

Por
Rubén SCHEIHING N.
Capitán de Corbeta
Armada de Chile

DOS RUTAS ESTRATEGICAS

La decisión británica de retirar todas las fuerzas militares al Este del Canal de Suez, ha dejado un vacío estratégico difícil de llenar para el mundo occidental.

La defensa del Sudeste asiático unida a la creciente importancia del Océano Indico, que con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial se vio reforzada por los Pactos Militares, más conocidos como CENTO, SEATO y ANZUS, se encuentra en crisis.

Paralelamente con la disminución del poderío militar británico en esta convulsionada región del mundo, vemos como emerge otro coloso dispuesto a disputar a los Estados Unidos el control de los mares: no referimos a la Armada Soviética.

Cálculos estimativos asignan a Rusia la capacidad para operar 65 submarinos con propulsión nuclear y un número superior a 320 submarinos convencionales, lo cual en esta sola arma le permite hacerse presente en cualquier mar que se lo proponga.

También ha llamado poderosamente la atención el reciente acuerdo pesquero concertado entre Rusia y el Gobierno de la isla Mauricio, el cual tendría una cláusula en que esta última concedería facilidades para que buques soviéticos tuvieran acceso a los puertos de la isla. El recurso esgrimido lógicamente como cobertura sería la pesca.

Es oportuno recordar el apoyo financiero entregado para la construcción de las Bases Navales de Hodeida en el Yemen y de Berenice en Egipto, como asimismo, es significativa la visita de Altos Oficiales de la Armada soviética a la Base Naval india de Vishakhapatman.

SITUACION EN EL MEDITERRANEO

La agudización de la tensión bélica en el Medio Oriente, que precedió a la llamada Guerra de los 6 Días, entre israelíes y árabes, se considera como la excusa perfecta para justificar la presencia de una moderna escuadra rusa en el Mediterráneo.

Su sola presencia ha puesto en jaque a las Fuerzas del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). El impresionante poderío demostrado por esta flota tiene un aspecto psicológico casi tan importante como el estratégico. Se trata aquí de impresionar a los países árabes; al igual que lo hiciera Nelson frente a la costa danesa en el pasado.

El Mediterráneo, que se consideraba como un "lago norteamericano" con la presencia de la Sexta Flota, ha visto cómo decae su influencia. La Flota soviética tiene una capacidad anfibia que le permitiría realizar desembarcos de Infantes de Marina al estilo de los realizados por norteamericanos en el Líbano y Santo Domingo; éste tal vez sea uno de los aspectos más significativos a tener en cuenta para el estudio de sus posibles cursos de acción.

La Flota ha utilizado como base el puerto de Alejandría y Puerto Saïd, pero es un secreto a voces que se negocia con el Gobierno argelino la utilización de la base abandonada por los franceses de Mers-el-Kebir.

ESFUERZOS NORTEAMERICANOS

Para contrarrestar esta creciente amenaza en el Océano Índico, se construyó una Base aérea en Dhahran (Arabia Saudita), una Base naval avanzada en Manama (Islas Bahrein) y una Base naval avanzada en el protectorado británico de Qatar.

Posteriormente, en Rodesia la construcción de la Base aérea de Melfort, la autorización británica para construir una Base naval en la isla Paulan-Tekon cerca de Singapur y la habilitación de una Base naval para submarinos atómicos armados con proyectiles Polaris en una isla del Golfo de Bengala, conforman un despliegue estratégico de consideración.

Pero aún hay más, existen conversaciones con el Gobierno británico para construir una gran Base naval en la isla Diego García (Islas Chagos) y se estudia la posibilidad de crear algo similar en las islas Farquhar, Seychelles y Cocos.

Tal vez sería interesante preguntarnos ¿por qué o a qué se debe este despliegue defensivo en tan gran escala? Si observamos el mapa del área, la respuesta es evidente, la protección de las líneas de comunicaciones marítimas que enlazan el Oriente con el Occidente.

RUTA DEL CABO

Desde los tiempos de Vasco de Gama, que descubrió para el mundo occidental esta ruta oceánica, bajo el punto de vista comercial su importancia ha sido vital.

Si bien es cierto que la apertura del Canal de Suez constituyó un severo golpe, al igual que el Canal de Panamá para nos-

otros, su importancia estratégica, comercial y cultural se ha mantenido a través de los siglos.

En la actualidad el cierre del Canal de Suez la ha revitalizado. Por ella circulan una cantidad superior al millón de toneladas diarias, especialmente de combustibles, rumbo a Europa y los Estados Unidos.

La presencia de la Armada soviética desde las nuevas posiciones obtenidas puede amenazarla seriamente, ya sea desde sus Bases en el Mediterráneo o del Océano Indico.

RUTA DEL CABO DE HORNOS

Como decíamos anteriormente esta ruta oceánica con la apertura del Canal de Panamá ha perdido parte de su antigua importancia. Pero es lógico y lícito preguntarnos ¿y si este Canal se cerrara? Es evidente que una parte importante del tráfico marítimo destinado a los puertos ribereños del Pacífico se desviaría por ella. Además, la utilización del Estrecho de Magallanes y nuestros canales australes la harían ampliamente recomendable.

Su defensa, por cuanto al ser vía de transporte de riqueza estamos obligados a protegerla, implica graves responsabilidades y necesidades. Es de todos conocido que los submarinos nucleares, tanto norteamericanos como soviéticos, realizan viajes de crucero alrededor del globo utilizándola sin que sean evidenciados, lo que demuestra su vulnerabilidad.

VACIOS ESTRATEGICOS

Con lo anteriormente expresado podemos inferir que existen dos grandes vacíos defensivos a nivel mundial que coinciden con dos antiguas líneas de comunicaciones, los cuales se situarían en el Atlántico Sur y en el Pacífico Sudoriental. Se considera que la defensa del Océano Indico, de conjugarse los esfuerzos de los Estados Unidos, Australia y Sudáfrica podrían conformar una "entente disuasiva" ante amenaza a esta ruta vital, por lo menos en teoría.

El problema aparentemente no tiene la misma solución para los otros dos casos. Si bien es cierto que Argentina y Brasil bajo ciertas condiciones pueden brindar protección al tráfico marítimo, éste siempre distará de ser completo, en un conflicto de características mundiales. Los Estados Unidos estarán comprometidos en otras áreas que le afectan más directamente y en cuanto a los países africanos sólo se podría contar con Sudáfrica, la cual a su vez tiene ya una pesada responsabilidad.

La misma situación vista en el Pacífico, es realmente alarmante. Se complica por la geografía, meteorología y lógicamente por los medios disponibles. En esta área no se puede esperar ayuda de USA. ni Australia; ambos tienen amenazas más inmediatas en sus costas, pero la alternativa podría ser Japón, que aunque está más distante, necesita una ruta más expedita para sus necesidades.

La pregunta es: ¿Serán los países de las áreas capaces de cubrir estos vacíos estratégicos o esperarán que los llenen otros?