GEOESTRATEGIA DEL PACIFICO

I. INTRODUCCION

Por

Pedro ROMERO Julio Capitán de Fragata Armada de Chile Para los europeos la zona del Atlántico con sus prolongaciones del Artico y Mediterráneo es la más vital y más familiar; en cambio, para los líderes de los dos bloques políticos actuales como son Estados Unidos y Rusia, la cuenca del Pacífico es la que cobra mayor importancia.

Esta zona es también la única región del mundo donde estas dos potencias tienen una frontera común, como es el Estrecho de Bering. Existen además otros contactos estrechos en esta zona a través de otros países, por ejemplo al norte del archipiélago de Japón, en Corea, en Indochina, entre Formosa y el Continente, etc.; de ahí nace el interés de examinar los antecedentes geoestratégicos de esta región,

En razón de lo anterior, conviene recordar las características geográficas esenciales, desde el punto de vista estratégico, antes de proceder a una retrospectiva histórica en esta parte del mundo. Es necesario tener presente que la costa rusa de Asia es visible a simple vista desde la costa estadounidense del Estrecho de Bering.

Nadie puede prever en qué parte del mundo pueden operar las fuerzas de las potencias occidentales, tal como lo hicieran algunos años atrás en Indochina y en Corea o que gran parte de la flota francesa sería empleada en el Centro de Experimentación Nuclear del Pacífico.

Por todas estas razones, a las cuales es necesario agregar la ignorancia que se tiene respecto a la evolución de la situación en esta región, la más alejada de Europa, es indispensable hacer un rápido estudio de este teatro para comprender las ideas estratégicas de los países del Pacto del Atlántico.

II. CARACTERISTICAS GEOESTRA-TEGICAS DEL PACIFICO

a) Las dimensiones

Es corriente hablar de la inmensidad del Pacífico. Al igual que el Atlántico, separa el conjunto insular del nuevo y viejo mundo desde el Artico a la Antártida. La distancia de San Francisco a Shangai es prácticamente la misma que de Shangai a Marsella y de este punto a San Francisco. De Pearl Harbor a Midway es la misma distancia que de París a Túnez.

En la costa de Asia las distancias entre el continente y las grandes islas que la bordean son mucho más cortas. Es así como los primeros saltos de la invasión japonesa en diciembre de 1941 de Formosa a las Filipinas y de Cochinchina a Malasia, sólo implicaban distancias parecidas a las que existen entre Marsella y Ajaccio. Por el contrario, el raid aeronaval a Pearl Harbor era una distancia equivalente entre Brest y Boston.

Se observará finalmente que Guadalcanal, desde donde se inició el cambio del curso de la guerra en el Pacífico, de 1941-1945, está virtualmente a igual distancia de Osaka y de Pearl Harbor, vale decir, 3.000 millas (Brest-Nueva York).

Por otra parte, si al sur del paralelo 50° Norte el Pacífico es de dos a cuatro veces más grande que el Atlántico, igualmente se estrecha hacia el Artico, más que este último, pues en el Estrecho de Bering los dos continentes sólo están separados por 40 millas.

b) La geografía

A la inversa del Atlántico, el Pacífico alcanza su máxima magnitud en longitud en la región ecuatorial. La disimetría más notable proviene de la disposición del sistema insular. Mientras que entre la costa occidental de las Américas y el meridiano de Hawai sólo hay uno que otro islote, en su mayoría situados cerca de la costa, los accesos a la costa de Asia están cubiertos por grandes islas y archipiélagos prolongados hacia el sureste por Indónesia, Nueva Guinea y Australia. Además, toda la parte SW del océano está salpicada por millares de islotes.

Se debe hacer una distinción esencial entre los rosarios de islas que bordean el Asia y los islotes oceánicos. Las primeras son fragmentos de cadenas montañosas volcánicas, arqueadas hacia alta mar con las Aleucianas las Kuriles, el Japón, las Riou-Kiou, Formosa, las Filipinas, Nueva Guinea, las Salomón, etc.

Bordeando esos arcos es donde se encuentran las fosas submarinas más profundas.

Por el contrario, los millares de islas e islotes del Pacífico Suroccidental están constituidos por levantamientos volcánicos aislados más o menos completos y modificados solamente por la acción de los corales.

Los más importantes son los archipiélagos de Hawai y Samoa, donde antiguos cráteres ofrecen excelentes radas insulares, como son Pearl Harbor y Pago Pago.

c) Vientos - Corrientes - Hielos

El régimen general de los vientos y de las corrientes en el Pacífico, es análogo al del Atlántico, es decir, en el sentido de los punteros de un reloj en el Hemisferio Norte y en sentido inverso en el Hemisferio Sur.

Los vientos del Oeste ("cuarenta bramadores"), que soplan entre los paralelos 40° y 50° Sur, dan la vuelta al mundo a la altura de los tres Cabos australes: Buena Esperanza, Tasmania y Cabo de Hornos.

Al chocar con la costa accidental de América del Sur, hay una parte que se desvía y corre paralela a las costas de Chile. Estos vientos fueron los que condujeron a Magallanes y sucesores hacia los alisios del Sur-Este y Sur-ecuatoriales y luego a los del Nor-Este y Nor-ecuatoriales que los llevaron a las Marianas, Filipinas y Molucas.

En lo que se refiere a las corrientes marinas existe también cierta analogía entre el Atlántico y el Pacífico.

El circuito de Kouroshivo representaría la corriente del Golfo del Pacífico, que pasa por Japón, las Aleucianas y recalienta el Golfo de Alaska, lo que le impide congelarse. En la costa de Asia, en cambio, la corriente fría descendente del mar de Okhotsk por el Estrecho de Tartaria (análoga a la corriente del Labrador en el Atlántico), acumula hielos en Vladivostok.

De aquí proviene la idea de los rusos de cerrar el Estrecho de Tartaria en el punto más angosto, mediante estacadas y cadenas que impidan la deriva de los hielos hacia dicho Estrecho.

El Mar de Bering y las Aleucianas han merecido el nombre de "Caldera de las tempestades" en razón de la frecuencia y de la violencia de los vientos. Durante los pocos meses de relativa calma en verano, existen las cerrazones de neblina.

III. GEOESTRATEGIA HISTORICA DEL PACIFICO

Para comprender la situación geoestratégica actual del Pacífico, es indispensable previamente hacer un rápido enfoque histórico del descubrimiento de esta parte del mundo.

Para los europeos, antes del desarrollo de la aviación, esta región se encontraba "más allá de las antípodas", si así puede llamarse, porque, por vía marítima era más fácil llegar a algún punto del Pacífico Central que vencer los obstáculos de las tempestades y vientos contrarios para llegar a los mares de Bering o de Okhotsk.

Esto explica la razón de por qué el extremo Nor-Este de Asia haya sido prácticamente descubierto solamente a comienzos del siglo XVIII y el del Nor-Oeste americano en vísperas del siglo XIX. Fue tan sólo en 1838 que el primer europeo llegó a las márgenes del Yukon, uno de los ríos más grandes del mundo.

a) Las Grandes Etapas del Descubrimiento

Cuando el 29 de septiembre de 1513, Vasco Núñez de Balboa, después de atravesar el istmo de Panamá, descubrió el Pacífico, los españoles se esforzaron por construir allí buques para continuar sus exploraciones por las costas noroccidentales de América.

Fue sólo en 1533 que se descubrió el extremo de California que se creyó era una isla hasta 1540.

En 1602, Vizcaíno descubrió San Diego, Monterrey y alcanzó al Cabo Blanco. Pero en razón a los vientos contrarios, los progresos de los europeos en esta costa quedaron detenidos hasta fines del siglo XVIII.

En la ribera asiática, a partir de 1622, holandeses y españoles disputaron a los portugueses, establecidos en Macao desde 1557, el comercio con China y se instalaron en Formosa.

Durante más de un siglo ningún buque europeo avanzó más al norte, ni en esta costa ni en la americana, y fue por vía fluvial a través de Siberia, mediante el cabotaje a lo largo de la costa Artica que los cazadores y cosacos rusos descubrieron el extremo noreste de Asia y la Península de Kamchatka.

Las principales etapas de esta conquista están marcadas por la captura de Sibir (de aquí proviene el nombre de Siberia), por Yermak en 1581; la fundación de Tomsk sobre el afluente del Ob en 1604.

De 1636 a 1646, los exploradores descienden por el Lena, el Iana, el Indigirka y el Kolyma hasta el Artico. En 1728, Bering efectúa su primer viaje desde Kamchatka al Estrecho que lleva su nombre. En 1741 descubre la costa de América, cerca del Monte San Elías. Al regreso muere en la isla que lleva su nombre, pero los sobrevivientes de su tripulación lograron construir una embarcación y llegaron a Kamchatka con pieles de nutria, de zorros azules y blancos que despiertan el interés de los cazadores. Son ellos quienes, a bordo de precarias embarcaciones, descubren progresivamente las Aleucianas y las explotan, tratando a los indígenas como esclavos.

Para reglamentar este tráfico y sacar beneficios para la Corona, Catalina II resuelve, en 1762, confiar el monopolio de las Indias Orientales a una Compañía Comercial.

Fue Cook quien, en 1778, después de haber descubierto las islas Hawai, llega a precisar el contorno exacto de las costas de Alaska hasta el Océano Artico. Esta exploración es completada por La Pérousse en 1786, por Billings en 1790 y Kotzebue en 1816.

b) La Colonia Rusa de América

En 1797, la Compañía Comercial fundada por Catalina II se convierte en la "Compañía Rusa de América", pero la atención de los armadores extranjeros se había concentrado en Alaska por los renombrados viajes de Cook, La Pérousse, Juan de Ayala, Billings, etc.

Existían rivalidades entre ingleses y rusos, de modo que en 1821 el Zar promulgó un úkase prohibiendo a los extranjeros pescar y traficar en las costas de América desde el Artico hasta la punta Norte de la Isla Vancouver y también aproximarse a menos de 100 millas náuticas.

Inglaterra no aceptó tales pretensiones, además que se trataba de fijar una frontera entre los territorios explotados por la Compañía de la Bahía de Hudson y aquellos explotados por la Compañía Rusa de América. A este efecto se firmó una convención entre los dos países, en San Petersburgo, en febrero de 1825. Fue esta convención la que fijó las fronteras actuales de Alaska, "Paralelo 50° 40' Norte".

Durante 10 años los buques de ambos países podrían pescar y traficar en la franja costera atribuida a los rusos. La capital de la colonia rusa Sitka en la Isla Baranoff estaría abierta a los buques ingleses durante el mismo período.

Los privilegios de la Compañía Rusa fueron renovados por 20 años en 1821. El Director, verdadero Virrey, era nombrado por el Gobierno. El más célebre de ellos, Baranoff, reinó en Sitka durante 20 años. La Compañía tenía sus factorías, agentes, bandera, flota de galeras y fragatas, autonomía financiera y administrativa, exactamente igual como la

Dirección actual de la ruta marítima del Norte. Ella fundó Astilleros Navales en Fort Ross cerca de San Francisco y Baranoff negoció también un proyecto de protectorado con el rey de las islas Hawai.

Durante la guerra de Crimea, una fuerza naval franco-inglesa llegó a atacar Petropavlosk. Ella fue rechazada en 1854 y cuando se volvió a presentar en 1855, los rusos habían evacuado el puerto y destruido las instalaciones.

En 1864, la corbeta "Shenandonh" logró destruir veinte balleneros de Massachusetts en el Mar de Bering.

La destrucción sin medida de los animales, puso en dificultades a la Compañía rusa hasta tal extremo que en 1867 Rusia ofreció en venta Alaska a los Estados Unidos.

Sólo se cerró este tratado de compraventa de Alaska, pese a una poderosa oposición de la opinión pública de Norteamérica, gracias a la visión geopolítica del Secretario de Estado Seward, lo que le valió a esta impopular adquisición los sobrenombres de "nevera de Seward", "locura de Seward", etc.

¿Qué pensarían hoy día los ciudadanos norteamericanos, si la Unión Soviética estuviera aún en posesión de esta cabeza de puente sobre su continente?

IV. GEOESTRATEGIA ACTUAL DEL PACIFICO

a) La Frontera EE.UU. - URSS.

Las dos grandes islas de Tschoukote y Alaskienne, mediante las cuales el Viejo y Nuevo Mundo están casi en contacto en el Estrecho de Bering, han permanecido casi desérticas hasta nuestro tiempo, sobre todo si se las compara a otras regiones de superficies y latitudes equivalentes del norte de Europa. En efecto, Alaska, que por sí sola tiene una superficie equivalente a la de Escandinavia, Finlandia y los Países Bálticos y se extiende entre las latitudes de Oslo-Estocolmo y las del Cabo Norte noruego, sólo tiene 250.000 habitantes, mientras que los países anteriormente cuentan con 22 millones en superficie y latitudes iguales.

Igual situación existe en lo que concierne a la población de la Siberia extrema oriental y de Kamphatka en las mismas latitudes.

Después de la desaparición de los animales de piel, los blancos abandonaron casi totalmente la explotación de esas regiones hasta el día en que circuló el rumor de que había oro en las márgenes del Klondyke, afluente del Yukón, en la frontera de Canadá y Alaska. (1895). Hubo allí, durante varios años, una carrera por el oro, análoga a la carrera por las pieles, de siglo anterior.

Recientemente, los rusos han puesto en explotación el oro del Kolyma que actualmente es uno de los más grandes yacimientos de oro del mundo.

Otros recursos mineros importantes han sido descubiertos en esa zona y se ha efectuado en parte su prospección en los últimos años, como es el caso del carbón, hierro, cobre, plomo, estaño. mercurio, etc.

Los rusos explotan yacimientos de petróleo en Sakhaline y en Kamchatka. La Base norteamericana de Point Barrow al norte de Alaska está alimentada por gas natural y se han reconocido allí yacimientos de petróleo.

Estados Unidos reconoce perfectamente la necesidad estratégica del desarrollo económico de Alaska. El desarrollo económico y demográfico está inseparablemente ligado al del potencial defensivo, pues no se puede defender el vacío, pero en ese campo. EE. UU, no puede luchar con armas iguales con la URSS. debido al hecho mismo de los principios liberales que ellos pretenden oponer a los métodos autoritarios de sus adversarios. Es mediante el transporte masivo de "voluntarios" de las juventudes co-munistas o de "personas desplazadas" que la URSS "coloniza" la Siberia extrema oriental, mientras que es necesario construir "un puente de oro" al obrero estadounidense para comprometerlo a ir a trabajar en Alaska. Además, éste casi nunca renueva su contrato después de una primera estada.

En otras palabras ¿lo que de un lado está en vías de realización en forma prodigiosa a fuerza de hombres, podrá alguna vez realizarlo el otro bando a fuerza de dólares? Tal es el dilema que se le plantea a las autoridades norteamericanas, en lo que concierne al plan de desarrollo económico, por consiguiente demográfico, de los dos territorios fronteras.

Desarrello que, del lado norteamericano sobre todo, tiene un carácter esencialmente estratégico, en razón de la posición de "puente" intercontinental que presentan las dos penínsulas que son, ante todo, trampolines de partida o de escala, las explanadas avanzadas de los dos mundos.

El Estrecho de Bering no es hasta el momento una de las zonas focales de las vías de comunicaciones marítimas internacionales como lo son Panamá, Suez o Gibraltar, allí donde en todo instante se puede observar la salud económica del mundo como en un termómetro.

Además de que sólo es operable a la navegación de superficie durante algunos meses del año, solamente da acceso a las costas mismas de Siberia y de Alaska en el Artico. Su interés es, sobre todo, el de vía de comunicaciones interiores para cada uno de los países dueños de las penínsulas; mas, a ese título, es sin embargo, la única vía de un rendimiento práctico suficiente para asegurar los transportes pesados procedentes de o con destino a los litorales árticos opuestos.

Es particularmente importante del lado soviético, porque todas las minas de la Siberia septentrional evacuan sus productos hacia el Artico, en embarcaciones pequeñas a través de los grandes ríos, de junio a septiembre, v en trineos motorizados en el invierno. Y es sólo mediante convoyes de carga escoltados por rompehielos y con exploración aérea, que estos minerales pueden emprender la "ruta marítima del norte" hasta el Pacífico.

b) El Puente Intercontinental

No es solamente a esas posibilidades efímeras de cabotaje que el Estrecho de los dos mundos limita su interés estratégico. Es ante todo en su calidad de "puente" intercontinental que ha jugado un papel determinante. Es por ahí que la "cuna de las razas" del centro de Asia ha podido propagar la especie humana

hasta Groenlandia, hasta la América del Sur y de allí hasta las Islas del Pacífico Sudoriental.

El primer "puente" es tendido por la naturaleza misma entre los dos continentes bajo forma de bancos de hielo costeros durante los meses de invierno y se puede así pasar a pie o en trineo de una ribera a la otra.

Los primeros europeos que entraron en contacto con los Tschoutches hacia 1635 supieron que, desde tiempos inmemoriales, ellos franqueaban igualmente el Estrecho en verano en sus kayaks o baidaes, abriendo así la vía a los sitikis, después a las galeras de los rusos.

El "puente" marítimo siguió siendo así el único medio de comunicaciones entre los dos mundos y a fines del siglo XIX, en que aparece la era del telégrafo, se pensó repentinamente en la utilización de ese "puente" para volver a ligar el Viejo y el Nuevo Mundo.

Cuando el primer cable transatlántico, tendido en 1858, había dejado de funcionar después del mensaje inaugural de la Reina Victoria al Presidente Buchanan, la "Western Union Telegraph Company", que había tendido la primera línea Nueva York - San Francisco, en 1863, obtuvo las autorizaciones necesarias para prolongar esta línea hasta el Estrecho de Bering y de allí hacia Europa a través de Siberia.

En la era en que el ferrocarril fue soberano se pensó en tender un "puente férreo" entre los dos continentes, ya fuera mediante un viaducto, apoyado en los islotes Diomede, o a través de túnel submarino bajo las aguas poco profundas del Estrecho. Hasta ahora ese proyecto del túnel de los dos mundos no ha corrido mejor suerte que el otro también famoso proyecto del túnel bajo el Canal de la Mancha. En ambos casos se sigue hablando y estudiando su realización atendiendo a razones políticas, estratégicas, técnicas y financieras.

Periódicamente los rusos, en sus períodos de tranquilidad, se preocupan de este problema. El viaducto podría además servir de apoyo a turbinas nucleares que impelieran el agua del Pacífico hacia el Artico para descongelarlo. Actualmente los enlaces ferroviarios trans-

continentales en uno y otro continente apenas sobrepasan el paralelo 55° Norte y por ese hecho no pueden en forma alguna unir los extremos de los dos mundos a las redes ferroviarias continentales. Los esfuerzos realizados en los últimos años para mejorar los enlaces terrestres con esas zonas estratégicas serán resumidos más adelante.

c) El reinado del avión

La primera manifestación aérea en esas regiones fue la llegada a Nomé, el 15 de mayo de 1926, del dirigible "Norge" que había zarpado de Spitzberg tres días antes con Nobile y Amundsen. Al año siguiente, el australiano Wilkins despegó de Point Barrow y se posó varias veces sobre un banco de hielo; más tarde, en 1928, efectuó el vuelo Alaska-Spitzberg. Finalmente, Lindbergh realizó el primer "Puente Aéreo" intercontinental por esta vía yendo desde los Estados Unidos al Japón en 1930.

Ese raid, luego el equipamiento aeronáutico del Artico soviético, que se manifestó con ocasión del salvamento aéreo de los náufragos del "Tchéliouskine", llamó la atención de los norteamericanos hacia el nuevo interés estratégico de Alaska.

A partir de 1931, la Marina de los EE.UU. envió cada año misiones hidrográficas cada vez más importantes.

Al mismo tiempo, después de los fracasos del puente telegráfico y del puente ferroviario intercontinental, se consideró una línea postal aérea con Europa a través de esta vía; pero el desarrollo de la aviación de esa época no permitía asegurar en forma regular un enlace de esa naturaleza en parajes expuestos a tempestades y neblinas incesantes.

Además, la situación de post guerra, tanto técnica como política, les hizo preferir, como en el caso del telégrafo, la vía transatlántica.

El valor estratégico incalculable que el advenimiento de la aviación iba a dar a esos extremos de los dos mundos se hizo evidente entonces a los propósitos más visionarios, a la cabeza de los cuales no nos asombramos de encontrar a Wilkins, el autor del primer vuelo transpolar en 1928, quien después escribió: "No es

sólo el atractivo de las aventuras y de las investigaciones científicas lo que me ha llevado a hacer este viaje; es mucho más, es la idea de que el Artico está destinado a convertirse muy pronto en uno de los primeros factores de las relaciones comerciales y estratégicas internacionales. Con el desarrollo de la aviación el Artico pasará a ser la placa giratoria del universo, pues todas las grandes potencias lo rodean".

Mitchell, el profeta norteamericano de la guerra aérea, escribió igualmente en esa época: "Si alguna vez Japón declarara la guerra a Estados Unidos, trataría de apoderarse de Alaska, de donde sus aviones podrían bombardear Nueva York". Es en efecto lo que el Japón debió haber hecho si por una aberración estratégica inconcebible, no hubiera dispersado su formidable potencial militar sobre los objetivos de su codicia, en lugar de concentrarlo para dar el golpe en pleno corazón de su principal adversario, desamparado por la sorpresa de Pearl Harbor.

No se puede considerar la renovación de esas prácticas, lo que hace que la predicción de Mitchell haya sido quizá en anticipación de una guerra. Es igualmente verosímil desde el punto de vista técnico. En efecto, las condiciones climáticas y meteorológicas de esa región no han variado desde la época heroica de Bering; ha sido, es y será siempre "la caldera de las tempestades" del universo.

La aviación japonesa se habría topado, pues, con dificultades insuperables para dirigir ahí operaciones importantes y sostenidas en el curso del invierno de 1941 a 1942. Bien lo demostraron las ocupaciones defensivas de Attu y Kiska.

Conviene recordar aquí lo que escribió al abandonar Kiska el periodista norteamericano Robert Sherrod en su libro sobre Tarawa: "Estoy cansado del clima de las Aleucianas. Estoy cansado de volar en aviones que despegan a través de un pequeño claro en la neblina en espera de encontrar otro claro en la niebla al final de la misión, cansado de andar a tientas entre las montañas cubiertas de tundra, sin ser capaz de ver a más de treinta pies en la dirección que sea.

En julio me encontraba embarcado en un crucero para hacer un patrullaje de ocho días con un destacamento naval a lo ancho de Kiska. Si mal no recuerdo, vimos nuestros destructores escoltas dos veces durante los ocho días. Durante todo ese tiempo de permanencia allí, los destructores se mantuvieron sin embargo sólo a unos cuantos cientos de metros hacia cada banda.

¡Y era verano!".

En ningún otro teatro eventual de operaciones pueden los progresos de la radio-detección, de la tele-dirección y de la televisión, trastrocar en forma más completa que en aquél, las posibilidades tácticas y estratégicas. Es decir, que un avance técnico en esos campos puede tener ahí un efecto decisivo y, en adelante, la lucha es permanente en ese terreno. Ella ha asumido una nueva forma con la aparición de las armas y proyectiles estratégicos

d) Las Comunicaciones

Las posibilidades de los enlaces y de las operaciones aéreas y balísticas estratégicas no pueden hacer olvidar las considerables servidumbres de infraestructuras terrestres o flotantes que ellas implican, pese al aumento de autonomía de ciertos aviones y a los alcances "intercontinentales" de ciertos proyectiles o armas.

Si se considera la ubicación de las bases terrestres en este "extremo de la tierra" se concluirá que básicamente ellas sólo pueden ser aprovisionadas en forma permanente y a un costo aceptable, en material pesado, de mantenimiento, de reparaciones y de consumos, mediante la vía marítima.

Por otra parte, sea que se trate de la Península de Alaska o de Tschoukite, la única forma de que este tipo de transporte esté prácticamente asegurado hasta los cabezales de las líneas fluviales, carreteras o líneas férreas que se internan en el territorio, es también por la vía marítima.

Sin duda que, antes de noviembre de 1941, nadie en Estados Unidos había comprendido plenamente que Alaska, desde ese punto de vista, era para ellos verdaderamente un territorio de ultramar.

Fue necesario que llegara Pearl Harbor para que todos comprendieran instantáneamente esta situación, pues como tan bien lo ha expresado el Almirante 'El dominio del mar es como todos los bienes de este mundo, sólo se le aprecia plenamente cuando uno se ve repentinamente privado de él". Después de ese terrible golpe asestado a la Flota del Pacífico, fue necesario concentrar el resto de los medios aeronavales para reforzar las Islas Hawai y volar en auxilio de Australia. En esas condiciones las comunicaciones marítimas con Alaska, corrían el riesgo de verse seriamente amenazadas por el enemigo. Sin duda quedaban aún las comunicaciones aéreas, pero, además de que los aviones eran requeridos para tareas más imperiosas que el establecimiento de un "puente aéreo" Estados Unidos - Alaska, la enorme cantidad de material y los combustibles necesarios para la aviación no podrían ser transportados, con un rendimiento suficiente, a esos lugares alejados y desérticos más que por la vía marítima

En el continente del frente, la simetría geográfica, climática, minerológica y estratégica ha suscitado problemas de comunicaciones análogos, pero que han sido resueltos a un ritmo más lento, hasta estos últimos años.

Hacia atrás, la vía férrea transiberiana del valle del Amur ha seguido siendo hasta el presente la vía de comunicaciones terrestres más septentrional del extremo asiático (de doble vía a partir de 1939-1940 a triple después del término de la !! Guerra Mundial).

Desde esta línea, una comunicación fluvial directa lleva hasta el Artico partir de Bodaibo, que se encuentra sobre el Vitein, afluente navegable del Lena, y una ruta que está siendo duplicada por una vía férrea va de Tynda a Irkutsk. Más hacia el Este, otra ruta penetra hacia el Norte, parte del puerto de Magadan sobre la costa norte de Okhotsk y llega hasta el alto Kolyma. La ruta actual deberá ser duplicada por una vía férrea, la cual, haciendo juego con la de Servard-Fairbanks, comunicará los yacimientos de oro y los combinados de Seimtchan y Verklime Kolynsk. Hasta el presente esos centros mineros dependen únicamente de la vía fluvial hacia el Artico y de la "ruta marítima del norte" por el puerto de Ambartchik, cuyo simétrico canadiense es Atlavik (Base aérea en la desembocadura del Mackenzie).

Las demás Bases soviéticas son también réplicas exactas de las norteamericanas; el Cabo Schmidt, escala aeronaval de la "Ruta de los Tschoutsches", corresponde a la "Naval Reserve Petroleum Nº 4" de la Punta Barrow. Los aeródromos costeros de Vaukarem, Nashan, Uleen y Anadir, están frente a frente de los de Neatok, Noorvik, Nome, Saint Michel y Naknek, en la banda opuesta del Estrecho.

En el Mar de Bering la Base aeronaval soviética de Petropavlosk está a 1.200 millas de la Base Naval norteamericana de Dutch Harbor y a la misma latitud. La una y la otra están libres de hielos todo el año. Por el contrario, la antigua Base principal de Vladivostok, célebre desde las salidas de sus cruceros en 1904, aunque situada bastante más al sur, está invadida por los hielos de diciembre a marzo, mientras que la Base norteamericana principal de San Diego, goza del clima benigno de California.

V. POSIBILIDADES OPERATIVAS EN EL PACIFICO NORTE

Del punto de vista estratégico general, tanto ahí como en Europa, una confusión o trastrocamiento sin precedentes ha sido la consecuencia de la Segunda Guerra Mundial. Desde 1905 a 1945 el poderío japonés ha dominado el extremo oriente y ha servido de pantalla entre las dos grandes naciones continentales. Su hundimiento no sólo ha dejado cara a cara, en ese teatro, a la URSS y EE.UU., sino que bruscamente ha llevado a esta última nación a la orilla del asiático como consecuencia continente de la ocupación de las islas japonesas. El téte à téte peninsular del extremo norte se duplica, pues, hasta un nuevo orden, con una aproximación insular estrecha entre Hokkaido por un lado, Sakhalin y las Kuriles por el otro, ya que, después de la capitulación japonesa, los rusos han ocupado la parte sur de la Gran Isla de Sakhalin y el Archipiélago de las Kuriles. Además, de Hokkaido a las Filipinas, pasando por Okinawa, los norteamericanos controlan una cadena ininterrumpida de bases insulares a corta distancia del continente. Y ese no es más que un sector de la línea general de Bases o puestos avanzados de que dispone el mundo oceánico alrededor de la masa eurásica.

Derivado de ese hecho, dos de los elementos esenciales de la evolución de la situación en ese teatro son: el mantenimiento de las Bases de EE.UU. en el Japón y la evolución política de este último.

Entretanto, ahí como en otras partes en la periferia eurásica, hace estragos lo que se ha dado en llamar la "guerra fría". No es un problema fundamental Estados Unidos, tal como ellos mismos lo reconocen, hayan perdido una "partida" en la fase continental de ese género de guerra, en la época de la victoria de los comunistas chinos en 1949. La fase peninsular se ha llevado a fondo en Corea y en Indochina; la fase insular está ella misma marcada por la evolución de Indonesia y las amenazas periódicas contra Formosa. Es decir, que, mientras uno se atenga a ese tipo de guerra, no hay razones para que se produzca un cambio en las fronteras directas de los dos "Grandes". Estas avanzadas sólo tienen valor estratégico si uno se imagina operaciones directas y totales con miras al corazón de los continentes y aún ese interés sería muy diferente para uno u otro de los dos "Grandes".

En una eventualidad tal, la potencia aero-oceánica que disponga de una flota de portaaviones y submarinos "estratégicos" y de bases insulares o peninsulares en todo el contorno de Eurasia, no tendría necesidad alguna, para sus operaciones ofensivas, de intentar apoderarse de una península situada en el extremo Noreste del continente asiático y con las condiciones climatéricas más rigurosas.

Por el contrario, la potencia aero-terrestre, por tener más dificultades para transportar por la vía marítima sus bases aéreas o proyectiles, al margen del continente americano —ver el affaire de Cuba en octubre de 1962— se vería naturalmente impelida, para poder actuar masivamente contra el continente, sea a desencadenar la guerra de los proyectiles intercontinentales, sea a intentar aproximar sus bases de partida por la sola vía abierta a las operaciones aeroterrestres, es decir, ese "puente" intercontinental entre los dos mundos.

En resumen, esta región tiene un interés defensivo para uno y ofensivo para el otro en razón precisamente del hecho de que la potencia que posea el dominio de los océanos puede elegir sus bases de partida en cualquier punto de la periferia de la isla contraria, mientras que la otra debe obligatoriamente frecuentar los estrechos para limitar lo más posible la amplitud del salto aéreo, que es lo único que le puede permitir poner pie en la isla contraria.

Es este imperativo el que, en las antípodas, ha empujado irresistiblemente hacia Flandes a las potencias aero-terres*-es deseosas de poder actuar contra las Islas Británicas. Mas aquí, esa primera etapa está cumplida al empezar el juego, pues las potencias rivales rodean ya las márgenes opuestas del Estrecho.

Desde el punto de vista de las posibilidades de ejecución de operaciones "clásicas", los inmensos desiertos helados del Artico se prestan admirablemente para las operaciones aerotransportadas, a condición, naturalmente, de disponer del equipo adecuado a ese clima, porque los objetivos a capturar: aeródromos, puestos de detección, núcleos de comunicaciones, depósitos mineros, etc., están aislados y no pueden ser defendidos simultáneamente.

Todo el problema consistirá en mantener un abastecimiento suficiente de transporte hacia los objetivos capturados para convertirlos en Bases avanzadas, requiriéndose además la vía marítima para el transporte del material pesado.

Hay que observar también que, en un teatro donde la simple "supervivencia" humana absorbe del 60 al 80% de los esfuerzos, la destrucción de los campamentos de habitabilidad, mediante bombardeos, equivale a la aniquilación de las guarniciones.

La desproporción de la condición marítima indica también los objetivos más sensibles para uno y otro de los bandos. Del lado asiático, que se vería reducido por ese hecho, en materia de comunicaciones de superficie, a las solas vías terrestres. Un simple examen a la carta permite observar los puntos neurálgicos de esa red.

Para conjurar, en toda la medida posible tales eventualidades, el gobierno soviético organiza todo su territorio en Zonas que tienen su autonomía alimenticia, económica y militar en los famosos combinados. De ahí el valor inestimable del petróleo de Sakhalin y de Kamchatka y los esfuerzos desplegados por el gobierno para fomentar la población de esas regiones; arremetida hacia el oro de Kolyma, colonización de juventudes comunistas, deportaciones, etc.

A fines de 1949 el Gobernador de Alaska estimaba que frente a los 100,000 habitantes de su territorio (hoy día 250.000) podía haber cerca de 5 millones en el territorio siberiano simétrico, de superficie equivalente. Agregaba que los rusos habían establecido estaciones agrícolas experimentales cada 100 millas y lograban cosechar cereales en latitudes donde hasta entonces jamás se habría creído posibles las siembras.

Del lado oceánico americano, los puestos avanzados insulares dependen fundamentalmente de la vía marítima transpacífica y ella es la que representaría para la URSS el objetivo más rentable. Como parece poco posible que Rusia pueda dar alcance en el futuro inmediato al progreso norteamericano en fuerzas aeronavales de superficie, ha desarrollado un programa intensivo de construcción de submarinos ultramodernos, tanto en el Extremo Oriente como en Europa. No se debe olvidar, en efecto, que estos buques son los únicos que, a pesar de un dominio aeronaval enemigo, pueden operar en todos los mares del mundo y, en consecuencia, pasar a voluntad de un teatro de operaciones a otro, especialmente por el Canal Stalin y el Artico. La revolución técnica que ha significado la propulsión nuclear que ha incrementado los rendimientos tácticos de los submarines ha dejado, por otra parte, obsoletos los medios que durante la última guerra lograron superar la ofensiva submarina alemana. Fuera de esos objetivos marítimos, los puntos más importantes a capturar serían naturalmente. los aeródromos del noroeste norteamericano; desde alli los aviones y los proyectiles podrían alcanzar con mayor facilidad los centros vitales de los EE.UU. que están, hasta un nuevo despliegue, mucho más concentrados que los de Rusia.

Por otra parte el General Bradley, Presidente del Comité de Jefes de Estado Mayor, afirmaba el 8 de junio de 1950 que "la posesión por parte de los rusos de la bomba atómica, hacía de la defensa de Alaska el problema más importante en el futuro inmediato".

Algunos días más tarde el estallido de la guerra de Corea hacía aún más serio el problema y el Pentágono obtenía los créditos que exigía para transformar a Alaska y el gran norte canadiense en una explanada de detección, de intercepción y de contramedidas aéreas.

Desde esa fecha, se han destinado como término medio 200 millones de dólares al año a las inversiones estratégicas en Alaska.

Después de haberse conocido el interés por las pieles en tiempo de la colonización rusa, luego la fiebre del oro a comienzos de este siglo, el Noroeste norte-americano conoce hoy el auge de las inversiones estratégicas.

La población civil total de Alaska ha pasado de 70.000 habitantes en 1940 a 250.000 en 1960.

Los radares antiaéreos de la DEW Line, girando bajo sus enormes domos de protección plástica en las márgenes del Artico, entraban recién en servicio, cuando fue lanzado el primer Sputnik en 1957, comprobándose además la posesión por parte de los rusos de proyectiles intercontinentales contra los cuales esos radares y los aviones de caza eran impotentes.

De inmediato, los radares antiaéreos de la DEW Line fueron revestidos con antenas de detección de acero inoxidable de alrededor de 120 metros de largo y 50 de altura, capaces de detectar proyectiles desde su partida, a 3.000 kilómetros y de calcular electrónicamente su trayectoria. El cerebro electrónico que alimentan guía a su vez a los proyectiles de intercepción.

Una de esas antenas está establecida en Clear, en el centro de Alaska, la segunda en Thule y la tercera en Flyingdales, en el centro de Gran Bretaña.

Pese a la existencia de la ruta ALCAN, la defensa de Alaska dependería siempre, en tiempo de guerra, de la vía marítima para los transportes masivos, tanto más puesto que la ruta sigue siendo vulnerable a las inclemencias del tiempo, especialmente a las inundaciones luego del deshielo y lo será igualmente a los golpes de mano aéreos o lanzados con paracaídas, pues su protección eficaz en tierra a lo largo de 2.600 km. exigiría efectivos prohibitivos. Con mayor razón la utilización de Alaska como cabeza de puente por los rusos dependería de la vía marítima.

VI. CONCLUSIONES

a) El "Téte à Téte" de Bering.

En el norte del Océano Pacífico, entre dos islotes que jalonan el "Gibraltar" de Bering, se encuentra la única frontera entre Estados Unidos y Rusia. Esto indica la gran importancia que esta zona tiene, generalmente olvidada por los aliados europeos de EE.UU., lo que no deja de tener influencia a veces, sobre la forma en que unos y otros aprecian la situación geoestratégica mundial.

Exceptuando los encuentros fortuitos de patrullas en los bancos de hielos costeros en 1953, que revelaron esta frontera a buen número de europeos y los ataques a aviones norteamericanos por cazas soviéticos a lo largo de la costa siberiana, pareciera que los dos "Grandes" tratan de evitar enfrentarse directamente en aquella zona.

Por otro lado, no es menos evidente que de una y otra parte se han desplegado esfuerzos considerables para el equipamiento estratégico de esos extremos tan próximos de los dos mundos.

Después de 1947, las fuerzas de EE. UU. y Canadá efectuaron en el "gran norte" americano los importantes ejercicios combinados aero-terrestres MUSKOX y YUKON. Al año siguiente, el ejercicio Frigid y en 1949 el ejercicio Sweetbriar. Esos ejercicios permitieron comprobar la táctica de las operaciones en

regiones polares reproducida en el estudio sobre el Teatro Artico.

En la misma época, la prensa soviética mencionaba, mucho más discretamente, un ejercicio análogo efectuado en Siberia bajo el título de "Operaciones Stalin" en el cual participaron destacamentos de Irkutsk. Rusia poseía entonces una experiencia más antigua de las operaciones en esas regiones.

Del lado norteamericano, fue el golpe de Pearl Harbor, que amenazaba temporalmente su dominio marítimo en el Pacífico Norte, el que hizo comprender el interés estratégico de Alaska y su situación de territorio de ultramar con relación a Estados Unidos. Este interés se acentuó más durante la ocupación japonesa de las Islas Aleucianas de Attu y Kiska en 1942-43.

El segundo choque lo propinó la Guerra de Corea en 1950, incrementado por el desarrollo del arma nuclear rusa, complementado por el de su aviación estratégica, luego de sus proyectiles intercontinentales, y desde entonces, las dos penínsulas han sido objeto de una carrera por el "equipamiento estratégico" adecuado a los progresos fulminantes de las armas.

En el hecho, a cubierto de esas "defensas" peninsulares del Pacífico Norte, es en otros puntos de la periferia oriental de Asia que los "dos Grandes" se han enfrentado, indirectamente.

b) La Estrategia Peninsular e Insular de "Contención"

Desde 1947, la estrategia oficial de EE.UU. está dirigida y orientada a contener la expansión soviética hacia la periferia de la Eurasia, que escapa aún a su control y con mayor motivo, hacia los países de ultramar.

Lamentablemente esa estrategia no fue prevista cuando en la Conferencia de Yalta en 1944, se convino, como premio a la intervención soviética contra el Japón después de la capitulación de Alemania, que en el momento de la rendición japonesa, los rusos ocuparían la Corea del Norte, la parte Sur de Sakhalin y todo el archipiélago de las Kuriles, en espera del cumplimiento del Tratado de Paz.

Los acontecimientos posteriores han demostrado que esos acuerdos han tenido las siguientes consecuencias:

- La apertura de una brecha en el cordón insular de contención que se tenía, cen tanta vigilancia, desde el Japón a Australia, ya que el rosario de las Kuriles domina todas las salidas al Pacífico desde el Mar de Okhotsk.
- 2) La creación de las "cortinas de hierro" de Hokkaido, por una parte en el Estrecho de La Pérousse, extensión de 25 kms. entre esta isla y el extremo sur de Sakhalin, y por otra parte entre la costa Este de Hokkaido y las islas ocupadas por los rusos. De ahí que múltiples incidentes de aguas territoriales se tradujeran, en virtud de la interpretación soviética, en la internación de numerosas naves de pesca japonesas, y en ataques contra los aviones norteamericanos.
- 3) La creación de la "cortina de hierro" del paralelo 48° transcoreano, de ahí la guerra chino-estadounidense, después el régimen de armisticio actual, en esta cabeza de puente peninsular.

Luego del fracaso de la contención confiada a Chiang Kai Shek en la China Continentai, la Séptima Flota defiende su "reducto insular" de Formosa conservando su Base insular de Okinawa.

La acción norteamericana en esos reductos peninsulares está apoyada por la Séptima Flota y por las Bases que poseen en Japón y Filipinas.

c) Importancia del Dominio Marítimo

El papel de la Séptima Flota muestra que, a pesar de los rendimientos actuales y futuros de la aviación y de los proyectiles intercontinentales, toda la estrategia en esa parte del mundo, como en los otros teatros, descansa como ayer en el dominio de las comunicaciones marítimas a través del Pacífico.

Esto ha sido demostrado para Alaska en Pearl Harbor y en la ocupación de Attu y Kiska, como igualmente en el golpe que cambió el curso de la guerra en el Pacífico en el Mar del Coral y Guadalcanal, etc. Se ha visto en la Guerra de Corea, que los 250 DC-54 del famoso "puente aéreo" consumían 24 toneladas de bencina para transportar 5 toneladas útiles, bencina que, en consecuencia, debía ser transportada al lugar por buques, despachando solamente 3.000 toneladas mensuales en lugar de las 50.000 toneladas mensuales del "puente marítimo". De ahí que se dispusiera la construcción en calidad de urgente de los 35 "mariners" de 13.000 toneladas y 21 nudos de velocidad, de los cuales uno, el "Hosiermariner", efectuó la travesía Norfolk-La Pallice en seis días.

La guerra de Vietnam es otra demostración tan palpable como muchas otras donde, cada mes, sólo se transportan 2.000 toneladas por aire contra 600.000 toneladas por mar.

Como escribiera ese infatigable navegante que fuera André Siegfried, "las rutas marítimas siguen siendo esenciales para los transportes pesados, para el reaprovisionamiento intercontinental, para los envíos de tropas. Eso no significa que se deba subestimar el transporte aéreo, aún como medio de reaprovisionamiento, pero lo aéreo es, pese a todo, sólo un sucedáneo, eventualmente precioso e indispensable, al menos comparado con los tonelajes masivos.

El transporte terrestre ya no puede reemplazar al transporte marítimo, aún en las comunicaciones en el interior de un continente. La ruta transcontinental sólo se hace indispensable cuando uno se ve privado de la ruta marítima...; ella tiene un interés más político que comercial.

"Se cree que las vías transiberianas, transamericanas, transafricanas, transaustralianas sirven para ir de un extremo a otro del país comercialmente. Eso no es verdad: se tiene interés de transportar vía Panamá de Nueva York a San Francisco y vía Suez desde Europa al Extremo Oriente". Se puede aún agregar: vía Gibialtar de Bilbao a Cartagena, de Casablanca a Túnez, de Dunkerque a Estambul, etc., por mar igualmente de Sydney a Perth, de San Francisco a Servard, de Vladivostok a Petropavlovsk, etc.

Los esfuerzos realizados por Rusia para abrir la "Ruta Marítima del Norte" son otra prueba, simétrica podría decirse, de la prioridad acordada a la vía marítima.

Sin duda, durante la Segunda Guerra Mundial, los rusos fueron a Nome a recibirse de los aviones y material liviano de los norteamericanos que ellos transportaron por aire, pero el grueso de los envíos no constituía cargamentos aéreos y se vio a ese material de guerra, destinado a la lucha contra Alemania, pasar impunemente entre las Islas de su aliado, el Japón.

Fuera de esa vía marítima extremo oriental, fue por otras dos vías marítimas que Rusia recibió el material de guerra indispensable para sus ofensivas de 1942 a 1945: la ruta circunafricana del Golfo de Persia y la ruta transatlántica de Murmansk; la vía aérea de Nome a Uleen aseguró el tránsito, por cierto no despreciable, de 7.000 aviones, pero de una cantidad muy reducida de material liviano, el cual habría sido de un apoyo poco significativo en cuanto al trastrocamiento de las fuerzas sin la libertad de los transportes masivos por mar.

La libertad de las comunicaciones marítimas en el mar de Okhotsk, a lo largo de las costas de Kamchatka y del Estrecho de Bering, es indispensable para el mantenimiento de las fuerzas soviéticas en ese extremo de Rusia. Estando en posesión de Sakhalin y de las Kuriles, los rusos pretenden obstruir la entrada de fuerzas aeronavales extranjeras en el Mar de Okhotsk.

Durante la discusión del Tratado de Paz con Japón, en San Francisco en 1951, en las negociaciones ruso-japonesas de Londres en 1955 y en el acuerdo de Moscú en 1956, los rusos trataron, en vano, de prohibir el acceso al mar del Japón a las fuerzas navales de los países no ribereños, similar a la posición tradicional que han seguido con respecto al Báltico y al Mar Negro.

Aquí, eso dividía a las fuerzas norteamericanas las cuales, por ese hecho, no habrían podido cumplir totalmente sus compromisos de asistencia con Japón y Corea del Sur.

Sin duda, el modo más antiguo de transporte, el buque, ha sido testigo de la invención y perfeccionamiento progresivo de los vehículos rodantes y posteriormente de los aviones; pero la diferencia entre la capacidad unitaria y el consumo de energía por tonelada-kilómetro del primero, con relación a los otros, sigue siendo considerable e interviene con todo su peso e importancia, cuando es necesario hacer depender el éxito de una empresa de una estricta y rigurosa economía de los medios de los cuales puede disponer.

Cuando las fragatas de Cook y La Pérousse mostraron la posibilidad de llevar a ese teatro fuerzas marítimas desde Europa, Krusenstein abrió la vía de la futura Escuadra rusa del Pacífico y por no haber comprendido que de la superioridad de esa fuerza sobre la Flota japonesa dependía el éxito de su política extremo-oriental, fue que la Rusia Zarista sufrió la humillación de 1905.

Nadie podría negar, finalmente, el papel jugado por las fuerzas aeronavales en la gigantesca Batalla del Pacífico de 1941 a 1945.

NOTA: Artículo condensado de una Conferencia del ciclo de Geoestrategia, dictada por el Almirante (R) R. Lepotier, en la Escuela Superior de Guerra Naval de Francia.

