

LAS POSIBILIDADES NAVALES DEL BLOQUE SOVIETICO

Examinada la cuestión desde el punto de vista estratégico, nos encontramos con una situación particularísima que es preciso destacar para comprender la influencia que en el aspecto naval de una guerra mundial pudiera tener la U. R. S. S.

El Bloque Oriental comprende la mayor parte de Eurasia; por lo tanto, su posición en el archipiélago mundial es buena, puesto que tiene costas en los dos mares Atlántico y Pacífico, que son los más importantes de la Tierra, es decir, que goza de una posición central respecto a estos dos océanos.

No obstante, ésta en apariencia privilegiada posición, está casi anulada por no poder contar con los accesos francos a estos océanos, no teniendo más costas que con mares interiores, cuyas salidas a la navegación general está en manos de alguno de los componentes del Bloque Occidental, tales como los Dardanelos, el Skagerrat y Thusima, no pudiendo contar más que con las salidas que le proporcionan el mar de Okhots, en el Pacífico, y el puerto de Murmansk, en el Artico.

Esta especial situación es causa de que la franca salida a la navegación oceánica le sea sumamente difícil por falta de bases apropiadas, y, por lo tanto, que su intervención de lleno en la guerra marítima, la obligue en primer lugar a tener que conquistar por vía terrestre estas bases, para que sus fuerzas navales puedan romper su eterno y fácil bloqueo de los mares Negro, Báltico y del Japón y el semibloqueo del Artico. Como consecuencia de ello, en una guerra mundial los rusos se verán obligados en la primera etapa de la misma a llegar, lo mismo que les sucedió a los alemanes en la Guerra Mundial 2, a alcanzar la costa atlántica europea, y, si pueden, ocupar Gibraltar. Solamente de esta forma conseguirían intervenir de una forma sólida y no esporádica en la guerra marítima.

Este confinamiento en los mares interiores europeos y asiáticos trae como resultado el que los efectivos de las fuerzas navales rusas, aun siendo importantes, no se puedan concentrar para una acción conjunta, y se

encuentren dispersos en zonas lejanísimas unas de otras, lo que da la posibilidad a sus enemigos de poderlas batir en detalle. No obstante, veremos más adelante que este aislamiento no es tan grande como parece, y cómo los rusos han sacado el mayor partido posible a su relativamente mala posición geográfica.

De los tres grandes teatros europeos, desde los que los rusos pueden influir en la guerra marítima, el Mediterráneo, el Báltico y el Ártico, hoy por hoy solamente podrían utilizar el último, y eso en precario, pues desde las islas Spitzberg los occidentales podrían estorbarles la salida a las líneas de navegación oceánicas del Atlántico septentrional de una forma eficaz, por lo que no tienen más remedio que lanzarse a la conquista de bases de partida atlánticas.

En cuanto al tipo de guerra que se vería obligada a hacer, es, sin duda alguna, dada la superioridad naval adversaria, la de una intensa campaña submarina y aérea contra las comunicaciones marítimas occidentales, que es el telón de Aquiles de éstos: por ahora no pueden pensar en conquistar en forma plena el dominio del mar, pues, como dijimos, la superioridad naval y la experiencia occidental se lo impiden de plano, por lo menos en la primera fase de la expansión naval soviética.

No obstante, la utilización del arma submarina por la U. R. S. S., si lo hace con energía, pudiera tener consecuencias muy serias para el enemigo. Las anteriores campañas submarinas alemanas se caracterizaron por la entrada en juego de los submarinos de una forma paulatina: en ambas empezaron casi con los mismos efectivos, treinta unidades aproximadamente, y a lo largo de las hostilidades su número fué subiendo poco a poco, pero de la misma forma las medidas antisubmarinas fueron progresando hasta llegar a un equilibrio. A los rusos no hay nada que les impida emplearlos en masa desde el primer día de la guerra, pudiendo haberles desplegado antes de la ruptura, contando con una fácil conquista de bases previas en los *fiords* noruegos.

Además, el submarino moderno tiene la ventaja sobre el antiguo de haber superado las dos servidumbres de éste: la pequeña velocidad en inmersión y la necesidad de salir a superficie para cargar baterías, con la aparición del tubo *snorkhel*, la turbina *walter* y la batería de gran capacidad, lo que le convierte en un temible adversario. También es muy posible que los rusos hayan conseguido una íntima colaboración entre el submarino y el avión, cosa que no consiguieron nunca plenamente los alemanes.

Es, pues, posible que la campaña submarina rusa sea mucho más eficaz que lo fueron las anteriores, y que su repercusión en los frentes europeos sea decisiva al impedir la llegada del refuerzo americano, lo que convertiría a la acción naval oriental en la guerra, en un factor muy importante de la misma, en el caso de que el arma submarina sea empleada con inteligencia.

Otro de los aspectos de la estrategia naval rusa es la posibilidad que tienen de mover sus barcos de pequeño tonelaje de unos mares a otros, pudiéndolos concentrar según sus necesidades valiéndose de su red hidrográfica interior y los canales construídos. En Rusia estas grandes vías fluviales alcanzan una importancia vital para el país. Consciente de ello, el Gobierno soviético ha tratado de desarrollar por todos los medios su enorme red fluvial para permitir a barcos de tonelaje elevado ir del mar Negro al Caspio, al Báltico o al mar Blanco. El último plan quinquenal preveía un alargamiento de las vías navegables desde 95.000 kilómetros a 115.000 kilómetros, y a un aumento substancial de la flota fluvial. Estas mejoras se extenderán principalmente a la parte central de la red, y sobre todo a la reconstrucción de la gran arteria Caspio, Volga, Báltico, mar Blanco. El Volga, que recorre regiones industriales y agrícolas muy ricas, permite, con sus afluentes, la navegación de 17.000 kilómetros. Hacia el Norte, el gran río está ligado al Báltico por el sistema Maria (Chekna-Canal de Riolocero-Kovia, nuevo Canal Maria Vytegra, Canal Onego-Svir-Canal Ladoga y, por último, el Neva).

El Volga está también ligado por el Chekna al canal del Dwina septentrional, y Soukhona al curso de Dwina y mar Blanco. Es por esta vía por donde llega el petróleo de Bakú a la flota del Ártico.

Finalmente, en estos últimos tiempos se abrió el canal que une el recodo del Don y el Volga, pudiéndose navegar directamente del Caspio al Mediterráneo. Para unir el Báltico y el mar Blanco, los soviets han construído un pasaje que utiliza el Neva, el Ladoga, el Svir, el Onega y el canal Stalin. Este paso es de un valor estratégico evidente y es utilizable ciento cincuenta días al año. El canal Stalin propiamente dicho tiene 227 kilómetros de longitud, parte de Povorest sobre el lago Onega y termina en Soroka sobre el litoral del mar Blanco. Tiene 19 esclusas, que permiten el paso de buques de 3.000 Tns., y une, por intermedio del sistema Maria, el mar Blanco a las cuencas del Volga y el Caspio, y con el Don al mar Negro.

Descritas de esta forma ligera las más importantes vías interiores rusas, se advierte la posibilidad, en la mayor parte de los casos, de mover a los submarinos de un teatro a otro de operaciones, sin necesidad de rodear el continente europeo, lo que permitirá una flexibilidad en su utilización que pudiera tener grandes consecuencias en la guerra.

Hasta hace relativamente poco tiempo, las fuerzas navales soviéticas de Extremo Oriente estaban totalmente incomunicadas con las del Báltico y mar Negro, teniendo que dar la vuelta a Asia para concentrarse. Esta situación es la que facilitó la victoria del Japón en la guerra ruso-japonesa.

Con el fin de terminar con esta incomunicación, los soviets han abierto la gran ruta circumpolar, llamada Ruta Marítima del Norte, que con-

tornea toda la Siberia y que permite la unión del Atlántico y el Pacífico por el camino más corto.

Este paso no es practicable más que durante tres meses al año, y para eso detrás de rompehielos. A este efecto, han creado un organismo especial, especie de Compañía de las Indias nórdica, que es a la vez civil y militar, y en donde los elementos de la Marina son preponderantes. Este organismo, D. G. R. M. N. (Dirección General de la ruta marítima del Norte), está encargada de la explotación de las riquezas del subsuelo, de las pesquerías y de los transportes de los productos del interior, que llegan por los grandes ríos que las riegan.

De Mursmank a Arkangel la ruta marítima del Norte pasa por el puerto de Andersman o contornea la Nueva Zembla. De allí los barcos ganan la desembocadura del Obi, con la base de Novicert, después la del Jenisey, doblando a continuación el cabo Chelouskin y el archipiélago de Nueva Siberia, alcanzan el puerto de Novik en la desembocadura del Katanga, después Tikei sobre el delta del Lena, y, por último, Ambarchik, sobre el estuario del Kolima. Desde allí los barcos penetran en el estrecho de Bering y ganan, contorneando la península de Kamchatka, el mar de Okkost y el del Japón.

Para facilitar la navegación en estos parajes, la D. G. R. M. N. posee una importante flota de rompehielos, de los cuales cuatro son de 11.000 toneladas, y ha creado a lo largo de la costa, y sobre los ríos, una cadena de puntos de apoyo, numerosas estaciones meteorológicas, estaciones radar y una aviación polar, poseyendo al mismo tiempo una flota de comercio propia.

Como resumen de las posibilidades navales soviéticas en una guerra, podemos decir que éstas son:

1.^a Empleo masivo del arma moderna submarina desde los primeros días de la guerra.

2.^a Posible traslado de los mismos a los distintos teatros por medio de su red fluvial y de canales.

3.^a Movimiento de sus fuerzas navales del Atlántico al Pacífico a través de la ruta marítima del Norte, por lo menos durante tres meses al año.

4.^a Necesidad de conquistar como mínimo los *fiords* noruegos para utilizarles como bases de partida de los submarinos y poder influir con ellos de una forma permanente en la guerra marítima.

ENRIQUE MANERA.