

Un destructor soviético portamisiles guiados, constantemente pegado a la estela de un portaaviones de ataque estadounidense, resume los dramáticos cambios que se han producido desde los días de Mahan. La Armada de Estados Unidos tolera estas molestias porque sus intenciones son no negar la libertad de los mares a quienquiera que sea, como tampoco que nación alguna le niegue a su vez esta libertad.

EL PODER NAVAL Y LAS SUPERPOTENCIAS

Por

Carl H. AMME
Capitán de Navío (R) USN.



Alfred Thayer Mahan miró la historia desde el punto de vista de un Oficial naval y dedujo sus teorías examinando el medio ambiente estratégico internacional en torno al empleo del poder naval. Su influencia ha sido duradera y sus principios forman gran parte del núcleo de verdades alrededor de las cuales la Armada visualiza su papel. Ellos constituyen una estructura dentro de la cual se desarrolla la estrategia naval, pero sería un error aceptar estos principios sin criticarlos.

Hoy día son escasos los lectores de Mahan; ha cambiado mucho lo que se refiere al poder naval en la actualidad. No obstante, aunque nos damos cuenta que el medio ambiente estratégico mundial ha cambiado, debemos reconocer que los conceptos de poder naval de 1968 todavía son tan dependientes del medio ambiente como en tiempos de Mahan.

El escribió en una época en que la posición de Estados Unidos en el ambiente estratégico estaba cambiando drásticamente. Antes de la guerra con España, Estados Unidos se preocupaba de consolidar su posición en el continente norteamericano. Las tribus indias a lo largo de las fronteras eran las únicas amenazas y la Armada cumplía un papel subordinado al Ejército en la protección de la seguridad del país. Todo esto cambió cuando la frontera estuvo asegurada a lo largo del Río Grande y de las rocosas costas del Pacífico. Estados Unidos empezó a proyectar su poder y a buscar su interés más allá del continente. El clímax se produjo cuando el Almirante George Dewey derrotó a la flota española en Manila y Estados Unidos se encontró convertido en una potencia mundial con responsabilidades al otro lado del Pacífico. La Armada, que después de esto ya no siguió relegada a la tarea subordinada de defensa costera, asumió el papel principal en la defensa de la Nación. El concepto de Mahan de "dominio del mar" se adaptaba admirablemente a las circunstancias de la época.

Mahan dedujo sus principios de guerra naval moderna de un estudio del período histórico comprendido entre 1660 y 1812, y luego aplicó estos principios al período que abarca desde 1812 a 1890, el siglo de la Paz Británica cuando Gran Bretaña dominó los mares. Dos características propias del medio ambiente internacional de estos dos períodos dan a sus teorías un aire de permanencia. Primero, ambos coincidieron con el desarrollo de colonias de ultramar: el nuevo mundo en los siglos XVII y XVIII y Africa y Asia en el siglo XIX. Segundo, los principios estaban basados en la premisa de que el ambiente internacional incluiría dos o más potencias navales rivales. La potencia naval superior, de acuerdo con Mahan, podía interrumpir las líneas de comunicaciones con las colonias de los enemigos y, mediante una acción decisiva de la flota, separarlas de la Madre Patria.

Ninguna de estas dos condiciones existen hoy día, pues las colonias pertenecen al pasado y han sido reemplazadas por nuevas naciones, algunas de las cuales apenas pueden gobernarse a sí mismas. En lugar de un mundo en el cual dos o

más potencias navales están en competencia, tenemos una superpotencia naval, Estados Unidos, y una superpotencia continental, la Unión Soviética. Estos cambios en el ambiente estratégico continental han impuesto a su vez cambios en la aplicación de los principios de la guerra.

Desde Mahan, los conceptos de poder naval modernos han surgido principalmente como reacciones ante las circunstancias cambiantes y ante la evolución de la tecnología, y en forma secundaria, como nociones conceptuales de poder naval. El enfoque ha sido más pragmático y empírico que abstracto y teórico. Este no es más que un reflejo de la sociedad americana moderna, con una fuerte orientación hacia lo científico y lo técnico. Esta reconocida tendencia americana bien puede ser la causa de que haya habido un solo apóstol destacado del poder naval americano: Mahan.

Pero aunque la Armada y la Nación han tenido solamente un Mahan, no debemos pasar por alto la contribución al desarrollo de nuevos conceptos de poder naval hecha por aquellos Oficiales y otros que pudieron pronosticar las exigencias estratégicas que podrían hacerse a Estados Unidos y que lograron anticipar, en gran parte, las condiciones bajo las cuales el país podría ir a la guerra. La presciencia de estas personas tuvo mucho que ver con el desarrollo de las fuerzas y de la doctrina naval. Pero los instrumentos del poder naval también dependían de aquellos que estaban a cargo de la distribución de los fondos en la Armada, el Departamento de Defensa y el Congreso, algunos de cuyos miembros, no podríamos dejar de decirlo, no tenían la más remota noción sobre el poder naval.

El concepto americano de poder naval a comienzos del siglo XX se derivó de tres grandes fuentes: los principios de Mahan, la experiencia británica en el siglo pasado y las experiencias de Estados Unidos en la guerra contra España. El concepto común y más importante que se derivó de estas fuentes fue que las batallas navales son decisivas. El dominio del mar implicaba la capacidad de buscar la flota enemiga y destruirla; para negarle el mar al comercio enemigo; para man-

tener comunicaciones marítimas en beneficio del interés de la propia Nación y para realizar y apoyar operaciones anfibia en costas alejadas.

Durante el curso de la Primera Guerra Mundial, el medio ambiente internacional impuso un cambio importante en el concepto de poder naval de Estados Unidos. La postura estratégica naval antes de la Primera Guerra Mundial estaba construida alrededor de poderosos acorazados para disuadir cualquier desafío a nuestra posición neutral y para poder defender la Nación en el caso de que los aliados fuesen derrotados. Se hicieron pocos preparativos concretos para la posible eventualidad de participar en la guerra por parte de los aliados. Pronto habría de verse que lo que se necesitaba eran destructores para proteger a los convoyes contra los submarinos enemigos. El Contraalmirante William S. Sims, de la Armada de Estados Unidos, que estaba en Londres durante la guerra, posteriormente escribió que:

“Hasta que los informes sobre los combates contra los submarinos empezaron a aparecer en los periódicos,... (el destructor) fue probablemente el único tipo de buque de guerra en el cual el público tenía el menor interés. Se había convertido en una especie de ... patito feo ... Nuestro Congreso regularmente le ha restado importancia; año tras año nuestros expertos navales han recomendado que se construyan cuatro destructores por cada acorazado y anualmente el Congreso sólo ha concedido fondos para uno o dos”.

El Congreso no era totalmente culpable. Difícilmente alguien podía imaginarse la guerra submarina salvaje e incivilizada contra los buques mercantes. La mayoría de los oficiales navales estadounidenses y británicos apreciaron el verdadero valor de los destructores —originalmente destinados a proteger a la flota de combate contra los torpederos— en su papel de defensa contra los submarinos. Pero sólo unos pocos comprendieron correctamente la doctrina adecuada y la táctica que debían usar los destructores para detener el hundimiento indiscriminado de buques mer-

cantes. No fue hasta 1917, cuando el sistema de convoy, tan antiguo como la historia, fue reinstaurado, que la amenaza submarina fue eventualmente contenida y derrotada.

La falta de una visión adecuada para interpretar este principio básico del poder naval que es el dominio del mar condujo a la errónea aplicación de los destructores en los comienzos de la Primera Guerra Mundial. El dominio del mar se basa en el principio de la Ofensiva. Los destructores se usaron principalmente en forma defensiva para proteger la gran flota británica de las flotillas de destructores alemanes y de los submarinos enemigos. En este papel defensivo los destructores tuvieron un gran éxito. En las numerosas salidas de la gran flota, los submarinos alemanes no pudieron penetrar la gran pantalla defensiva y la flota británica fue inmune al ataque de torpedos. Pero a la sazón, no intentaron realmente explotar el poder defensivo de sus destructores contra el enemigo y la flota alemana continuó siendo una amenaza para Gran Bretaña hasta la batalla de Jutlandia. En sus órdenes de batalla, el Almirante Sir Joe Jellicoe declaró: “Si hay que decidir entre la flota de combate y los destructores, a éstos hay que darles principal importancia, a fin de detenerlos antes que puedan lanzar sus torpedos sobre nuestra flota”.

El Almirante Sir David Beatty, por otra parte, difería. Era un firme creyente en atacar primero la flota de combate del enemigo, imaginando que esto obligaría a las flotillas alemanas a desplegarse para proteger la Flota Alemana de Alta Mar. Según Arthur J. Marder, en “From Dreadnought to Scapa Flow”, él escribió al Almirante Jellicoe, “creo que si los torpedos enemigos atacan primero, los nuestros nunca estarán en posición que les permita frustrarlos”. El Almirante Beatty y otros pocos estaban aislados en sus puntos de vista. La mayor parte de la flota británica y el Almirantazgo apoyaban la actitud defensiva del Almirante Jellicoe. El concepto de “fleet in being” se convirtió en el concepto de disuasión estratégica de la época. Pero operó como una disuasión mutua solamente en el nivel estratégico.

Bajo este nivel, el poder naval destructivo del submarino casi logró negar el mar al comercio aliado.

Una errada y grave interpretación del principio de dominio del mar y del principio de ofensiva, se ve en la demora para adoptar la táctica de la escolta del convoy. Muchos oficiales navales consideraban el convoy como una operación defensiva, mientras, de hecho, es una operación ofensiva en la mejor tradición de Mahan. Permitir al enemigo negar el mar a nuestro comercio es perder el dominio del mar. Emplear con éxito las rutas marítimas para nuestro propio beneficio y frustrar las tentativas del enemigo para destruirnos es mantener el dominio del mar. Como dijo el Almirante Sims en su informe al Secretario de la Armada:

“Por lo tanto parece que no hay dudas de que el único camino que podemos seguir es volver a la antigua práctica del convoy. Esto sería únicamente una medida ofensiva, pues si concentramos nuestra navegación en convoyes y los protegemos con nuestras fuerzas navales obligaremos al enemigo a hacer frente a fuerzas que no están entorpecidas con los valiosos cargamentos, y que constituyen un gran peligro para el submarino al cumplir su misión”.

Es en cierta forma desalentador encontrar, incluso en la actualidad, que los escritores aún consideran al convoy escoltado como “un sistema esencialmente pasivo”. El Teniente Coronel Ray L. Bowers, de la Fuerza Aérea de Estados Unidos (graduado en la Academia Naval) en su artículo “La Inclinación hacia la Ofensiva en el Siglo Veinte”, declaró: “El pasmoso éxito de la campaña de los U-boats inmediatamente enfrentó a las potencias aliadas con un grave problema, en el cual la aplicación de Mahan condujo a una conclusión errada”. En realidad fue la aplicación incorrecta de las teorías de Mahan lo que condujo a conclusiones erradas. Pues, si los británicos no hubieran sido tan defensivos en su doctrina, las capacidades ofensivas del destructor podrían haber sido explotadas antes y con mayor provecho, tanto contra la Flota de Alta Mar como contra los submarinos alemanes.

Este ejemplo ilustra tres importantes

puntos. Primero, la cambiante naturaleza del ambiente estratégico impone cambios en los conceptos del poder naval. Segundo, la conceptualización de los principios del poder naval, tal como el dominio del mar, debe interpretarse y aplicarse de acuerdo con los cambios en el medio ambiente estratégico. Tercero, la incapacidad para anticipar cambios en el ambiente estratégico, puede dar por resultado que Estados Unidos tome parte en guerras con deficiencia en los tipos de buques y armas requeridos y con doctrinas estratégicas operativas a veces inadecuadas para la misión.

Puede citarse otro ejemplo que apoya estas conclusiones.

La conferencia de Londres en 1930 sobre limitaciones de armamento naval consideraba una proposición estadounidense para limitar el tamaño de los submarinos a las 250 tns. Como decía posteriormente el Almirante Charles M. Cooke, de la Armada de Estados Unidos:

“Esta proposición no tomaba en cuenta la única función del submarino que le permite ser proyectado en áreas que no se encuentren bajo el control de superficie de nuestras fuerzas... (e) ignoraban el hecho de que aunque teníamos intereses y obligaciones en el Pacífico Occidental, por los tratados de 1922 habíamos renunciado ampliamente a nuestro control de superficie en gran parte de esa región”.

Asimismo las limitaciones del tonelaje total de los submarinos a 52.000 tns. para Estados Unidos, Japón y Gran Bretaña dieron origen a una proposición de limitar el tamaño de los submarinos a 500 tns. en base a que se podría contar con mayor cantidad de submarinos. Afortunadamente los líderes navales más maduros no consideraron esta recomendación y se decidieron por submarinos de 1.600 tns. Fue esta clase de submarinos la que nos permitió operar en el Pacífico Occidental en la Segunda Guerra Mundial y privó al Japón de importantes abastecimientos de ultramar.

Los conceptos del poder naval, tanto estratégico como operativo, están formulados a partir de lecciones aprendidas por la experiencia pasada, la valoración de las capacidades actuales, la apreciación de las posibilidades tecnológicas y

el análisis de las tendencias que pueden observarse en el ambiente internacional. Estos cambios son facilitados por las creencias y actitudes fundamentales respecto a los principios de la guerra compartidos por los oficiales navales. Estos y la continuidad institucional de la Armada proveen las bases para las innovaciones. Parte de la tradición naval es una buena disposición a adoptar nuevas ideas y explotar adelantos técnicos. Solamente así puede una Armada adaptarse a los cambios en el ambiente estratégico que rodea el empleo del poder naval.

La experiencia de la Armada en apoyo de la Fuerza Expedicionaria americana en Francia estimuló el interés de muchos oficiales navales en futuros conceptos de poder naval. El resultado importante fue un documento anteriormente clasificado de la Dirección de Inteligencia Naval en 1920 sobre "La Conducción de una Campaña de Ultramar", basado en las originales ideas del Capitán de Navío H. E. Yarnell; el Comandante W. S. Pye y el Capitán de Corbeta H. H. Frost, de la División de Planes de la Jefatura de Operaciones Navales (eventualmente, Yarnell llegó a ser Comandante en Jefe de la Flota del Atlántico en 1939; Pye, además de este trabajo en planes básicos de guerra había llegado a ser Comandante de la Fuerza de Batalla antes que estallara la guerra en el Pacífico). Los autores de este documento fueron notablemente proféticos. Reconocieron que el cambio en el ambiente internacional hacía que la defensa costera del territorio de Estados Unidos ya no fuera una misión primordial de la Armada. El nuevo concepto de poder naval exigía darle énfasis a la ofensiva y a una capacidad para desembarcar importantes fuerzas expedicionarias en territorio enemigo e imponía el requisito de que nuestra flota asegurara y ejerciera el dominio del mar en un gran sector frente a la costa enemiga. Obviamente, este concepto requería bases de ultramar en el Pacífico que permitieran estacionar a las grandes unidades de la flota a fin de hacer frente a Japón, su principal amenaza naval. La estipulación de los tratados navales de Washington de 1922, sin embargo, impedía la fortificación de estas bases de ultramar. Era

importante para la Armada, por lo tanto, pensar en términos de conceptos de poder naval que le permitieran desembarcar por la fuerza y apoderarse o recapturar bases cercanas al enemigo potencial. Los conceptos de reabastecimiento durante la navegación, guerra anfibia y portaaviones fueron desarrollados mucho antes que la Armada y el Cuerpo de Infantería de Marina hubieran adquirido una cabal capacidad en alguno de ellos. De hecho, la conducción de una campaña naval de ultramar en 1920 pedía tres portaaviones, cada uno con 8 bombarderos, 8 aviones de observación y 12 aviones torpederos. Esto se escribió antes que la Armada tuviera portaaviones.

Pero mucho antes, en mayo de 1915, el Comandante Thomas Drayton Parker en su artículo "Una Flota Aérea, Nuestra Urgente Necesidad Naval", pedía aviones que pudieran usarse tanto desde buques de combate como desde buques auxiliares. Todos los acorazados deberían llevarlos. Sugirió que podían usarse aviones para localizar submarinos y dirigir buques de superficie para atacarlos. El 5 de junio de 1917, el Primer Destacamento de Aviación Naval de la Armada fue la primera fuerza estadounidense que desembarcó en Europa. Así, un nuevo concepto naval y un desarrollo técnico rápidamente avanzado, encontró aplicación en el ambiente estratégico de la época.

El concepto de la fuerza de tarea de portaaviones fue desarrollado en 1929. Ese año, en el ejercicio de la Flota frente a Panamá, los dos nuevos portaaviones, "Lexington" y "Saratoga", con el carbonero transformado "Langley" (primer portaaviones de la Armada), tuvieron un papel destacado. La Flota Roja atacante de la Fuerza de Combate de la Flota del Pacífico estaba compuesta por destructores de cortina y el portaaviones "Saratoga", a bordo del cual estaba el Contraalmirante Joseph Mason Reeves, uno de los primeros aviadores navales que obtuvo rango de insignia como Comandante de los escuadrones aéreos de la fuerza de batalla. Separó al "Saratoga" con el crucero pesado "Omaha", uno de los pocos buques en servicio suficientemente rápido para mantenerse a la par con el portaaviones, previendo un ataque aéreo antes del alba en el Canal

de Panamá. Eludidas las fuerzas de cortina, se lanzó el ataque contra el objetivo en una forma que hizo que el Almirante William V. Pratt, el Comandante en Jefe, en su crítica del ejercicio, declarara: "Caballeros, Uds. han presenciado la operación naval más brillantemente concebida y más efectivamente realizada de nuestra historia".

Otro importante evento fue la doctrina desarrollada por la Junta y publicada en 1933, llamada "Expediciones Conjuntas de Ultramar". Además de establecer la doctrina básica de las operaciones anfibas, la publicación definía también la naturaleza de las fuerzas que serían empleadas y describía con cierto detalle la organización y terminología que deberían aplicarse en estos esfuerzos combinados. Se hizo la distinción entre carga comercial y carga de combate para transportes. Los diversos elementos de una fuerza de invasión fueron diferenciados a fin de incluir fuerza de minas, fuerza de apoyo, fuerza de desembarco, y fuerza de pantalla. Se estableció el principio básico de unidad de comando a medida que se hacía la transición de una operación naval a una operación esencialmente terrestre. El impacto de este documento conceptual fue tal que al año siguiente el General Holland M. Smith cerró la Escuela del Cuerpo de Infantería de Marina para poner a toda la facultad y estudiantado a trabajar en el Manual de Operaciones Tentativas de Desembarco, que fue posteriormente la biblia para el Cuerpo de Infantería de Marina, por varios años.

Es importante reconocer que los conceptos anfibia y de la XX fuerza de tarea de portaaviones fueron aspectos conceptuales del poder naval y surgieron originalmente del pensamiento de oficiales navales y de Infantería de Marina a comienzos de la década del 20, e incluso antes de esa época. Cuando Estados Unidos entró en la Segunda Guerra Mundial, la Armada tenía ya conceptos efectivos sobre el poder naval.

En una guerra naval total, la experiencia operativa en combate también enseña nuevas lecciones. Sin embargo, la Segunda Guerra Mundial estaba por terminar cuando fue desarrollado el concepto de los ataques aéreos ofensivos masi-

vos en el corazón del territorio enemigo. Se empezó entonces a examinar la necesidad de acorazados. Este era el primer destello de comprensión de que el ambiente mundial había cambiado y que eran necesarios nuevos conceptos de poder naval. El océano había dejado de ser el objeto del despótico poder y control de nuestra gran Armada para la finalidad de expulsar la bandera enemiga de él. Por el contrario, el mar fue reconocido como "una avenida indestructible, pero peligrosa, sobre el cual debe actuar nuestro poder nacional hasta los lugares periféricos que rodean el territorio enemigo. El dominio de nuestro mar era tan importante como siempre, pero el objetivo había cambiado. El dominio del mar era necesario para obtener supremacía sobre la Tierra".

Corea fue la primera prueba de este nuevo concepto de poder naval. Allí fuimos capaces de efectuar operaciones aeronavales sostenidas contra el enemigo. Es cierto que nunca nos enfrentamos con una oposición naval determinada. Pero esto en sí mismo fue de gran significación. Como decía el Almirante Robert B. Carney, "sin un dominio de los mares contiguos, la posición aliada en Corea habría sido virtualmente desesperada". Este concepto de utilizar el dominio del mar para obtener supremacía sobre la Tierra fue validado en el Líbano, cuando Estados Unidos desembarcó tropas ante el llamado del Gobierno libanés y nuevamente en los estrechos de Taiwan, cuando la Armada de Estados Unidos convuyó a las fuerzas nacionalistas chinas hasta el límite de tres millas frente a Quemoy. Finalmente, el dominio de los mares ha permitido a Estados Unidos sostener el gran refuerzo de las tropas en Vietnam del Sur que ha impedido, con éxito, que los comunistas se apoderen de ese país.

El Cuadro Nº 1 muestra algunos importantes cambios en conceptos de poder naval desde Mahan. Estos cambios ocurrieron, ya sea como resultado de la experiencia operacional o del desarrollo conceptual. Desde Corea, ha habido un pronunciado cambio en la utilidad del poder militar que ha tenido sus efectos sobre los conceptos de poder naval. Por ejemplo, el concepto de operaciones aéreas de portaaviones sostenidas, que fue

CUADRO N° 1
CONCEPTOS CAMBIANTES DEL
PODER NAVAL

- 1900.—Mahan — Dominio del Mar.
- 1914.—Fleet in Being
- 1917.—Primera Guerra Mundial.— destructores.
- 1920-1938.—Concepto de Reabastecimiento Durante la Navegación y Conceptos de Fuerza de Tarea de Portaaviones y Anfibia.
- 1944.—Ataques ofensivos masivos.—Muerte del Acorazado.
- 1951.—Operaciones Sostenidas - Santuario.
- 1954.—Papel Nuclear - Enfasis de la Defensa Aérea.
- * 1961.—Enfasis de las Armas Convencionales.
- 1966.—Guerra Ribereña y Terrestre.

* Período de pronunciados cambios en conceptos de poder naval.

un desarrollo de la Segunda Guerra Mundial y particularmente de la campaña de Okinawa, tuvo otro desarrollo durante la guerra de Corea cuando nuestros buques de guerra fueron tratados como santuarios y se vieron libres de ataques enemigos. Posteriormente, durante la década de 1950, la flota se preparó principalmente para el papel nuclear estratégico dándole cierta mayor intensidad a la defensa aérea. Hubo quienes propiciaron la total remoción de los cañones de nuestros cruceros para substituirlos por misiles superficie-aire. Afortunadamente, un presupuesto estrecho ayudó a los que pronosticaban que los cañones seguirían necesitándose y los misiles fueron colocados solamente en un extremo del buque. Durante este período de transición se le dio poca importancia al entrenamiento para misiones de guerra limitada. No fue hasta la administración de Ken-

nedy que los puntos de vista de los que estaban alegando por darle más importancia a la guerra limitada, habrían finalmente de prevalecer. Y sólo en 1966 nuestra experiencia de combate en Vietnam del Sur trajo consigo un esfuerzo decisivo en guerra ribereña y terrestre.

¿Cuáles conceptos de poder naval se destacan para el futuro? ¿Cómo interpretamos los principios de la guerra y los aplicamos al cambiante ambiente estratégico internacional del futuro?

Primero tracemos el bosquejo general del ambiente estratégico internacional. Oponiéndose a una gran guerra que cambiaría radicalmente el equilibrio estratégico entre las superpotencias se mantendrá un concepto estratégico americano de poder naval como una base desde la cual el poder militar de Estados Unidos pueda ser proyectado hacia las tierras fronterizas. Este concepto de poder naval estratégico puede describirse mejor como transoceánico, para proyectar el poder de Estados Unidos en todas sus formas sobre los mares hacia la periferia. Con una confrontación estable en Europa, la estrategia a largo plazo de dos superpotencias (y en menor grado, la de otras potencias) es lograr posiciones geográficas estratégicamente favorables. Como no es probable que se obtenga una posición geográfica mediante la conquista militar, a causa de la existencia de las armas nucleares y de la opinión mundial, las superpotencias deben tratar de adquirir una posición de influencia política en las áreas implicadas. Los soviéticos han dedicado un gran esfuerzo a desarrollar una marina mercante autárquica que permitiría la penetración pacífica y la subversión en los países del tercer mundo. La Armada soviética misma está empezando a desempeñar un papel en esta estrategia, con su penetración en el Mediterráneo y Mar Rojo y sus visitas a puertos y fondeaderos de Egipto, Argelia y Yugoslavia. Pero básicamente, la Armada Roja sigue orientada hacia la defensa, aunque la construcción de dos portahelicópteros indicaría que busca más flexibilidad para los conflictos limitados en áreas remotas de la Unión Soviética. Durante la reciente guerra árabe-israelí, 46 buques soviéticos, incluyendo algunos de los últimos cruceros lanza-

dores de misiles guiados y 10 submarinos por lo menos, estaban presentes en el Mediterráneo. Pero nunca existió un verdadero temor de que la Armada soviética intentara oponerse a las operaciones navales de la Sexta Flota.

La penetración y subversión pacífica soviética continuará. Cuando una nación se alinea con la Unión Soviética, puede esperarse que los rusos usen las bases navales y fondeaderos de esa nación. Sus buques de guerra pueden incluso hostilizar las operaciones navales de Estados Unidos en aguas cercanas a las bases soviéticas a fin de persuadirlo para que desista de efectuar operaciones en áreas marítimas sobre las cuales los soviéticos podrían reclamar en alguna fecha futura un interés de propiedad. La supremacía del poder naval de Estados Unidos en el ambiente estratégico, sin embargo, hace extremadamente improbable que la Armada soviética le dispute el control de las vías más importantes, particularmente mientras Europa Occidental se mantenga de parte nuestra.

El alineamiento de Europa Occidental con Estados Unidos a través de la OTAN es un ancla importante en nuestro concepto estratégico naval, pues hace innecesario que se preocupe del problema de tener bases de ultramar para apoyar las operaciones navales en el Atlántico Norte y el Mediterráneo. En el Pacífico la situación es diferente, las bases navales son esenciales, y debemos considerar la posibilidad de que se necesiten otras bases en el futuro para apoyar operaciones navales de Estados Unidos en la Bahía de Bengala o en el sur del Mar de China. En este contexto deberíamos examinar y tomar en cuenta los tipos de restricciones que actúan sobre el ejercicio del poder naval que podrían ser impuestos en el futuro. Tales restricciones se basan en una cantidad de complicadas consideraciones. Primero, están las armas nucleares que tienen las superpotencias y el hecho de que, en todo conflicto real o potencial desde la Segunda Guerra Mundial, las dos superpotencias han demostrado un extraordinario interés en evitar una confrontación militar directa. Segundo, las conquistas territoriales y la subyugación de pueblos tienen menos valor en los terrenos económico y militar

para las dos superpotencias. En cambio, Rusia y Estados Unidos se dedican a atraer a su causa a las naciones no comprometidas por diversos medios menos peligrosos de la guerra. Tercero, en un conflicto real se ve que el aplastante uso del poder militar por cualquiera de las superpotencias contra una nación pequeña crea una reacción desfavorable en la comunidad mundial que posiblemente podría tener consecuencias de gran duración.

Cuarto, Estados Unidos ha tomado parte en conflictos tales como Corea y Vietnam, en defensa de intereses nacionales importantes, tal vez críticos, pero que no eran vitales. Una nación que lucha por su interés vital —tal como Gran Bretaña en la Segunda Guerra Mundial e Israel en la guerra de junio de 1967— está menos inclinada a practicar restricciones.

Todas estas consideraciones se refieren a la capacidad de Estados Unidos de ejercer dominio de los mares y al mismo tiempo negar al enemigo su acceso a ellos. Esta capacidad es intrínseca a una Armada moderna y queda en duda solamente cuando uno está tratando con un enemigo que también tiene una Armada moderna y está dispuesto a usarla. El futuro medio ambiente del poder naval, al parecer estaría dominado por Estados Unidos y sus aliados europeos. Rusia tiene ahora y tendrá más adelante una moderna Armada que continuará representando una seria consideración en el cálculo del equilibrio estratégico total. No pueden ignorarse los 400 submarinos soviéticos, pero debe recordarse que la guerra submarina es un recurso básicamente defensivo de la potencia más débil, no un esfuerzo por obtener el dominio del mar.

Es evidente que Rusia se ha preocupado de evitar los enfrentamientos militares directos con Estados Unidos en la tierra, en el aire y particularmente sobre el mar, y en los próximos diez años, será la única Armada capaz de desafiar a Estados Unidos en su capacidad para ejercer el dominio del mar. Pero aunque hubiera otras Armadas modernas, serían las restricciones políticas las que con mayor probabilidad impedirían que nuestra

Armada ejerciera el dominio del mar según la tradición de Mahan. El concepto de libertad de los mares está tan engranado en nuestra herencia y apariencia mental que no hemos podido reconocer que ha socavado el concepto de dominio del mar. La libertad de los mares tradicionalmente es exigida por las potencias más débiles. Nosotros, la potencia naval más poderosa, concedemos esta libertad a todos, hasta el punto de sentirnos inhibidos para ejercer el derecho de interceptar contrabando destinado a Vietnam del Norte. El siguiente resultado es que, amistosa e inamistosamente, hemos permitido que buques mercantes tanto amigos como enemigos entren en Haiphong y el dominio del mar pierda significado, pues deja de ser operativo y tampoco es contrarrestado.

El ejercicio limitado del dominio del mar tiene una ventaja. A los portaaviones estadounidenses y otros grandes buques de guerra el enemigo les ha otorgado el status de santuarios. El ataque del destructor "Maddox" (DD-731) en el Golfo de Tonkin fue un desastroso error de cálculo por parte de los líderes norvietnamitas, porque trajo consigo un bombardeo casi inmediato de Vietnam del Norte, y éste se ha ampliado desde entonces. Por otra parte, este ejemplo, tanto como otros, demuestra que no puede dependerse de los santuarios por anticipado y que una vez establecidos, no puede confiarse que continúen siéndolo. Los santuarios se establecen y existen en medio de un clima de amenazas mutuas. Mientras sea evidente para el adversario que la ventaja de no atacar los buques de guerra de Estados Unidos sea superior a las desventajas de un devastador ataque de represalia, el santuario será sólo observado. En virtud de lo anterior Estados Unidos debería asignarles un alto precio a sus buques de guerra y darles publicidad como elementos de soberanía. Una mera represalia de la misma intensidad no les preservaría su aspecto de santuario. El incidente del "Pueblo" fue un gran retroceso.

El dominio del mar es un principio tan válido hoy como en la época de Mahan. Pero la interpretación y aplicación de este principio básico de poder naval será diferente. El gran énfasis que le damos

a la libertad de los mares y las restricciones impuestas para que los conflictos futuros sigan siendo limitados nos impiden negar el uso del mar al enemigo. Como destaca el General Matthew B. Ridgeway, del Ejército de Estados Unidos, todas las guerras serán limitadas, pues debemos evitar luchar de otra forma. Todo lo que pedimos ahora es que el enemigo no intente privarnos el uso del mar. En nombre de la libertad de los mares, terminamos con el hostilización de los pesqueros y destructores soviéticos, durante las maniobras de la flota en el mar del Japón y en el Mediterráneo. Tenemos que preocuparnos de distinguir cuáles acciones son legítimas y no debemos permitir el desarrollo de normas que puedan en alguna forma inhibir nuestras acciones. Hay que reconocer que la operación Market Time frente a Vietnam más que una campaña de negación es de interdicción. La negación sólo podría hacerse efectiva mediante el uso de minas e imponiendo un bloqueo.

Entre paréntesis, mientras nos manteníamos reacios a hacer uso de minas y bloqueo para negar los mares al enemigo, podemos explotar el hecho geográfico de que la mayoría de los puertos del mundo (excepto puertos como Baltimore, Londres y Saigón) están dentro del alcance de los cañones de 16 pulgadas. Podríamos esperar hasta que los buques rusos, chinos, griegos, franceses, etc., hayan desembarcado su carga en los muelles y luego hacer saltar los muelles con unos pocos proyectiles de 16 pulgadas bien apuntados.

Ahora que la guerra en el mar de Mahan ha dejado de ser una contingencia plausible, el concepto básico de estrategia naval de proyectar el poder de Estados Unidos en tierra hasta las zonas limítrofes requiere de cuatro amplias capacidades navales operativas: Primero, hay necesidad de tener la capacidad de entrar en forma rápida y decisiva, como en Santo Domingo y posiblemente Israel. A propósito deberíamos hacernos la siguiente pregunta: ¿Qué habría hecho Estados Unidos si la guerra árabe-israelí hubiera tenido otro resultado? La decisiva importancia del poder aéreo en este tipo de guerra es una lección que no podemos pasar por alto. Si los egipcios

hubieran logrado una sorpresa táctica y estratégica con sus fuerzas aéreas ¿podría haberse quedado tranquilo Estados Unidos mientras Israel era borrado del mapa? Segundo, existe la necesidad de tener una capacidad de refuerzo masivo y oportuno, como en Vietnam. Quizás no podríamos permitirnos mantener largas colas de buques esperando descargar importantes abastecimientos militares en puertos subdesarrollados. De hecho podría ocurrir que no estuviéramos en condiciones de depender del uso de puertos en algunas regiones del mundo. Tercero, es necesario tener la capacidad de proveer apoyo amistoso a naciones que tratan de preservar su independencia de las amenazas internas, sin implicancia armada directa en tierra con fuerzas de Estados Unidos. Ejemplos tales como El Congo y posiblemente Venezuela, Brasil, o India, vienen a la mente.

En este caso es necesario realizar una ingeniosa adaptación de buques de guerra y de apoyo a fin de convertirlos en una base militar de operaciones para las fuerzas nativas. Para hacer frente a la insurgencia en sus primeras etapas se requiere reacción rápida, movilidad, seguridad de la base operativa y negativa de la inteligencia a los insurgentes. Todas éstas son cualidades inherentes a las fuerzas navales. Cuarto, es necesario triunfar en la lucha por los océanos. Debemos aprender más del ambiente oceánico y ser capaces de explotar el lecho del mar profundo. Si el concepto de libertad de los mares continúa dominando, podríamos llegar a conceder a Rusia cierto asidero sobre el fondo del océano en detrimento de nuestra seguridad nacional. Según el concepto de dominio del mar, por lo menos deberíamos asegurarnos de que los océanos profundos que deseamos para nuestro uso no hayan sido adquiridos con anterioridad por el enemigo o que éste interfiera en nuestras operaciones. De esta capacidad depende que la Armada de Estados Unidos continúe dominando en su papel de disuasión estratégica.

Todas estas capacidades tan necesarias, nos dan la pauta para desarrollar nuevos instrumentos de poder naval y la doctrina para usarlos. Debemos estar siempre alertas ante las posibilidades de

una innovación tecnológica que trastornaría el equilibrio estratégico. Las grandes ventajas de que gozamos actualmente con nuestras fuerzas de tarea ofensivas de portaaviones, y las grandes restricciones impuestas a la Unión Soviética por la carencia de estos decisivos instrumentos de poder naval podrían cambiar en el futuro. Un desarrollo tecnológico en la defensa contra misiles balísticos podría contribuir a que la situación fuera menos estable. Es importante que la Armada tenga la capacidad innata de prever estas innovaciones mediante una investigación y desarrollo sostenidos y explorando nuevos conceptos, tales como los misiles anti-balísticos basados en el mar y los submarinos de inmersión profunda.

Necesitamos dominar los mares que queremos usar. La disuasión estratégica impide que cualquiera de las dos superpotencias trate de echar a la otra de los océanos. Pero, al mismo tiempo, impide efectivamente que la Unión Soviética respalde con sus fuerzas navales a cualquier potencia menor que trate de interferir con nuestro uso del mar. Puede ser una decisión política en el más alto nivel la que determine el alcance y tamaño de la represalia por un inequívoco ataque aéreo o de superficie contra nuestros buques de guerra con calidad de santuario. Pero debe seguir siendo una decisión militar el reaccionar prontamente en defensa contra tal ataque. En el caso de la amenaza ambigua de un submarino que puede estar tomando posición para efectuar una posible matanza, la situación seguirá siendo diferente. Hasta que no empiece realmente el conflicto armado (ya nadie declara la guerra ahora), la Armada tendrá que adaptarse a una doctrina de detección, clasificación y localización, pero no a destruir sin referencia con la autoridad política. Una vez que el submarino ataca, sin embargo, entran en vigencia las reglas clásicas. Las capacidades de guerra A/S deben adaptarse a estas restricciones.

El dominio de los mares sigue siendo un principio válido, pero su aplicación ha cambiado desde Mahan y continuará cambiando a medida que varíe el ambiente estratégico en el futuro. La destrucción de la flota enemiga e incluso la

destrucción de las fuerzas submarinas del enemigo ya no es un papel primordial de la Armada como lo era en la época de Mahan y en las dos guerras mundiales. Su verdadera misión es proporcionar una base para proyectar nuestro poder nacional sobre la tierra de ultramar. Para esto necesitamos dominar el mar que debemos usar. Antes que nada debemos tener la capacidad de disuadir cualquier interferencia a nuestras operaciones navales, la capacidad de represalia en gran medida para los ataques a nuestros buques y la capacidad de realizar nuestra

misión frente a cualquier obstáculo que el enemigo pueda colocar ante nosotros. Por supuesto este concepto de poder naval está sujeto a influencias externas y a las restricciones que condicionan el uso de la fuerza militar en la era nuclear. Debemos estar siempre alertas para interpretar y aplicar los principios de poder naval a la luz de las restricciones, de modo que el dominio del mar tenga algún significado duradero.

(De "Proceeding's", octubre de 1968)

Tragatún Anecdótico de la Patrulla de la Caballería Embarcada

Por el Cadete Humberto CALDERON Disett

Este tragatún un tanto anfibio que lanzaré para saludar a los nuevos Cadetes que integran la "Patrulla de Caballería", lo he compuesto sobre la base de las sabrosas anécdotas relatadas por el Cadete Honorario don Joaquín Herrera, sobre las andanzas de estos jinetes en las cubiertas de los buques, que se sometieron a todos los caprichos del mar y a las costumbres marineras.

Fue tal el entusiasmo y curiosidad que despertaron estos embarques, tal el lenguaje empleado en estas maniobras que Centauros y Neptunos mezclaron sin freno ni medida el romántico idioma de las velas.

Así por ejemplo: los jinetes mandaban "avanti a toda fuerza a sus cabalgaduras" y los marinos, para no ser menos, ordenaban "a la carga con la proa en ristre". Por allá un marinero que estaba en el combés, por decir la toldilla de popa, le decía a un ordenanza: "Aclare la retranca que va montar mi Comandante", y un jinete por acá le ordenaba a un soldado: "Larga la corredera y póneme un tapón en el espiche, que mi caballo está haciendo agua".

Pero lo que más intrigaba a los Oficiales del buque, eran las conversaciones en "secreto" que tenían los jinetes con sus cabalgaduras: les hablaban en las orejas, les daban unas cuantas palmaditas en el cuello y los caballos partían como embrujados a la playa.

Este secreto nunca fue divulgado, pero lo cierto es que después de tantos buceos y conversaciones con Neptuno, la amistad nacida en aquella ocasión ha perdurado y está viva y latente.

Este tragatún diría así:

Un Tragatún al garope,
Navegando con jaquimón:
¡Ya está!
Por esta patrulla al lote
Que, sin arte y sanfasón
Jaquimón le puso al bote,
Y, al caballo, un timón;
Le sacó la rienda al buque,
Se terció el ancla en el peto,
Y con arrestos de duque
Se tomó el buque completo.