

EN TORNO AL PAPEL DEL MAR EN LAS DOS GUERRAS MUNDIALES

Antonio LINAGE CONDE
Doctor en Historia y en Derecho

Para los condiscípulos del colegio de Aranda, en los días de la segunda

La terminación de un siglo es propicia a la meditación histórica. ¿Hasta qué punto es ello natural? Lo que nos preguntamos es si esa separación de centurias tiene algún fundamento en la realidad física o sólo es un producto convencional de la ordenación por el hombre de esa dimensión de su aventura que es el tiempo. Parece más bien esto último. Pero a fin de cuentas no es relevante a nuestros propósitos aquí. Bástenos consignar la tal proclividad a las reflexiones en cuestión de fechas como ésta, incluso a las que recaen sobre la misma biografía de uno transcurrida en el siglo que se va, y parece como si así cobrara alguna trascendencia, al menos en cuanto objeto de la propia introspección, por pasar la frontera del nuevo.

Mas dejándonos ya llevar de tal propensión, si echamos una sencilla ojeada espontánea a lo que era el mundo el año 1800 y a lo que presumiblemente va a ser el 2000, así como al intersticio de la centuria entre los dos jalones, lo que ante todo notamos, dentro de una constante consistente en su aprehensibilidad por las nuevas posibilidades humanas de recorrerlo, de su visión como una unidad, ya en potencia entonces y consumada ahora, es la irresistible ascensión a partir ya de aquella fecha de la dominación occidental sobre él mismo *tout court*, a su escala planetaria, en tanto que a este otro extremo, ideológicamente ha tramontado ese imperialismo, y en la realidad de los hechos, a partir de la conferencia de Bandung, a mediados de la centuria, la concordancia con ese cambio de las mentalidades está en irresistible ascensión.

Y en el plano de los eventos no pueden por menos de haber sido las dos guerras, de 1914 a 1918 y de 1939 a 1945, los más decisivos.

El 16 de febrero de 1955, el profesor Geoffrey Barraclough disertaba en la Universidad de Liverpool sobre *El fin de la historia europea* (1), comenzando por justificar lo «provocativo» del título, así como su encuadramiento en la historia a pesar de la evasión ya del mismo hacia la profecía, pues aunque «el oficio de historiador consiste en ocuparse de lo que ha ocurrido, no de lo que pueda (o más probablemente no pueda) ocurrir», pensaba que «la cuestión implícita en su conferencia podía formularse justificadamente, a fin de alcanzar ciertas conclusiones provisionales, tentativas, no respecto adonde estaremos mañana, sino donde estamos hoy». Por esas vías, llegaba Barra-

(1) Texto en su recopilación *La historia desde el mundo actual* (Madrid, 1959) 252-72.

clough a preguntarse si «la *historia* de Europa iba a cesar de tener *significación* histórica, importancia».

Dicho sea de paso, hoy, al cabo de treinta y cinco años, encontraríamos, encontramos un poco anacrónico el interrogante. ¿Por la recuperación que la institucionalización comunitaria de nuestro viejo continente —si es que no queremos reconocer su realidad de apéndice geográfico de Asia— ha llevado consigo de nuestras esperanzas vitales sencillamente? Puede que en parte sí (2). Pero también por haber avanzado mucho por el camino del reconocimiento de otras culturas y valores, de manera que ya ni siquiera concebimos de la misma manera nuestra propia «importancia» histórica (3). A veces, hay que decirlo, dejándonos llevar de un sentimiento de culpabilidad un tanto morboso.

Mas volviendo a nuestro historiador, éste, a los diez años de concluida la segunda guerra mundial, comprobaba «el cambio de la posición de Europa en el mundo», un cambio tal que le hacía pensar, y no a él sólo, en «la consumación de la edad europea» y su sustitución por otra que dudaba si llamar del Atlántico o del Pacífico. Un cambio definitivamente consumado en el trágico 1945, pero del que ya antes del también trágico 1914 habían sonado heraldos en el concierto mundial-admisión en el Derecho Internacional del Imperio Otomano en 1865, posterior reconocimiento como grandes potencias de los Estados Unidos y el Japón.

Concretamente se preguntaba: «Por qué, en la guerra de 1939-1945, nos encontramos con fuerzas no-europeas luchando sobre suelo europeo y decidiendo las cuestiones más vitales para el futuro del continente? ¿Por qué, a fin de cuentas, Europa descubrió que lejos de tener la primacía, o de constituir un patrón general, ni siquiera era suficiente para resolver sus propios problemas, y necesitaba la ayuda de las nuevas y grandes potencias extra-europeas para asegurar su defensa y sustentar su economía?». Después discutía ya las entonces posibilidades, hoy podemos decir que realizadas, de la solución del problema de la debilidad europea mediante su unidad. Pero esto ya no nos interesa, pues precisamente nuestro argumento es en 1945 donde se detiene (4), aunque con un llamamiento a reflexionar, a la misma luz de ese pasado, sobre la significación de lo que posteriormente vino y ahora se sigue viendo

(2) En todo caso, las predicciones de Barraclough no sólo no se sostienen, sino que nos hacen reflexionar en torno a los avatares de la historia sin más; así, dijo ni más ni menos que «los indicios apuntan a que en las postrimerías del siglo xx o bien en el siglo xxi, Europa está destinada a disfrutar (si ésta es la palabra adecuada) algo no muy diferente al *status* colonial que en los siglos xviii y xix Europa impuso a África, a gran parte de Asia y al Nuevo Mundo». Ello bajo la Unión Soviética y los Estados Unidos. Notemos el título de un comentario, T. Schreiber, *Il y a soixante-dix ans, à Sarajevo. Les deux balles qui tuèrent l'Europe*, «Le Monde», 24-6-1984.

(3) Claro está que se nos podría achacar estar haciendo estas consideraciones desde un determinado punto de vista. Pero ello es ineludible. También hubo de ser ese el caso del mismo profesor Barraclough en aquella ocasión.

(4) Hay que tener en cuenta que el medio siglo que antecede, de historia europea y mundial, tiene ya una realidad sobre la que no se puede volver. Y naturalmente que no vamos a entrar en la dimensión futurible.

venir. El caso es, y esto sí incide de lleno en nuestra óptica, que el profesor Barraclough, al volver la vista al pretérito de la hegemonía de Europa, expresaba haber ésta «proyectado su sombra a través de los océanos, durante las tres centurias que siguieron a los viajes de Colón, de Vasco de Gama y de Magallanes». Y notemos desde ahora ese peso del mar, decisivo, en la balanza. Por otra parte, las dos potencias que comenzaron haciendo a Europa la sombra antes de 1914, Estados Unidos y Japón, eran, la primera una talasocracia y la segunda un archipiélago. Cierto que las que vinieron después, la Unión Soviética y China, más bien hay que definir las cual geocracias (5). Así las cosas, los recientes acontecimientos ¿nos podrían inducir a cantar la superioridad, a la larga, de lo marítimo sobre lo terrestre en el concierto de los poderes que tejen la historia? La respuesta a este interrogante no es nuestro tema (6).

Pues lo que nos proponemos es, sencillamente, cotejar los papeles del mar y de la tierra firme en las dos últimas contiendas mundiales (7), para así más que sacar consecuencias, dejar alguna sugerencia pendiente en cuanto al protagonismo específico de cada uno en la aventura humana (8).

Claro que cabría comenzar preguntándonos por el papel en la historia de la guerra sin más. Pero definida la tal cual un conflicto de civilizaciones, y ello no es precisamente arcaico, no se puede cuestionar la trascendencia de la misma. ¿Y el de la historia militar? A nosotros nos parece que una respuesta arrastra a la otra. Y vamos a pasar adelante citando, sin embargo, la opinión expresada por uno de nuestros medievalistas más densos y de más formación europea, el catalán Ramón d'Abadal, al prologar uno de los volúmenes de la *Historia de España de Menéndez Pidal* (9), cuando estaban en auge ascendente las pretensiones de reducir dicha historia bélica a la mera anécdota: «Estamos en tiempos de dogmatismos; tras haber blasmado de dogmatismo religioso, ahora se quiere implantar por doquier el dogmatismo político, el intelectual, el artístico, el social... La concepción económica-social moderna de la historia, con el tinte totalitario con que a menudo se presenta, no creo que pase de una concepción más de circunstancias. Los que pasamos de los tres cuartos de siglo hemos tenido la suerte —excepcional en el sentido de

(5) Recordamos el extenso y denso estudio del internacionalista Barcia Trelles sobre *El pacto Atlántico*, asentado en esa dualidad de la talasocracia americana y la geocracia rusa.

(6) Un botón de muestra de la diversidad de nuestro panorama y el de 1955 es el reciente libro del norteamericano Francis Fukuyama, *The end of history and the last man* (Nueva York, 1991). El autor ha sido funcionario del Departamento de Estado. Se plantea su interrogante con una óptica tan universalista como la de un estado mundial liberal, el paso a la utopía planetaria pues. Mientras que lo que Barraclough se limitaba a contemplar era un cambio de papeles en el mismo marco de la evolución humana. Otra cosa es que Fukuyama se salga de la historiografía, desde luego más y con mucho de lo que pudo hacerlo el profesor británico.

(7) Cuando Barraclough tildaba la de 1936-45 la última de las guerras civiles europeas, lo que quería decir es que en una futura contienda planetaria los europeos no dirimirían nada específico entre sí. Pero nada más. Véase en este sentido, L. Gomis, *Sobre si existe el siglo XX*, en «La Vanguardia», 3-9-1990.

(8) Pues las otras escapan a nuestro argumento y desafían nuestra competencia.

(9) XIV, «España cristiana. Crisis de la Reconquista, luchas civiles», pp. XI-XIII.

curiosos historiadores— de haber podido observar la vida en dos mundos diferentes, en dos etapas históricas de la humanidad, que prometen ser transcendentales como cambio, como diversificación en su marcha: el mundo de antes de 1914 y el posterior a 1945. Entre ambas fechas se han producido las dos mayores guerras vistas por el mundo. Es difícil creer que dichas guerras no tengan nada que ver con el transcendental cambio. Los historiadores podrán discutir si son su causa o su efecto, pues las nociones de causa y efecto son a menudo flotantes y algunas veces intercambiables; lo que no podrán es eludir su significado histórico, prescindir de ellas al estudiar el mundo del siglo XX, de su existencia, de su planteamiento, desarrollo y conclusión».

Mas entrando ya en el cotejo de las dos contiendas concretas que es nuestro argumento, inmerso en el sentido de la Historia sin más, anticipemos a guisa de revelador de esa diferencia del papel marítimo en ambas una comprobación, según la cual «se puede decir —simplificando por supuesto— que la guerra de 1914 tuvo como resultado un desarrollo prodigioso de la meteorología, asociado naturalmente al de la aviación, y que en cambio la guerra de 1939 ha contribuido, de una manera considerable, al desarrollo de la oceanografía», y ello en cuanto la conflagración se caracterizó «por la multiplicación de las operaciones navales y anfibas, cuyo éxito dependía en una buena parte del conocimiento del medio marino» (10).

Y antes de pasar al escenario de 1914 pedimos la venia, saltándonos en consecuencia la cronología, para hacer un *excursus*, de entreguerras, en torno a una acción bélica que, a pesar de no haber hecho lidiar entre sí a las grandes potencias, quizá por eso precisamente, fue un tanto reveladora del futuro desbordamiento de sus planteamientos y utillaje en la contienda planetaria a venir (11). Un desembarco nuestro en el norte de África, con algún apoyo francés.

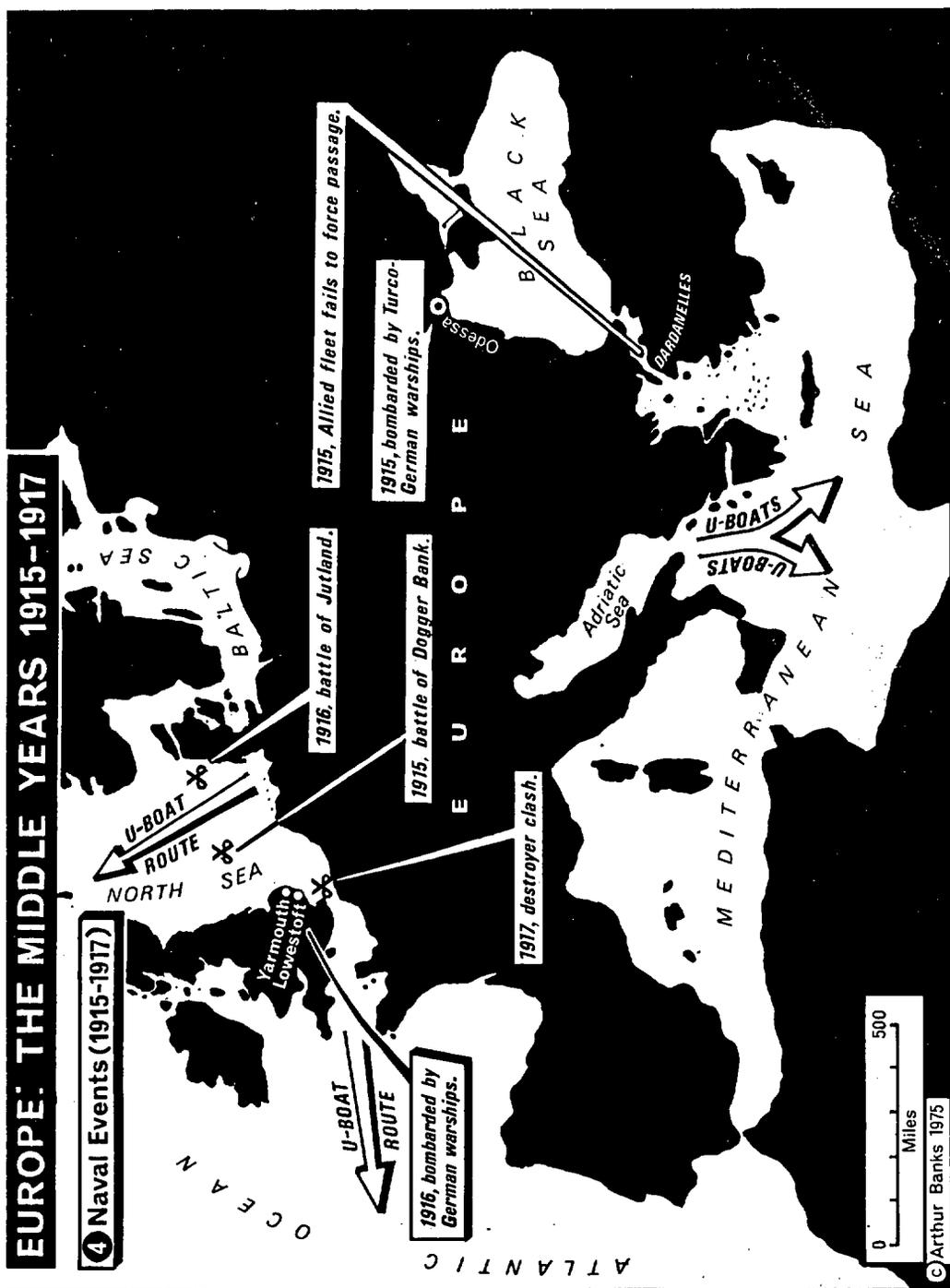
Interludio en Alhucemas

Firmado el 10 de julio de 1925 un acuerdo de colaboración entre las dos hermanas latinas contra la belicosidad de Abd-el-Krim, y entrevistados al poco en Tetuán el general Primo de Rivera y el mariscal Pétain, sobrevenido al poco el episodio del ataque del caudillo rifeño al peñón de Alhucemas mismo, donde causó algunas bajas, tuvo lugar en la mañana del 8 de septiembre el desembarco en la bahía (12), playa de la Cebadilla concretamente,

(10) J. Rouch, *Les océans*, (París, 1957), 195-6.

(11) Cfr. P. Masson, *Une guerre totale, 1939-1945* (París, 1990).

(12) Estudio reciente de A. Martín Tornero, *El desembarco en Alhucemas. Organización, ejecución y consecuencias*, «Revista de Historia Militar», Núm. 35, (1991), 199-262; coetáneo a los hechos, S. Guerrero, J. M. Troncoso y A. Quintana, *La columna Saro en la campaña de Alhucemas*; evocación de un paisano habitante del país, J. Román, *Ancora uno sbarco* (Brescia, 1990).



batiendo la aviación, y ello es lo que aquí nos interesa más, unos recovecos hasta entonces inexpugnables a todas las demás armas (13).

El objetivo del general en jefe, el mismo Primo de Rivera, era ocupar una base de operaciones que permitiera la maniobra de una división de desembarco integrada por unos veinte mil hombres, base que fue acotada en concreto en el territorio comprendido entre la dicha playa de la Cebadilla y la de Adrar Saddum, comprendida también ésta, abarcando al península de Morro Nuevo, la cala del Quemado, Morro Viejo, cala Bonita, Taramara, Buyibar, la cala del Empalmadero, Monte Palomas y Monte Malnusi.

Y a la división terrestre, compuesta por dos brigadas de desembarco, y la fuerza marítima integrada por la escuadra de instrucción y las unidades de las fuerzas navales del norte de África con las barcasas y la flota de transporte, se unieron las fuerzas del Servicio de Aviación del Ejército de Tierra, con otras unidades afectadas a su propio mando, a saber un grupo de hidros, una sección de caza y una compañía de aerostación, y las de la aeronáutica naval afectada al portaviones *Dédalo* (un dirigible de exploración, un globo cautivo, seis hidroaviones de bombardeo ligero y otros seis de reconocimiento). Ello sin contar las fuerzas francesas de apoyo, entre ellas una escuadrilla de bombardeo pesado.

También hay que tener en cuenta que constituyó una cierta novedad la decisión de hacer entrar inmediatamente en combate a las fuerzas desembarcadas, sin el temor a los efectos que la navegación pudiera haber ocasionado a sus hombres (14).

Nos interesa, pues, destacar de este interludio la plenitud de la intervención conjunta de las fuerzas de tierra, mar y aire, y la carencia de timideces en el aprovechamiento integral de las operaciones anfibas. Cuando faltaban menos de quince años para la gran tragedia.

A guisa de balance anticipado

Como veremos un poco más en detalle al examinar comparativamente los dos sucesivos teatros de operaciones y los «actos» desarrollados en ellos, ante todo, salta a la vista la índole abrumadoramente terrestre de la primera guerra (15), mientras que de la segunda, lo menos que pude decirse es tener

(13) Sobre las limitaciones del factor aéreo, después de 1945, F. L. de Sepúlveda, *Poder aéreo y flanco turco*, «La Vanguardia», 23-1-1991. En cuanto a la falta de aprovechamiento de ciertas posibilidades innovadoras en la guerra de 1914, véase el libro del ingeniero inventor J. Archer, *L'énigme de la guerre* (París, 1920).

(14) Cfr. F. L. de Sepúlveda, *Final de una aventura descabellada*, «La Vanguardia», 27-2-1991.

(15) En cuanto a la misma en las colonias, hay que recordar la escasa índole marítima que tuvo la conquista de las alemanas en África —episodios más bien los suyos, tal el desembarco en el Camerún, pero cual una de las tantas vías de ataque al mismo— y lo secundario de las insulares en Oceanía, por otra parte ocupadas, entre agosto y octubre de 1914, por Australia, Nueva Zelanda y el Japón, en los que podríamos llamar sendos cruceros militares.

repartido el escenario entre la de Europa y la del Pacífico. Y aún así, la prolongación, y por cierto que muy decisiva, de aquélla al norte de África, con la consiguiente necesidad de dominar el Mediterráneo como tal, y la trascendencia que resultó ineludible de los desembarcos en el frente occidental, hicieron estrictamente continental nada más que la campaña de Rusia. Tengamos en cuenta, en cambio, la militancia en la primera en el mismo bando del Japón y los Estados Unidos. Tanto que de sus dos grandes acciones navales, la de los Dardanelos tendió sobre todo a buscar un paso, como salida al inmenso espacio terrestre ruso, y la de Jutlandia, enfrentamiento en alta mar de las flotas de los países contendientes en sí, sin otro horizonte inmediato que el de sus respectivas potencias como tales, respondía más bien al deseo de neutralizar las líneas de aprovisionamiento británicas (16), en la circunstancia concreta éstas, y por cuanto se ha dicho, vueltas al continente también. Incluso la toma por Japón de la base alemana de Kiao-Chow, en la costa china, hay que verla como un apéndice de su latente enfrentamiento con ésta, tendente a la tierra adentro por lo tanto (17).

En cambio, en la guerra del Extremo Oriente desde 1941 (18) —dejado aparte el ya preexistente conflicto chino-japonés— se luchaba por el dominio de los grandes espacios marítimos (19) con carácter permanente, ineludible corolario de la índole insular o costera de la inmensa expansión del Japón en la por él llamada Gran Asia Oriental. Y para calibrar la trascendencia de este ámbito, nos bastará con reflexionar sobre los recursos económicos de los países enfrentados y la trayectoria histórica irresistiblemente ascendente de los mismos desde hacía por lo menos medio siglo. Y todavía una última consideración en cuanto a la guerra en Europa. El aislamiento, insular naturalmente, en que quedó la Gran Bretaña (20) tras la victoria alemana sobre los demás aliados occidentales, incluso antes de la entrada de la Unión Soviética en la contienda, determinó el polarizarse de una tensión aeromarítima en torno a aquélla, prolongada después en el papel decisivo de la aviación aliada para quebrantar la resistencia alemana, cuando el conflicto entró en la muy distinta fase final. Y en cuanto a la ambivalencia consiguiente entre el mar y el aire, citaremos antes de pasar adelante el balance que hace un historiador español, de los poquísimos que entre nosotros se han ocupado de la confla-

(16) De ahí la importancia de la guerra submarina, y el gran número de barcos mercantes e incluso de pasajeros hundidos en ella (más de dos millones de toneladas en 1917; en mayo de ese año, por ello, los aliados recurrieron a navegar siempre en convoy, una fila de mercantes entre otras dos pero armados, abriendo paso un crucero y con sendos destructores de ruta en zig-zag a ambos lados).

(17) ¿No nos dice algo el papel empecinado que en esa primera guerra jugaron las trincheras? A cual más, hasta simbólicamente, terrestre pues, en el ahondar incluso en el suelo y afeerrarse a él, hasta con algo que se nos antoja cual constancia campesina.

(18) Sobre todo de una potencia insular, Japón, con otra que también lo era, Gran Bretaña, y con una talasocracia, Estados Unidos. Pensemos en cambio en la índole continental de dos de las grandes potencias enfrentadas en 1914, los dos imperios, el Ruso y el Austrohúngaro.

(19) No olvidemos tampoco que comenzó por el magno ataque a la base naval de Pearl Harbour.

(20) *Historia de la segunda guerra mundial*, (Madrid, 1989). 121.

gración, José Manuel Cuenca Toribio: «Del lado de los vencidos, gran número de los principales errores de su estrategia global descansaron en su miopía ante el insustituible papel que debía jugar la Marina en una nueva contienda mundial. La apuesta alemana por la aviación acabaría por saldarse con un estrepitoso fracaso al fallar ésta, por causa, no de sus incontables héroes, sino de sus máximos rectores en los momentos cruciales de la conflagración y, de forma muy especial, en su cooperación con la *Kriegsmarine*. Fracasada la invasión de Inglaterra y la *Blitzkrieg*, la suerte del mundo iba a jugarse, una vez más, en el mar. La invencible Alemania no pudo preverlo y echó mal sus dados en el tablero del destino». Una vez más, pero abiertamente, teniendo el espacio marítimo cual objetivo inmediato, y no solamente las rutas que le surcaban. O sea, el mar como espacio sin más.

1914-1918, entre la tradición y la modernidad

El ataque masivo de la flota enemiga, dada su inferioridad numérica —si bien era superior en protección armada y novedad técnica— (21) fue desde 1914 el objetivo de los aliados, que aquella trató de evitar resguardándose en sus puertos, fortificados y protegidos con campos de minas y que naturalmente fueron sometidos al bloqueo de los mismos, si bien sin comprometerse en él de lleno, sino sólo mediante cruceros, submarinos, torpederos y mercantes armados, el bloqueo alejado que se dijo. Los Imperios Centrales, únicamente querían arriesgarse en combates aislados, la victoria en los cuales fuera reduciendo la diferencia. Pero naturalmente que sólo una evolución de las circunstancias extraordinariamente favorable e improbable más aún podía volver hacederas esas esperanzas, de manera que en definitiva hubieron de refugiarse en la de la guerra submarina, donde desde luego se revelaron temibles. Y esa polarización en torno a las rutas comerciales, hostigadas éstas por la guerra de corso, que era la otra dimensión de la ofensividad alemana, explica los intensos combates que se libraron en los más remotos parajes, concretamente el 1 de noviembre de 1914 en el chileno cabo Coronel y el 8 de diciembre en las islas Malvinas. En la segunda de estas acciones, la escuadra del almirante Von Spee pagó cara la victoria aniquiladora que había obtenido en la primera sobre la de Cradock, gracias a la de Studer que para ello se atravesó todo el Atlántico. En definitiva, el resultado puso de manifiesto las limitaciones que su dicha inferioridad implicaba también para esas tentativas germánicas de librar en la superficie la tal guerra corsaria.

En cambio, el fracaso de los esfuerzos aliados de forzar el paso de los Dardanelos, el 18 de marzo de 1915, y su imposibilidad posterior de hacer frente a los submarinos alemanes y los torpederos turcos que seguían impidiendo su cruce y aun después de haber conseguido desembarcar en la península de

(21) Consecuencia de la superioridad alemana sobre Inglaterra en la Segunda Revolución Industrial, aparte explicaciones menores, como el papel relegado que los ingenieros y demás tenían en la Royal Navy.

Gallípoli y en Kum Kale a la otra orilla, tanto que fue necesario el repliegue de su escuadra y a la postre la evacuación a Salónica de las tropas desembarcadas, venían a demostrar que la vulnerabilidad enemiga en alta mar no pasaba de ahí.

Así las cosas, dentro de la que a pesar de todo se ha llamado la primera batalla del Atlántico con una duración de 1915 a 1918, el 31 de mayo, y hasta el amanecer del 1 de junio de 1916, tuvo lugar al fin el gran enfrentamiento, la batalla de Jutlandia (22) o del Skagerrak, la mayor librada hasta entonces en la historia. Malas condiciones de visibilidad, maniobras envolventes mutuas en la confianza de sacar de ellas ventajas insospechadas para el adversario, entre los almirantes Beatty y Hipper; al fin forzado contrataque alemán al sobrevivir el grueso de la flota de Jellicoe (23) —24 acorizados nuevos, dos divisiones de cruceros y tres flotillas de destructores—, torpederos y destructores lanzados en masa, «como los escuadrones de caballería se emplean en las batallas terrestres, que se ha dicho». En definitiva, permitiendo la retirada alemana a sus bases entre nubes de humo, con lo cual se reincidía así en esa constante de que hemos dicho a lo largo de toda la guerra (24), sin embargo no tan desastrosa, en cuanto el balance de esa decisiva ocasión se saldó con más pérdidas inglesas que alemanas, y eso sólo era un botón de muestra. Aunque lo cierto fue que Scheer, en un informe confidencial al Kaiser, datado el 4 de julio, reconoció que la flota alemana nunca podría romper el bloqueo británico, incluso si toda la submarina se utilizaba en conjunción con la de superficie en operaciones puramente navales. Por lo cual sólo podía recomendar la plena campaña submarina contra el comercio británico. De manera que, a pesar de haber sido aclamada como vencedora su Marina, la lección ineludible fue la comprobación del dominio adversario en el mar del Norte y la imposibilidad consiguiente de romper el bloqueo de Alemania (25), sin embargo de lo cual, la opinión pública británica se vio decepcionada, luego de las promesas que se le habían hecho de un nuevo Trafalgar.

Y todo a lo largo de los años de entreguerras, en la *Tactical School* y el

(22) Quizá podría pensarse que la motivación de ésta fue la ruptura así intentada de lo que había venido de hecho a ser no sólo el bloqueo de Alemania sino el del Mar del Norte.

(23) Véase la noticia de este, por A. Temple Patterson, en *Military commanders of the twentieth century. The War Lords*, (ed. mariscal Michael Carver; Londres, 1976), 1-12.

(24) Recordemos el antecedente de Dogger Bank, el año anterior. Y sin olvidar el bombardeo de las costas inglesas por la *Kriegsmarine*, bastante para distraer en la isla efectivos que habrían resultado preciosos en el continente.

(25) Entre los muchos estudios, A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, 5 tomos (1961-70); Almirante Jellicoe, *The Grand Fleet, 1914-6* (1919); almirante Scherr, *Germany's High Seas Fleet* (1920); E. Alboldt, *Tragödie der alten Deutschen Marine* (1928); almirante Dreyer, *The Sea Heritage* (1955); almirante Harper, *The truth about Jutland* (1927); y P. Kemp, en *Decisive battles of the twentieth century. Land-sea-air* (ed. N. Frankland y C. Dowling, Londres, 1976) 49-61. Interesante el cotejo de E. Ashmead-Bartett, *La vérité sur les Dardanelles* (París, 1929) y C. Farrere, *La Garde aux Portes de l'Asie. Journal de bord* (Lyon, 1946); cfr. O. Gihenuc, *La bataille naval de Jutland* (París, 1917).

THE CRUISE OF 'ADMIRAL GRAF SPEE' 21 AUGUST-13 DECEMBER 1939

KEY
 Track of German pocket-battleship 'Admiral Graf Spee', with dates.

① The Quarry - 'Admiral Graf Spee'

Note: in an attempt to confuse the British Admiralty, 'Graf Spee' frequently displayed false name-plates of the other two German pocket-battleships, the 'Admiral Scheer' and 'Deutschland'.

During 'Graf Spee's' voyage, her supplies were replenished by the tanker 'Altmark'.

Total tonnage of merchant shipping sunk by 'Graf Spee' during her 115-day cruise as a commerce raider amounted to 50,089 gross tons.

*Note: Allied naval groups hunting the 'Graf Spee' are shown by their official force designations, thus...
F G H etc.*



13 December 1939, the Battle of the River Plate.

VICTIMS OF THE 'GRAF SPEE'

- ① SS 'Clement' ② SS 'Newton Beech' ③ SS 'Ashlea' ④ SS 'Huntsman'
- ⑤ SS 'Trevanion' ⑥ SS 'Africa Shell' ⑦ SS 'Doric Star' ⑧ SS 'Tairoa' ⑨ SS 'Streonshah'

© Arthur Banks 1975

National College (26) e incluso en ejercicios de alta mar, se continuaban debatiendo las causas de no haberse aniquilado en Jutlandia a un enemigo inferior. Siendo ello sin embargo un tanto el símbolo de cómo la última y la más grande de las batallas de superficie a la manera clásica, por eso mismo no podía resultar decisiva en unos tiempos ya muy cambiados, algo que ya había demostrado por otra parte la guerra ruso-japonesa. A pesar de lo cual la tradición tuvo aún la suficiente fuerza como para que la mitología no naufragara del todo en el encuentro en cuestión.

Mas volviendo a nuestras recapitulaciones, no tratamos de capitidismuir el papel del mar y las fuerzas aseguradoras de su dominio (27) en la primera guerra, sino de notar lo más escondido del mismo y su índole mediata. Un panorama que no pudo ser más diverso a partir de 1942.

Otra vez el Atlántico

El paisaje tal de la guerra naval en Occidente, sopesada dentro de la guerra total, en la segunda conflagración se asemeja en cambio bastante al de la primera en el ámbito atlántico y puramente marítimo. De ahí que se hable de una segunda batalla del Atlántico, y el ordinal ya dice bastante. Y decimos en el meramente marítimo porque no podemos prescindir de la índole decisoria que supuso la nueva apertura del frente terrestre del oeste, sólo posible gracias a un desembarco, el de Normandía (28). En cambio, en el Mediterráneo, el panorama ya fue del todo diverso, a consecuencia del papel determinante y tenaz que también tuvo su otra orilla, la no europea. De manera que, en pequeña escala, nos evoca algo la idea que ya anticipamos se realizó plenamente en el Pacífico, de contemplarse el mar cual un espacio a dominar en sí, y no sólo como teatro de las operaciones destinadas al aseguramiento de sus itinerarios.

Volviendo al Atlántico (29), incluso podría decirse que hay una cierta reproducción de las situaciones de hecho de hacía unos veinte años, también por la relación entre la guerra de superficie y la submarina. E incluso en el

(26) Jellicoe alineó su escuadra en una línea única, contra el criterio que había mantenido teóricamente siempre, sostenido también por el almirante May y el capitán de navío Herbert Richmond. Es curioso también que él había declarado ser siempre una lotería una batalla nocturna en el mar. Recordemos que, en la segunda guerra, de noche se libró la del cabo Matapán.

(27) De ello se ha escrito: «Las fuerzas navales en el conflicto de 1914-1918, al proporcionar la supremacía marítima a los aliados, han puesto de parte de éstos la condición primordial de la victoria en una campaña de larga duración»; *Guerra*, Enciclopedia Espasa, 27 (1925), 107. Recordemos que resulta imprescindible la consulta de los diecisiete volúmenes, publicados de 1926 a 1939, de la «Revue d'Histoire de la Guerre Mondiale».

(28) La presencia decisiva en esta acción de las fuerzas americanas es una cuestión ajena a nuestros planteamientos. Recordemos sin embargo, aunque de paso, a Barraclough. Y, más de paso aún, ¿no nos dice algo la intervención neozelandesa en la batalla de Monte Casino, según algunas versiones de presión decisiva a la hora de decidir el bombardeo del monasterio?

(29) En esta la llamada su segunda batalla se distinguen tres fases, a saber de julio de 1940 a abril de 1941, de enero a mayo de 1942, y de agosto de 1942 a mayo de 1943.

planteamiento de la invasión de Inglaterra (30). Dándose también las vigorosas acciones aisladas, igualmente a veces muy lejos. El crucero del *Admiral Graf Spee*, salido el 21 de agosto de 1939 de Wilhelmshaven, para ser hundido el 13 de diciembre en la llamada batalla del Río de la Plata, pero después de haberse desviado hasta cerca de Madagascar —luego de haber llegado casi a la altura de Islandia—, es la página de orla novelesca. El poeta Rafael Alberti, a punto entonces de desembarcar en Buenos Aires, fue testigo del acto final del drama: «No creo que nunca vuelva a ver en mi vida alzarse sobre el mar verticalmente un barco, pudiendo todos contemplar por un instante la raya del horizonte antes de que se le tragan las aguas azules» (31). Y el 27 de mayo de 1941 era hundido el *Bismarck* en el golfo de Vizcaya, luego de haber destruido él al *Hood* en aguas danesas, y teniendo tiempo de lanzar su último mensaje, *manden submarinos para salvar diario de a bordo*. El *Bismarck* había entrado en servicio el 24 de agosto, y el nacimiento de su gemelo, el *Tirpitz*, se estaba calculando para entre el otoño y el invierno del año siguiente. Del primero, comentaría el almirante Raeder (32), responsable de la decisión de su entrada en combate: «Por su extraordinaria potencia de fuego, su gran resistencia y sus condiciones de flotación, resultaba superior a casi todos los barcos de guerra enemigos, siempre que se tratase de combatir barco contra barco; estaba, en cambio, en situación de inferioridad respecto al enemigo, era un aspecto en el que compartía la desventaja con todas nuestras fuerzas navales restantes, en el de carecer del concurso de elementos de aviación propios que secundasen su intervención, mientras que el enemigo disponía de numerosos portaviones y bases aéreas terrestres que le permitían combatir con potentes escuadrillas de aviones».

O sea, que esa índole decisiva del portaviones en la guerra naval, con su ineludible consecuencia de ser necesaria la dotación a la armada de una aviación marítima correspondiente, era una lección ya definitivamente dada (33), ni que decir tiene que la clave también en el Pacífico. El artículo *Acorazado* es muy largo y está muy generosamente ilustrado en la Enciclopedia Espasa, por otra parte uno de los primeros, ya en el tomo segundo (34). Y su envejecimiento bastante temprano no puede ser visto sino cual uno de los síntomas

(30) Recordemos el audaz ataque del *U-47* al fondeadero de Scapa Flow, en las Orcadas, el 14 de octubre de 1940.

(31) *La arboleda perdida. Libros III y IV de Memorias*, (Barcelona, 1987), 108.

(32) *Mi vida* (Barcelona, 1957).

(33) Aunque siguió progresando en el curso de la contienda; así escribe un comentarista: «Al correr de la guerra el portaviones iría arrinconando inexorablemente al acorazado y terminaría por suplantarlo. Las escuadras enemigas ni siquiera se avistarían ya. Lanzarían sus aviones navales unas contra otras desde cientos de millas de distancia. El portaviones destronaría así a un poderosísimo tipo de buque de guerra que había sido el rey de los mares durante tres cuartos de siglo y originaría una revolución en la táctica naval que señaló el final de toda una era»; L. Serra, *La guerra naval en el Atlántico*, (Barcelona, 1974), 358. En el hundimiento del *Bismarck*, como en la batalla contra la escuadra italiana en el cabo Matapán, al fin y al cabo los portaviones se habían limitado a reducir o imposibilitar el movimiento de los buques pesados enemigos, pero dejando a los suyos de línea el último acto.

(34) II, 352-90.

de la aceleración de la historia en el inmediato devenir. Cuenca Toribio comenta por su parte (35): «Los alemanes habían dominado en operaciones anfibas en los puntos en que controlaban el aire, e igual había pasado con sus enemigos, si bien de forma aún más manifiesta y rotunda. Una aviación naval, especialmente de cazas embarcados, sería el instrumento de la victoria, de ahora en adelante, en los duelos y combates del mar. Más que a ciertos prejuicios de Raeder, convendrá repetir, la despreocupación de los estrategas alemanes por ese extremo debióse fundamentalmente a la terca oposición de Goering, terne en su idea de que bastaba la protección de la aviación terrestre para la salvaguardia y el éxito de las operaciones encomendadas a la *Kriegsmarine*». Y son decisivos los datos y su valoración que hace a la postre un historiador norteamericano, el almirante Samuel E. Morison (36): «En la guerra de portaviones, la US Navy alcanzó el máximo nivel, porque resistió, cosa que no hizo la Royal Navy, los esfuerzos del Ejército para obtener el control de todos los aviones de combate, y porque almirantes como Mitscher y McCain hicieron intentos constantes para mejorar las tácticas de portaviones y obtener consecuencias de sus primeros errores. Con objeto de atender a los grupos de portaviones rápidos y capacitarles para permanecer en la mar, combatiendo durante muchas semanas, la Armada norteamericana desarrolló el sistema logístico de aprovisionamiento en la mar, uno de los principales instrumentos de la victoria». Ahora bien, esta autonomía en el mar, ¿no implica también la del mar en sí? ¿No entronca con ese rango ganado por el espacio marítimo como tal que para esa contienda venimos postulando en estas sugerencias desde el principio?

La vuelta del Mediterráneo

El 4 de agosto de 1940 Italia invadía Somalia, y el 13 de septiembre el mariscal Graziani se lanzaba desde Cirenaica sobre Egipto, teniendo por objetivo Suez, o sea el cierre del lado oriental del Mediterráneo, si bien, lejos de conseguirse éste, el 8 de diciembre de 1940 se iniciaba la contraofensiva británica. Ello señaló la intervención alemana, con el *Afrika Korps*, uno de los más atractivos de la guerra, al mando del joven general Rommel, y cuyo transporte marítimo no pudo ser impedido. Poco después, la ocupación de Creta (37) implicaba un peligroso acercamiento a Alejandría.

Lo que a nosotros nos interesa valorar de esta geografía militar es cómo el Mediterráneo se convertía así en un mar interior, cuyo dominio interesaba a los contendientes con una plenitud que hasta entonces no se había dado. Dicho mar fue el eje del Imperio Romano, pero la Edad Media se articuló ya continentalmente, y de ahí su trascendencia determinante en el nacimiento

(35) P. 101 de su historia citada de la contienda.

(36) *The Two-Ocean War* (Boston-Toronto, 1963).

(37) J. Mabire, *La Crète, tombeau des Paras allemands*, (París, 1982).

de Europa. Mientras que ahora, aunque fuera gracias a las expansión europea misma, era recuperado literalmente su protagonismo, como tal ámbito en el mapa, y no meramente a guisa de escenario de enfrentamientos, cual había sido su historia cristiano-musulmana de las centurias anteriores.

De aquí que no sea una casualidad el papel de Malta en la contienda. Pues tampoco lo es que los caballeros de la Orden de San Juan de Jerusalen sean conocidos como de Malta corrientemente, por haber tenido su sede en esa isla después de la pérdida de la de Rodas, por la que siguen guardando luto, y cuya soberanía tuvieron hasta los días napoleónicos. En la segunda guerra, la dicha transcendencia de la orilla africana la convirtió, ya bajo el dominio británico, en la clave de sus comunicaciones con Italia. Su literal allanamiento por los bombardeos del Eje fue vital para el mantenimiento de éstas. Y el mariscal Kesselring siguió siempre convencido del error de no haberlos aprovechado para conquistarla. Mientras tanto, en Gibraltar, acaso se estaba representando la última apoteosis de la fortificación en la historia, las subterráneas a la par incluidas. Y no olvidemos que también el frente italiano se abrió mediante un desembarco. Pero ya hemos de salir al gran océano.

El Pacífico

Desde luego que ningún detalle más decisivo para tener por literalmente mundial la conflagración de que nos estamos ocupando, que pueda hablarse en ella sin restricciones de guerra del Pacífico, siendo así que este océano, más grande que los otros dos juntos, ocupa la tercera parte de toda la superficie del planeta.

Y fue el caso, que la tarde del día 7 de diciembre de 1941, a lo largo de sólo hora y media, la aviación japonesa, con base en seis portaviones al mando del almirante Nagumo, destruyó en un ataque súbito, y antes de la declaración de la guerra, en la base hawaiana del Pearl Harbour, la mitad de la flota norteamericana del Pacífico y un tercio de la total, aunque ninguno de sus portaviones.

La expansión territorial nipona comenzó inmediatamente a una enorme escala, como a la dimensiones marítimas en cuestión correspondía: durante el mismo mes de diciembre desembarcaron en Malaca, una península, no lo olvidemos, y a primeros de enero en el archipiélago indonesio. El día de Navidad había sido tomado Hong Kong, y en Singapur entraron el 15 de enero. El 28 de febrero los aliados perdieron la batalla naval del mar de Java. Y la onda llegó hasta el Índico, con la ocupación de las islas Andaman y de Mandalay y combates marítimos en el golfo de Bengala. Tanto que en abril los británicos ocuparon la isla francesa de Madagascar, temiendo que hasta allí llegara la avalancha enemiga. El 10 de agosto había sido destruida la fortaleza de Cavite y el 9 de abril se terminaba la conquista de las Filipinas.

Significativa fue la ocupación del islote de Wake, el solitario paraje coralífero al norte de las Marshall, inhabitado cuando los Estados Unidos se pose-

sionaron de él en 1898, en medio del Océano, aunque un tanto considerable más cerca de las Hawai que de las Aleutianas. Con lo cual, en cinco meses y medio había sido conquistada por el Imperio del Sol Naciente la sexta parte del planeta, con una población de quinientos millones de hombres, y mediando una distancia de siete mil kilómetros desde Tokyo a su extremo más avanzado al sureste. Estando entonces previstas cuatro correlativas líneas de sucesiva expansión, a saber, hacia Ceylán y la India, Australia por el mar del Coral, las Hawai y Alaska. Y a la vista del mapa de lo conseguido, si sujetamos un tanto la imaginación predispuesta a correr tras de avatares cuales los de los personajes de *Las inquietudes de Shanti Andía*, lo que nos salta a la vista es como una cierta toma de posesión del espacio oceánico en sí, cual si se hubieran puesto al mar mismo puertas y fronteras.

Y aquí traemos a colación, aunque parezca extraña la reducción del espacio en analogía implicada, la espléndida introducción que un hombre de ciencia, Eduardo Hernández Pacheco, hizo en su día de la historia de España dirigida por don Ramón Menéndez Pidal. Resultando asombroso su señalamiento de las batallas más decisivas de la historia peninsular en los puntos de contacto entre unas y otras zonas geológicas y edafológicas del país. Pues bien, desembarcados los japoneses en Nueva Guinea en mayo de 1942, la defensa que el general Mac Arthur hizo de Port Moresby fue el primer obstáculo enconado a su buena ventura, viéndose obligados a rodear la isla por el Este y por el mar, ocupando los archipiélagos del Almirantazgo, Bismarck y Salomón. Port Moresby está al sur, frente al continente australiano. Como el punto de ataque de la talasocracia a la geocracia. Y que de hecho se acabó convirtiendo en el límite de la expansión del archipiélago nipón y en el inicio de la reacción que llevaría a su derrota, culminada en el lanzamiento de dos bombas atómicas sobre su mismo territorio insular cuando éste ya estaba inmediatamente amenazado desde las islas de Okinawa e Iwo Jima. Pero era en el mar donde había de darse el cambio de rumbo.

Y así las cosas, insistiendo los japoneses en el asalto a Port Moresby, al tratar de desembarcar con una escuadra de portaviones y cruceros, hubieron de hacer frente en el Mar del Coral a una flota pareja norteamericana, de la cual se hundieron el portaviones *Lexington* y el crucero *Soho*, pero sin alcanzar su objetivo de toma de tierra (38). El encuentro fue ya plenamente aeronaval, enfrentándose los buques, sin llegar a verse, a una distancia más de diez veces superior al cañón de mayor calibre.

Pero el Japón continuó decidido a ampliar su radio de acción en el gran Océano y, desechando las alternativas de hacerlo por el norte (hacia la base americana de Dutch Harbor) y el sur (por el sureste de Melanesia hacia las Nuevas Hébridas, Nueva Caledonia, Fidji y Samoa), optó por el centro, la latitud de las Hawai y las Midway, éstas llamadas así por estar a mitad de

(38) Por eso se ha dicho que la victoria táctica fue japonesa, pero la estratégica, norteamericana.

camino entre Asia y América (39). A su altura tuvo lugar el combate de la flota del almirante Yamamoto, a quien de nada valió la sorpresa intentada, contra la de su colega King. Técnicamente se desarrolló en las mismas condiciones que la anterior (40). Y precisamente, en cuanto a la sorpresa intentada que acabamos de decir, al contrario, contó mucho la superioridad del Servicio de Inteligencia enemigo, siendo en cambio neutralizada la japonesa en el aire y los torpedos por el radar. Un error táctico nipón fue la dispersión de sus efectivos, frente a la concentración norteamericana. En definitiva, la actitud de Yamamoto (41) implicaba su insistencia en la destrucción rápida de un potencial que en otro caso él, antiguo agregado naval en Washington, consideraba invulnerable, criterio que pudo imponer por el ascendiente conseguido tras del éxito de Pearl Harbour, también idea suya, frente a la otra tesis, de su colega Nagano, que propugnaba volverse sobre Australia y la India. Reflexionemos en la ambivalencia de esta alternativa entre la tierra y el mar.

Los japoneses perdieron las dos terceras partes de su flota de portaviones, y con ello quedaba sentenciada la suerte de la guerra. Desde ahí el inicio de la doble reacción aliada, Nimitz desde Hawai y Mac Arthur desde Nueva Guinea (42). Era el viraje a la sobria confianza en la ofensiva, que desde la vieja Europa pensaba Churchill. Y desde el punto de vista con que planteábamos nosotros estas consideraciones, el contrataque al espacio del mar *tout court*.

Y llegados a este extremo, hemos de reflexionar, más que describir, en Guadalcanal (43), que así la dejaron bautizada, por el homónimo pueblo sevillano del partido de Cazalla de la Sierra, dos pilotos de Álvaro de Mendaña, en 1568, Pedro Ortega y Hernán Gallego. «Es montañosa y tiene una altura máxima de 2.600 metros y un volcán activo», se decía de ella en las noticias

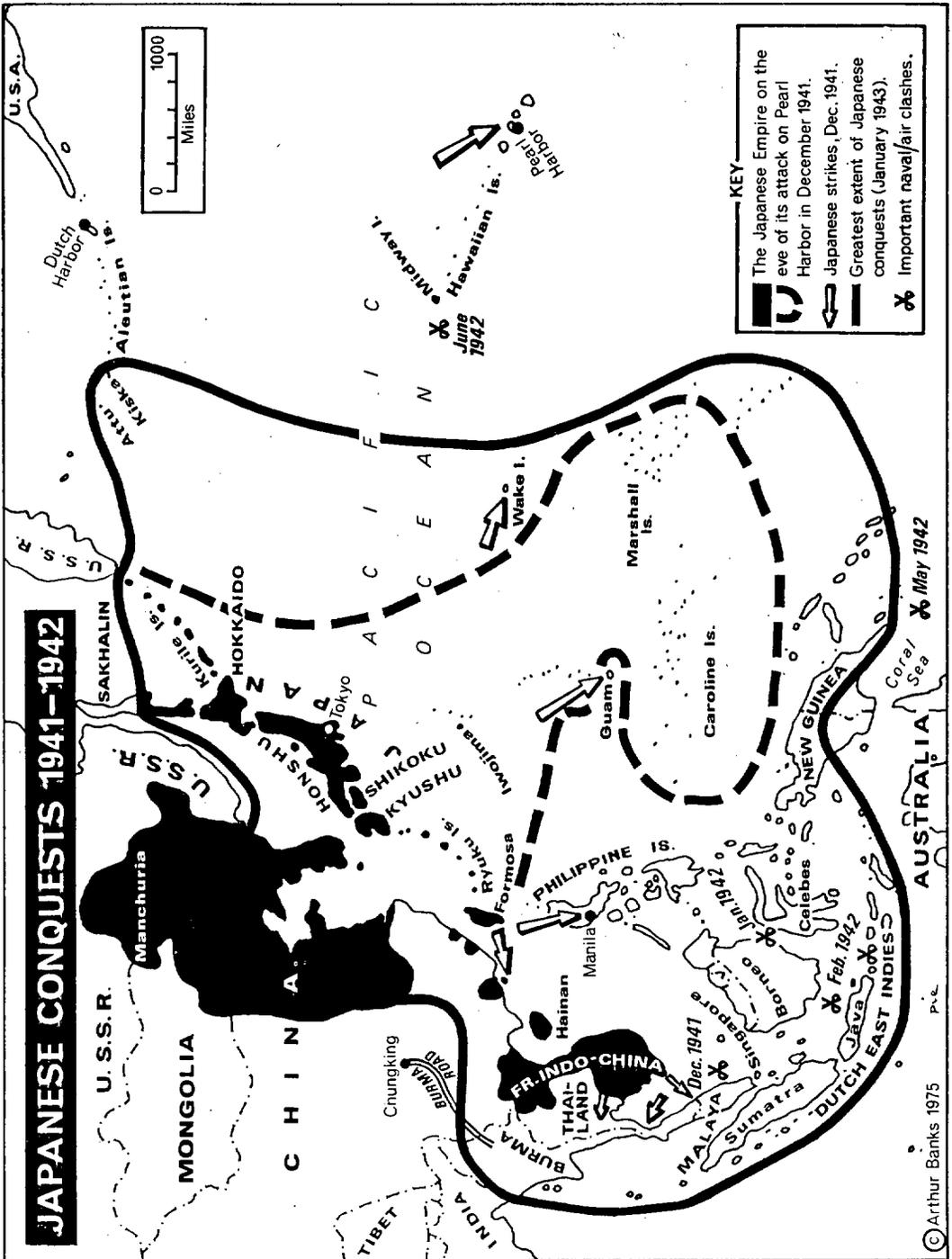
(39) Y que luego fueron bautizadas cual el Stalingrado de América.

(40) Véase sobre la batalla P. Simkins, en «Decisive Battles», cit., pp. 172-88; Walter Lord, *Incredible victory: the battle of Midway*, (1968); A. J. Barker, *Midway: the turning point*, (1971); M. Fuchida y M. Okumiya, *Midway, the battle that doomed Japan* (1955), además de la obra del almirante Morison, *History of the United States Naval Operations in World War II*, concretamente su cuarto tomo (1949); *Carrier operations in World War II. The Pacific navies*, de David Brown (1974) y el libro del almirante Nimitz, en colaboración con E. B. Potter, *The Great Sea War* (1961).

(41) En el libro antes citado, «The War Lords», véanse las noticias de Yamamoto y Nimitz por R. Pineau y H. H. Adams, respectivamente, pp. 391-403 y 404-18.

(42) Buena exposición de todas las operaciones militares y su significado, en G. Redondo, «Eunsa Historia Universal» 13, pp. 361-456.

(43) Véase la noticia de N. Brown, en *Great military battles*, (ed. C. Falls; Londres, 1975), 271-7. Esperamos dar a conocer las impresiones de un beneditino presente en la batalla, el único capellán de su Orden en la United States Naval Air Force, don Laurence McGann, del monasterio de Portsmouth, en Rhode Island, que narró en órgano de su colegio, *Raven*. El padre McGann permaneció en la Armada hasta su muerte, en 1965. Por su parte, el futuro presidente Kennedy tuvo hasta su muerte en su despacho de la Casa Blanca un coco con el mensaje que allí grabó con un cuchillo en demanda de ayuda, y la carta de respuesta del guardacostas *Evans*. En el mando americano hubo algunas discrepancias en torno a la ambivalencia entre el despliegue del poder naval y la consolidación en la tierra firme. Y quedó deshecho el mito de la invencibilidad japonesa en la jungla. El motivo más concreto de la elección de la isla fue impedir la construcción de un proyectado aeródromo japonés. Claro que a su vez había sido la situación geográfica la inspiradora de la elección de éste.



geográficas comunes. Pero durante unos cuantos meses, del 7 de agosto de 1942 a marzo del año siguiente, iba a ser el escenario de un genuino infierno. Debiéndonos fijar antes de nada en el significado que la situación de esta isla del archipiélago Salomón cobraba en todo este contexto. Sencillamente, que así como Nueva Guinea anticipaba, pese a su condición isleña, la posesión de un continente, Guadalcanal, aun siendo una isla igualmente, equivalía al punto de partida que, desde una operación que la enconada resistencia de los invadidos convirtió en terrestre, llevaría a la reconquista del inmenso ámbito oceánico antes calendado.

Dentro de la cual, la de la Micronesia, las islas Marshall y sobre todo las Marianas concretamente, en febrero y en mayo y junio de 1943, fue a cual más costosa. Desde el aeropuerto de Saipang se podía alcanzar directamente Tokyo. Y en la batalla llamada de las Marianas o del Mar de Filipinas se dio al traste con la flota japonesa, reconstruida un tanto después de Midway. Observemos la generosa presencia de la toponimia hispana a lo ancho de todas estas singladuras, como un ritornello del verso de Foxá, *todo el año cristiano bautizó el derrotero-cada virgen de España tuvo su isla de añil*. Mas, volviendo a nuestro tema, ¿no nos dice algo tal encarnizamiento por unas islas tan pequeñas que por su tamaño sin más se designó su conjunto?

El asalto a la solitaria Iwo Jima, el 19 de febrero de 1945, señalaba ya el archipiélago nipón. El 23 de marzo fue el de Okinawa, en el Ryu Kyu. La necesidad de conquistar palmo a palmo sus terrenos ya no es de nuestra incumbencia. Lo cierto era que esas últimas islas, aunque tenían el nombre chino de Lu-Chu y los antiguos emperadores chinos las consideraron parte integrante de sus dominios, eran etnológicamente japonesas, a pesar de estar a mitad todavía de camino entre Formosa y el sur del Japón. Y el acto final es conocido.

En la óptica de la historia universal

Ahora bien, ese protagonismo del mar en la segunda guerra, a la luz de la evolución tenida lugar desde la primera, y que se manifestó, cual impacto a cual más sintomático de la técnica, en la distinta concepción que vimos en las batallas navales y en la misma configuración de sus unidades, coincidía con la genuina unificación planetaria de las comunicaciones, o si lo preferimos con la consumación plena de esa llamada economía-mundo que tuvo su primer e irresistible acto en 1492. Por nuestra parte sería petulante sacar más consecuencias.

Pero, a guisa de colofón, volviendo al «arte de la guerra», la tecnificación de nuestro mundo ha dado tantos pasos desde 1945 que una conflagración total cual la que terminó ese año y en la que se utilizaron medios antes tan insospechados como el radar, se ha quedado muy anticuada en su género. De la precisión en el manejo de ciertas armas (44) en las Malvinas a la falta de

(44) Muy abundante es la bibliografía sobre las no convencionales y su paradójica limitación convencional; por ejemplo, F. de Bordejé y Morencos, *Disuasión nuclear*, (Madrid, 1989).

enfrentamiento físico (45) en el Golfo (46), el panorama ha sido ya bien diverso. Otro ejemplo flagrante de cómo la historia militar sigue a la Historia sin más y la pertenece de pleno derecho. Pues ¿no se ha definido al hombre de nuestro tiempo cual un ente cableado, tan incomunicado con el vecino de su realidad inmediata como sabedor de las noticias de los rincones más alejados de su planeta e incluso de otros (47)?

(45) Invitamos a la lectura del artículo de A. Téllez Molina, *La Marina de guerra española frente al desastre del 98: una aproximación al testimonio de sus combatientes*, «Revista de Historia Naval» 8, (1990, núm. 30), 39-49. Recapitemos en la hodierna posibilidad, desde luego forzosamente afectada en sus manifestaciones, de situaciones parejas.

(46) J. L. Tato, *La guerra en el golfo Pérsico. Último diario analítico de operaciones*, «REVISTA GENERAL DE MARINA» 220, (1991, 4), 519-26; J. Génova Sotil, *38 días, 100 horas*, *ibid.* 5, 559-71; reflexiones de su balance, en J. Cervera Pery, *La guerra en el golfo Pérsico. III. De la guerra y su contexto (Teorías sobre una guerra no declarada)*, *ibid.* 3, 378-91.

(47) De ahí las reservas con que hay que acoger el tramonto de las situaciones clásicas de dependencia política; cfr. L. Racionero, *El vacío de los imperios*, «ABC», 28-12-1991, y E. J. Hobsbawm, *Nations and nationalism since 1780. Programme, Myth, Reality* (Cambridge, 1990).