

FICTICIA TRADICION NAVAL RUSA

Por
Patrick J. ROLLINS

No como Zar de Rusia, sino como humilde marino "Peter Mikhailov", Pedro el Grande, creador de la Marina rusa viajó a Holanda en 1698 para observar como los holandeses, el mayor poder naval del mundo del momento, construían sus buques. La Marina rusa siguió adelante, entonces, para establecer una gloriosa, ininterrumpida historia de excelencia marítima. La primera frase constituye un hecho histórico; la segunda es ficción contemporánea.

Escritores contemporáneos se han esforzado para presentar el reciente y rápido desarrollo de las flotas mercantes y de guerra soviéticas y sus operaciones en el Mediterráneo y en altamar como culminación de varios siglos de historia y tradición naval. Dicha interpretación, sin embargo, no resiste ningún análisis de la historia rusa que vaya más allá del patrón evidente de la guerra naval limitada, de períodos de construcción de buques y de esfuerzos intermitentes por lograr antecedente tecnológico. Recientes estudios, básicamente superficiales e inexactos, han puesto el surgimiento del poder naval soviético en una falsa perspectiva. Los periodistas, que por lo común se citan unos a otros, han creado una tradición naval donde, relativamente hablando, no existía.

Aparentemente se han sentido obligados a hacerlo con el fin de demostrar la "lógica" del desarrollo naval soviético.

De este modo, no han logrado destacar el punto más crucial de todos, es decir que el progreso del poder naval soviético desde la II Guerra Mundial desafía la "lógica" de la historia rusa. El primer paso para una evaluación correcta y adecuada de las intenciones soviéticas debe comenzar con ese reconocimiento. El desarrollo naval soviético desde mediados de la década del cincuenta es notable y nefasto precisamente a causa de la débil herencia naval rusa. Los desarrollos actuales exigen una seria atención porque se apartan significativamente del patrón histórico de su estrategia y su política naval y nos deja, por lo tanto, sin puntos claros de referencia.

La posibilidad de que los regímenes zarista y soviético pudiesen seguir políticas similares en la prosecución de objetivos nacionales comunes han comprometido a los historiadores y analistas durante medio siglo. Su interés reconoce que los bolcheviques se sienten herederos de la mayor parte de los potenciales y limitaciones del antiguo régimen. Este problema de continuidad y cambio sustenta una relevancia particular de los asuntos navales a causa de la relativa inmutabilidad de los factores geo-estratégicos que subrayan la política nacional. La relativa estabilidad de los fundamentos de la estrategia naval hace sumamente notable, por lo tanto, que la cuestionable teoría de la "urgencia por el mar"

de Rusia nunca haya sido probada contra las políticas navales zaristas. Realmente, la política naval rusa en sí ha recibido muy poca atención. Si bien cualquier estudio de la estrategia y política pre-revolucionaria puede contribuir sólo superficialmente al análisis de los problemas soviéticos, pueden liberar los análisis actuales de las trabas de la mitología y dirigir la atención al mundo verdadero.

El desarrollo del imperio ruso estuvo acompañado por la negativa a anexar territorio que no fuese contiguo y que tuviera que depender del poder naval en lo referente a colonización, subsistencia y defensa. El surgimiento de Rusia de las profundidades de la planicie eurasiática fomentó evidentemente la histórica actitud negativa de Rusia con respecto al mar. Este negativismo a su vez explica las mediocres capacidades de la Marina rusa a través de gran parte de la historia del país. La lógica que se encuentra detrás de la adquisición y desarrollo de bases navales subraya el papel esencialmente pasivo de la Marina rusa.

Su conquista de la Eurasia septentrional estuvo constituida por una serie de agresiones, cada una exigida o sugerida por la precedente. Diversas racionalizaciones y "necesidades" —un tipo de destino manifiesto— justificaron esta expansión. La urgencia por el mar no fue nunca, con una sola excepción, una de ellas. La necesidad de un puerto de aguas calientes fue sugerida sólo ocasionalmente y luego como idea tardía.

Los puertos de aguas profundas, alejados de concentraciones de población y poder, fueron los resultados —no los objetivos— de la expansión rusa. La lógica de su imperialismo establecía que se convirtiesen en terminales que marcaban los perímetros de un imperio exclusivamente continental. Y no en bases para una expansión posterior. Habiendo llegado al borde del agua, los rusos se vieron obligados a establecer defensas marítimas. El arma naval que desarrollaron sirvió hasta hace poco tiempo para hacer frente a estos requerimientos locales y esencialmente defensivos.

La tradicional deficiencia estratégica de la Marina rusa reflejaba una política nacional que nunca buscó ejercer el control sobre las líneas marítimas que lle-

van a Rusia. Los príncipes moscovitas, que mantenían el monopolio del comercio internacional, se sentían satisfechos por permitir que mercaderes extranjeros llegasen a Rusia en buques extranjeros. Su único esfuerzo positivo por facilitar el comercio marítimo extranjero fue la conducción hacia el Báltico iniciada por Iván IV (1533-84) y completada por Pedro el Grande en 1721. La débil clase comercial que surgió en Rusia en el siglo XIX ejerció cierta presión para el logro del desarrollo marítimo, pero la respuesta fue limitada. El gobierno zarista persistió durante todo el siglo XIX en su actitud pasiva hacia el comercio oceánico y en su acostumbrada renuencia a exponer a Rusia al poder naval superior de los rivales europeos.

Si bien el país surgió de la victoria europea sobre Napoleón como la potencia militar preponderante en el continente, Inglaterra aún dominaba los mares. Alejandro I (1801-25) trató no obstante de desarrollar fuerzas navales capaces de apoyar el creciente interés de Rusia en el Lejano Oriente. Sus buques recorrieron el Pacífico desde el Estrecho de Bering hasta la Antártida. Hacia mediados de siglo, los marinos rusos habían completado 36 viajes de circunnavegación y sus comerciantes tenían avanzadas dispersas a lo largo de la costa occidental de Norteamérica. Los problemas europeos y nacionales mezclados con una creciente fricción con los británicos y con los norteamericanos en el Pacífico, interrumpieron estas empresas. En 1818, Alejandro rechazó un ofrecimiento de anexar las islas Hawaii. Su posesión, no serviría a ningún propósito útil sino que podía crearle dificultades con Gran Bretaña y Estados Unidos.

Cincuenta años más tarde, los rusos vendieron lo que no esperaban poseer. Habiéndose retirado ya de California, Rusia se desprendió de Alaska a causa del costo excesivo de su administración y a la imposibilidad de defenderla contra un poder naval británico hostil.

Los rusos debieron su breve éxito en el Pacífico septentrional a la falta de competencia. El rápido desarrollo de la cuenca del Pacífico y la introducción de nuevas fuerzas políticas la aumentó mucho más de lo que ellos hubiesen deseado. Rechazando la alternativa de una po-

lítica naval activa, se retiraron al continente asiático donde su superioridad militar siguió durante un tiempo sin ser desafiada.

Una importante decisión durante el reinado de Alejandro II (1855-81) reafirmó esta política. En 1876, el geógrafo ruso, N. N. Mikluko-Maklay propuso que Rusia anexase el territorio que se extendía a lo largo de la costa septentrional de Nueva Guinea. Entre los argumentos que esgrimió en favor de la anexión se encontraba la posibilidad de desarrollar allí un bastión naval a mitad de camino entre Europa y las provincias del Pacífico del imperio. El Zar designó una comisión escogida para considerar esta propuesta dentro del contexto del más importante problema del futuro de Rusia en el Pacífico. La comisión sacó en conclusión que Rusia no tenía ninguna misión que desempeñar en esa parte del mundo e informó en contra de la adquisición. En 1884 Alemania anexó dicho territorio.

Si bien la restricción de Rusia fue menos evidente en el Lejano Oriente, los mismos principios rigieron allí. Repetidas crisis en las provincias europeas y asiáticas del moribundo imperio otomano presagiaron el colapso de la autoridad turca, la intervención extranjera y la partición. Cada una de las crisis renovaron los temores europeos de una inminente ocupación rusa de Constantinopla y de los Dardanelos y parecían presagiar la irrupción de Rusia en el Mediterráneo.

Los estrechos de Dardanelos y Bósforo, naturalmente, constituyeron la parte crucial del interés estratégico de Rusia en el Cercano Oriente, pero sus motivos y sus ambiciones fueron mal entendidos y exagerados. La derrota en la Guerra de Crimea plasmó la actitud final del zarismo con respecto a los estrechos. Con ese conflicto las fuerzas anglo-francesas habían humillado a Rusia en sus costas del Mar Negro. La derrota demostró a Rusia la traición del mar y las penalidades de la indiferencia naval. En las siguientes décadas, por lo tanto, los rusos prestaron gran atención a la solución satisfactoria del problema oriental. Alejandro III (1881-94) destacó la importancia de esta área en 1885:

"En mi opinión debemos tener un propósito principal, la ocupación de Constantinopla, de manera de poder mantenernos de una vez y para siempre en los Estrechos y saber que ellos quedarán en nuestras manos. Esto es en interés de Rusia y debe ser nuestra aspiración".

El agresivo logro de este objetivo contribuyó al persistente mal conocimiento de los motivos que había detrás de ello.

Obsesionados por la derrota de Crimea, los rusos comprendieron solamente que los estrechos eran la entrada de Europa al Mar Negro y al vulnerable flanco meridional del imperio ruso. Los europeos, naturalmente vieron a los estrechos como el acceso de Rusia al Mediterráneo y por lo tanto, consideraron comprensiblemente cada uno de los esfuerzos rusos para asegurar la costa del Mar Negro como el preludio a una solución unilateral al problema oriental y como un impulso hacia el Mediterráneo. Los rusos eran innegablemente capaces de considerar esto. Su política, sin embargo, era menos ambiciosa. Aun así vieron en la absoluta posesión de los estrechos la solución a su problema estratégico, el equilibrio de poder exigía cautela y ésta llevó a un prudente compromiso que cerró los estrechos a todos los buques de guerra.

La intensidad de la rivalidad anglo-rusa evitó que los británicos interpretasen el evidente interés de Rusia por los estrechos como algo menos que un esfuerzo por alterar o cortar la ruta marítima vital de Inglaterra a la India. Indudablemente, los británicos consideraron cada avance ruso en Asia como parte de un plan maestro por derrocar al régimen británico en la India. El espectro del oso ruso desplazándose por las aguas del Mediterráneo, del Golfo Pérsico, del Océano Índico e incluso del Pacífico fue suficiente para perturbar a cualquier caballero inglés. La rusofobia de Inglaterra sugiere la matriz occidental del mito de Rusia y del agua caliente.

La muy proclamada "Amenaza a la India" abrió numerosas oportunidades a la diplomacia rusa. Ellos supusieron que esa presión a lo largo de una línea que iba desde los Balcanes hasta Pamir po-

dría inducir a Westminster a adoptar una actitud más afable con respecto a los intereses rusos en el Cercano Oriente. Los británicos, por ejemplo, vivían en constante terror ante la posibilidad de un empuje ruso hacia Afghanistan. En 1881, sin embargo, los rusos llegaron a la conclusión de que esto era innecesario. En los archivos del Estado Mayor General ruso figura una referencia a una "posición amenazante" sobre la frontera afgana, la cual nos permitiría, cuando se presentase la oportunidad "ejercer la presión que podría solucionar el problema oriental en Europa".

El gobierno ruso, por lo tanto, tuvo poca razón para apaciguar los temores de Inglaterra o de Europa. La tendencia de los extranjeros a magnificar el poder y las intenciones rusas sirvió como sustituto del poder verdadero, por lo menos hasta la guerra ruso-japonesa y la Revolución de 1905. Las potencias occidentales interpretaron también la actividad naval rusa en términos más amplios que los justificados realmente por las políticas o los objetivos.

En 1897, Rusia, con una fuerza naval que equivalía a la mitad de la que tenía Inglaterra, se encontraba en tercer lugar entre las potencias navales del mundo. El moderno renacimiento de la Marina zarista comenzó en las postrimerías de la Guerra de Crimea. El programa de construcción que dio a Rusia el aspecto de una potencia naval fue mantenido en forma irregular durante el resto del siglo. La remilitarización del Mar Negro y la defensa marítima del imperio del Pacífico inspiraron estos esfuerzos. La alianza franco-rusa, finalizada en 1894, aseguraron las fronteras occidentales de Rusia y le permitieron proseguir una política más activa en el Este.

Durante la década de 1890, el aparente interés ruso por adquirir bases navales y puertos de toma de carbón en los mares meridionales intensificaron los temores británicos y dieron mayor credibilidad a un impulso agresivo implícito en la asociación de Rusia y puertos de aguas calientes. Francia alentó e intentó facilitar la adquisición rusa a lo largo de los perímetros meridionales de Asia. París confió de esta forma consolidar la alianza y obtener valioso apoyo ruso en la competencia colonial con Inglaterra.

De este modo los franceses exhortaron a los rusos a compartir o desarrollar sus propias instalaciones en Saigón (Bahía Cam Ranh), urgiéndolos a ocupar una base a la entrada al Golfo Pérsico, y ofreciéndole arrendar el puerto de Obok en la Somalía francesa.

Las respuestas de Rusia a Francia fueron iguales a sus respuestas a Bismarck quien, en 1885 había invitado a Rusia a ocupar algunas antiguas posesiones de Egipto sobre el Mar Rojo. Rusia declinó todos los ofrecimientos. Esta no era la respuesta esperada de la tercera potencia naval del mundo, que difícilmente evidenciaba el anhelo de poseer puertos en aguas calientes, ni la reacción de un gobierno que confiaba en sus hazañas navales. Fue sin embargo, una respuesta "rusa".

Inglaterra y Francia, que padecían de la miopía producida por sus propias experiencias marítimas, no lograron comprender la política rusa como la política de una potencia continental. Supusieron naturalmente, que el Canal de Suez, terminado en 1869, desempeñaría un destacado papel en el enlace de las posesiones europea y asiática del imperio ruso. Siendo esos dos países también potencias navales, podrían comprender la lógica del interés ruso por una línea de puertos para carbonear y de bases en aguas ecuatoriales desde Suez hasta Saigón.

Pero los rusos habían llegado a conclusiones muy diferentes. Su estrategia y su política reflejaban lógicamente el interés del Volga más bien que de los estuarios de las capitales europeas. En 1891 comenzaron y, en 1903, completaron el gran ferrocarril transcontinental que serviría como principal arteria de Rusia hacia oriente. No fue la ruta marítima, sino el ferrocarril de 6.000 millas el que se convirtió en la clave de la supremacía militar y comercial rusa en el Asia septentrional. En realidad, se esperaba que el ferrocarril apoyase a la flota del Pacífico.

Quedó, no obstante, el problema de defender tres costas marítimas que se hallaban en la otra mitad del mundo. Enfrentados al prohibitivo costo de una Marina de tres océanos, el gobierno de Alejandro III se decidió por una flota del Báltico para mantener la paridad con

Alemania y por una flota estratégica para rotarla entre el Mar Negro y el Océano Pacífico. Las instalaciones en Vladivostok eran lo suficientemente grandes como para dar cabida a las escuadras del Pacífico y a los cruceros con gran autonomía de la flota del Mar Negro. La limitada capacidad de combustible de los buques, sin embargo, hizo imposible rotar la flota sin puertos intermedios para cargar carbón. El gobierno se negó no obstante a considerar la anexión de territorios remotos; las bases de ultramar allí serían los rehenes del poder naval extranjero, fundamentalmente indefendibles, y por lo tanto inútiles en tiempo de guerra. Por estas razones, el plan estratégico no podría ser puesto en vigencia.

Luego, en 1881, el Ministerio de Marina dio una solución revolucionaria, un plan que prescindía de la necesidad de contar con bases extensas. El Ministerio propuso desarrollar una flota de "transportes trans-oceánicos grandes que servirán en tiempos de guerra como buques carboneros y serán despachados a diversos puntos con el fin de reabastecer de combustible a los cruceros (en el mar)".

Este plan satisfizo cada uno de los requerimientos rusos. Fue adoptado y puesto en marcha. Una fase involucró amplios relevamientos hidrográficos, meteorológicos y costeros con el fin de determinar amarraderos adecuados para las operaciones de reabastecimiento de combustible. A través de la década de 1890, los buques de guerra rusos asignados a esta misión inspeccionaron sistemáticamente la costa meridional de Asia desde el Mar Rojo hasta el Mar de la China. Los británicos, desconociendo totalmente la significación de estas operaciones, imaginaron sólo lo peor. San Petersburgo no hizo nada por desvirtuar los rumores o especulaciones que alimentaron los temores británicos.

Sin embargo, la propuesta modernización de la flota no se realizó ni tan rápida ni tan extensamente como se había planificado. Los transportes, que eran la clave del problema estratégico, nunca fueron construidos. En otros aspectos también la Marina rusa estaba muy poco preparada para la guerra con Japón que comenzó en 1904. La sorprendente y decisiva destrucción del cuerpo principal de la flota del Báltico en Tsushima redu-

jo a Rusia al sexto lugar en materia de tonelaje naval. Pero el preludeo de Tsushima —la transferencia de la flota rusa desde el Báltico al Pacífico— ofreció una prueba notable de factibilidad del concepto de movilidad estratégica. El reabastecimiento de la flota en el mar, utilizando barcos carboneros alemanes, no tenía precedentes en los anales navales, y los observadores de la época se mostraron muy impresionados.

Las grandes potencias navales, incluyendo a Estados Unidos, comprendieron rápidamente las complicaciones de este logro. Y la transición del carbón al petróleo simplificó el problema. Si bien el reabastecimiento de combustible en el mar se recuerda en relación con las operaciones navales norteamericanas en el Pacífico durante la II Guerra Mundial, fue originariamente una técnica rusa concebida en el debilitamiento y nacida de la desesperación.

Una continuidad inequívoca de la política ha visto a la Marina soviética mantener buques en el Mediterráneo y en otras partes hasta hace poco tiempo sin instalaciones permanentes. Estas operaciones indudablemente deben mucho al esfuerzo soviético por dominar las técnicas logísticas desarrolladas por la Marina de Estados Unidos en la II Guerra Mundial. Pero esta movilidad responde también a la experiencia naval rusa. Más aún, refleja el reconocimiento soviético de la validez perdurable para Rusia, de los principios que guiaron la estrategia zarista en el siglo XIX, principios cuya validez no es reducida por el cambio tecnológico o por el cambiante equilibrio de poder naval.

América, sin embargo, al aceptar el tridente de Gran Bretaña, ha absorbido también sus mitos y leyendas. Estados Unidos ascendió hasta ocupar un lugar destacado en el mundo durante la fase más intensa de la rivalidad anglo-rusa. La indiscutible posición de Inglaterra como principal potencia naval del mundo dio a los cronistas británicos de problemas navales y estratégicos, una autenticidad y una parcialidad difíciles de desafiar. Hasta 1945, además, la erudición norteamericana, de la que se nutrían los historiadores británicos, logró relativamente poco progreso en la determinación de toda interpretación independiente de

la historia rusa. La popularización de la geopolítica garantizó la amplia aceptación de fluctuantes conceptos tales como la "urgencia por el mar".

De este modo hemos atribuido nuestra evaluación positiva respecto al mar, a los rusos, cuyas actitudes nacionales correspondientes han sido en general sólo pasivas o negativas. Gente marinera colonizó originalmente este continente, y los desarrollos marítimos han desempeñado siempre un importante papel en la historia de América. El folklore americano ha presentado típicamente al mar como el camino hacia el romance y la aventura. En cualquier parte de nuestra historia el mar ha sido una ventaja, primero como barrera y luego como paso para la afirmación de los intereses nacionales.

Los rusos nunca fueron poseedores de los valores marítimos positivos que le fueron acreditados por las naciones del Atlántico. Para Rusia, el mar ha sido, en el mejor de los casos, una frontera extraña e incierta y, en el peor de ellos, un área de vulnerabilidad nacional. Los rusos establecieron sus primeras débiles vinculaciones con el mar desde muy adentro del continente. El folklore ruso encontró sus leyendas entre héroes dolientes que desafiaban furiosos torrentes y traicioneros bosques o que recorrían las estepas libres como el viento.

A comienzos del siglo XVIII, Pedro el Grande creó una Marina rusa para obligar a sus súbditos a salir al mar en prosecución de los objetivos nacionales que él solo había concebido y que sólo él comprendía. Sus sucesores carecieron en su mayoría, tanto de su voluntad como de su limitada apreciación del poder naval. A excepción de un breve renacimiento ocasional, la Marina rusa languideció y decayó a medida que sus normas tradicionales se reafirmaban. Las vastas profundidades de Rusia siguieron siendo

su probada y más confiable primera línea de defensa; sus costas marítimas siguieron siendo sus fronteras más vulnerables. Las lecciones del pasado guiaron a Rusia en las dos grandes guerras de este siglo. Sólo desde la II Guerra Mundial el desarrollo naval soviético parece haberse separado radicalmente de la tradición.

Pero perdura un hecho inquietante. Los grandes esfuerzos nacionales en la URSS van comúnmente acompañados por una enorme producción de literatura popular y erudita destinada a enfatizar una tradición o incluso a crear una si no existiese. El redescubrimiento soviético de Africa a mediados de la década de 1950, por ejemplo, produjo numerosos estudios sobre vínculos históricos entre los pueblos de Rusia y Africa con el fin de enfatizar la continuidad del interés ruso por esa parte del mundo.

Curiosamente, la historia naval rusa ha recibido, por el contrario, muy poca atención. Probablemente el estudio típico lo constituya un relato de cierta operación anfibia realizada en la II Guerra Mundial, tratándose ocasionalmente nada más que del cruce de un río. La iniciación del siglo ofrece los tópicos más interesantes; el motín del "Potemkin" y la actividad revolucionaria de los marineros del Báltico durante la I Guerra Mundial. O podemos mencionar a Klado y a Makarov, pensadores navales creativos a quienes, sin embargo, no se les prestó mucha atención. Existe muy poco material en base al cual, se puede predicar una herencia naval.

Irónicamente, se está creando una tradición naval rusa fomentada en Occidente por escritores que parecen desconocer totalmente la pobreza de la historia naval y marítima de Rusia.

(De "Proceedings"),