" entre los separados por el mar y que pueden ser "aéreas" en cualquier caso. Si por arte de magia este tráfico se suspendiera, la vida del mundo quedaría paralizada y el hombre tendría que volver a una situación material similar a la de sus antecesores más primitivos, situación ésta que quizá hoy sería insostenible, habida cuenta del enorme crecimiento que a lo largo de los siglos ha experimentado la población humana.

Pues bien; de todo el tráfico comercial mundial, por la tierra, por el mar y por el aire, más del 80 por 100 es absorbido por las comunicaciones marítimas. ¿Razones? En primer término, económicas; el precio de la tonelada-kilómetro del transporte marítimo es diez veces más barato que el del transporte terrestre y 180 veces más barato que el del transporte aéreo. Pero, además, razones geográficas, porque entre dos lugares separados por el mar el transporte terrestre no puede sustituir al marítimo.

En cuanto al transporte aéreo, éste puede efectuarse entre toda clase de lugares, estén éstos separados por la mar o por tierra, pero su precio es enormemente superior al de los de los otros sistemas de transporte. Un buque consume en transportar una tonelada a lo largo de un kilómetro 125 veces menos combustible que

un avión. El transporte aéreo sólo puede competir con el buque cuando se trata de transportar pasajeros, correo o carga especial de gran valor y de pequeño peso y volumen. Los progresos de la técnica aeronáutica han sido realmente gigantescos en estos últimos años, a raíz de la segunda guerra mundial; pero aún prescindiendo del aspecto económico de que el transporte aéreo es 180 veces más caro que el marítimo, la cuestión "potencia de transporte" hace que la idea de que por vía aérea puedan transportarse los millones de toneladas de carbón, petróleo, cereales, maderas, fibras textiles, fertilizantes, caucho, etc., que hoy corren a cargo de las comunicaciones marítimas, esté en la actualidad aún más fuera de la realidad que lo que pueda estar la posibilidad de las comunicaciones interplanetarias. Sólo de petróleo se mueven hoy en el mundo, en buques, unos 700 millones de toneladas al año. ¿Cómo imaginar que este tráfico pudiera llevarse a cabo por vía aérea?

Citemos unas cuantas cifras como confirmación de este hecho. Supongamos un avión de transporte de 350 kilómetros-h-I de velocidad, con cinco toneladas de carga y una "utilización diaria" de diez horas (que es mucho, pues ésta fué la empleada en los Estados Unidos en los momentos más críticos de la guerra), su "potencia de transporte" (toneladas kilómetro-año) es de 6,30 millones de toneladas-kilómetro. Consideremos un buque de 10.000 toneladas de peso muerto, con 15 nudos (30 kilómetros h-I) de velocidad y veinte horas de utilización diaria, su potencia de transporte es de 2.160 millones de toneladas kilómetro. Es decir, que un buque tiene la misma potencia de transporte que 343 aviones, o lo que es lo mismo, que los 3.000 aviones que hoy constituyen la flota aérea mundial de transporte tienen en su conjunto la misma potencia de transporte que la de sólo ocho buques de 10.000 toneladas de peso muerto.

Si tuviéramos la curiosidad de proyectar el transporte por vía aérea desde los puertos del Caribe a Vigo, por ejemplo, de 150.000 toneladas de petróleo por mes, disponiendo de aviones de 100 toneladas con 10 toneladas de carga, nos encontraríamos con que tendríamos necesidad de la llegada diaria de 500 aviones, para lo que sería preciso disponer de una flota de 3.000, y con la desagradable sorpresa de que estos aviones consumirían 900.000 toneladas de gasolina, que habría que suministrarles a la salida, a la llegada y en las bases intermedias de aprovisionamiento (Cayena, Cabo Verde, Canarias, etc.), con lo que llegaríamos a la paradójica consecuencia de que necesitaríamos para estas atenciones más buques petroleros que los necesarios para llevar directamente el petróleo desde el Caribe a Vigo.

Es cierto que ya en una ocasión, en los años 1948-1949, se abasteció a Berlín a través del famoso puente aéreo, pero ¿cuál fué la realidad de aquella hazaña logística, en la que, por una razón de prestigio, no se reparó en medios? Pues que, para salvar una distancia de 450 kilómetros (Francfort a Berlín), con un abastecimiento de 150.000 toneladas de carga al mes, fué necesario poner en servicio 1.128 aviones, que hacían 2.000 vuelos diarios, utilizando 13 campos y absorbiendo la actividad de 60.000 personas. El consumo de gasolina de avión fué de 60.000 toneladas, y el conjunto de la curiosa operación costó 14.800 millones de pesetas. Además, aunque parezca extraño, sin el mar no hubiera podido haber puente aéreo de Berlín, porque para sostenerlo fué necesario el mantenimiento de un puente marítimo de petroleros desde el Golfo de Méjico a Hamburgo, Amberes y Rotterdam, para transportar a Europa las 60.000 toneladas de gasolina que consumían los aviones; de otro puente marítimo de cargos para traer de los Estados Unidos las 150.000 toneladas de carga general y de una noria de chalanas cisternas a lo largo del Rhin y de las vías fluviales alemanas.

De todo esto podemos deducir una conclusión terminante y concreta. Ni hoy, pese a todos los progresos técnicos, ni en el futuro más remoto, por mucho que de-

jemos volar a la fantasía, cabe aceptar la posibilidad de que el tráfico marítimo, que hoy absorbe el 80 por 100 del tráfico mundial, pueda ser sustituido por otro medio de transporte.

La vida económica de todas las naciones depende de las comunicaciones marítimas, pero no en todas ellas esta dependencia del mar tiene el mismo rango de importancia. Para las naciones insulares, o para aquéllas cuya ligazón con las grandes extensiones continentales es escasa y que, además, tienen partes importantes de su soberanía separadas por el mar, las comunicaciones marítimas son vitales; estas naciones se llaman de condición marítima. Por el contrario, aquellas otras que, enclavadas en grandes extensiones continentales, disponen de amplias fronteras y buenas comunicaciones terrestres y fluviales, no tienen su vida tan dependiente del mar y, si cuentan con grandes centros productores de toda clase de materias primas y una poderosa industria, pueden incluso prescindir de él. Este tipo de naciones, como pudiera ser la U. R. S. S. o los Estados Unidos, que más que naciones son continentes, se clasifican como naciones de condición continental.

¿Cómo es España en este orden de ideas? Por lo pronto, desde el punto de vista de sus comunicaciones terrestres con el Continente europeo, la Península se acerca mucho a una isla: 3.200 kilómetros de costa por 670 kilómetros de frontera terrestre con el Continente, que corresponde, además, casi en su totalidad, a la abrupta orografía pirenaica; frente al litoral mediterráneo, a unos 120 kilómetros, las cinco islas del archipiélago balear; en el Sur, en la costa del norte de Africa, las islas de Alborán y Chafarinas, los peñones de Vélez y Alhucemas y nuestras plazas de Ceuta y Melilla, que son, desde el punto de vista de las comunicaciones, otras tantas islas; más hacia el Sudoeste, sobre el gran haz de las comunicaciones marítimas mundiales donde se encuentra el tráfico atlántico de Sudamérica con los procedentes del Africa occidental y del Cabo de Buena Esperanza, y a unos 1.400 kilómetros de Cádiz, las siete islas del archipiélago canario desplegadas sobre un rectángulo de 22.000 millas cuadradas; enfrente de las Canarias, las provincias de Ifni y Sahara, que, en orden a la cuestión comunicaciones, pueden considerarse como dos islas, y, por último, mucho más lejos, en plena región ecuatorial, a 7.000 kilómetros de Cádiz, la provincia de Fernando Poo, constituida por las islas de Fernando Poo y Annobón, y la provincia de Río Muni, formada por la isla de Corisco y por la región continental, que, incrustada en la selva del Africa central, es, desde el punto de vista de las comunicaciones, otra isla. En resumen: la nación española es, geográficamente, una península, con una pequeña unión al continente (sólo dos líneas férreas) y un conjunto de 24 islas, de mayor o menor extensión y riqueza, pero en las que cada palmo de terreno es "tierra española". El único nexo de unión de nuestra nación es la mar; somos un inmenso archipiélago. Sin las comunicaciones marítimas, la nación española quedaría, en cierto modo, deshecha, como pulverizada. El sistema arterial de las comunicaciones internas de España es en gran parte marítimo, por un imperativo geográfico inmodificable. Y por esta misma razón geográfica, nuestras comunicaciones con el exterior son casi en su totalidad marítimas.

El volumen total de nuestro tráfico marítimo—suma de entradas y salidas—es, en los momentos actuales, y en números redondos, de 45 millones de toneladas por año, de los que 19 corresponden al tráfico con el exterior y 26 al cabotaje, y como el total de nuestro tráfico con el exterior es del orden de los 20 millones de toneladas, resulta que éste, en su 95 por 100, tiene lugar por la mar. ¿Podríamos vivir, aún en tiempo de paz, si no dispusiéramos de los caminos del mar para nuestro tráfico comercial? Evidentemente, no; terminantemente, no. Pues, ¿qué ocurriría si esta

circunstancia se presentase en caso de guerra?

LAS DOS GUERRAS MUNDIALES

La guerra ha sido, desde que el mundo es mundo, una pugna de resistencia. Acaba venciendo quien resiste más, y por ello es capaz de romper el equilibrio en su favor. Lo primero que necesita un país que está en guerra es poder vivir, y tiene que hacerlo, precisamente, cuando mayores son sus necesidades. Un país en guerra "necesita más y puede dar menos", y prescindiendo del aspecto económico del desequilibrio que esto produce en su balanza comercial, ello se traduce en que aumentan las necesidades de importación y con ellas las exigencias del tráfico con el exterior, y si, por circunstancias geográficas inmodificables, este tráfico tiene que ser marítimo, si sus buques no pueden circular por la mar, bien porque no existan o bien porque no tengan una Marina militar que los proteja contra los golpes del contrario, el país en cuestión no podrá abastecerse, no podrá vivir y, por ende, mal podrá combatir. Su capacidad de resistencia, al no poder "alimentar la guerra", por carecer de comunicaciones, acabaría anulándose bajo los golpes de su adversario e inexorablemente quedaría vencido.

Esto lo abona toda la Historia Universal; pero sin irnos muy lejos, en los últimos cincuenta años hemos tenido ocasión de comprobar, nada menos que en dos "guerras mundiales", cómo la victoria fue indefectiblemente a las manos del bando que logró "asegurar sus comunicaciones marítimas". En la primera guerra mundial, cuando la rapidez de la movilización rusa y la resistencia francesa en el Marne disipan las ilusiones germanas de una "guerra relámpago", la lucha se convierte en la clásica pugna de resistencias. De un lado, los aliados se alimentan, en el más amplio sentido de la palabra, por el mar; del otro, los Imperios centrales están aislados en el interior del continente, incomunicados con el exterior y como en una plaza sitiada. No pudiendo materialmente romper el asedio, tratan de poner a sus enemigos en las mismas condiciones de desabastecimiento hundiendo sus transportes en la mar mediante la campaña submarina. La situación se hace muy grave, y en 1917 se produce una aguda crisis, cuando los submarinos llegan a destruir más buques mercantes que los que los astilleros construyen; pero nuevas técnicas antisubmarinas, y la entrada de los Estados Unidos en la lucha, salvan la crisis, y al fin, en noviembre de 1918, la guerra termina por consunción, por astaxia económica del bando que lleva cuatro años batiéndose en territorio enemigo y que ha logrado brillantes laureles militares, pero que está privado de las comunicaciones marítimas.

La segunda guerra mundial es, en estos aspectos generales, una repetición de la primera. Hitler se lanza a la guerra, que también piensa que será relámpago (siempre se cree, cuando una guerra comienza, que será cuestión de semanas), porque cuenta abastecerse de la U. R. S. S. en virtud del pacto ruso-germano. En el verano de 1940 la distensión del muelle bélico del Tercer Reich asombra al mundo. En unos meses, los ejércitos de cinco naciones han sido arrollados y éstas quedan invadidas, pasando sus recursos económicos e industriales a incrementar el activo de Alemania, pero las divisiones blindadas germanas quedan detenidas por el mar en el Canal de la Mancha. Alemania tiene en aquellos momentos una abrumadora superioridad en tierra y en el aire sobre su única enemiga que es la Gran Bretaña, y además una oportunidad que pierde por falta de mentalidad naval. Lo lógico hubiera sido aplicar toda la superioridad aérea contra la Flota británica, que en aquellos momentos no se había puesto aún en condiciones para reaccionar contra un ataque aéreo en masa, como año y medio después habría de hacer el Japón, más avisado en cuestiones navales, contra la Flota norteamericana del Pacífico establecida en Pearl Harbour, pero la Aviación alemana estaba mandada por Goering, que tenía un gran ascendiente sobre el Führer y que hombre ligero y de espíritu excesi-

vamente innovador, sentía un olímpico desprecio por la Marina. Su desideratum era rendir a la Gran Bretaña prescindiendo de la Marina. Lo que aconsejaban las circunstancias, según él, era aplicar la teoría, todavía sin experimentar, de Douhet. La Luftwaffe debió empeñarse a fondo en "aterrorizar" a la población civil británica; la moral de ésta se vendría abajo, como Douhet afirmaba, e Inglaterra tendría que rendirse con su Flota intacta. Y así se produce la destrucción de Coventry y los bombardeos masivos de Londres y de otras poblaciones del Sur de Inglaterra, pero... lo que Douhet no había previsto se produce. Los bombardeos a las poblaciones civiles reafirman la moral inglesa en lugar de arruinarla y mientras tanto llegan por la mar a las islas británicas el material de Aviación de caza que pone fin a la acción aérea alemana sobre la Gran Bretaña.

Entonces ve Hitler que la guerra no termina, que ya no hay "guerra relámpago" y que no tiene más remedio que conquistar las materias primas y el petróleo que necesita y que le empiezan a negar los rusos, y se lanza contra la U. R. S. S. Su situación vuelve a ser la misma, en sus líneas generales, que la de los Imperios centrales de 1914 a 1918: La campaña submarina y la acción de los aviones corsarios contra los convoyes aliados, produce una crisis similar a la de 1917; pero la crisis se salva también mediante la adopción de complejos tácticos aeronavales en la protección del tráfico, y Alemania vuelve a ser vencida por agotamiento económico. Como datos curiosos cabe señalar que durante la primera guerra mundial, solamente la Flota mercante inglesa transportó 26 millones de hombres, 512.000 vehículos y 53 millones de toneladas, y que en el desembarco de Normandía, la operación decisiva para la terminación de la lucha en Europa durante la segunda guerra mundial, los transportes aliados llevaron a la playa, sólo en 25 días, 1.500.000 hombres, 750.000 toneladas de carga y 340.000 vehículos. La U. R. S. S., por su parte, recibió de sus aliados, por vía marítima, durante la segunda guerra mundial, cuatro millones de toneladas de material de guerra, 6.000 carros de combate y 12.000 aviones.

En el pequeño teatro de operaciones de la región de Libia, la segunda guerra mundial nos ofrece un ejemplo bien elocuente de lo que representan las comunicaciones marítimas en una guerra. El "Afrika Korps" alemán fue, sin duda alguna, como sus propios adversarios reconocieron, una fuerza militar de primera calidad, por su armamento, por su preparación, por el espíritu de sus tropas y, principalmente, por la extraordinaria calidad de su jefe, el mariscal Rommel, y, sin embargo, la potencia de sus ofensivas estuvo siempre condicionada a las posibilidades de abastecimientos de sus carros de combate y de sus aviones. Si en el verano de 1942 no puede llegar a Alejandría y cerrar el canal de Suez, convirtiendo el Mediterrá-

neo en un mar del Eje, es porque por el mar, en el que los alemanes tenían por aquel entonces una franca superioridad aérea, no le llega la gasolina que sus carros necesitan. Esto, y sólo esto, hace que tenga que detenerse en El Alamein. En su posterior duelo con Montgomery, éste cuenta con abastecimientos por mar que le asegura la flota del almirante Cunningham, y es a esto a lo que debe su victoria y el ser hoy vizconde Montgomery del Alamein, porque si Rommel hubiera dispuesto en el mes de junio de 1942 de los mismos abastecimientos con que meses más tarde contó su adversario, es evidente que el Canal de Suez hubiera caído en sus manos y la guerra hubiera tomado quizá otro sesgo.

LA MARINA NACIONAL EN LA CRUZADA

¿Y qué podemos decir de nuestra propia experiencia en este orden de ideas? ¿Cuál fue el papel que en nuestra guerra de Liberación jugaron las comunicaciones marítimas? Muchos de los que nos escucháis tomásteis parte en la lucha, pero casi todos en los frentes de tierra. Fuisteis protagonistas de brillantes acciones militares que hoy constituyen el orgullo de todos; palmo a palmo fuisteis liberando el territorio nacional, al precio de continuados combates victoriosos contra las fuerzas armadas de la Komintern, hasta la victoria final, pero ¿os parásteis alguna vez a pensar por dónde llegaban a España los combatientes canarios, los procedentes de Marruecos o del archipiélago balear; por dónde entraban las armas de que disponíais, los carros de combate, los aviones de caza que derribaban a los "ratas" rojos ante vuestros ojos, los bombardeos que facilitaban vuestros avances, la artillería antiaérea, los camiones que os abastecían u os transportaban; la gasolina para estos camiones, la que consumían los aviones, etcétera, etc? Pues todo aquello, absolutamente todo, llegó por la mar. Por la frontera de los Pirineos no recibimos, dicho sea de paso, más que disgustos, en la figura de las "brigadas internacionales" y de los abastecimientos y armamentos para las mismas. Las cifras son más elocuentes que ningún razonamiento. Entre el 18 de julio de 1936 y el primero de enero de 1939, cuando ya la guerra estaba prácticamente ganada, el tráfico marítimo nacional, único que tuvimos, ascendió a 24.774.826 toneladas (16.231.058 toneladas de exportaciones, con las que, naturalmente, pagábamos gran parte de lo recibido, y 8.543.768 toneladas de importaciones), y se transportaron por mar 316.000 hombres; en 65.391 viajes, de los que en 50.523 (el 77 por 100) el buque llevaba a popa la bandera nacional. Los rojos no nos apresaron ni un sólo transporte; por el contrario; la Flota nacional apresó 238 buques rojos y 99 extranjeros al servicio del enemigo, cuyos cargamentos—en ocasiones armamento y material de transporte que nos era muy necesario—pasó a nuestras manos. Pese a disponer el enemigo de una fuerza naval superior numéricamente, al precio del asesinato del 40 por 100 de nuestro Cuerpo de oficiales, la Marina nacional logra conquistar el dominio del mar y conservarlo durante toda la guerra al precio de una continua actividad y del 13 por 100 de bajas en acción de guerra (315 muertos y 110 heridos entre los poco más de 7.000 que la Marina mantuvo en el frente que para ella era el mar).

Y puesto que del asesinato de los oficiales de Marina hemos hablado, entiendo que, sobre todo como tema de meditación para los jóvenes, conviene dedicar dos palabras a explicar por qué y cómo se produjo y las circunstancias que hicieron que quedara en poder de los rojos una fuerza naval superior a la nuestra en lo que a material se refiere.

Aquel asesinato fue premeditado, con muchos meses de antelación, por el Frente Popular de inspiración comunista. Los que desde mucho tiempo antes proyectaban cuidadosamente la sovietaización de España sabían que en el momento crítico se encontrarían enfrente las bayonetas del

Ejército. ¿Cómo eliminar este obstáculo? Se atacó al Ejército en su talón de Aquiles: en la disciplina. La República la minó cuanto pudo, y la famosa trituration de Azafra redujo teóricamente al mínimo la capacidad de reacción del Ejército de la Península. Pero había otro Ejército, el de África, al que, por su especial constitución, no se podía triturar en la misma medida. Este Ejército, aun reducido en sus efectivos, sería siempre una fuerza militar verdadera, que se llevaría por delante cuanto se opusiera a su avance... a condición de que pudiera franquear el Estrecho de Gibraltar. Era preciso, pues, que no pudiera pasarlo, lo que sólo podía asegurarse mediante la acción de la Marina. Si la Marina apoyaba la revolución, el Ejército de África no podría pasar a la Península; si, por el contrario, la Marina se oponía al designio del Frente Popular, las tropas de Marruecos saltarían al otro lado del Estrecho y harían abortar el intento de soviétización de España. La revolución comunista en la Marina era cuestión previa y fundamental para que pudiera cuajar la revolución comunista en el país. Pero los hombres del Frente Popular sabían bien que con los oficiales del Cuerpo General de la Armada, que eran los que conducían y sabían utilizar los buques, no se podía contar, y mucho antes del 18 de julio la eliminación de estos oficiales estaba decidida.

Giral, ministro de Marina desde febrero de 1936, acuerda el reingreso en la Armada de más de quinientos cabos y marineros especialistas, que desde los primeros meses de la República habían sido legalmente separados del servicio por delitos de indisciplina, y ordena su distribución entre las dotaciones de los buques. Estos hombres, formados durante cuatro años en los medios comunistas, debían llevar a cabo una energética propaganda subversiva, y, en el momento oportuno, dirigir el golpe contra los oficiales, venciendo el respeto que, pese a toda la labor de indisciplina fomentada por el propio Gobierno, inspiraban éstos a las masas neutras de las dotaciones.

Cuando estalla el Alzamiento en Marruecos, el Gobierno ordena a los buques dirigirse a cerrar el paso del Estrecho. Los buques se hacen a la mar, dispuestos sus oficiales a unirse al Movimiento, pero, simultáneamente, desde la radio de la Marina de la Ciudad Lineal, el ministro Giral da orden a los Comités clandestinos del Frente Popular que se encuentran en los buques, y que hasta ese momento han mantenido una actitud de correctísima disciplina, que ejecuten a los oficiales, y esta orden, dada en clave y recibida en muchas unidades por operadores comprometidos, se cumple; los grupos de acción, embarcados por orden de Giral, asesinan a sus oficiales. Felizmente, los que se salvan lo gran, con los buques que quedan, dominan el mar y hacen con ello posible la victoria. ¿No hubiera bastado, me diréis, la elevada moral de vuestras gentes, la decidida voluntad de victoria de los combatientes? Esto, desde luego, es fundamental en toda guerra; es condición necesaria para la victoria, pero no es suficiente, porque los "pechos de granito" no bastan por sí solos para vencer. La victoria es la consecuencia de la acción de la potencia militar; y ésta es un complejo de factores morales, materiales y orgánicos, que son como los tres pies de un trípode. Si falta uno de ellos, y las fuerzas materiales desaparecen en un país de condición marítima cuando no dispone de sus abastecimientos a través del mar, el trípode se viene al suelo y se podrá llegar a una derrota gloriosa, a que antes que rendirse, toda la nación perezca, como en la antigüedad lo hicieron ejemplarmente Sagunto y Numancia, pero no a la victoria, que es lo que hay que conseguir en la guerra.

Las gentes de esta tierra aragonesa son bravas si las hay; durante los famosos Sitios tuvieron por jefe al heroico general cuyo nombre se ha puesto con tanto acierto a esta cátedra, y, sin embargo, los soldados de Napoleón acabaron entrando en

Zaragoza y, en cambio, no pudieron hacerlo en Cádiz. ¿Por qué? Pues porque Cádiz tenía el mar por el que se alimentó la capacidad de resistencia de los gaditanos. Cádiz no era una plaza sitiada; Zaragoza, sí, y una plaza sitiada es, a fin de cuentas, la nación de condición marítima que, llegada la guerra, no puede disponer de las comunicaciones marítimas.

PERSPECTIVAS ANTE LOS ARMAMENTOS MODERNOS

¿Cuál es en la actualidad la situación de importancia de estas comunicaciones marítimas como consecuencia de los progresos técnicos de los armamentos modernos?

Todo el progreso que la técnica ha procurado en estos años a los armamentos puede sistematizarse en que las armas modernas producen efectos destructores mucho mayores y pueden llevar estos efectos a cualquier lugar, ya que hoy no hay retaguardias a cubierto de la acción destructora de la guerra. Hoy se dispone de explosivos más energéticos, incluso del explosivo atómico, de aviones de reacción de enormes velocidades, de proyectiles teledirigidos de alcances del orden de los 1.500 kilómetros y de sistemas electrónicos de detección y de dirección de las armas, que han aumentado considerablemente la precisión de éstas, ampliando su zona de acción. Los veloces bombarderos estratégicos exigen potentes organizaciones de defensa aérea (redes de acecho e importantes contingentes de aviones de caza); los proyectiles teledirigidos, que pueden llegar a sustituir a la aviación estratégica de bombardeo contra objetivos fijos, exigen también instalaciones similares para interceptar en el aire a esta clase de proyectiles.

Por consiguiente, todo esto se traduce en una mayor importancia del Arma aérea; pero, para que el Arma aérea pueda ser eficaz y cumplir su misión, tiene que actuar en el aire, consumiendo cantidades ingentes de combustible (un moderno caza de reacción consume 1.500 litros de combustible por hora), y como además, es arma de un enorme desgaste, necesita también de la continua afluencia, a sus parques y bases, de material de todas clases, y, si, por imperativos geográficos, éste y el combustible tiene que llegar por la mar, "la actividad de la Fuerza Aérea dependerá a fin de cuentas del tráfico marítimo". Por otra parte, la existencia de la Aviación con sus actuales posibilidades, hace que haya que pensar en que, pese a la actuación de la defensa, parte de la industria nacional sea destruida o quede paralizada durante ciertos plazos por la acción del enemigo, y que todo lo que por esta causa se produzca de menos en la nación habrá que traerlo de fuera, con lo que la exigencia de un tráfico marítimo será aún mayor que en las guerras pasadas. Por consiguiente, cuanto más poderosa sea la acción bélica de la Aviación, mayores necesidades habrá de una poderosa Aviación de defensa y mayores serán las probabilidades de que la producción industrial nacional quede mermada, y como

todo lo que sostiene a la primera y todo lo que sustituye a la producción de las fábricas destruidas o paralizadas tendrá que venir por la mar, la exigencia de un tráfico marítimo será considerablemente mayor en el futuro.

¿Y qué sucederá en relación con el "explosivo atómico"? La utilización de la energía nuclear permite hoy un explosivo de efectos notablemente superiores al más energético de los explosivos químicos conocidos. Ha habido que crear una unidad para medir su potencia: el "kilo-ton", la potencia de 1.000 toneladas de trilita. Se dice que hay bombas con una potencia de 15.000 kilo-tons; pero... también se dice que hay sabios que aseguran que el empleo del explosivo atómico haría imposible la vida humana en todo un hemisferio.

¿Qué pensar de todo esto? ¿Se empleará el explosivo atómico en una futura guerra? Si esos sabios agoreros están en lo cierto, parece natural que no se emplee, por la sencilla razón de que nadie tiene vocación de Sansón y ningún cerebro medianamente equilibrado va a decidir ir a una guerra para "perecer con todos los filisteos", como el gigante bíblico. Pero si se emplea, pueden ocurrir dos cosas: o que los sabios tuviesen razón y la guerra se resuelva al primer envite con la destrucción de la Humanidad; en cuyo caso las comunicaciones marítimas no servirán evidentemente para nada, pero para nada servirán tampoco los ejércitos de tierra, ni las flotas militares, ni las aéreas, ni nada; o que sus efectos no sean tan catastróficos y se trate simplemente de un explosivo de mucha mayor potencia que produzca efectos destructores mucho mayores que los de los explosivos clásicos, en cuyo caso, como serán muchas más las fábricas que se destruyan, los "stocks" que se inutilicen y el material que haya que reemplazar, será mucho más acuciante la necesidad de traer de fuera todo lo que las fábricas destruidas no produzcan y cuanto haya de cubrir el déficit ocasionado por las destrucciones, y si la nación que sufra estos efectos es de condición marítima, la existencia de un tráfico a través del mar será para ella más cuestión de vida o muerte que nunca.

Este es, en definitiva, el panorama que nos ofrece el futuro: los progresos técnicos en los armamentos han agravado la servidumbre que las naciones de condición marítima tienen de las comunicaciones a través del mar.

Si la pugna existente en la actualidad entre el comunismo soviético y lo que se ha dado en llamar mundo occidental llegara a convertirse en choque armado, porque en los designios de la Divina Providencia está que la Humanidad se vea envuelta otra vez en la trágica peripecia de una III Guerra Mundial, salvo que el mundo perezca entre el fragor de las primeras explosiones atómicas, empléese o no esta clase de explosivos, la guerra se convertirá, como sucedió con las dos pasadas contiendas mundiales, en una pugna de resistencias. Logrará la victoria quien resista más, quien tenga mayor capacidad técnico-industrial, a condición de que pueda hacer llegar los frutos de esa superioridad a los frentes de combate, en la proporción y con la celeridad que el agotamiento del enemigo exija.

Esta III Guerra Mundial sería, en síntesis, el choque entre una coalición de condición continental, la comunista, y otra de condición marítima, la occidental. Los principales frentes de combate donde este choque se materializaría estarían situados en la Europa Central, en el África del Norte y quizá en el Asia oriental, y la lucha quedaría reducida, como hemos dicho, a una pugna de resistencia. Acabaría venciendo quien resistiese más, quien mejor pudiera neutralizar sus desgastes en sus frentes con la llegada de recursos de la retaguardia. La fuente de recursos del bloque comunista estaría en su propio territorio y las comunicaciones para abastecer sus frentes serían fundamentalmente terrestres. La fuente de recursos de los occidentales estaría, por el contrario, al otro lado del Atlántico o del Pacífico, en América, y las comunicaciones para abastecer sus frentes serían fundamentalmente

marítimas. Si estas comunicaciones pudiesen ser mantenidas en seguridad; si, a través del mar, los convoyes marítimos pudiesen hacer llegar a los frentes de lucha en Europa o en Africa los recursos producidos por la industria americana, la superioridad técnica industrial de los occidentales se podría hacer sentir y acabaría decidiendo la lucha en su favor; pero si estas comunicaciones fuesen cortadas, o reducidas por debajo del mínimo indispensable, la guerra sería inexorablemente perdida por Occidente. La condición "sine qua non" para que la victoria de los occidentales, entre los que estamos incluidos, sea posible, es que éstos dominen el mar y exploten, desde el primer momento, este dominio, haciendo que los enormes convoyes que serán necesarios para alimentar la lucha circulen por la mar con la máxima seguridad.

El bloque occidental tiene hoy una franca superioridad en fuerzas navales de superficie sobre su posible futuro enemigo. Sólo los buques de línea, portaaviones, cruceros y destructores de los Estados Unidos aseguran con creces esta superioridad. No habrá, con toda seguridad, fuerzas navales de superficie soviéticas que se arriesguen fuera de sus mares cerrados, porque ello les conduciría a choques adversos que, sobre la destrucción de sus buques, tendría para el bloque comunista lamentables repercusiones políticas. La U. R. S. S. no intentará siquiera disputar el "dominio positivo" del mar a sus enemigos, pero tratará de conquistar el "dominio negativo"; es decir, no tratará de conquistar el mar para utilizarlo, porque ni puede ni lo necesita, pero tratará de que su enemigo no pueda explotar su superioridad, para lo cual se empeñará a fondo con sus submarinos y aviones contra los convoyes occidentales, como hicieron los alemanes en las dos pasadas guerras. El grueso de las fuerzas navales de Occidente inmovilizará, lo que no es poco, a la Flota de superficie soviética, y podrá llevar su acción contra la costa, como en la campaña del Pacifico, de Africa, de Italia y de Normandía, cuando las circunstancias de la guerra lo exijan, pero, pese a esta situación, podrán actuar contra los convoyes occidentales los submarinos en todas partes y en grandes zonas de mar los aviones rojos. La "futura guerra en el mar será, fundamentalmente, una guerra antisubmarina y antiaérea"; será una cruenta e ininterumpida pugna entre submarinos destruidos y mercantes y buques de escolta hundidos. En esta lucha, sorda y poco espectacular, estará la clave de la victoria. Si los occidentales logran anular a los submarinos rusos y que las pérdidas que éstos ocasionen puedan compensarse con nuevas construcciones de mercantes y de escoltas, como consiguieron los aliados en las dos pasadas guerras, las comunicaciones marítimas podrán mantenerse y la victoria occidental será posible; si, por el contrario, la acción de los submarinos rusos produce una crisis en las comunicaciones marítimas occidentales y los frentes de lucha de éstos quedan desabastecidos, la guerra se perderá irremisiblemente.

Esta es la realidad en toda su crudeza y a nada conduce no querer apreciarla en sus verdaderas dimensiones. Porque la lucha antisubmarina que una tercera guerra mundial plantearía, con el carácter de fundamental que queda señalado, no es cosa fácil, pese a los considerables medios de que los occidentales disponen, que pueden estimarse, en números redondos, en un centenar de millones de toneladas de buques mercantes y en unos 800 buques antisubmarinos.

EL POTENCIAL SUBMARINO Y ANTISUBMARINO

Dentro de lo poco que se sabe de las realidades de los armamentos soviéticos, parece ser que la U. R. S. S. dispone en la actualidad de unos 400 submarinos, de los que 300 son modernos, constituyendo la masa principal de éstos los buques de la clase W en número de 200, con unas 1.100 toneladas y velocidades en inmersión hasta de 16 nudos. Quitando tres unidades de propulsión termonuclear, que pa-

rece ser están en construcción, el resto de la flota submarina soviética está constituida por buques de doble propulsión con "snorkel", es decir, de buques que tienen que navegar con motores diésel, recibiendo el aire a través del "snorkel", que tiene que quedar, naturalmente, fuera del agua, y es, por tanto, visible y detectable por el radar, y que en inmersión total tienen que navegar con motores eléctricos alimentados por baterías de acumuladores, con autonomía muy reducida, sobre todo a elevadas velocidades.

Estos submarinos están distribuidos entre las bases soviéticas del Báltico, del Arctico y mar Blanco, del mar Negro, del Mediterráneo (en la base de Valona, en Albania) y del Pacifico, pudiendo operar, por tanto, en todos los mares del mundo. Un cierto número de ellos, la clase Z y algunos de la clase W, cuentan con dispositivos de lanzamiento de proyectiles teledirigidos con alcances del orden de las setecientas millas, y todos con torpedos automáticos con cabezas acústicas, pasivas o activas, que persiguen al blanco siguiendo sus ruidos, o que son orientados hacia él por los ecos producidos en los cascos de los blancos por los impulsos ultrasonoros por ellos emitidos, o bien dotados de espoletas magnéticas, que dan fuero a la carga explosiva como consecuencia de la alteración del campo magnético terrestre producida por los cascos de hierro de los buques. Estos submarinos pueden también transportar minas para ser fondeadas en las entradas de los puertos y bases enemigas o en zonas interesantes al tráfico adversario cuyos fondos lo consientan.

La misión de estos submarinos ha de ser lanzar desde la mar sus proyectiles teledirigidos contra objetivos importantes de la industria occidental situados incluso muchos kilómetros tierra adentro, atacar con torpedos a las fuerzas navales adversarias, atacar a los convoyes del tráfico marítimo occidental, fondear minas, desembarcar comandos o agentes, etc., etc.

Con esta flota submarina colaborará, en persecución de los mismos objetivos, la aviación naval soviética, que, según las informaciones que se tienen, dispone en la actualidad de unos 3.800 aviones, de los que a un millar puede suponerse con un radio de acción de unos 3.500 kilómetros, y, por consiguiente, capaces de operar en zonas muy amplias de mar.

Las fuerzas navales occidentales se podrán considerar divididas en dos grandes

grupos: las fuerzas de combate, constituidas por los buques de línea, los portaaviones, de combate, cruceros de distintas clases y los destructores de características más sobresalientes, destinadas a inmovilizar o destruir en su caso a las fuerzas de superficie enemigas y a llevar sobre la costa adversaria las acciones ofensivas que la guerra exija, para lo que se dispone también de submarinos de propulsión termonuclear (nueve norteamericanos y uno inglés), armados con proyectiles balísticos (los "Polaris", de 2.400 kilómetros de alcance y carga nuclear de cerca de un megatón), y las fuerzas antisubmarinas y de escolta, cuya misión será la de perseguir y destruir a los submarinos enemigos en todas las zonas en que puedan encontrarse, que será prácticamente toda la mar, y dar protección a los convoyes contra los ataques de submarinos y aviones. Con independencia de estos dos núcleos principales, las fuerzas dragaminas tendrán la misión de neutralizar las minas enemigas colocadas en las proximidades de los puertos, manteniendo limpios en permanencia los canales de seguridad de acceso a los mismos.

Sin entrar en precisiones de orden técnico, que se saldrían de los límites naturales de esta conferencia, vamos a tratar de dar una idea muy sucinta de en qué consiste la acción antisubmarina.

La destrucción del submarino requiere su localización debajo del agua, porque el submarino navegando con "snorkel" hará inmersión total tan pronto como se dé cuenta de la presencia de un adversario de superficie o aéreo, para lo que cuenta con la gran ayuda del radar y de sus dispositivos antirradar. La localización en inmersión sólo es posible mediante sistemas acústicos, conocidos con el nombre genérico de detección sonar, que pueden actuar de una manera "pasiva", captando los ruidos del submarino y apreciando por ellos la dirección en que éste se encuentra, o en forma activa, emitiendo impulsos ultrasonoros y recogiendo los ecos de éstos en el submarino, con lo que se obtiene, dentro de ciertos límites que dependen de la potencia del aparato y de otras circunstancias, la dirección y la distancia a que el submarino se encuentra. La detección sonar sólo puede ser realizada por buques que llevan su proyector en la quilla, por helicópteros que pueden parar en el aire y arriar hasta sumergirlo un proyector sonar y hasta por dirigibles, que pueden remolcar un flotador con un sonar. El avión antisubmarino no puede emplear el detector sonar, pero, dotado de un radar especial para detectar "snorkels", es de inestimable valor, dada su velocidad y altura sobre la superficie del mar para señalar a los buques de superficie la presencia de submarinos.

Una vez lograda la localización de un submarino, su destrucción se logra atacándole con armas (cargas de profundidad, lanzacas o torpedos), que, mediante distintos procedimientos, producen una explosión en contacto con el casco del submarino. Ahora bien; para ello es necesario que el buque antisubmarino se aproxime a muy corta distancia, francamente dentro de la acción de los torpedos del submarino, con lo que el choque entre un submarino y un buque antisubmarino es una especie de cuerpo a cuerpo, en el que, naturalmente, el resultado puede ser adverso al atacante, lo cual aconseja que este tipo de ataques se realice por una pareja, por lo menos, de buques de superficie, y se acepta, como proporción muy posible en una futura guerra, la pérdida de casi dos buques antisubmarinos por cada submarino enemigo destruido.

La acción antisubmarina tiene dos aspectos fundamentales: la caza y la escolta. La caza persigue, como su nombre indica, cazar a los submarinos en camino hacia sus objetivos. La escolta, proteger a éstos (principalmente convoyes de transporte) contra los ataques de los submarinos que hayan podido eludir la acción de la caza.

La caza antisubmarina...

dian­te los "grupos cazasubmarinos", que son complejos constituídos por buques antisubmarinos, helicópteros y aviones antisubmarinos. A estos últimos corresponde en la caza antisubmarina un papel semejante al del perro en la "caza en mano". Volando en los alrededores del grupo hasta distancias del orden de 20 millas, tratan de descubrir con la vista o con su radar a los "snorkels" enemigos; cuando localizan uno lo señalan y se lanzan hacia él, que, al darse cuenta de su presencia, se sumergerá desapareciendo de la superficie. Los helicópteros, más veloces que los buques (unos 160 kilómetros a la hora), acuden para calar su "sonar", y detrás de ellos llegan los buques en número que dependerá de la distancia a que el submarino fue señalado, barriendo la mar con los suyos hasta tener contacto sonar con el submarino. Conseguido éste se pasa al ataque. Si el contacto lo tuvo antes un helicóptero, que es lo más probable, la maniobra de los buques se facilita considerablemente.

La escolta antisubmarina se realiza con complejos similares: buques antisubmarinos rodeando el convoy y uno o dos aviones recorriendo las zonas por donde puedan aparecer "snorkels" de submarinos en posición peligrosa para aquél. Cuando el avión vé y detecta con su radar alguno, el convoy cambia de rumbo para evitarlo y de la escolta se destaca un cierto número de buques para proceder a su ataque, en forma exactamente igual que cuando de una caza se trata.

Pues bien; como sin esos grupos cazasubmarinos y esas escoltas en los convoyes mercantes los submarinos soviéticos darían cuenta en cuatro días de los transportes occidentales, con lo cual desaparecerían las comunicaciones marítimas de éstos, y como sin ellas no habría victoria posible, huelga decir toda la importancia que tiene, en una futura guerra, la actividad de estas "fuerzas antisubmarinas y de escolta". Su actividad no será "suficiente" para ganar la guerra, que ésta se podrá perder por otras muchas causas, pero sí será "absolutamente necesaria", porque si fracasan en su empeño la guerra se perderá inexorablemente.

LA MODERNIZACION DE LA ESCUADRA ESPAÑOLA

Nuestras fuerzas navales no pueden ser, dadas nuestras posibilidades, más que un sumando de este segundo grupo de las fuerzas antisubmarinas occidentales, cuyas exigencias en material, por lo amplio y permanente de su acción, han de ser enormes, y para cuya misión puede tenerse la seguridad de que nunca se estimarán suficientes los medios disponibles, porque las pérdidas serán considerables y durante la guerra tendrá lugar una verdadera regata entre la construcción de submarinos y la de buques antisubmarinos y mercantes. La consecuencia de ésta será que no podremos contar con ninguna ayuda para proteger nuestras comunicaciones particulares; nuestro cabotaje, las comunicaciones con nuestras provincias ultramarinas y las comunicaciones entre la Península y los centros de disgregación de los convoyes a través del Atlántico, uno de los cuales será seguramente las Azores. Este tráfico caerá, en su totalidad sobre nuestras propias espaldas, porque las superiores exigencias de la guerra justifican siempre las negativas de ayuda de nuestros aliados, y de este tráfico dependerá, sino el éxito de la guerra, sí la vida de nuestra población.

¿En qué condiciones estamos para afrontar esta misión? Felizmente, el criterio que ha presidido la cesión de unidades y la modernización de las nuestras, como consecuencia de los acuerdos de ayuda mutua con los Estados Unidos ante una agresión soviética, ha sido el de convertir nuestra anticuada fuerza naval en una eficiente fuerza antisubmarina.

A la terminación de este plan de modernización, en la actualidad en marcha, podremos disponer de unas 30 unidades antisubmarinas y de unos 20 dragaminas que, si bien no montan el "último grito" ni en armamento ni en medios de detección, sí están a la altura de la inmensa

mayoría de la masa de buques de esta clase con que cuentan las potencias de Occidente y de las que nuestras dotaciones son capaces de sacar el mismo rendimiento, por lo menos, que el que consigan las de cualquier país. Oficiales jóvenes, con entusiasmo y una sólida formación profesional, enviados a diversos cursos en los Estados Unidos, captaron fácilmente las técnicas modernas y han sido capaces de montar centros de instrucción en España que hoy aseguran la formación de todas las dotaciones que van siendo necesarias a medida que los buques modernizados entran en servicio. Un pequeño grupo de helicópteros asegura también la utilización de este medio antisubmarino indispensable para sacar el mayor rendimiento posible a los buques. Por el momento, la deficiencia más importante de nuestras fuerzas antisubmarinas es que, por dificultades de diversos órdenes que será necesario superar, no cuentan todavía con aviones antisubmarinos.

¿Es suficiente este núcleo de fuerzas antisubmarinas para desempeñar la misión que les corresponde? Es difícil, en realidad, contestar a esta pregunta, tan natural, de una manera categórica. Haciendo números sobre las necesidades de nuestro tráfico particular en tiempo de guerra, la cifra es muy corta para un tráfico desahogado, pero a la hora de la verdad, habrá que regularlo según las disponibilidades de la escolta y, si bien no será muy desahogado, sí podrá mantenerse, lo que ya es bastante, sobre todo habida cuenta de que no somos un país rico y de que no tenemos posibilidades económicas, hoy por hoy, para sostener una fuerza superior, que nos sería muy conveniente. Ahora bien, creo firmemente que estamos en el "mínimo minimorum", y que, por lo menos mientras la situación del mundo no cambie de una manera clara y segura, es de "absoluta e imprescindible necesidad" que España mantenga en plena eficiencia una fuerza antisubmarina por lo menos de esta entidad y que, por consiguiente, hay que pensar ya en un plan de renovación de buques para que en el plazo de unos diez años estas unidades, que son modernizadas pero viejas, puedan ser sustituidas por otras nuevas con armamento y medios de detección más modernos. Esto es una pesada servidumbre para la nación, es cierto, pero... piensen ustedes en que nuestra característica geográfica de país de condición cien por cien marítima es inmodificable, y que en una nación de estas características, si llegada la guerra no cuenta con el tráfico marítimo, "no hay defensa nacional posible", porque sin gasolina, por ejemplo, para no citar más que una de las muchas cosas que por la mar tiene que llegarnos, ni vuelan los aviones, ni marchan los carros de combate, ni los camiones que arrastran la artillería y transportan los hombres, ni hay tráfico interior, ni hay nada, y que la defensa de estas comunicaciones marítimas sólo puede asegurarse con una Marina de guerra.

La función de la Marina de guerra dentro del cuadro general de la defensa nacional en un país de condición marítima como el nuestro, no es, a fin de cuentas, otra que la de "hacer posible" la defensa nacional.