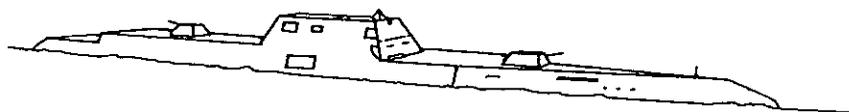
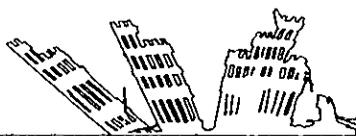


# Las Marinas de Guerra después del 11-S



## LAS PRINCIPALES MARINAS DE HABLA HISPÁNICA

Camil BUSQUETS I VILANOVA

Cuando se escriben estas líneas, en el título genérico que agrupa bajo un mismo tema esta serie de trabajos cabría añadir «...y también de la guerra de Irak». Porque, aunque haya quien no opine precisamente así, es harto probable que tan atípica guerra no deje de comportar consecuencias. Por el momento, aún bastante imprevisibles e impredecibles, pero de las que ya están empezándose a ver algunas muestras.

No es de prever que las referidas consecuencias lleguen al extremo de ser percibidas por las principales marinas de habla hispánica, cuando menos de un modo notorio, aunque sí cabe en lo posible que les alcance alguna que otra salpicadura.

### Argentina

Tanto por corresponderle por orden alfabético como por el hecho de ser la única que libró una guerra formal en años recientes, creemos que debe ser la primera del elenco.



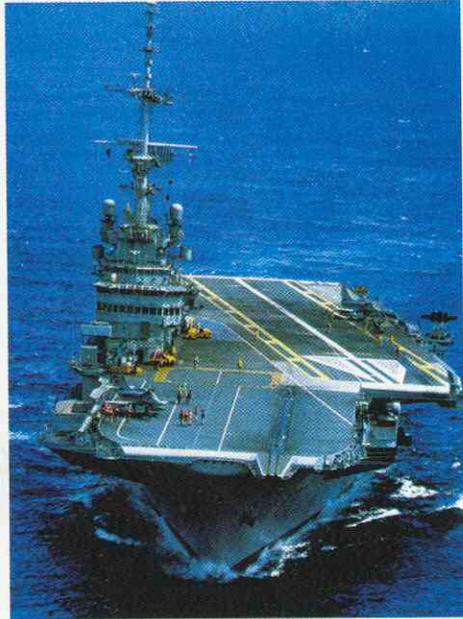
Portaaviones argentino *25 de Mayo*.

Pasada la conmoción que para la ARA constituyó la Guerra de las Malvinas (las pérdidas oficialmente reconocidas fueron: Argentina: 5 buques, 90 aviones, 18 helicópteros y 748 muertos, y entre 800 y 1.000 heridos. Por el Reino Unido: 6 buques, 2 aviones, 10 helicópteros y 255 muertos, más 770 heridos), así como los inmediatos años posteriores, y a lo que hay que añadir los actuales momentos económicos, las posibilidades de reposición de unidades obsoletas parecen tan sólo relativas.

De ahí que la baja del portaaviones *25 de Mayo* se pueda ver como algo irreversible que marcará el futuro de la ARA. Pensando con cierta lógica, y habida cuenta de la existencia del portaaviones brasileño *Sao Paulo* (ex *Foch*) en América del Sur, es probable que Argentina sienta la necesidad de disponer de un portaaviones; pero tal necesidad, que pasó a la letra impresa hacia julio de 2002, no parece pueda ser contemplada hasta, en el mejor de los casos, la próxima década, pues como es más que sabido Argentina se halla sumida en una profunda crisis económica. Hecho que a buen seguro hipoteca el mantenimiento de su Armada, así como la simple sustitución vegetativa de los buques que son dados de baja.

El tema surgió a partir de 1998, en que las reparaciones del *25 de Mayo* se convirtieron en baja definitiva. En mayo de 2002, con ocasión del ejercicio conjunto argentino-brasileño ARA EX en el que tomó parte el portaaviones *Sao Paulo*, ex francés *Clemenceau*, se barajó incluso la posibilidad de que se implementase una fuerza aeronaval conjunta, en la que la base móvil iba a ser

el citado portaaviones y la escuela de vuelo la argentina de Punta Indio. Pero dificultades de operatividad de los aviones navales argentinos desde la cubierta de dicho buque con su carga completa hicieron que la ARA dirigiese su mirada hacia un posible portaaviones de unas 15.000 ó 20.000 t de desplazamiento, el cual podría estar en servicio hacia 2012, o algún buque equivalente, habiéndose pensado, incluso, en cambiar una parte o la totalidad de su flota de aviones embarcados por STOVL. Si tal camino fuese el finalmente adoptado, cabría la posibilidad de pensar en diversos buques aptos para tales aviones, desde los *Invincible* británicos hasta el propio *Príncipe de Asturias* español, el cual, en aquellas fechas, estará ya próximo al fin de su vida activa de primera mano. De cualquier modo, caso que la adopción del avión STOVL acabase por convertirse en un hecho, se podría asimismo pensar en otras soluciones, como sería el caso de uno de los buques que más llamó la atención en estos últimos años, el tailandés *Chakri Naruebet*. Un buque que al ser producto totalmente español cabría tuviese excelente acogida y, por qué no, posibilidades de financiación en la propia madre patria.



Portaaviones *Sao Paulo* (A-12) de la Marina de Brasil.

## Bolivia

La Armada boliviana como tal es reciente. Fue fundada en 1963 y recibió este nombre en 1982. Debido a que sus espacios operativos son fluviales (cuenca del Amazonas, con los Ichilo, Mamore, Tienes, Yucuma, Orthon, Abuna, Beni y Madre de Dios) o lacustres (principalmente, lago Titicaca), su flota está formada por unidades menores, en particular lanchas. Su unidad más reciente es un catamarán de enseñanza botado en el lago Titicaca en mayo de 2001, con un porte de 160 toneladas.

Recientemente (abril de 2003), el político boliviano Evo Morales propuso la idea de un puerto tripartito Bolivia-Chile-Perú, desde el cual poder exportar el gas boliviano. Si la propuesta se vializase, cabe en lo posible que Bolivia pudiese llegar a disponer de una marina militar marítima.

## Colombia

La principal misión que desarrolla la Armada colombiana es la lucha contra el narcotráfico; de ahí que del total de sus 112 unidades combatientes, las patrulleras, con sus 96 unidades, acaparen el 85 por 100 del total. El resto de las unidades son cuatro submarinos (dos *midjet*), cuatro fragatas y ocho lanchones anfibios (una LCM y siete LCU). A ello hay que añadir 66 auxiliares diversos. Para los que los conocimos no deja de resultar, digamos, emotivo comprobar que entre las patrulleras colombianas hay tres que anteriormente fueron españolas, los *Recalde* y *Cadarso*, dos de los llamados patrulleros de bola, así como el *Cormorán*, buque que llegó a sentar plaza en la Armada española de un modo más bien atípico por circunstancias que aquí no vienen al caso.

En general cabe apuntar que debido al gran interés que la lucha contra el narcotráfico, en especial cocaína, representa para los Estados Unidos, la US Navy suele colaborar activamente con la Armada colombiana, supliendo aquello de que ésta no disponga, en especial medios y sensores sofisticados para la descubierta y aprehensión de las embarcaciones traficantes.

## Costa Rica

Tanto por sus mínimas dimensiones (sólo 350 personas), material de que dispone, así como por su propio nombre (Servicio Nacional Guardacostas), el cometido de la Armada costarricense queda limitado a la persecución y aprehensión del contrabando, en especial narcotráfico, en un servicio que resulta de gran interés a los Estados Unidos. De ahí que la práctica totalidad de embarcaciones sea de origen norteamericano y procedente de su Coast Guard. O de nueva construcción, pero asimismo de constructores de aquel país (Swiftships, Morgan City, Luisiana).

Hasta el momento y en los casos más importantes, las fuerzas navales de este país han contado con ayuda de la propia Marina norteamericana. De hecho existe un tratado entre ambos países para combatir el narcotráfico en el cual se contempla la presencia de tropas armadas de los Estados Unidos en el territorio costarricense. Dicho tratado tiene una duración de 10 años y fue aprobado a últimos del pasado siglo. A partir del momento de su firma, una fragata o cutter del US *Coast Guard* suele estar permanentemente basada en Punta Arenas.

Existe un proyecto para potenciar el Servicio Nacional Guardacostas, cuyas embarcaciones serían mayores y más rápidas. Se prevé incluso que las actuales ametralladoras de 12,7 mm, que constituyen el armamento casi estándar de la flota, se sustituyan por alguna artillería ligera/media.

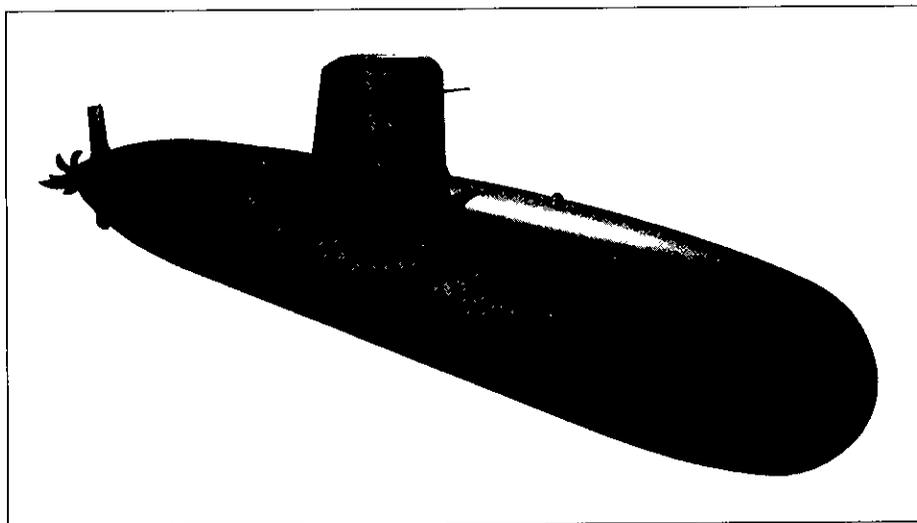
## Cuba

Aunque los principales anuarios coincidan en adjudicar a la llamada Marina de Guerra Revolucionaria cubana unos efectivos del orden de las 2.000 personas, incluido un grupo de 500 infantes de marina, y un total de 35 embarcaciones —incluida la Guardia de Fronteras—, no parece muy realista concederle total fiabilidad a tal información. Muy en especial habida cuenta las vicisitudes de todo orden en que vive inmerso aquel país, las cuales, de modo más o menos periódico, aparecen en algunos medios informativos.

Su fuerza naval está formada exclusivamente por antiguas unidades rusas y coreanas, con lo que unos buques cuyo mantenimiento debe resultar ya de por sí complejo, cuando no literal y simplemente complicado, debido a las circunstancias que atraviesan los respectivos países de procedencia, es probable que estén en un estado un tanto precario, por lo cual cabe suponerles un estado operativo tan sólo relativo.

## Chile

De entre todas las armadas de América del Sur, la chilena es la que pronto dispondrá de los dos submarinos más modernos del subcontinente, pues los dos *Scorpene* construidos por DCN/Izar entrarán en servicio en 2004 y 2006. Con ello se iniciará el cumplimiento del ambicioso programa naval que, según las informaciones habidas, aquel país tiene programado.



Submarino de la Armada chilena *Scorpene*.



Fragata Lynch de la Marina chilena.

Las principales unidades de dicho programa naval parece serán un buque AOR o logístico (*Future Fleet Replishment Oiler*), cuatro patrulleros de altura (*Offshore Patrol Vessel*) destinados al servicio chileno de Guarda Costas y las fragatas de la clase *Tridente* (*Future Surface Combatant Program*) que, aunque en principio se dijo iban a ser ocho, es una cantidad que varía a menudo.

La adquisición de estas ocho fragatas *Tridente* —que al parecer han sido reducidas a tan sólo cuatro—, y que en según qué momentos se consideró iban a ser simples MEKO aunque con capacidad de operar con el helicóptero NAS 232, no parece estar muy clara, sino más bien un tanto confusa. Incluso a nivel técnico, pues cada uno de los posibles licitadores a su construcción ofrece su propio modelo.

Según informaciones publicadas, el costo de cada unidad se evalúa en 239 millones de dólares, con un total para el programa de 955. Se construirían en el propio Chile por Asmar y comenzarían en 2006, con entregas en 2010, 2012, 2013 y 2014. Parece ser que su costo quedaría repartido en 13 presupuestos, desde 2008 a 2020, por lo que no deja de llamar la atención el hecho de que el primer buque vaya a comenzarse un par de años antes de contar con la consiguiente asignación presupuestaria.

En el salón Exponaval de 2003 se supo que entre los varios astilleros que iban a ofertar buques para dicho programa figuraban Royal Schelde, Izar, Armaris, Blohm & Voss, Daewoo, Finncantieri, Northrop Grumman, Bae

Systems, Rosboronoexport, Tenix y Lockheed Martín, más dos equipos, uno canadiense y otro danés. El 20 de marzo de 2003 el presidente de Chile, Sr. Lagos, habló sólo de tres buques nuevos y otros tres viejos, por lo que cabe albergar la sensación de que cuanto se diga al respecto tiene una fuerte carga especulativa y como tal debe mirarse con lupa... y harto recelo.

Máxime cuando en diciembre de 2002 se supo que Chile y el Reino Unido se habían puesto de acuerdo en la venta de la *Sheffield*, una fragata de la clase 22, por un precio de entre 35 y 45 millones de dólares. El buque se prevé sea entregado en octubre de 2003, una vez modificado según las necesidades chilenas.

El AOR se prevé tenga un desplazamiento del orden de 30.000 t, y debe estar en servicio en 2009, para lo que se comenzaría el próximo 2004, con costo de unos 40 millones de dólares americanos.

De los patrulleros tan sólo ha trascendido su costo estimado —25 millones de dólares— y un desplazamiento aproximado —1.600 t—, así como que se construirían, como todos los demás buques, por Asmar, en Talcahuano. Es de temer que dicho astillero se las vaya a ver y desear para apechar con semejante programa de construcciones, ya que se preven, si todo funciona según los planes previstos, del orden de 65.000 t en una docena de años, sin contar que se trata de ocho o nueve buques de los que tres o cuatro unidades serán de combate «puras», a lo que habría que añadir el mantenimiento de las unidades en servicio, así como *overhauls* de buques de otros países que se realizan en aquella factoría, como es el caso de los submarinos de la clase 209/1300 ecuatorianos, por ejemplo.

La última noticia respecto a las fragatas —del pasado agosto— indica que el 29 de dicho mes habían pasado su oferta nueve de los once candidatos iniciales (Armaris; Bae Systems, Daewoo, Izar, Horizonte Sistemi Navali, NGSS —Northrop Grumman Ship Systems—, Rosboronoexport, De Schelde y un consorcio alemán del que no se indica composición). El monto total de la operación está cifrado en 960 millones de dólares USA. Para noviembre de este año la Armada de Chile deberá haber decidido los tres candidatos más firmes, después de evaluar todos los proyectos, y entre diciembre de 2003 y durante todo 2004, arreglar todos los detalles, con lo que en 2005 se pueda firmar el contrato.

La construcción comenzaría en el 2006, con las tres unidades a construir en Chile o, por el contrario, una a construir en la factoría del ganador y dos en el propio Chile. Con objeto de cubrir el lapso de tiempo hasta la entrada en servicio de las primeras unidades, se está estudiando la posibilidad de acudir al mercado mundial de segunda mano, para lo que se cree haberse recibido interesantes ofertas de los Estados Unidos en forma de dos destructores de la clase *Spruance*.

Creemos aventurado opinar algo al respecto de si la llegada de unidades norteamericanas, con tecnología propia y distinta de la británica (por las *Lean-*

der) e italiana (por las *Esmeralda*), puede comportar una decisión que favorezca a NGSS en detrimento de las otras opciones. Por lo que a Izar se refiere, y dada su actual y estrecha colaboración con Lockheed debido a la construcción de las *F-100* españolas y las *Nansen* noruegas, tal vez se pueda considerar que, de salida, goza de una posición casi privilegiada. No en vano es el astillero proyectista y constructor de las fragatas Aegis más modernas del mundo —*De Zeven Provinciën* y *Sachsen* aparte, pero todas ellas con el APAR, de Signaal—. Caso que Chile decidiese optar por la tecnología norteamericana —o española/americana—, se produciría algo similar a lo que acaeció en los años 60 en España, en que la tradicional tecnología naval británica se batió en retirada ante la norteamericana.

Aunque al respecto deba recordarse también que el hecho se debió tanto más a un colosal despropósito del *premier* británico Mr. Wilson, que dio un portazo a los deseos españoles. Pero aquella pataleta es algo que nunca se les podrá agradecer suficientemente a los ingleses por lo que ha valido.

## Ecuador

Vaya por delante el desconocimiento de la existencia de planes futuros de expansión de la Marina de guerra ecuatoriana.

No obstante, habida cuenta de que sus dos únicas fragatas pertenecen a la clase *Leander*, y que se obtuvieron ya de segunda mano, Ecuador es uno de los países que en los planes comerciales de los distintos astilleros, así como en los análisis de *consultings*, surgen periódicamente como los posibles candidatos a la compra/construcción de algún buque de este tipo. Estas dos fragatas (*Presidente Eloy Alfaro* —ex HMS *Penelope*— y *Moran Valverde* —ex HMS *Danae*—) cumplen, respectivamente, los 40 años de servicio este año y el próximo 2007, por lo que cabe considerar que su sustitución comienza a resultar urgente.

Visto el estado en que deben hallarse estas dos fragatas, hay que pensar en que la espina dorsal de aquella flota está formada por su media docena de corbetas de la clase *Esmeralda*, buques de construcción italiana que están cumpliendo los 20 años de vida en la presente década. Mediada la pasada década se supo de un programa para actualizar sus sistemas de comando y control de fuego: programa que no se ha podido llevar a cabo debido a la sempiterna problemática presupuestaria. De hecho cabría pensar que las circunstancias por las que atraviesa la Marina de Guerra ecuatoriana no deben ser excesivamente favorables, toda vez que en la edición del *Jane's Fighting Ships* del presente año aparece la noticia de que los lanzatorpedos de 324 mm ASW de dos de los seis buques se han pasado a las fragatas ya citadas —o se han canibalizado, lo que a fin de cuentas es lo mismo— con objeto de mantenerles en servicio los suyos.

## El Salvador

La Fuerza Naval de El Salvador está compuesta por pocas y pequeñas embarcaciones. Se estima que en estos momentos ya deberían estar en servicio dos nuevos patrulleros de 100 t y 20 nudos contratados en 1999 con ASMAR, muy similares a los de la Armada chilena, y de los cuales se esperaba su entrega en 2001. Las últimas nuevas al respecto es que su entrada en servicio puede retrasarse debido a dificultades presupuestarias.

Asimismo, es posible que se incremente con un OPV cedido por el Coast Guard de los estados Unidos. Se pretende que este buque cuente con cubierta de vuelo y facilidades para operar con helicópteros. Como sucede con casi todos los países del área, y debido al tráfico de drogas, los Estados Unidos están muy interesados en que todos ellos dispongan de fuerzas navales propias que puedan colaborar con las norteamericanas.

Este país es uno de los que no reivindican ZEE, pero, como sucede con Nicaragua, sí reclama unas aguas territoriales de 200 millas.

## México

Un hecho nos llama poderosamente la atención de la Marina Nacional de México: la carencia de submarinos, aunque tal peculiaridad haya sido una constante a lo largo de su historia. Pero en un continente donde es difícil hallar una marina de dimensiones medias que no disponga de este tipo de buques, es algo que no nos deja de sorprender un tanto.

Los últimos buques que ha recibido la Marina Nacional de Guerra son los cañoneros (PG, cañoneros-patrulleros) de la clase *Oceánica*, basados en los anteriores *Holzinger*, a su vez un desarrollo de los *Uribe* españoles que se construyeron en la década de los 80. La Armada mexicana presenta, pues, un alto número de buques con cometido de vigilancia oceánica y/o costera, no en vano, de 179 buques 148 son patrulleros de diversos tipos.

Habida cuenta del poderoso vecino del norte y de la densidad del tráfico de drogas por el golfo de México, tal vez constituya una necesidad ineludible mantener aquellas aguas lo más libres y expeditas posible de traficantes de todo pelaje, y con mayor motivo después de las últimas amenazas de Al Qaeda, no fuese a repetirse otro atentado terrorista como el del 11-S, aunque esta vez sobre un escenario y medio más acuáticos.

Como buques propiamente de combate, que probablemente a causa de su acusada vetustez sirvan más bien de patrulleros de alta mar que no de otra cosa, dispone de nueve unidades: dos antiguos *Fram*, cuatro *Knox*, dos *Bronstein* y un DE.

La Marina mexicana presenta una peculiaridad que, con excepción de la filipina, aunque en menor cantidad, la hacen casi única en el mundo. Nos refe-

rimos a que aún mantiene en servicio los 17 guardacostas tipo PG de la clase *Auk* de la Marina estadounidense, que le fueron cedidos en los años 70 del siglo pasado. Estos buques fueron construidos durante la II Guerra Mundial y ofrecen una silueta muy característica, con dos grandes chimeneas y, cosa rara en los buques norteamericanos, un saltillo a la altura del puente que parte en dos la cubierta. La serie al completo fue remotorizada en los años 1999-2002.

## Nicaragua

Este país, el mayor de todo América Central, dispone de 765 km de costa repartidos en 446 bañados por el mar Caribe y 319 por el océano Pacífico. Curiosamente, y pese a ello, este país no reclama una ZEE, aunque sí lo hace por unas aguas territoriales de 200 millas. Lo que tal vez venga a ser lo mismo.

Según el *Jane's* 2003/2004, su Armada está formada por 59 lanchas de las que las más importantes son tres embarcaciones de procedencia israelí y 39 t de desplazamiento. Las otras 56 (de las que 51 son clase *Eduardoño*, de fabricación colombiana, 10 m de eslora, y dos *Yamaha* fuera borda de 400 CV) se nos antojan bastante más adecuadas para una lucha informal/atípica —¿guerrillas?— que no para un combate ortodoxo.

De cualquier modo y al respecto, cabe no olvidar la historia reciente de este país, pero lanchitas de este porte no parecen aptas ni tan siquiera para la lucha contra los «narcos».

## Perú

La Armada peruana posee el buque con la mayor artillería de todo América y tal vez del mundo, pues su *Almirante Grau* (ex *De Ruyter*) sigue armado aún con las originales ocho piezas de 152/53 mm en cuatro torres dobles. El resto del armamento de este buque parece haber sufrido los embates de la falta de presupuestos, pues, enviado a Holanda para proceder a una actualización general, acabó vuelto a Perú con sólo una parte de las obras realizadas. Y la proyectada canibalización del destructor *Ferré* (un *Daring*), al que se le iban a desmontar sus Exocet MM-38 para sustituir los Otomat del *Grau*, no parece que por el momento vaya a efectuarse.

Hecha esta digresión preliminar, digamos que asimismo es la armada que posee un mayor número de submarinos (seis alemanes 209), algunos de los cuales utilizan baterías de fabricación española. Un hecho que no deja de resultar ciertamente llamativo, pues este tipo de buques no parecen como muy necesarios para según qué marinas.

Junto a ellos se hallan un antiguo destructor británico (*Ferré*, ex *Decoy*) y

un cuarteto de fragatas *Lupo*, de las que dos se construyeron en Italia en los últimos años 70 y otras dos en El Callao (Sima) en la siguiente década, siendo en su momento —y nos tememos que sigan siéndolo— los mayores buques militares construidos nunca en la costa del Pacífico sudamericana. En verano del pasado año llegaron noticias indicando que la Armada del Perú se hallaba interesada en las cuatro *Lupo* que Italia dará de baja hacia últimos de este año, hecho que parece se retrasa probablemente debido a que los italianos pretenden aprovecharlas hasta el último momento. Cabe suponer que con ello prolongará la vida de las suyas, canibalización por medio, o simplemente sustituirá unas por otras, si bien unificando equipos y servicios.

## Uruguay

Este pequeño país, cuyos buques lucen las iniciales ROU (por República Oriental del Uruguay), y cuya capital, Montevideo, ha quedado por siempre relacionada con el hundimiento del acorazado de bolsillo alemán *Admiral Graff Spee* en diciembre de 1939, está construyendo una nueva base en punta Lobos.

Por lo que se refiere a sus unidades y, en los tres últimos años dio de baja cuatro buques, pero ninguno de alta.

La espina dorsal de su flota la componen tres corbetas de origen francés de la clase *Commandant Riviere*, recibidas en los primeros años 90, pero cuyas botaduras se realizaron durante la década de los 50 del pasado siglo. Sus estados operativos, pues, pueden considerarse algo precarios. A ello hay que añadir tres patrulleras-cañoneras, asimismo de origen francés, aunque en este caso se recibieron «de caja» en 1981, y una cierta mezcolanza de buques de diversas procedencias, entre los que se hallan tres —en su momento fueron cuatro, pero uno se perdió por colisión— dragaminas de la antigua DDR, de tipo costero.

## Venezuela

La espina dorsal de la Armada de Venezuela está compuesta por sus seis fragatas *Lupo* y dos submarinos 209 alemanes. No deja de llamar la atención el hecho de que varios países sudamericanos posean estos submarinos. Si se mira el tema con cierta suspicacia, cabría albergar la sensación de que en tal hecho debió influir bastante, además de la propia calidad del tipo de buque, alguna otra circunstancia menos habitual.

Aunque en un principio se previó que las grandes carenas de las seis *Lupo* se realizasen a partir de 1992, y por Ingalls en los Estados Unidos, lo cierto es que ello no comenzó hasta el pasado 1998, entregándose las dos primeras

—F-21 *Mariscal Sucre* y F-22 *Almirante Brión*— mediado el pasado año. Para los dos siguientes, y probablemente para la última pareja, los trabajos se efectuarán en Puerto Cabello, con soporte técnico y asistencia de la propia Ingalls.

La unidad más moderna de la Armada de Venezuela es el logístico *Ciudad Bolívar* (AORH), de construcción coreana (Hyundai), el cual se entregó en octubre de 2001. Es similar a otros de las armadas de Nueva Zelanda y República de Corea. Con este buque aquella Marina ha aumentado de un modo considerable su presencia en la mar, puesto que sus unidades no necesitarán regresar a puerto con tanta frecuencia como antes.

## Conclusión

Hasta aquí esta sucinta exposición de las posibilidades y unidades de las principales marinas de habla hispana. Parece evidente que las alegrías de los años 70 y 80 del pasado siglo, en que se dotaron de cierta cantidad de buques nuevos, en especial submarinos, fragatas y patrulleros, pasaron a mejor vida por obra y gracia de las realidades presupuestarias.

Con todo, y pese a las indiscutibles y notorias dificultades económicas por las que atraviesan muchos de aquellos países, merece resaltar que son bastantes los que a trancas y barrancas consiguen mantener en servicio un número apreciable de unidades, ni que sea teniendo que recurrir a la canibalización.

Por lo que hace referencia a nuevas unidades, hemos visto asimismo que, pese a todo, se intenta construir alguna que otra, ni que sea con grandes dosis de «imaginación presupuestaria».

De cualquier modo, las marinas de habla hispana adolecen, en conjunto, si bien en especial la argentina, única que lo tuvo en tiempos, de la falta de portaaviones, algo que sí tiene la única marina no hispana de Sudamérica: la de Brasil. Ni que se tratase de buques más o menos híbridos desde los que operar con aviones STOVL, pues al fin y al cabo este avión demostró con creces su valía en las Malvinas.

Pero mucho nos tememos que entretanto no mejoren las circunstancias de todo tipo que imperan por aquellos lares; habrá que esperar algún tiempo para ver navegar un portaaviones propio por aquellas aguas.

