

TEORIA DE LA ESTRATEGIA NAVAL EN LA ERA NUCLEAR

Por

Edward WEGENER
Contraalmirante (R.)
Armada Federal Alemana

(De "Proceedings Naval Review", USA).

El desafío en el mar con que las naciones de Occidente se encuentran confrontadas es suficientemente bien conocido. ¿Por qué la teoría entonces? ¿No deberíamos concentrarnos más bien en problemas prácticos? Y sobre todo: ¿Por qué no nos contentamos con las enseñanzas navales que debemos al contraalmirante Alfred Thayer Mahan? La verdad de sus teorías ha sido probada por dos guerras mundiales sucesivas.

No obstante, existe una buena cantidad de razones por las cuales parece conveniente volver a discutir sobre teoría naval. Fuimos testigos de una serie de descubrimientos técnicos en el sector naval durante la Segunda Guerra Mundial y después de ella que han producido un efecto más profundo que cualquiera otra revolución técnica antes conocida y que han transformado enormemente nuestro concepto de guerra naval, en un grado mayor que la evolución simultánea producida en la guerra terrestre. Estos cambios en el escenario de la guerra en el mar no pueden dejar intacta la teoría. Periódicamente, el pensamiento naval debe ser reevaluado. Ni siquiera Mahan puede escapar a esta reevaluación. Tal como la teoría de guerra de

Clausewitz adquirió toda su importancia sólo después que evoluciones posteriores la liberaron de muchos detalles efímeros, así también las enseñanzas de Mahan sacarán provecho y ganarán en poder persuasivo con el transcurso del tiempo. Entonces, sólo la calidad perenne y universal de su teoría se hará evidente. Por lo tanto, nuestro análisis deliberadamente se basará en el núcleo del pensamiento de Mahan.

Entre los avances tecnológicos mencionados, las armas nucleares estratégicas han cambiado muy profundamente la teoría militar y, por lo tanto, la política mundial. En lo que respecta a la guerra naval, ciertos escritores profesionales de los últimos años han llegado a conclusiones algo ambiguas. Los autores británicos, vicealmirante Sir Peter Gretton, y el profesor L. W. Martin, del Instituto de Estudios Estratégicos (por no nombrar más que dos), están dispuestos a admitir solamente a los portadores de armas estratégicas para una guerra general en el mar. No ven mayor base para el ejercicio de la supremacía en el mar y el control de la navegación mercante. La teoría naval de Mahan y Corbett se ha vuelto obsoleta para ellos. Las flotas

que antes dominaban los mares están sometidas a la participación en una guerra limitada en ultramar o a un papel menor en situación de paz.

Este autor no comparte ese punto de vista. Pero no hay duda de que hoy la teoría tradicional debe hacer frente a un desafío, y hasta la fecha no lo ha hecho con un éxito completo. Debemos preguntarnos: ¿Cuál será el papel de la guerra naval en la era de equilibrio nuclear? ¿Cuál es el lugar, dentro de esta teoría, de los portadores navales de armas nucleares "estratégicas"? ¿Qué importancia tienen las actividades militares en el mar bajo la sombra del equilibrio del poder nuclear en una situación de paz? Estas son preguntas que Mahan no nos contesta y que justifican totalmente un nuevo estudio de la teoría.

Además, hay una razón específica para dedicarse nuevamente a la estrategia naval. En su época, los libros de Mahan fueron estudiados cuidadosamente por todos los gobiernos y todas las armadas. Hombres de estado, políticos y almirantes se inspiraron en sus obras y encontraron en ellas una justificación para sus armamentos navales. Varios grandes estados, inspirados por las ideas de Mahan, incurrieron en grandes sacrificios para construir poderosas flotas. Cuando poco después tuvieron que luchar por la supervivencia nacional en la Primera Guerra Mundial, comprobaron que estas flotas habían sido malas inversiones. Apenas se usaron en el combate. ¿Dónde estaba su influencia sobre la historia? Estos estados —la Rusia zarista, el Imperio Austro-húngaro y, sobre todo, Alemania Imperial— (los tres países con tradición continental y una larga experiencia en guerra terrestre) —habían interpretado mal las enseñanzas de Mahan, tal como podemos establecerlo retrospectivamente. ¿Por qué esos imperios fueron inducidos a error? Sería sumamente instructivo descubrirlo, ya que el antagonista actual del Occidente, la Unión Soviética, es, tal como la antigua Rusia, un estado en posición geográfica muy alejada de las áreas marítimas disputadas. Al mismo tiempo, es un estado con tradición continental y mucha experiencia en guerra terrestre. Sin embargo, posee la segunda armada más poderosa del mundo. Es

asombroso el contraste entre su armamento naval de dimensiones tan enormes y el área geográfica en la que está basado.

Dominio del Mar

En su libro más famoso, "La Influencia del Poder Naval sobre la Historia' 1660-1873", Mahan parte discutiendo sobre los diversos elementos del poder naval. Empieza con la premisa de que el tráfico en el mar debe ser protegido durante la guerra. Se concentra en la navegación comercial porque la prosperidad obtenida por el comercio de ultramar puede transformarse en poder político. En una guerra entre superpotencias, el objetivo no es entregar preciosos bienes comerciales de alejados países mediante el comercio privado, sino satisfacer necesidades inmediatas de guerra, transportando vitales materias primas, comestibles, efectos militares y tropas. El tráfico marítimo se convierte en transporte marítimo estratégico-militar, una función de la propia guerra.

Como Mahan se concentra en la prosperidad como resultado de intercambios comerciales por mar, su principal interés en controlar las rutas marítimas es para proteger la navegación. Dado que actualmente estamos tratando directamente con el poder político, se hace evidente que impedir el movimiento de la navegación enemiga (o el tráfico marítimo efectuado en beneficio del enemigo), se convierte en una meta de una importancia igual a la que tenía la protección de la navegación propia: indudablemente la navegación del enemigo es parte de su poder.

La meta es entonces doble: proteger el tráfico marítimo propio y detener el del enemigo. La navegación de ambos lados debe ser controlada. El control de la navegación amiga y hostil es el propósito y objetivo final de la guerra naval. En esta distinción esencial debemos reconocer el núcleo y la idea básica universalmente verdadera de Mahan.

Aparte del efecto económico del control del mar, está el aspecto militar. El control del mar permite a la potencia que lo sustenta emplear potencia militar desembarcando tropas y emplear la avia-

ción en todas las costas que están dentro de su alcance.

Control del mar significa —para volver a establecerlo con mayor precisión— que la navegación propia se mantenga esencialmente fluida mientras que a la del enemigo se le impide la circulación. En una era de reconocimiento aéreo o por satélite, de gran alcance, que permite escrutar todo el océano, difícilmente un buque de superficie puede abrigar esperanzas de navegar sin ser observado en aguas controladas por el adversario. Los burladores de los bloqueos de superficie no volverán a aparecer. En aquellas partes del mar que uno controla, la obstrucción del movimiento de la navegación enemiga tenderá, por lo tanto, a ser total.

“Tráfico fluido” implica un elemento de duración. Para esta condición, que se caracteriza por la capacidad de ejercer control, cuyos efectos ya hemos indicado, Mahan usa (como también lo hemos hecho nosotros) la palabra “control del mar”. En realidad, esto no es del todo correcto. Control no es una condición sino una actividad. Para la condición, que se caracteriza por la capacidad de ejercer control, se necesita un término diferente. En los párrafos que vienen a continuación este estado se describe con un término que Mahan también usa: “dominio del mar”, aunque no con una diferenciación pronunciada entre éste y control.

Dominio del mar es idéntico a “supremacía del mar”. Mahan nos enseña que toda guerra naval culmina en la “pugna por la supremacía”. Para él, la calidad de líder naval consiste en la capacidad de obligar a la flota del enemigo a entrar en batalla en las mejores circunstancias posibles para uno, y de vencerla y destruirla. Jamás se cansa de describir la forma en que un comandante naval obtiene éxito en esto y cómo otros fracasan. Critica severamente cuando un almirante pierde el control del combate o cuando presenta a su flota sin la concentración de fuerzas adecuadas. La batalla en el mar, muchas veces descrita hasta el más ínfimo detalle de las maniobras de navegación, se convierte no sólo en el centro cuantitativo de sus obras, sino que intuitivamente llega a ser también el fondo cualitativo de atención.

Pero debemos ser precisos al respecto: la batalla en el mar —la eliminación de la flota enemiga— de ninguna manera es el requisito previo para el dominio del mar. El combate no es una finalidad en sí mismo. Recibe su importancia del objetivo final de la guerra naval: controlar el mar. La lucha en el mar sólo se justifica si la meta final lo requiere. Si la flota enemiga, por cualquier razón que sea, parece incapaz de desafiar el dominio que uno tiene del mar, es decir, si uno posee la supremacía del mar sin riesgos de competencia, entonces mucho mejor. Uno puede tener dominio sobre un mar limitado, geográficamente confinado, o de uno muy amplio. Por supuesto, un dominio global del mar, que abarque todos los océanos, es más extenso y conveniente. Resumiendo, se pueden dar las siguientes opiniones para describir el dominio del mar:

Dominio del mar es una condición de poder, de cierta duración, en un área en la cual el tráfico marítimo propio es fluido, mientras que el del enemigo ha cesado de fluir. El objetivo de la guerra naval es alcanzar y mantener este estado. Esto se obtiene mediante el poder naval.

Un dominio total del mar permite la guerra económica contra el adversario, que depende de las comunicaciones marítimas; el predominio sobre todos los países que están fuera de la esfera de influencia continental del enemigo; la reclusión de su potencial humano y material (incluyendo su capacidad de navegación mercante), y la exclusión del enemigo del goce de estos recursos.

El dominio del mar permite emplear el ascendiente del poderío militar a través del área marítima dominada.

Poder Naval

Al leer las notas generales de introducción del libro más influyente de Mahan, se advierte que usa “poder naval” y “control del mar” sin hacer diferencias. En la práctica, indudablemente, un poder abrumador puede transformarse fácilmente en control. Sin embargo, es necesario establecer una diferencia entre los dos conceptos. Control es el objetivo, poder naval es el instrumento

para ganar la batalla por la supremacía y para mantener el dominio del mar.

¿Qué elementos comprende el concepto de poder naval? Indudablemente las fuerzas navales son uno de ellos. Sin embargo, Mahan las omite al detallar las partes que componen el poder naval; evidentemente, las da por supuestas desde la partida. Todos los elementos que menciona se relacionan con las fuerzas navales. Pero, ¿son todos ellos verdaderos componentes del poder naval o, tal vez, no son más que meros accesorios, más o menos deseables para ejercerlo con éxito? Y finalmente, ¿han variado, con las circunstancias actuales, los respectivos papeles que los elementos individuales desempeñaban en tiempos de Mahan?

En primer lugar, parece importante nombrar las fuerzas navales como un elemento del poder naval en lugar de darlas simplemente por supuestas o incluso confundirlas con el poder naval mismo. No todas las fuerzas navales son de igual valor para adquirir y mantener la supremacía del mar. Por ejemplo, las lanchas de defensa costera, en este caso, indudablemente, son de menor importancia que los portaaviones. Para mayor simplicidad, a aquellas fuerzas necesarias para la supremacía del mar las llamaremos "flota", aunque hoy una flota difícilmente se presenta como un todo integrado en el mar. En este sentido, una flota comprendería no sólo buques de combate de superficie, sino también el arma aeronaval, submarinos e igualmente buques de apoyo; en resumen, todo lo que se requiere y es apropiado para la competencia por la supremacía.

Discutiremos ahora los elementos de Mahan. El primero, la "posición geográfica", es preponderante en su importancia. Mahan describe las calidades que son ventajosas para el poder naval y cuáles son menos favorables en cuanto a posición geográfica. Expone también las ventajas y desventajas de los dos elementos que menciona a continuación: "conformación física" y "extensión del territorio"

En las circunstancias actuales, el análisis que Mahan hace de estos tres elementos —estrechamente relacionados entre sí— no es enteramente pertinente. La relación de ventaja y desventaja ha

cambiado con la tecnología moderna. Las rutas de navegación, que antes podían ser atacadas en forma coherente sólo donde convergían, han cambiado, sobre todo hoy que los buques de carga pueden ser detectados, detenidos y destruidos en cualquier parte, gracias a un sistema de vigilancia que abarca todo el océano. Hoy, es menos importante que antes la situación favorable de una posición geográfica, en relación con las rutas de navegación, porque los océanos mismos se han convertido en rutas de navegación en su totalidad. Lo que ahora cuenta es la posición geográfica en relación con ellas. Por esta razón, parece necesario volver a definir lo que es "posición geográfica", y volver a considerar la relación entre fuerzas navales y posición geográfica.

En primer lugar, debe existir lo más cerca posible del área marítima en la cual se desea tener dominio. Esta área debe ser accesible en tiempo de guerra de modo que la "flota" pueda presentarse para la contienda por la supremacía. Para los buques de carga, la posición geográfica debe ser de tal naturaleza que el tráfico marítimo pueda empezar a fluir desde allí. Esto parece muy trivial, tanto que Mahan nunca se molestó en mencionarlo en sus requisitos previos para el poder naval. Pero, precisamente por el hecho de no mencionarlo, provocó equivocaciones. Una costa —aún con la conformación física y la extensión ideal— que no da a una flota acceso al mar o al océano donde el tráfico marítimo parece vital para ambas partes, bien podría no existir. Fue precisamente esta situación, absurda tal vez para el pensamiento de Mahan, la que se presentó a las potencias continentales europeas durante la Primera Guerra Mundial.

Evidentemente, Mahan fue mal interpretado por la Armada Imperial Alemana. La posición geográfica de la flota de alta mar era la costa norte de Alemania con sus excelentes puertos. El almirante Tirpitz había basado su magna flota en esta posición geográfica en el rincón sudoriental más recóndito del Mar del Norte. Sus intenciones estratégicas eran, casi exclusivamente, lograr que su flota fuera igual a la de Gran Bretaña en cuanto a cantidad y calidad de acorazados. La Armada Alemana ha-

bía contado firmemente con que se producirían una o más batallas en el Mar del Norte, tan pronto como estallara la guerra con Inglaterra. A pesar de su inferioridad numérica tenía esperanzas de lograr una victoria y estaba seguro de poder hacer la guerra en esta forma. Pero la batalla decisiva no se materializó. La Batalla de Jutlandia —dejada inconclusa un día y no renovada al día siguiente— fue un éxito militar alemán muy notable, pero no tuvo ningún efecto. Lo mismo habría ocurrido aunque el éxito alemán hubiera sido mucho más notable, pues la situación estratégica no habría cambiado con una victoria memorable y resonante. Los ingleses tenían todo lo que deseaban: dominio del mar en todo el Atlántico. ¿Por qué habrían de entrar en combate en el Mar del Norte? Es evidente que evitaron expresamente otro gran combate naval con los alemanes.

Los alemanes se enfrentaron impotentes con esta situación. Pensaban que habían aprendido de Mahan que lo más importante en la guerra naval es concentrar las fuerzas propias, y buscar la batalla en el mar para llegar a una decisión. Esta teoría calzaba con su experiencia en guerra terrestre, en la que cuando un determinado territorio debe ser conquistado, el combate entre los ejércitos llega a producirse automáticamente e indudablemente es decisivo. Durante la guerra y aún después los alemanes no pudieron contestarse por qué esto debía ser diferente en el mar. No lograron resolver el acertijo de que no se produjera el combate en el mar.

No obstante, la solución debía haber sido simple. Habría bastado que recordaran que el tráfico marítimo es el objeto de la guerra naval. Habían perdido completamente de vista este objetivo al crear su estrategia naval en el Mar del Norte, y no se dieron cuenta que en una guerra contra Inglaterra éste se había convertido en un mar sin tráfico, un "mar muerto". No lograron comprender que una batalla en el Mar del Norte no afectaba en absoluto a la navegación en el Atlántico, cuyo control debería haber sido de vital interés para ellos. No fueron capaces de reconocer que su costa, geográficamente cerrada por Inglaterra, no constituía en absoluto una posición

geográfica, en relación con el Atlántico. Sin una posición geográfica en el área marítima disputada, en lo que al tráfico marítimo por el Atlántico se refería, la flota alemana prácticamente no existía, y con todo su poderío, no constituía poder naval.

Indudablemente esto disuadió a los ingleses de desembarcar en las costas alemanas del Mar del Norte y del Báltico e impidió que se mantuvieran comunicaciones con los rusos a través del Báltico. Pero esos no eran los propósitos de la gran flota alemana. Podrían haberse logrado en forma mucho más barata con lanchas torpederas, submarinos, minas y artillería de costa.

A partir de este ejemplo específico de la Primera Guerra Mundial, podemos aprender mucho sobre el concepto de poder naval:

Una flota, por poderosa que sea, no constituye poder naval.

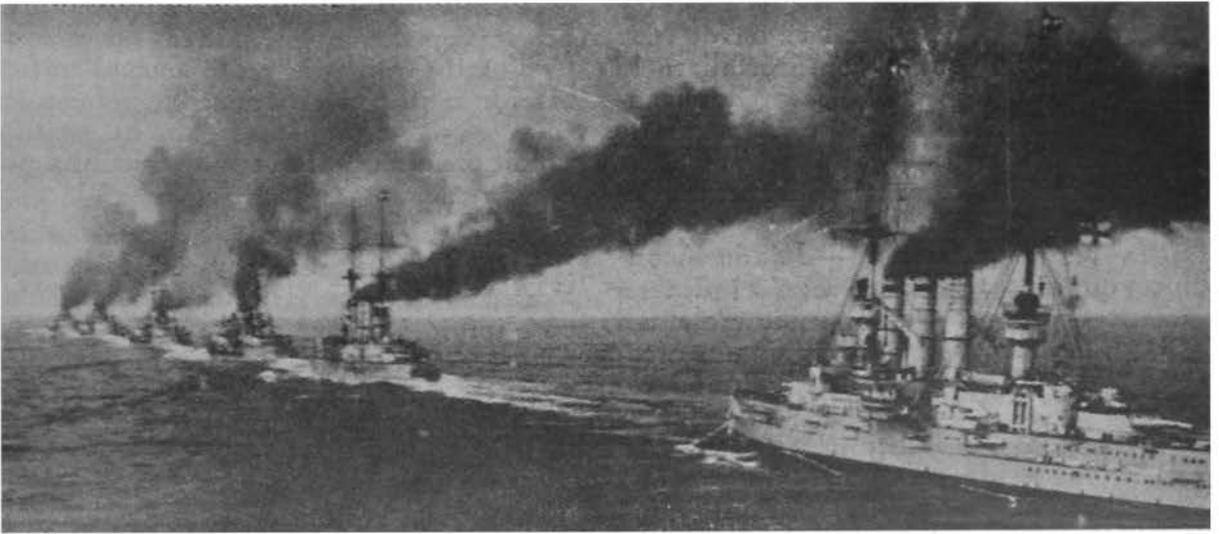
Requiere una posición geográfica cercana al mar disputado desde la cual pueda zarpar a competir por la supremacía.

El poder naval se convierte así en el producto de flota y posición. Si un factor es cero, el producto también es cero: la flota no tiene valor alguno sin posición y sin flota la posición de nada vale.

Mientras más poderosa es la flota y más favorable es la posición, mayor es el producto y el poder naval se hace más fuerte.

Según interpretación nuestra, el concepto de posición geográfica toma un significado diferente al que Mahan estipulaba. No nos preguntamos si una determinada posición geográfica es relativamente ventajosa o desventajosa para el poder naval, sino que la consideramos como un elemento constitutivo del mismo. Con el fin de acentuar la distinción con la terminología de Mahan, este elemento supremo del poder naval —una combinación de posición geográfica, conformación física y extensión del territorio— se llamará posición naval estratégica.

Al definir así lo que es posición naval estratégica se puede decir algo más sobre sus principios. Ninguna ubicación es por sí sola una posición naval estratégica.



Aunque pudo construir la segunda flota más poderosa del mundo para el Kaiser Guillermo II el gran Almirante Tirpitz no fue capaz de dar poder naval al Imperio porque Alemania, con sus puertos ubicados en el rincón sudoriental del Mar del Norte, carecía de posición naval estratégica. En esta fotografía, seis de las potentes creaciones de Tirpitz —cuatro "dreadnoughts" de la clase "Nassau", seguidos por dos acorazados de la clase "Schlesien"— dan una vigorosa pero errada impresión de poder naval.

Debe haber plena seguridad de que la flota puede operar desde ella y debe tener, por lo tanto, todas aquellas instalaciones que son necesarias para el mantenimiento, abastecimiento y reparación de una flota moderna. Además, es necesario que la base esté protegida contra el ataque terrestre o aéreo y esté unida a la tierra patria, que es su principal fuente de poder, por eficientes líneas de comunicaciones que no puedan romperse. Si la base está situada en ultramar, el mar intermedio debe estar a salvo bajo control propio. Es dudoso que tales puestos en ultramar puedan ser apoyados exclusivamente mediante transporte aéreo, si llegara a faltar el enlace de transporte terrestre o el dominio del área marítima intermedia, y sigan siendo operativos. El éxito de tal aventura a largo plazo seguramente exigiría un completo dominio aéreo en la zona que une al país de origen con la base.

Hoy, los alcances operativos progresivamente crecientes y los sistemas de abastecimiento en el mar permiten efectuar operaciones navales que cada vez abarcan mayores distancias, lo que a su vez hace posible una red de posiciones navales estratégicas extendida con mucho más amplitud que antes. Si llegara una época en que una flota se componga

no solamente de buques de superficie, sino también de submarinos y aviones de largo alcance —lo que muchos consideran posible— los requisitos geográficos para una posición naval estratégica podrían cambiar y algunas posiciones que hoy no parecen adecuadas podrían volverse útiles, pero de ninguna manera podrían llegar a ser superfluas. En nuestra época actual de alta tecnología, una flota sin una base bien equipada dentro de su alcance está condenada a quedar extenuada más que antes aún.

Mientras más cerca opera una flota de su posición propia, más poderoso se vuelve el factor posición en la fórmula "flota por posición igual al poder naval". Por el contrario, mientras más lejos opera, más débil será el elemento posición. Largas distancias entre buque y base disminuyen el potencial de la flota. En la zona costera inmediata, hasta un factor representado por una flota pequeña contribuye a un producto considerable. Las armas ubicadas en tierra y, particularmente, los aviones basados en tierra, fortalecen el factor flota. Al mismo tiempo, los aviones basados en tierra tienden a ampliar la zona costera dentro de la cual se puede dominar el mar con fuerzas navales débiles. La periferia de una posición naval estratégica será evitada por la navegación enemiga;

por lo tanto, no es necesario que la flota propia esté permanentemente en el mar. La constante posibilidad de su aparición bastará para alejar los buques del adversario. La posición genera así una especie de campo de fuerza.

Las observaciones anteriores sobre posición naval estratégica se derivan de la experiencia de una potencia continental como Alemania, a través de dos guerras mundiales. La Unión Soviética es un país igualmente chapado por tradiciones continentales que posee largas costas y algunos excelentes puertos, pero que carece, como los alemanes, de posiciones navales estratégicas cercanas a los océanos. De hecho, la similitud de los dos países respecto a su situación naval estratégica es realmente asombrosa. La especial insistencia en la importancia de la posición naval estratégica que caracteriza este análisis tiene presente esta similitud y se justifica por ella, según nuestro criterio. En la última parte hablaremos nuevamente de las peculiaridades de la situación estratégica de la Unión Soviética.

Ahora diremos algo sobre los otros elementos de Mahan, hablaremos primero sobre "carácter" y "cantidad" de gente. Mahan obtuvo sus experiencias profesionales en buques de vela. Sus obras históricas se refieren a flotas de veleeros. Incluye el carácter nacional de un país como un elemento separado del poder naval porque cree que un pueblo que se ha dedicado por largos años a la navegación tiene dotes especiales para la guerra naval. Según él, dicha nación dispone de gran población con experiencia en el mar y como su suerte económica depende de él, tienen en general una ventaja natural sobre las naciones no marineras. Este elemento ha perdido sin duda su importancia en la actualidad. Las dos potencias mundiales de nuestra época no están particularmente orientadas hacia el mar por su tradición. Lo que importa ahora es el nivel tecnológico de la nación, que no depende de las tradiciones marítimas. En cuanto a la gente, ciertamente que la cantidad confiere ventaja, y las dos grandes potencias están bien abastecidas de gente.

Sin duda, es de superior importancia la calidad técnica de los buques; sus sistemas de propulsión; sus armas; la ca-

pacidad de sus tripulaciones para mantener en estado de preparación estas modernas instalaciones y aprovechar al máximo su valor en el combate; todo lo cual, junto con la cantidad de unidades, constituye el valor de una flota. Pero todos estos elementos técnicos están ya contenidos en el concepto de "flota".

Hay otro elemento cuya importancia no ha cambiado desde los tiempos de Mahan: "el carácter del gobierno". Fácilmente puede ser el elemento más importante, pero, propiamente hablando, no es un elemento de poder naval, tal como éste ha sido definido hasta el momento; es más bien un elemento de estrategia naval en un sentido más general. La calidad del gobierno decide si una nación prefiere o no adquirir poder naval; el valor o falta de valor de la figura dirigente, la experiencia histórica de la nación, su madurez intelectual, su estado de preparación para asumir sacrificios y adversidades, su resistencia moral, todo se refleja en este término, carácter del gobierno. Y, por cierto, el carácter de la nación juega un papel a este respecto. Por instinto, los pueblos con una prolongada tradición marítima pueden tener una ventaja sobre los pueblos con una tradición militar continental. Así fue por lo menos en el pasado, pero no podemos fiarnos de eso en el futuro. En todo caso, las decisiones de alto nivel para construir una armada y crear posiciones navales estratégicas son hazañas intelectuales de gran importancia. Pueden ser tomadas —aún sin tradiciones previas de guerra en el mar— por medios racionales, tanto por estadistas eminentes como fuera Temístocles, como por cuerpos colegiados, como en el caso de los líderes romanos de la primera guerra púnica.

Podemos resumir entonces así: el poder naval consiste —y no hay una simplificación exagerada en esto— de sólo dos elementos, flota y posición naval estratégica. El producto de los dos elementos y por lo tanto, la categoría y eficiencia del poder naval, dependen de la calidad de cada uno de ellos.

Guerra de Corso

Un país en guerra que, por tener fuerzas navales insuficientes o por carecer de posiciones navales estratégicas,

no es capaz o no desea disputarle al adversario el dominio del mar, no por ello está condenado a la inactividad. Podría decidirse por una estrategia de guerra de corso. Esto significa que el país, como un guerrillero dentro del territorio ocupado por el enemigo, puede dañar el dominio del mar del adversario, limitándose a efectuar ataques sobre el objeto de la guerra naval, el buque de carga. Esta paradoja será explicada en un momento.

Históricamente hablando, esta estrategia de guerra naval se desarrolló a partir de la piratería. El botín, la captura de presas valiosas, era entonces el objetivo, más que ganar una guerra naval. Fue mucho después que la guerra de corso se convirtió en una variedad perfectamente aceptada de guerra naval. Hoy, la meta principal es causar escasez de tonelaje y algunas veces, además, destruir embarques específicos de importancia vital para la guerra. Cuando la guerra de corso logra crear escasez en gran escala y por largos períodos, asume importancia estratégica. Si el espacio de embarque se vuelve tan desesperadamente escaso que el tráfico marítimo se hunde bajo el nivel de importantes necesidades económicas y militares, entonces el dominio del mar no ha cumplido su misión protectora, convirtiéndose en una cáscara vacía. Aún en este caso extremo, sin embargo, el dominio del mar no ha pasado a ser algo absurdo. La guerra de corso, por mucho éxito que tenga, nunca abrirá las rutas marítimas para el tráfico propio. La nación corsaria seguirá aislada de ultramar. Así entendida, la guerra de corso es una forma más débil de guerra naval.

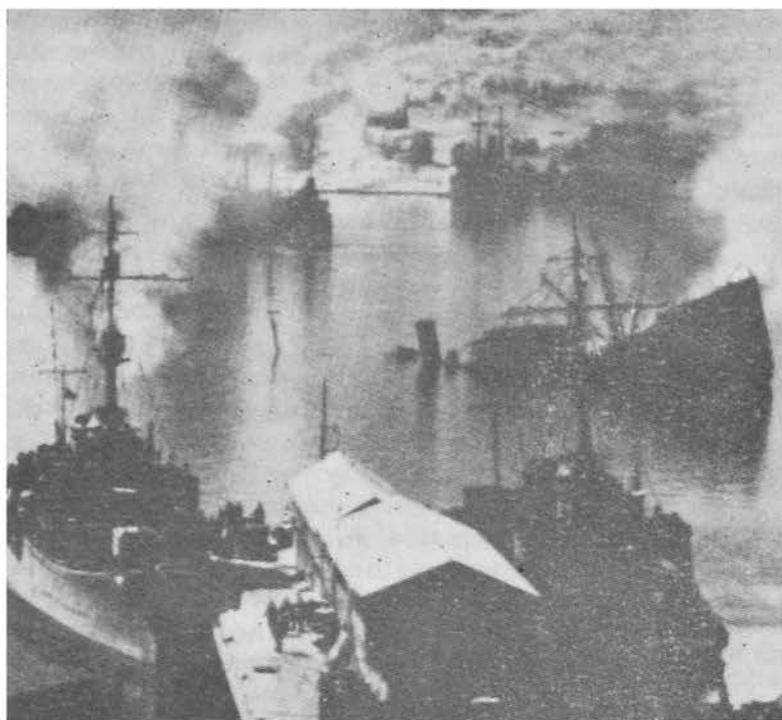
La Guerra del Pacífico nos sirve de ejemplo. A pesar de la exitosa guerra de corso efectuada por los submarinos americanos, eran los japoneses quienes ostentaban todavía el dominio de los mares de Asia Oriental en 1944. No cabe duda que el dominio japonés se había convertido en una cáscara vacía, pero los buques de carga que navegaban en esos mares eran japoneses, no americanos. Esta situación se mantuvo hasta que la flota japonesa fue derrotada.

Si hubiera una guerra entre la Unión Soviética y la OTAN, la Unión Soviética no tendría que cruzar el Océano

Atlántico, mientras que para la OTAN sería vital poder hacerlo. Por lo tanto, la Unión Soviética estaría en ventaja para empezar, pero simultáneamente quedaría separada de todos los países comunistas de ultramar, los que tendrían que plegar sus políticas a la potencia que poseyera el control del mar.

Mahan no propugnó la guerra de corso. Para él, implicaba una disipación de fuerzas. Su tesis era que la guerra de corso ha sido exterminada finalmente por el poder naval y ambas guerras mundiales lo confirman. Pero se mantiene la duda de que esta tesis haya quedado así irrefutablemente confirmada o que una estrategia alemana diferente pudiera haberla invalidado. Las dos campañas submarinas de los alemanes probaron, por lo menos, una cosa: que con la introducción del submarino la guerra de corso alcanzaba dimensiones totalmente nuevas. Fácilmente se comprende que un país en guerra haya podido mantener el dominio del mar en ciertas zonas y simultáneamente efectuar guerra de corso en otras. Es así como podríamos definir el esfuerzo americano en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial. La característica distintiva de la guerra de corso es que siempre se produce dentro de un área marítima que está bajo el control del enemigo. Habría que aclarar otro punto. El submarino se ha convertido ahora en un instrumento tan poderoso de guerra naval, que ha entrado en la competencia por el dominio del mar. El submarino a propulsión nuclear, en particular, es un arma que representa un peligro tan grande para los buques de guerra —de superficie y submarinos— como contra los buques de carga.

El empleo de submarinos, por lo tanto, no está relacionado exclusivamente con la guerra de corso. Para clasificar correctamente el desarrollo de los submarinos en nuestro sistema hay que hacer una distinción entre las misiones que realiza. Si un país en guerra usa sistemáticamente su flota submarina en la destrucción de las fuerzas navales del enemigo, el submarino se convierte en un buque de combate y no en un corsario comercial. Para los submarinos que se desempeñan en esas misiones los buques de transporte no tienen mayor im-



Si la posición naval estratégica propia no es satisfactoria, es posible mejorarla, apoderándose de posiciones adecuadas. Esto fue lo que Alemania tuvo en mente cuando invadió Noruega en 1940. Vemos aquí, dos destructores alemanes, atracados a un muelle de Narvik, después de la primera de dos violentas acciones, en el fiordo, con escuadrones británicos.

portancia, excepto como buenas oportunidades de efectuar una acción adicional. Por el contrario, los submarinos que tienen una misión de guerra de corso se dedican a los buques de transporte. Para ellos las unidades de combate enemigas son blancos de ocasión. A pesar de su éxito como corsarios, los submarinos americanos de la Segunda Guerra Mundial pueden considerarse como un ejemplo de la primera filosofía; los alemanes dan un ejemplo de la segunda.

Ofensiva Estratégica en el Mar

La esencia de la teoría naval, tal como la hemos formulado, se hace más clara aún si integramos los conceptos de ofensiva y defensiva estratégica en nuestro modelo. Tal como en una guerra terrestre, en el mar hay que distinguir las actividades tácticas, operativas y estratégicas defensivas u ofensivas (*). Indu-

dablemente que una maniobra táctica de un buque aislado o de una formación —ya sea ofensiva o defensiva— no nos da muchos indicios sobre el carácter general de la estrategia naval de un país. Incluso una operación ofensiva en el mar no forma parte de una ofensiva estratégica. En tierra, las operaciones ofensivas pueden producirse también dentro de la estructura de una estrategia defensiva (y viceversa). Cuando nos preguntamos si ciertas operaciones o actividades navales en general pertenecen a una estrategia defensiva u ofensiva, debemos mirar primero el objetivo. Si las actividades están orientadas hacia la conquista del dominio del mar, entonces la estrategia es ofensiva. Si están diferentemente orientadas o si se debe mantener el dominio del mar ya vigente, entonces la estrategia es defensiva.

Si estas definiciones, que se han derivado del concepto de dominio del mar,

(*) El autor se da cuenta perfectamente de que la Armada de Estados Unidos solamente distingue entre estrategia y táctica. Sin embargo, en muchas armadas europeas, en forma paralela a la guerra terrestre, el concepto de "operación" está intercalado entre estas dos; y además, los términos estrategia y operación se usan con un significado algo diferente. Estrategia es el "proyecto completo" para la totalidad de las operaciones militares. Es llevada a la realidad mediante operaciones. Para aclarar la forma en que estos términos son apli-

cados podríamos tomar como ejemplo el crucero del "Bismarck", en Mayo de 1941: La decisión de usar grandes buques de combate en guerra de corso fue una decisión estratégica; la decisión de emplear específicamente al "Bismarck" en esa época del año, en las circunstancias de esa primavera, fue una decisión operativa; y decisión del almirante embarcado en el "Bismarck", de entrar en combate con los grandes buques británicos "Hood" y "Prince of Wales", fue una decisión táctica.

son aceptadas, entonces, pueden sacarse algunas conclusiones de importancia.

Como ya se ha dicho, el poder naval consiste en "flota" y "posición". La estrategia naval ofensiva es la tentativa de reducir uno de estos dos valores del enemigo a cero, ya sea por la destrucción de su flota o por la eliminación de su posición.

Una estrategia ofensiva puede manifestarse en el progreso, es decir, en el avance geográfico, de una posición naval estratégica que no era satisfactoria. Creando una posición de partida para la flota propia desde la cual se pueda luchar por el dominio del mar, se entra a la liza donde el dominio del mar está en disputa. Uno desafía al enemigo.

El avance de la posición bien puede tener lugar en tiempo de paz mediante la diplomacia, apoyada por la ayuda militar o económica. En este caso la política es el instrumento de la ofensiva naval estratégica. Si una nación se ve obligada a realizar una guerra naval y carece de posición estratégica, debe obtenerla primero por medios militares. Este no es un problema de la armada solamente, sino de la estrategia general. Dentro de este contexto, es perfectamente posible que el ejército promueva la ofensiva naval estratégica. El segundo acto del establecimiento del poder naval —la creación de una flota adecuada y su instalación en la posición recientemente adquirida— es tarea de la armada. Desde entonces en adelante existe el poder naval. Si las posiciones de las partes a lo largo del área marítima disputada son equivalentes —situación favorita de Mahan— el control del mar se convierte en materia de disputa. Ambas partes se proponen la destrucción de la respectiva flota enemiga, ambas están a la ofensiva. La batalla en el mar —el combate— trae la decisión.

Hay otro método de llevar a cabo una ofensiva estratégica. Puede lograrse sin combate en el mar, simplemente privando de su posición a la flota enemiga. Una campaña terrestre orientada a ocupar la posición del enemigo puede tener las mismas consecuencias que la eliminación de la flota enemiga. Por ejemplo, si el mariscal Rommel hubiera llegado al Canal de Suez en 1942, el poder naval

británico en el Mediterráneo Oriental habría dejado de existir y las fuerzas navales del Eje habrían ejercido control sobre ese mar. Virtualmente, el mariscal habría obtenido una victoria naval simultáneamente con su victoria terrestre.

Un país que no desea cambiar el estado de supremacía en el mar, estratégicamente está a la defensiva. Hay dos posibles motivos. O bien está satisfecho con el estado actual de las cosas, si no necesita mejorar su posición, y se mantiene donde está y ejerce el control del mar protegiendo su posición contra el ataque enemigo y sus buques contra la guerra de corso enemiga; o renuncia a la supremacía en el mar porque carece de flota y no tiene una posición adecuada. Si uno no le disputa al enemigo el dominio del mar y lo acepta pasivamente, en el aspecto estratégico está a la defensiva. Las acciones de la guerra de corso, aunque desde el punto de vista táctico sean ofensivas, son entonces la mera expresión de una estrategia naval defensiva. Con estas observaciones, algo simplificadas, pero suficientes para nuestros fines presentes, podemos cerrar nuestra discusión sobre la teoría de la ofensiva y defensiva estratégica. El análisis puede resumirse en el siguiente esquema:

- a) Ofensiva naval estratégica = deseo de adquirir dominio del mar, caracterizado por:
 - Avance de la posición propia (si es que existe una flota propia);
 - Avance de la flota propia hacia las posiciones existentes o recientemente conquistadas;
 - Ataque a la flota enemiga si las respectivas posiciones son equivalentes;
 - Eliminación de la posición del enemigo.
- b) Defensiva naval estratégica = mantenimiento de la supremacía en el mar, caracterizado por:
 - Permanencia en la posición satisfactoria;
 - Defensa del poder marítimo contra actividades ofensivas del enemigo, como en a) y contra la guerra de corso del enemigo.

c) Defensiva naval estratégica = renuncia al control del mar caracterizada por:

- Ausencia de una flota adecuada;
- Permanencia en una posición inadecuada;
- Limitarse a la guerra de corso;
- Defensa de las costas propias.

Portadores de Armas Atómicas

“Estratégicas” en el Mar

Antes de dedicarnos a examinar la validez de la teoría naval en la era nuclear, otro tema más requiere discusión. Por ser desconocidos en el período preatómico, los portadores de armas atómicas estratégicas en el mar no podían aparecer en las teorías anteriores, pero actualmente, desempeñan un papel esencial dentro de las Armadas de las potencias atómicas. Indudablemente son altamente valiosos para la estrategia militar total y nadie pone en duda su importancia, pero ¿cuál es su papel en la teoría naval? ¿la hacen cambiar? ¿la trastornan completamente?

A causa de su posición de prioridad, frecuentemente se dice que los submarinos atómicos “estratégicos” son los acorazados de nuestros tiempos.

Si uno parte con la premisa de Mahan que el objetivo de la guerra naval es el control del mar —y este es efectivamente el principio rector de nuestro análisis— entonces, lógicamente, los portadores del arma atómica estratégica en el mar no tienen lugar dentro de la teoría naval porque la misión de esta arma es básicamente diferente a la de las fuerzas navales en guerra. La guerra naval se relaciona con el dominio del mar, con el tráfico marítimo, con las mercaderías y hombres transportados en buques. Los portadores del arma atómica estratégica en nada pueden contribuir al control del mar. Sus objetivos no son los buques de carga ni las formaciones navales del enemigo. Ellos se encuentran en tierra. En realidad, no importa, para el cumplimiento de su misión, si las armas son lanzadas desde aviones, desde rampas de lanzamiento en tierra, o desde plataformas en el mar. El traslado del silo de lanzamiento al mar obedece a razones

técnicas y aumenta su capacidad de sobrevivencia.

Ciertamente que las armas “estratégicas” embarcadas pueden ser usadas en el curso de una guerra atómica en beneficio de la guerra naval, para eliminar, por ejemplo, bases navales enemigas. Pero esa no es una misión característica ya que podría cumplirse también con armas ubicadas en tierra. La elección de sistemas de armas terrestres, aéreos o embarcados es un asunto de alcance de fuego o elección económica dentro del marco del potencial disponible.

Que un buque equipado con armas estratégicas de largo alcance tiene una misión diferente a la de otros buques de guerra puede deducirse fácilmente por la limitación de la autoridad del comandante. En comparación con un comandante dedicado a la guerra naval, cuya tarea más importante es usar sus armas en combate, el de un portador de armas atómicas en el mar manda sólo la plataforma; los misiles balísticos embarcados en su buque ni siquiera son adecuados para combatir blancos navales. No tiene influencia en la elección del blanco ni en la hora del lanzamiento. De hecho, estas decisiones tampoco caen dentro de la responsabilidad del Jefe de Operaciones Navales, sino que las toma un grupo central encargado de las decisiones de estrategia nuclear. Propiamente hablando, los portadores de armas atómicas en el mar, son parte de las fuerzas atómicas estratégicas de la nación. La armada actúa solamente como depositaria. Por lo tanto la línea está claramente trazada: la guerra naval no está implicada. Los submarinos “estratégicos” nada tienen que ver con los acorazados de antaño.

El cargo de la armada consiste en construir y tripular dichos buques y luego desplegarlos operativamente. Además, la Armada debe proteger esos submarinos contra el ataque enemigo y tiene que combatir contra los portadores de armas atómicas del enemigo en el mar. Sin duda, éstas son tareas navales genuinas que de ninguna manera están fuera de la teoría naval. La protección de los submarinos propios, la destrucción de los usuarios enemigos del mar, estas tareas son y siguen perteneciendo al control del mar,

Poder Naval en la Era Nuclear

Después de haber situado a los portadores navales de las armas atómicas estratégicas en su correcta perspectiva, nos corresponde ahora examinar el papel del poder naval bajo estas nuevas circunstancias de la era atómica. No es la invención del arma atómica en sí misma la que plantea nuevos problemas a la teoría naval. Las armas atómicas "tácticas" podrían influir en cierta forma en la guerra naval, pero la situación básica del poder naval sigue más o menos igual. El verdadero problema se origina por el equilibrio atómico. Obliga a las dos superpotencias a evitar en lo posible una guerra total en su disputa global por el liderato del mundo. ¿Es concebible entonces que la guerra naval, con su objetivo de proteger la navegación propia e impedir el movimiento de la del enemigo, pueda ocurrir todavía?

Aun cuando una guerra mundial entre las superpotencias se ha hecho menos posible que antes, la guerra todavía es una posibilidad. Todo el armamento del Oriente y del Occidente, tanto atómico como convencional, en tierra, en el aire o en el mar, está orientado hacia esa posibilidad. Se deben permitir todos estos componentes militares, porque la disuasión atómica es digna de crédito y mantiene la paz solamente si los elementos convencionales de las fuerzas militares alcanzan también cierto equilibrio en ambos lados.

Casi nadie pone en duda esta lógica en lo que a las fuerzas convencionales se refiere: deben existir y tener la potencia suficiente para rechazar un ataque si la disuasión atómica fracasa. Solamente surgen dudas sobre la permanencia del efecto del poder naval. Probablemente esto se debe a que dicho efecto supone duración. En la era atómica este problema se reduce a la siguiente pregunta: ¿Permiten las circunstancias actuales una guerra de tanta duración como para que el poder naval pueda producir su efecto?

Si alguna vez llegaran a intercambiarse ataques atómicos, sin duda, la fase atómica estratégica, propiamente hablando, sólo podría ser corta. Durante esta fase el poder naval no podría desempe-

ñar ningún papel importante. ¿Pero qué pasa antes de la fase atómica "estratégica"? ¿No podría haber una fase, tal vez muy larga, en que se luchara únicamente con armas convencionales o armas atómicas tácticas? ¿Hay realmente un desarrollo compulsivo hacia el ataque atómico "estratégico"? ¿No podría ocurrir que el poder atómico destructivo, a causa del constante crecimiento del potencial atómico en ambas partes, llegara finalmente a anularse a sí mismo a causa de su propia fuerza terrorífica? En el caso que el riesgo atómico llegara a ser una razón última teórica, y ningún lado se atreviera a recurrir al holocausto atómico, una guerra prolongada sería perfectamente concebible. Tal guerra continuaría hasta que se aceptaran soluciones de compromiso, que de todos modos serían preferibles a la autoaniquilación atómica. La función del equilibrio atómico sería entonces como un elemento moderador de la guerra. Probablemente esta guerra demoraría un tiempo considerable y el poder naval desempeñaría su papel tradicional.

De hecho —por la presión de la omnipresente amenaza atómica— la guerra se ha reducido, de un huracán de destrucción que aspira a la rendición incondicional, a una forma en que la existencia del enemigo no está en la picota; entonces, ambos lados harán un esfuerzo, incluso durante la guerra, para evitar todo lo que pueda poner en movimiento la espiral atómica. En una guerra terrestre parece difícil apegarse a esta condición. No hay una línea clara entre armas "estratégicas" y "tácticas". Por esta razón, algunos expertos piensan que una guerra podría ser completamente limitada al mar.

Sin embargo, es posible evaluar dicha autolimitación en la guerra, mientras nadie pueda pronosticar con certidumbre las formas que asumirá el armamento atómico "estratégico" en el futuro, y mientras siga siendo incierto que una guerra mundial llegue a producirse y el carácter que pueda asumir, la posibilidad de una guerra a largo plazo debe ser tomada en cuenta.

Si una guerra estallara en una u otra forma, entonces, el control del mar asumirá una importancia aún mayor que antes a causa de la interdependencia eco-

nómica de todos los países del mundo y particularmente de los países occidentales, cuya dependencia del mar se ha acrecentado. El efecto disuasivo del poder naval superior — y al mismo tiempo su peso político en la paz — reside precisamente en estas incertidumbres y posibilidades. A este respecto, un poder naval soviético superior tendría un efecto mucho mayor en el Occidente que un poder naval Occidental superior haya tenido, o tuviera, sobre la Unión Soviética, aunque a medida que aumentan los intereses de esta última en ultramar la diferencia tiende a disminuir.

Este efecto disuasivo es en realidad bastante considerable. Puede compensar la posible inferioridad de las fuerzas terrestres, y en cuanto al Occidente, aumenta más por su capacidad para reprimir las especulaciones Orientales en cuanto a una fase de guerra post-atómica. Hasta la fecha, la Unión Soviética propicia la doctrina militar de que la verdadera decisión de la guerra viene en la fase post-atómica. No sabemos exactamente si la Unión Soviética todavía cree en esta doctrina; pero mientras no lo sepamos con precisión, debemos considerar lo que el poder naval puede significar en la fase post-atómica, a pesar de sus horrores. Indudablemente, es cierto que el que logre levantarse primero del caos de la destrucción atómica tendrá una ventaja en la continuación de la guerra. Todo depende de una rápida reorganización militar. De hecho, si casi todos los recursos del país propio quedan destruidos, entonces más que nunca, el potencial del mundo de ultramar, que hasta la fecha haya quedado indemne, constituirá la diferencia. Como todos los buques que estaban en la mar o en puertos de ultramar durante el ataque atómico han permanecido intactos, la navegación puede ir siendo gradualmente reorganizada. Pero los recursos de los países de ultramar pueden ser utilizados solamente por aquellos que controlen los océanos. El otro lado queda excluido de esta reserva de recursos vitales. Para la fase de restitución, el control de los océanos se convierte así en un factor decisivo.

Desde un punto de vista únicamente militar, el dominio del mar en la fase post-atómica también significa ventajas. Cabe suponer que las armadas de ambas

partes han sobrevivido porque muchos de sus buques estaban en el mar. Por el momento, posiblemente ellos representan el único instrumento militar listo para ser usado. Mientras mayor sea la cantidad de bases navales y aéreas destruidas en ambas partes, más alto será el valor de fuerzas navales superiores. La aviación americana basada en portaaviones asume la más alta importancia en una situación de esta clase. Tan pronto como el poder aéreo basado en tierra es eliminado, el potencial basado en portaaviones obtiene una posición de monopolio en el espacio aéreo sobre el mar. En ausencia de una amenaza de la aviación soviética basada en tierra, se facilitará el acercamiento de los portaaviones a los mares periféricos. Aunque subsista el peligro submarino, los aviones navales americanos tendrán una oportunidad de hundir las fuerzas de superficie soviéticas y su apoyo logístico a flote y hasta un monopolio nuclear sobre parte de los territorios de Europa Oriental, con aviones basados en portaaviones, podría convertirse en una posibilidad. De estas pocas consideraciones se ve hasta qué punto el control del mar determina la fase post-atómica.

Podemos resumir lo anterior de la siguiente manera: incluso bajo los auspicios del equilibrio atómico, de ninguna manera se excluye una larga guerra en la cual el poder naval tendría que ejercer ampliamente su influencia. El margen para el ejercicio del poder naval se ha vuelto más estrecho en comparación con los tiempos antiguos, pero ha aumentado su importancia relativa dentro de este margen. Un poder naval Occidental — u Oriental — superior, sería decisivo en una fase de recuperación, para la reconstrucción con ayuda del resto del mundo que no ha sido dañado y como un factor militar.

Un poder naval superior se convierte así en un actor importante, más aún indispensable, de disuasión para el Occidente, y tal como no puede tolerar la destrucción del equilibrio atómico causada por un equipamiento atómico unilateral de los soviéticos, tampoco puede dejar que su superioridad en la mar se vea comprometida por el equipamiento naval oriental. La primacía Occidental debe mantenerse cualitativa y cuantita-

tivamente. Sin el equilibrio atómico y sin la superioridad occidental en el mar, la disuasión misma no funcionaría. Y sin una disuasión digna de crédito, el Occidente tendría que ir cediendo paso a paso.

La paz y la libertad del Occidente en la era atómica dependen en forma decisiva de la superioridad de su poder naval.

Poder Marítimo en Situación de No Beligerancia.

Mientras la disuasión funcione no se hará uso de la guerra como instrumento para la solución de conflictos políticos entre las potencias mundiales. Sin embargo, la contienda mundial por el poder sigue permanentemente. Una y otra vez surgirán situaciones en que anteriormente se habría esperado una guerra, pero en las cuales, bajo las circunstancias del equilibrio atómico, hoy se hacen tentativas para mantener la paz. Formalmente hablando, son situaciones de paz. Sin embargo, de hecho son de enorme tensión, en las que en lugar de un abierto combate se efectúa incluso una guerra camuflada. Es impropio describir estas situaciones con el término paz y las mencionaremos, por lo tanto, como situaciones de no beligerancia.

Para estas situaciones de no beligerancia se han desarrollado ciertas formas de conflicto militar en tierra que hasta la fecha no se conocían: guerra limitada, como en Corea y Vietnam; guerras de representación; guerras de liberación nacional y guerras subversivas; pero estas formas no se han desarrollado en el mar. No hay nada que se asemeje a una guerra camuflada en el mar. La explicación es muy simple: aparte de los submarinos, los buques de combate casi siempre pueden ser identificados por su bandera, tipo, lugar del combate y otra clase de información. El gobierno a que pertenecen no puede desconocer la responsabilidad de su acción. Por supuesto, los submarinos pueden atacar y mantenerse incógnitos. Pero si posteriormente se efectuara una identificación, podría ser de consecuencias políticas extremas. En todo caso, excepto en unas pocas ocasiones durante la guerra civil española, nun-

ca se han observado ataques submarinos en tiempo de paz o no beligerancia.

Sea como fuere, el poder naval sigue siendo un instrumento de política de potencia. El objetivo del poder naval — la navegación — tiene una decisiva importancia económica, militar y política en situaciones de crisis. La tentación de usar el poder naval en situaciones de no beligerancia es por lo tanto considerable. El argumento contrario es que los buques mercantes están protegidos por el derecho internacional contra los ataques militares en tiempo de paz.

Cualquier ataque a buques mercantes de otro país previamente supone un estado de guerra. La aplicación de la fuerza contra buques civiles en alta mar en tiempo de paz es piratería. De acuerdo con el derecho internacional, no hay lugar para el ejercicio del poder naval en situaciones de no beligerancia. Por lo tanto el dominio del mar previamente supone la condición de guerra.

El uso del instrumento naval en tiempo de paz da la impresión de infracción a la ley y ésta es una de las razones por las que los que usan el poder marítimo en tiempo de paz tratan de protegerse mediante resoluciones de la NU. Incuestionablemente es una decisión política pasar o no por alto el derecho internacional en tiempo de paz y hasta qué punto hacerlo.

No obstante, pueden citarse muchos ejemplos del uso del poder naval en situaciones de no beligerancia en los últimos tiempos. Uno de los más notables es la crisis cubana. Con el bloqueo de Cuba, o más estrictamente cuarentena, el Presidente J. F. Kennedy pasó por alto los principios de la ley de los mares. Ponderando la necesidad y los riesgos inherentes, su decisión fue de naturaleza estrictamente política. Las disposiciones del derecho internacional de los mares sólo desempeñaron un papel menor. El éxito de este acto consistió en que los soviéticos no pudieron escoltar sus buques. Las fuerzas navales de Estados Unidos no fueron atacadas. Si los soviéticos hubieran previsto la reacción del Presidente Kennedy y si oportunamente hubieran despachado destructores escolta al Caribe, indudablemente el Presidente habría escogido otra respuesta a la instalación de cohetes en Cuba.

En otra oportunidad hemos presenciado cómo el Presidente Lyndon B. Johnson desistió de explotar la exclusiva presencia americana en el Golfo de Tonkin en un bloqueo de los puertos de aguas profundas de Vietnam del Norte. Ni siquiera se preocupó de ordenar un bloqueo de minas en las áreas portuarias, especialmente el estuario del Río Rojo, como lo había sugerido la Armada de Estados Unidos, aunque algunos ríos demasiado pequeños para buques de alta mar fueron minados y hubo grandes bombardeos desde el mar. En el caos de Haiphong, respetó el derecho internacional de los mares. Naturalmente, esto también fue una decisión política, probablemente con el ánimo de evitar dificultades con la Unión Soviética. La historia juzgará si fue una decisión acertada o si fue un error grave, tal vez decisivo, en toda la guerra de Vietnam.

Otro ejemplo del uso del poder naval en tiempo de no beligerancia fue el bloqueo del Golfo de Akaba por Egipto en 1967. Los medios militares egipcios de ejecución que respaldaban el bloqueo eran débiles. A pesar de su debilidad, las fuerzas navales comprometidas eran adecuadas porque los egipcios eran los únicos que estaban presentes militarmente.

Finalmente, tenemos el bloqueo — si es que puede usarse esa palabra para una barrera tan porosa — de la NU. en el Canal de Mozambique con motivo del embargo de petróleo a Rodesia. Aquí también encontramos la situación, característica de un bloqueo de no beligerancia, en que la fuerza bloqueadora (en este caso compuesta por buques y aviones británicos) es la única presente. La experiencia práctica confirma así nuestra hipótesis de que el poder naval también será empleado en estado de no beligerancia. Aunque los datos empíricos de estos pocos ejemplos son escasos, bien podrían deducirse de ellos las características para una teoría del uso de los recursos marítimos en época de no beligerancia, análogos a la teoría de guerra naval.

En estado de no beligerancia, bajo las condiciones del equilibrio nuclear, cuando una de las potencias mundiales decida usar la fuerza contra el tráfico

marítimo, lo hará sólo hasta un punto que no lleve a la escalación con riesgo de una guerra. Por lo menos, evitando atacar los buques de guerra del oponente. Los buques de transporte civil del lado opositor, o incluso el tráfico marítimo internacional, en general, pueden ser capturados cuando uno se encuentra solo en el mar con un buque desarmado. Tan pronto como un buque de guerra aparece en escena y escolta al buque mercante, éste dejará de obedecer las órdenes del buque de guerra atacante. Luego, el uso de la fuerza sólo es posible si uno está preparado para aceptar el riesgo en que se incurre disparando el primer tiro. El hecho de persistir en la acción de fuerza lleva a un intercambio de disparos con el escolta y por lo tanto al escalamiento. La compañía de un buque de escolta no excluye completamente el uso de la fuerza; sin embargo, el uso de la fuerza contra un escolta lleva peligrosamente más allá del dominio de la no beligerancia en la cual uno desea permanecer.

De esta consideración se desprende que en la no beligerancia no hay control del mar. Los buques de combate del oponente no pueden ser eliminados, como ocurre en tiempo de guerra, con el ánimo de obstaculizar el tráfico por el mar. La aparición de las naves de escolta opositoras paraliza la aplicación de la fuerza en estado de no beligerancia. Sólo donde permanente o temporalmente el enemigo no puede aparecer hay una situación similar al control del mar en que la navegación puede ser atacada. Esto significa que el ataque es posible sólo en la situación de presencia exclusiva. La aplicación teórica de este principio es evidente en la Guerra de Vietnam.

Cuando ambas partes están presentes y mientras cualquiera de ellas evite un encuentro militar, la relativa potencia de las fuerzas navales no juega el mismo papel que en la guerra, pues no hay lucha. Cualquier buque de combate capaz de reaccionar ante un primer tiro en forma que ponga en movimiento la espiral del escalamiento, hasta para impedir un ataque. Lo que cuenta es el hecho de que la presencia tiene que ver con algo más que no es el combate.

La Teoría de la Presencia Marítima

El concepto de la presencia, tal como fluye de nuestro análisis, podría servirnos para establecer un paralelo con la teoría de la estrategia naval. El mismo papel que juega el dominio del mar en la guerra podría dársele a la presencia en la no beligerancia. Ambos tienen una misión similar, proteger la navegación propia y atacar la del enemigo. El dominio del mar y la presencia marítima sólo son efectivos si hay permanencia. Una corta jornada o incluso visitas ocasionales de una flota, no constituyen presencia. Se puede enviar una escolta especial en tiempos difíciles, como se supone que podrían haber hecho los rusos para la crisis cubana de misiles. Pero no hay presencia capaz de crear una nueva situación.

Sin embargo, aquí termina la analogía. Si ambos lados están presentes, sus presencias se neutralizan entre sí. No hay remedio militar para esta situación, así como no hay combate en la no beligerancia. La navegación de ambas partes continúa. Cada lado puede hacer llegar sus transportes civiles y militares a sus respectivos destinos. Puede presentarse el caso en que una parte, a pesar de contar con fuerzas navales muy superiores, tenga que contemplar impotente cómo un oponente usa el mar para el apoyo de sus actividades militares que están dirigidas contra su causa. Ni siquiera las operaciones anfibas del lado opuesto pueden ser impedidas, por superiores que sean las fuerzas navales con las cuales uno se hace presente.

Como el océano es tan amplio uno no puede estar todo el tiempo en todas partes con un número adecuado de escoltas para impedir un ataque enemigo. Esto se aplica especialmente al tráfico marítimo en áreas distantes. Cabe preguntarse si la presencia naval requiere una posición naval estratégica cercana. Teóricamente no es el caso; en tiempo de paz cualquiera puede estar en cualquier parte, en aguas internacionales, mientras lo desee, siempre que tenga apoyo a flote. En la práctica, sin embargo, la presencia hace que las bases cercanas sean necesarias o al menos deseables, si hay que mantenerse por un largo

período muy lejos del país de origen. La persistencia de los buques de guerra en el mar tiene su límite. Las visitas a puerto permiten la conservación del buque y el descanso de su tripulación. Aunque los puertos visitados no tengan instalaciones de reparaciones, estas visitas prolongan el período de despliegue de cada buque en la zona de presencia.

Así como una especie de campo de fuerza de dominio toma forma alrededor de una posición naval estratégica en guerra, algo semejante a un campo de fuerza "de presencia" puede tomar forma alrededor de una posición marítima. Los puertos de recalada —cualquiera que permita a un buque cambiar de la rutina en la mar a la rutina en puerto— hacen posible la presencia sin que sea necesario permanecer continuamente en el mar.

Estas bases no necesitan cumplir con los requisitos que deben exigirse a las posiciones navales estratégicas. Bastará con puertos de recalada donde sea posible obtener apoyo a nivel de tiempo de paz. Las líneas de comunicaciones al país de origen están siempre abiertas en períodos de no beligerancia. No se requiere supremacía del mar entre un área de presencia y una posición naval estratégica. A pesar de estas condiciones, más fáciles, la distancia entre un área de presencia y la posición naval estratégica más cercana de ninguna manera es insignificante. La necesidad de reemplazar regularmente los buques determina, de acuerdo con la cantidad de buques disponibles, la distancia a la cual puede mantenerse la presencia por un largo período.

Luego, se puede resumir: los puertos de recalada a proximidad conveniente del área de presencia son un importante factor de la presencia. El grado de ésta se mide por la cantidad de buques y la cantidad, ubicación y calidad de los puertos de recalada. Tanto los buques como los puertos son requisitos previos para una presencia duradera.

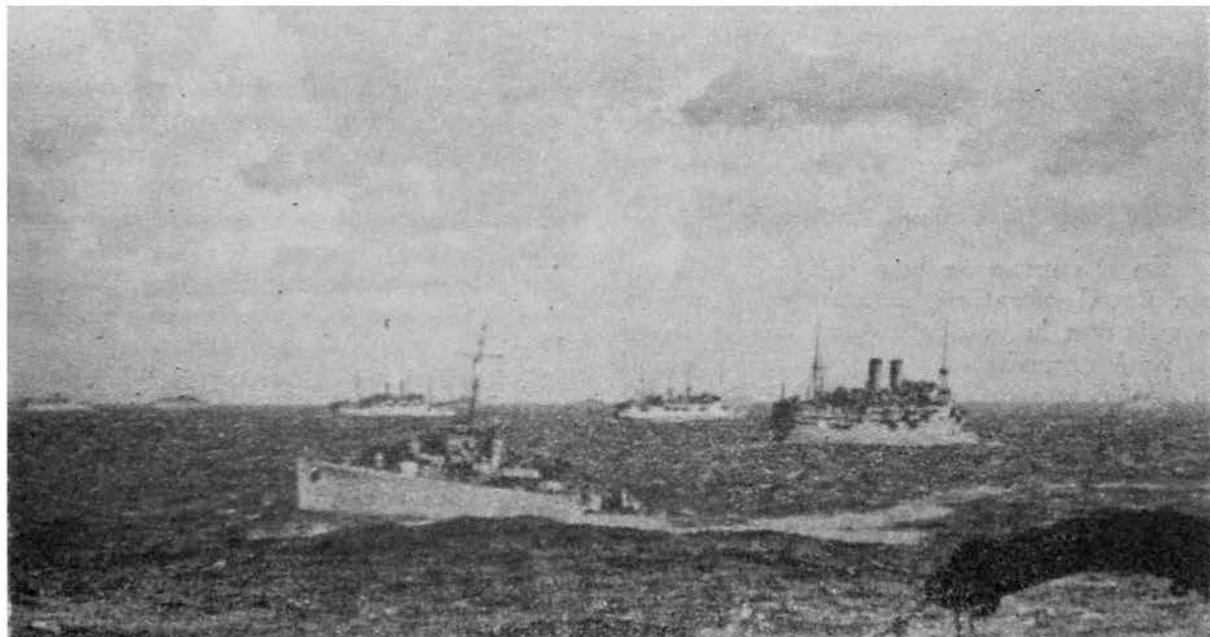
En este caso nuevamente podemos establecer un paralelo con la teoría de estrategia naval. Tal como la flota y la posición naval estratégica son elementos integrales del poder naval, así las fuer-

zas navales y los puertos de recalada son los requisitos previos de la presencia. Esta exposición, sin embargo, no es precisa. Presencia es un elemento de negociación, poder naval es un instrumento de fuerza. Los dos conceptos no guardan proporción entre sí. A fin de obtener una relación correcta, hay que poner la presencia al mismo nivel del "control del mar". Es necesario introducir un término paralelo que describa los requisitos previos de la presencia. Para este fin introducimos el término "poder marítimo", que debo reconocer como una elección algo arbitraria. Este término proviene del concepto "medidas marítimas" que se usa actualmente con frecuencia para el despliegue de fuerzas navales en situaciones de no beligerancia. Lingüísticamente, sólo es apropiado en la medida que "poder marítimo" es más débil que la expresión "poder naval".

Si uno acepta este término, entonces, parece aconsejable adoptar la palabra "marítimo" cuando se establece un paralelo entre los conceptos de presencia marítima y aquellos que se refieren al control del mar. Esto significa que habría que llamar a los puertos de recalada con

el nombre de "posiciones marítimas", en relación con las "posiciones navales estratégicas" (asimismo, "fuerzas marítimas" correspondería a "flota"). A partir de esto se puede deducir la siguiente definición de poder marítimo. Lo que el poder naval es respecto a la guerra, sería el poder marítimo para la no beligerancia. Así como el poder naval es el producto de flota y posición naval estratégica, el poder marítimo es el producto de fuerzas marítimas y posición marítima.

Naturalmente, hay nexos muy estrechos entre control del mar y presencia marítima, por una parte, y poder naval y poder marítimo, por otra. Mientras exista un estado de no beligerancia, no tiene importancia que la presencia marítima se base en poder naval o poder marítimo. En ambos casos no se puede hacer más que estar presente. Pero en cualquier momento, la situación de no beligerancia puede cambiar a situación de guerra. En ese momento es cuando se revela la debilidad del poder marítimo. Tan pronto como se enfrenta con el poder naval en condiciones de tiempo de guerra y tan pronto como se aplica la



"El control de mar faculta a la potencia que lo detenta para ejercer presión con su poderío militar mediante el desembarco de tropas... en todas las costas dentro de su alcance". Presentamos aquí un convoy de tropas británico navegando hacia Gibraltar, en preparación de la invasión anglo-americana del Africa del Norte francesa, en noviembre de 1942. Navegando rápidamente, en sentido contrario al convoy, vemos al buque escolta HMS "Enchantress".

fuerza militar, el producto de flota por posición naval estratégica recupera todo su peso. El poder marítimo que se basa ya sea en la presencia de fuerzas marítimas inferiores o en posiciones que sólo tienen características marítimas (o tal vez en ambos elementos) será eliminado por el poder naval. La presencia se extingue y el control del mar entra por sus fueros.

El poder marítimo puede convertirse en poder naval. Flota y fuerzas marítimas no son valores absolutos. Son interdependientes. Si las fuerzas marítimas aumentan hasta igualar o superar la flota del oponente y si la posición marítima se convierte en verdadera posición naval estratégica, se crea un poder naval que dado el caso que la no beligerancia se transforme en guerra, puede lanzarse a la lucha por la supremacía. El poder marítimo puede convertirse así en la avanzada del poder naval.

Finalmente, dado que la estrategia naval —tal como el término ha sido usado hasta ahora— no se adapta a las condiciones de no beligerancia, se puede hacer una distinción entre la estrategia de presencia y la estrategia naval, usando el término "estrategia marítima". Una estrategia naval sólo es genuina cuando está dirigida hacia el objetivo final —el control del mar— y por lo tanto tiene que ver con la guerra. La estrategia marítima, sin embargo, debería considerarse como parte de la estrategia naval, como un grado menor de esta última (*).

Ofensiva y Defensiva Marítima

En el campo de la ofensiva y defensiva naval estratégica, también se puede seguir con la analogía entre poder naval y poder marítimo. Una ofensiva naval estratégica aspira a ganar el control del mar. Cuando no hay posición naval es-

(*) Por razones similares, aunque más generales, el Almirante Grettton no puso a su libro el título de "Estrategia Naval", sino "Estrategia Marítima". En su artículo sobre "Estrategia Marítima Soviética Actual y la OTAN" (International Affairs, Vol. 45, Nº 1) M. Edmond y J. Skitt llegan a la misma terminología. Ellos dicen (en la obra citada): "La distinción se da a entender mediante el empleo de la palabra "estrategia marítima" como opuesta a "estrategia naval".

tratégica y sólo se ha creado una posición marítima, cuando no aparece una flota, sino solamente fuerzas marítimas en esa posición, entonces no viene al caso hablar de ofensiva naval estratégica. De acuerdo con nuestra definición, la aparición de fuerzas navales soviéticas en el Mediterráneo no constituye, hasta la fecha, una ofensiva naval estratégica. Mientras la Sexta Flota de Estados Unidos sea capaz de mantener el dominio del mar en el Mediterráneo, los puertos de recalada que están abiertos a los soviéticos no constituyen posiciones navales estratégicas. Sus comunicaciones con los recursos del país de origen en el Mar Negro deben pasar a través de los Dardanelos, y en una guerra, este paso estaría bloqueado por los turcos y por el control del mar ejercido por el Occidente en el Mediterráneo. En consecuencia, los puertos de recalada no son más que posiciones marítimas. La escuadra soviética no representa poder naval, sino solamente poder marítimo. Sin embargo, desde el punto de vista Occidental, el envío de esta escuadra a largo plazo es una acción ofensiva, ya que en el momento mismo en que la Sexta Flota pierda su dominio, los puertos cambiarán su carácter y se convertirán en posiciones navales estratégicas. Si esto se ha de incluir en la estructura teórica habría que hablar de la ofensiva marítima y distinguirla de la ofensiva naval estratégica. La ofensiva marítima —nuevamente como una analogía— significaría entonces la creación o el avance de la posición marítima y a partir de esta posición, el envío de fuerzas navales capaces de constituir presencia, por un largo plazo.

Una ofensiva o defensiva naval estratégica puede producirse en dos niveles: político en tiempo de paz y militar en tiempo de guerra. Dado que en situación de no beligerancia está excluido el uso de la fuerza militar, sólo el nivel político-diplomático es concebible para la ofensiva marítima. Lo mismo se aplica a la defensiva marítima. Si se desea impedir que se tomen una posición marítima o que lo empujen a uno fuera de la posición propia, sólo se puede recurrir a métodos compatibles con la no beligerancia.

De acuerdo con estas definiciones, las pujantes actividades civiles de los soviéticos en los océanos no representan una ofensiva marítima como muchas veces se ha asegurado. Estas actividades no tienen relación con la proporción de poder en el mar. Ni las flotas pesqueras y balleneras, ni la observación electrónica y la investigación oceanográfica representan poder marítimo. Por el contrario, mientras más aparezcan los soviéticos en los océanos del mundo en esta forma o con su creciente flota mercante, más se exponen a las posibles medidas marítimas del Occidente y más vulnerables se vuelven dondequiera que sólo el Occidente esté presente. Las actividades oceánicas de los soviéticos en el campo no militar sólo pueden ser indicio de su creciente conocimiento de los océanos. Desde el punto de vista de la estrategia naval o de la estrategia marítima no tiene importancia.

Las consecuencias Políticas del Poder Marítimo.

Finalmente, las consecuencias políticas también deben entrar a formar parte de este análisis. La influencia política del poder naval se debe al hecho de que el poder naval es reconocido, ya en tiempo de paz, como un dominio latente del mar. Cuando un estado debe incluir en sus cálculos políticos el hecho de que la sola presencia del poder naval puede tener influencia en la no beligerancia, entonces la influencia política del poder naval aumenta aún más. Sin embargo, si el lado opositor entra en escena con su poder marítimo, haciendo despliegue de presencia, neutraliza no solamente la sola presencia del poder naval, sino también una buena parte de su efectividad política. Poco importa si la nueva presencia marítima tiene o no alguna posibilidad de duración en guerra. En esta era de equilibrio nuclear la guerra no puede calcularse tan simplemente como en el pasado. Esa es la razón por la cual la presencia exclusiva en tiempo de paz, aunque no esté respaldada por el poder naval, tiene influencia política.

Los pueblos del tercer mundo en especial, no cuentan con desarrollos a largo plazo. Piensan en el día de hoy y en

lo que pueden ver. No son capaces, tal vez, de distinguir el verdadero poder naval, de un poder marítimo. Es así como la presencia, categóricamente desplegada, junto con la propaganda y la política expansionista, muchas veces es valorada, políticamente, a un grado más alto de los que su verdadero valor justifica.

Esta situación hace que el empleo del poder marítimo, en la lucha global por el poder entre Oriente y Occidente, se convierta en una herramienta de la política de no beligerancia, que por supuesto, es preferible para el que se encuentra en una posición más débil con respecto al poder naval global. Para la Unión Soviética, su ofensiva marítima es una parte de su política expansionista imperialista, particularmente efectiva en sus aspectos psicológicos demostrativos.

Con esto el análisis teórico ha llegado a su fin. El modelo para una teoría de poder marítimo en no beligerancia ofrecido aquí, conscientemente concebido de acuerdo a la teoría del poder naval en guerra, puede parecer artificial en uno u otro aspecto. Sin embargo, puede ser útil para llegar a una comprensión y evaluación más clara de las nuevas formas y nuevos usos del poder militar en la época del equilibrio atómico.

Conclusión

Con la ayuda de estos conceptos podemos describir ahora la relación de poder en el mar entre Oriente y Occidente, de la siguiente manera:

Dominio del mar con respecto a áreas oceánicas

La Unión Soviética bordea los mares navegables en cuatro puntos separados entre sí. Dos de estas áreas, los mares Báltico y Negro, están situadas cerca de aguas internas cuyo acceso está bajo control de la OTAN, las otras dos, los mares de Barents y de Japón, son mares periféricos separados por estrechos (en la era del radar, el mar que hay entre Escocia e Islandia es un estrecho) que no podrían ser franqueados por buques soviéticos de superficie sin incurrir en gran-

des riesgos. Al evaluarlas desde el punto de vista del poder naval en los océanos, las cuatro posiciones constituyen un factor de valor cero, o muy pequeño, respectivamente. (*)

Mientras los portaaviones occidentales permanezcan indemnes, las flotas de superficie basadas en las cuatro posiciones separadas estarán incapacitadas para reunirse en condiciones de tiempo de guerra. Enfrentadas por la aviación embarcada occidental, y mientras carezcan de una aviación propia similar, no tienen oportunidad de operar más allá de los mares periféricos. Por lo tanto, el factor valor de la flota soviética de superficie en los océanos también es cero. No existe ahí poder naval soviético.

De lo anterior se desprende que los soviéticos deben dedicarse a la guerra submarina en los océanos. Aunque sin ser ideales, las posiciones del Norte y del Lejano Oriente pueden ser usadas por los submarinos, ya que éstos son capaces de traspasar los estrechos que limitan los mares periféricos, si bien corriendo cierto riesgo. El valor de la posición es pequeño para los submarinos, pero no cero del todo; los submarinos pueden ser desplegados a partir de ellas hacia los océanos.

Mientras la mayoría de sus submarinos siga siendo de naturaleza convencional, los soviéticos los usarán principalmente para la guerra de corso contra la navegación occidental. Las misiones de ataque de algunos submarinos nucleares contra los buques de combate occidentales no ha cambiado aún esta imagen general.

Por esta razón, los soviéticos se embarcarán en guerra de corso con sus submarinos. Aunque incurriendo en mu-

(*) En el Lejano Oriente, los soviéticos han creado la base naval de Petropavlovsk, en el extremo de la península de Kamtehatka, único puerto con libre acceso al Océano Pacífico. Pero este lugar no tiene conexión caminera o ferroviaria con el resto de la Unión Soviética. Es en efecto una isla, susceptible de ser aislada de sus comunicaciones con el continente, mediante un ataque naval. Por este motivo no puede considerarse como una posición naval estratégica.

chos riesgos, pueden atravesar los estrechos que limitan los mares periféricos.

La estrategia naval soviética para las áreas oceánicas, por lo tanto, debe analizarse como defensiva. El Occidente, por otra parte, defiende su superioridad actual contra los submarinos soviéticos. En lo que se refiere a las áreas oceánicas, el Occidente es igualmente defensivo. No hay competencia por la supremacía.

El dominio del mar respecto a mares internos o periféricos

En cambio, las posiciones soviéticas con fuertes en las áreas marítimas inmediatamente contiguas. En comparación con las fuerzas navales locales de la OTAN, el potencial naval soviético también es fuerte en esas áreas. En ellas, el producto de posición por flota es, de hecho, poder naval y permite a la Unión Soviética ejercer dominio del mar. Pero este dominio es geográficamente limitado y es circunstancial por ausencia del Occidente; deja de existir cuando y siempre que el Occidente se muestre con fuerzas navales concentradas, dispuestas a imponer su control.

En estas áreas marítimas, la estrategia naval de la Unión Soviética es ofensiva, aspira a aumentar su área de control avanzando su posición. Especialmente con medios anfibios, amenaza a los territorios de la OTAN que flanquean las salidas de los mares internos y la costa de Noruega.

El Occidente adopta en ellas una estrategia defensiva, de preferencia manteniendo control sobre los accesos del Báltico, los Dardanelos y los estrechos japoneses. Si dejara de ejercer una decisiva oposición en la parte europea del Océano Artico, se vería reducido a hacerse presente solamente con submarinos, lo que indicaría que el control de esa parte del mar se deja, al menos temporalmente, a la Unión Soviética.

Si los soviéticos deciden lanzarse a una ofensiva naval estratégica con aspiraciones al dominio de áreas oceánicas, tendrían dos posibilidades. Primero: creación de poder naval en los océanos avanzando posiciones navales estratégicas por

tierra y mar y luego: construcción de una flota equivalente a la de los americanos. Hasta fines de 1971, no había indicios de que los soviéticos abrigaran tales intenciones. Mucho depende de la precisión de los recientes informes periodísticos que señalan, de hecho, estar construyendo un portaaviones en los astilleros del Mar Negro. El avance de sus posiciones hacia el Atlántico significaría la ocupación de Europa Occidental y del noreste de África. En el Pacífico, difícilmente hay algunas posibilidades de avance.

En segundo lugar: en vez de construir una flota de superficie, los soviéticos podrían construir una flota submarina de ataque. Suponiendo que lograran construir submarinos atómicos con velocidades superiores a las de los buques de combate del Occidente, una flota compuesta por tales unidades —con la misión de atacar las fuerzas occidentales de superficie en forma concentrada y sistemática— se convertiría en un instrumento naval con alto valor de factor flota. Como ya se ha observado, las posiciones en el Océano Ártico y el Lejano Oriente servirían para tal estrategia. Los soviéticos estarían así en condiciones de adquirir poder naval en los océanos y de adoptar una estrategia naval ofensiva en ellos, sin tener que avanzar sus posiciones. Podrían desafiar la supremacía Occidental del mar (*).

A fin de proteger el dominio occidental del mar contra una ofensiva de este tipo habría dos caminos: a) debilitar el factor de posición de los soviéticos obstaculizando, lo más posible, el tránsito de sus submarinos entre los mares periféricos y los océanos y b) proteger las unidades navales valiosas —submarinos atómicos y estratégicos y portaaviones— escoltándolas con submarinos. Para cual-

quiera de las dos alternativas se requiere una gran cantidad de modernos submarinos de caza.

La estrategia marítima de los soviéticos

En cuanto aspira a áreas donde no habían estado presentes con anterioridad, por principio, es de naturaleza ofensiva. Las fuerzas navales soviéticas empleadas para la presencia marítima crecen. Continuamente adquieren nuevas posiciones marítimas.

La ofensiva marítima más espectacular se produce en el Mediterráneo, donde la presencia única del Occidente ha sido neutralizada por contrapresencia. Aparte del efecto psicológico demostrativo que se ha logrado ya, el verdadero peligro consiste en la posibilidad de que en caso de guerra la posición marítima de la Unión Soviética llegara a convertirse en una posición naval estratégica desde la cual podría competir por la supremacía en el Mediterráneo Oriental. Las fuerzas navales y aéreas soviéticas basadas en una posición como ésta, en combinación con los submarinos atómicos, podrían convertirse en una fuerte amenaza para los portaaviones de la Sexta Flota.

La presencia marítima de los soviéticos en el Océano Índico ha sido preparada por una prolongada campaña para la obtención de bases marítimas, especialmente en la parte norte de ese océano. En esta región, el Occidente está a la defensiva; ha perdido prácticamente todas sus posiciones. A causa de la falta de posiciones marítimas, tendría dificultades incluso para establecer una contra-presencia permanente. Si la Unión Soviética logra convertir su posición marítima en el Mediterráneo en una posición naval estratégica, la región alrededor de la Península Arábiga podría convertirse, junto con el Mediterráneo, en una enorme posición integral en la vía del Canal de Suez. Sin embargo, para constituir poder naval en esa zona, los soviéticos no tienen, por el momento, el factor "flota adecuada". Si estallara ahora una guerra global, el poder naval occidental podría eliminar las fuerzas navales soviéticas en el Océano Índico, las que quedarían rodeadas por el control occi-

(*) Dado el actual desarrollo de la tecnología A/S, una ofensiva naval estratégica de este tipo constituiría una importante amenaza para el Occidente. La concentración del arma aérea embarcada en unos pocos superportaaviones hace que esta amenaza sea particularmente real. En este momento, por razones de tecnología, los soviéticos todavía no pueden construir dicha flota. Pero el peligro es inminente.

dental del mar en los océanos Atlántico y Pacífico.

En estos océanos las oportunidades de una ofensiva marítima soviética son escasas. En el Atlántico Norte, ni siquiera hay evidencias de una posición marítima incipiente. Una estadía temporal de las fuerzas navales soviéticas no constituye presencia marítima en la región. Dentro de la estrategia atómica y marítima, sería conveniente para los soviéticos ganar un peldaño en tiempo de paz en las restantes partes del Atlántico y del Pacífico; pero desde el punto de vista de la estrategia naval, sería desatinado mientras el Occidente ejerza el poder del mar en esa región, puesto que las posiciones

marítimas no podrían convertirse en posiciones navales estratégicas.

De esta forma, es la coincidencia del poder naval y el poder marítimo la que reviste un verdadero valor. A pesar de la importancia de la estrategia marítima, al final de cuentas, lo que vale es el poder naval. El peso político del armamento naval depende eventualmente de él y lo mismo ocurre con su efecto de disuasión.

Esto es lo que el Presidente Kennedy quería decir cuando manifestó: "El control del mar significa seguridad. El control del mar significa paz. El control de los mares significa victoria... Nuestra supervivencia misma puede depender de él".

