

EL MAR COMO FACTOR ESTRATEGICO

Por

Carlos E. LE MAY Délano
Contraalmirante, Armada de Chile

Conferencia pronunciada en el Departamento de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile el día 13 de diciembre de 1974.



PRIMERO que nada quiero agradecer al Departamento de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile el alto honor con que me ha distinguido al solicitar que dé esta conferencia.

En este Seminario, distinguidos catedráticos han expuesto sus opiniones respecto a recursos del mar, al mar y nuestra historia, reglamentación jurídica internacional, aprovechamiento del mar como fuente de recursos alimenticios y a la nueva distribución del mundo marítimo analizada en la Conferencia de Caracas.

Me corresponde dar a conocer el valor del mar como un factor de capital importancia estratégica.

En virtud que los temas que habré de tratar tienen relación directa con la defensa nacional, las opiniones que emiti-

ré son de mi exclusiva responsabilidad y no representan necesariamente la doctrina institucional.

La influencia política de cuanto ocurre en el mar va más allá de las fronteras del país. Todas las naciones con litoral se ven afectadas e influidas en mayor o menor grado por lo que acontece en ese ámbito tan sensible de los océanos.

Hoy los países sin litoral reclaman derecho a los recursos de los fondos marinos y la comunidad internacional busca cómo reglamentar este patrimonio y su explotación.

ESTRATEGIA

¿Qué significa la palabra estrategia? De origen griego, significa el arte del general. En su sentido moderno más amplio, es el arte de la dialéctica de dos voluntades opuestas que emplean la fuerza para resolver una disputa.

La finalidad de la estrategia es lograr el objetivo fijado por la política haciendo el mejor empleo de los recursos disponibles. Lo que se busca es lograr que la otra parte acepte los términos que se le desea imponer.

Estrategia es el estudio del mejor método para imponer la voluntad y lograr un objetivo fijado por una política.

Trata sobre los métodos para influir sobre el devenir de los acontecimientos.

Es un sistema de pensar cuyo objeto es catalogar eventos, ordenarlos en cuanto a prioridad y luego decidir qué curso de acción es el más efectivo. Habrá una estrategia especial para cada caso.

Así podemos hablar de una estrategia nacional, que sería la manera cómo se emplearán todos los recursos de la nación, para lograr los objetivos nacionales.

Los objetivos, las metas, deben ser fijadas por la política antes que se pueda idear la estrategia adecuada.

Igualmente importante es conocer los recursos, los medios disponibles.

Podemos ya observar que la estrategia está sometida a los medios disponibles, pero más importante aún es que también lo está a la voluntad y habilidad para emplear estos recursos.

Habiendo la política nacional fijado sus objetivos, se podrá escoger la estrategia marítima a desarrollar, que es aquella que atañe a todos los problemas del mar y que, en esencia, representa la expresión de una política marítima orientada a robustecer al país. Esta política marítima comprenderá, entre otras, una política de desarrollo del transporte marítimo, de construcción naval, de los puertos, pesca, oceanografía, etc. y una política de incremento y progreso del poder naval, todas acordes con la realidad nacional y congruentes entre sí, tendientes a lograr que el país sea lo que deseamos en el concierto de las naciones.

La estrategia naval es aquella que concierne al empleo de las fuerzas navales para conseguir los propósitos de la guerra en el mar.

Como la estrategia implica el uso colectivo de medios, debemos, por lo tanto, analizar los instrumentos del poder naval.

EL PODER NAVAL

Cuando Brodie escribió sus estudios sobre el poder naval a comienzos de la Segunda Guerra Mundial, el acorazado cedía su primacía al portaaviones.

Las fuerzas navales seguían constituyendo una forma muy especializada de poder militar, relativamente aisladas en un medio singular y todavía principalmente preocupadas de aproximarse y derrotar a oponentes similares en un combate.

Este cuadro estratégico hoy ha desaparecido. Después de la Primera Guerra Mundial el submarino desafió a buques mucho más poderosos. En el segundo gran conflicto los portaaviones no sólo combatieron con sus iguales sino bombardearon objetivos en tierra mucho más allá del alcance de los cañones. Al mismo tiempo los aviones basados en tierra se transformaron en uno de los enemigos más peligrosos de los buques de guerra.

Ya no se combatía con su igual y los índices del poder naval se habían alterado para siempre.

En la segunda mitad de este siglo los avances en propulsión nuclear en aviones, en misiles, explosivos y técnicas de cómputo han variado totalmente el trasfondo en el cual las batallas de las flotas eran el foco de la estrategia. El submarino, el avión y el misil se han constituido en los enemigos más formidables de los buques de superficie y éstos hallan hoy sus principales blancos y objetivos en tierra.

El bombardeo terrestre, que antes era una tarea secundaria, ha pasado a ser hoy la preocupación principal de las grandes marinas, estratégicamente desde submarinos portamisiles, tácticamente con aviones basados en el mar.

La Guerra de Vietnam y la crisis cubana han ilustrado el papel que cumplen las marinas para las potencias mun-

diales: intervención en guerras locales, disuasión y el apoyo a la diplomacia en épocas de crisis.

Con más de dos tercios del mundo cubiertos por el mar, con más de la mitad de estos océanos de más de tres mil metros de profundidad y con más de 115 estados soberanos con litoral, es inevitable que mientras los estados empleen la fuerza como instrumento de su política, la actividad militar continuará en el mar.

Entre las características que recomiendan el empleo del poder naval al estrategia moderno, se destaca la alta movilidad de sus unidades, que combinan la velocidad con la autonomía, sumadas a una gran capacidad de transporte para montar armamento eficiente y sofisticado.

Fuera de hacer posible la rápida concurrencia del poder de fuego de los buques a una acción, estas características permiten a una flota equilibrada, en la cual todas las unidades y todas las armas se complementan para formar un conjunto armónico, lanzar fuerzas terrestres o aéreas al ataque de un modo que no puedan igualarse desde tierra.

Al mismo tiempo, la persistencia en la acción de las fuerzas navales les permite permanecer en el escenario del combate o de probable acción por períodos prolongados. Esta flexibilidad es por cierto no sólo conferida por la naturaleza de las unidades navales sino también por el status legal del medio en el cual operan los buques, un status sin analogía al existente en o sobre las masas terrestres. La tecnología moderna ha producido sistemas de armamento tan flexibles y de tan largo alcance en sus efectos que el poder ejercido en el mar no necesariamente deberá ser "naval" en el sentido que se ejerza desde buques que se desplazan bajo o sobre el agua.

El dilema principal de la estrategia marítima no es ya saber qué papel cumplen mejor los instrumentos tradicionales del poder naval, sino si las tareas estratégicas esenciales pueden ejecutarse en o desde el mar por medio de buques y de las armas de ellos.

La investigación operacional indica actualmente que las fuerzas navales con-

tinuarán siendo el mejor y, a menudo, el único medio eficaz de satisfacer estos objetivos bélicos.

No solamente en lo militar la tecnología ha cambiado el contexto del Poder Naval Moderno. Las técnicas nuevas que harán del mar una fuente de recursos económicos importante aumentarán la incidencia como fuente de poder y de disputa. Por mucho tiempo los únicos usos económicos importantes del mar han sido la fuente de pesca y una vía indestructible y económica de transporte. La tecnología permite hoy aprovechar las profundidades y el fondo del mar para una variedad de propósitos militares y civiles.

Las marinas mercantes del mundo, con buques más grandes y más rápidos constituyen una necesidad económica vital y creciente. Es cierto que los buques mercantes se enfrentan a la competencia de la aviación para el transporte de diversas cargas y a otros rivales como los oleoductos y túneles submarinos. Sin embargo, aun cuando la proporción en valor de las cargas que se transportan por mar declinó durante un período con respecto al total debido al transporte de las cargas nobles por estos otros medios, el aumento en volumen de la carga por mar es considerable y la actividad económica siempre creciente ha conducido al aumento de la capacidad de las marinas mercantes. Así en 1939, el tonelaje mundial ascendía a 61.000.000 tons.; en 1965 había aumentado a 95 millones y en 1971 alcanzaba a 247 millones.

Una marina mercante floreciente es fuente de divisas extranjeras. Da prestigio. Permite una atención preferente al comercio nacional. Requiere de protección para evitar daños o interferencias por las potencias extranjeras y puede constituirse en rehén en caso de conflicto por acción de un enemigo que ejerza efectivamente su poder naval. Es por lo tanto, un factor de consideración en la política y estrategia internacional.

Es claro que las marinas mercantes nacionales constituyen recursos militares y que pueden servir fines políticos, como lo ha sido en el caso de la ayuda soviética a Cuba y Egipto, que no podría haberse efectuado en buques mercantes extranjeros. Durante la Guerra de Viet-

nam más del 94% de los pertrechos fueron transportados por mar.

La industria pesquera está asimismo logrando una considerable expansión. El aumento demográfico asegura una creciente demanda de alimentos. Hasta ahora los océanos eran libres para utilizarlos por todos quienes pudiesen pescar; la reserva parecía inextinguible. Hoy existen zonas donde se nota la escasez o desaparición de ciertas especies como es el caso de la ballena. Los países están tratando de asegurar posesión exclusiva de lo que antaño era propiedad común. El esfuerzo principal ha sido para extender los límites de las aguas jurisdiccionales y contiguas. Los países cuya economía depende de la pesca, han tomado la iniciativa y están siendo acompañados por aquellos en desarrollo, que vislumbran la posibilidad de explotar la pesca. Hay muchas razones, algunas políticas, otras militares, que pueden alentar a un país a extender su jurisdicción sobre las aguas costeras, pero sin lugar a dudas, la pesca hasta ahora ha sido la principal.

Actualmente la posibilidad de explotación y explotación del fondo del mar aumenta los apetitos de posesión.

La longitud de su litoral y la escasa anchura de su territorio, hacen de Chile un país de faja con características predominantemente marítimas. Su geografía hace difícil el transporte terrestre y divide al país en tres regiones relativamente desvinculadas entre sí, salvo por el mar.

El control de Chile sobre el Estrecho de Magallanes y el Paso de Drake es de gran significación geopolítica y las posesiones insulares le dan profundidad y gravitación hacia el Pacífico.

La estrategia marítima exige lograr el control de este patrimonio de aguas que nos bañan, control que en su grado más completo constituye "dominar el mar", obtener el "command of the sea", la "maitresse du mer". Este dominio del mar se consigue con los instrumentos del poder naval que varios autores, entre ellos Roskill, han reducido a tres, y que son los que desarrollan actividades en el mar:

- 1) El elemento TRANSPORTE — las comunicaciones marítimas.

- 2) El elemento FUERZA — todo lo que opera sobre, en o bajo el mar.

- 3) El elemento SEGURIDAD — la posición desde donde opera o se apoya el elemento Fuerza.

EL ELEMENTO TRANSPORTE

Las comunicaciones marítimas

Constituyen la razón de ser de la guerra en el mar, pues se trata de mantener su control usándolas en beneficio propio y negando su uso al adversario. La guerra marítima no se justifica si al mismo tiempo la propiedad enemiga puede circular sin inconvenientes por el mar y si la propiedad neutral se utiliza para asegurar el abastecimiento o el comercio enemigo. Mahan ha dicho que el mar constituye el gran medio de comunicación de la naturaleza y Temístocles, en su época, expresó: "quien domine el mar lo domina todo".

El control de las comunicaciones marítimas permite la explotación económica y militar del mar, permite atacar las costas del adversario e invadir el territorio enemigo. El transporte es el sostén de apoyo del país y de la flota en caso de guerra. De aquí la importancia estratégica del mar. Para Chile, el 98% en volumen y el 95% en valor de su comercio exterior, se hace por vía marítima.

El mar, como medio de comunicación no es un elemento que ofrece igual interés en todos sus puntos ni homogéneo en cuanto a su importancia. Las vías de comunicación no están uniformemente distribuidas en toda su extensión. Por el contrario, se agrupan y se condensan siguiendo ciertas líneas directrices, en las cuales la densidad de circulación no es la misma.

Existen, ante todo, las comunicaciones oceánicas, en las cuales intervienen todos los países. Estas rutas presentan especies de encrucijadas de pasaje obligado, donde ellas se reúnen o se cruzan, como en el Canal de Panamá, por ejemplo. Presentan asimismo tramos comunes originados por la configuración de las costas como lo son las nuestras y las peruanas, frente a los litorales de Colombia, Ecuador y Perú o como las

rutas hacia Paraguay, Bolivia, Uruguay y Argentina en la Boca del Plata.

Existen también las comunicaciones particulares de los estados, que unen las diversas partes de ellos; éstas son las comunicaciones de cabotaje, con el carácter de enlace interno y que constituyen para ciertos países una vía de circulación de vital importancia desde el punto de vista económico. Es el caso de nuestro extremo austral. No podemos olvidar que el petróleo constituye la principal fuente de energía en nuestro país, ocupándose un 53% en producir energía y de ésta, 22% es energía eléctrica generada del petróleo. El 47% restante del petróleo se ocupa en el transporte y todo este elemento energético es transportado por buques desde Punta Arenas al centro del país. Importante para Rusia, por ejemplo, es su red interna de canales que conecta entre sí los mares del Báltico, Blanco, Negro, de Azov y el Caspio. Permite el tránsito estacional de barcos de hasta 5.000 toneladas.

Al analizar las comunicaciones marítimas de un país deben considerarse igualmente los puntos de llegada y salida, los puertos, y también los vehículos de transporte, los buques mismos.

Es por esto que para los recursos o elementos que tienen ingerencia en la estrategia marítima se requiere de políticas nacionales adecuadas, políticas para el desarrollo de los puertos y de la marina mercante nacional y de construcción naval, si se quiere hacer realidad el destino marítimo de Chile.

El transporte marítimo es fundamental para el desarrollo de los países en la paz y los ejemplos de ello son de todos conocidos. En tiempo de guerra constituye un elemento vital, decisivo. Elemento tan resolutivo ha constituido un foco de atracción para naciones que luchan.

La Estrategia Naval tiene por finalidad lograr el dominio del mar, que significa el emplear buques para los propósitos propios y negar al enemigo el uso de los suyos. El dominio absoluto del mar implica la destrucción o neutralización de todas las fuerzas marítimas, navales y comerciales del enemigo. La lucha en el mar es una pugna por ejercer, disputar y finalmente conquistar su dominio.

El grado de control que cada bando tratará de lograr durante las hostilidades, desplegando y empleando sus fuerzas navales, será aquél que le asegure que el enemigo no le impida las operaciones militares o comerciales marítimas necesarias para el logro de sus objetivos, ni le restrinjan su movilidad. De aquí la importancia estratégica del mar como vía de comunicación.

EL ELEMENTO FUERZA (Todo lo que opera sobre, en, o bajo el mar).

Antaño, representado por el acorazado, que fue desplazado por el portaaviones, hoy sobresale por su movilidad, capacidad de ataque y de ocultamiento, el submarino de propulsión nuclear. La fuerza debe ser capaz de atacar las líneas de comunicaciones enemigas, destruir los buques de guerra oponentes, amenazar su litoral y proteger sus propias líneas de comunicaciones. Hoy el submarino, en sus distintas versiones especializadas, es capaz de efectuar casi todas estas tareas y además constituye, si está dotado de misiles nucleares, un eficaz disuasivo de la guerra nuclear.

Los países chicos buscarán constituir un elemento de fuerza balanceado, móvil, flexible y potente que estará integrado por diversos tipos de buques. Deberá poseer la capacidad de persistir en la acción, para lo cual contará con buques petroleros, de aprovisionamiento de munición, repuestos y víveres que le permitan reabastecerse en la mar sin necesidad de regresar a sus bases. Esta fuerza habrá de tener capacidad para efectuar un asalto al litoral enemigo. Según Lidell Hart, la capacidad anfibia es el mejor patrimonio estratégico de una potencia marítima. Es el mejor método de proyectar a través del mar el poder que significa un hombre armado cuando se requiere fuerza o la amenaza de ella.

No podemos olvidar a las fuerzas aeronavales que dan información y capacidad de ataque ni a los elementos secundarios de defensa de costa, de minaje y antimillaje, de control de aguas interiores, como son las lanchas misileras o torpederas, etc.

Pero más importante que todos estos elementos materiales es quien los manda

y opera: el oficial y el marinero y la tradición marítima del pueblo. Desafortunadamente, la proporción de la población que se dedica a actividades del mar en este país, que cada día es más dependiente de él, no alcanza hoy al 1%.

EL ELEMENTO SEGURIDAD

La Posición (Desde donde opera y se apoya la Fuerza).

La geografía es un factor de gran importancia en la guerra en el mar. Su influencia se manifiesta en alto grado en lo que se relaciona con las comunicaciones marítimas. El trazado de las costas y su configuración ofrecen, de acuerdo con su disposición respecto a las comunicaciones, posibilidades más o menos favorables de atacar aquéllas del enemigo y de defender a las propias. El litoral proporciona mayor o menor número de puertos donde las fuerzas pueden reabastecerse para reiniciar sus operaciones y que al mismo tiempo ofrecen refugio y seguridad al tráfico propio.

Al examinar las líneas de comunicaciones será, pues, necesario considerar los puntos cercanos a ellas y las posibilidades que prestan ellos para ambos adversarios desde el punto de ataque y defensa de estas líneas.

Mahan ha dicho al respecto: "El control de los mares a lo largo de las rutas del comercio nacional es el principal de los elementos materiales de la potencia y prosperidad de las naciones. Para asegurar tal control es indispensable apoderarse de aquellas posesiones marítimas que permitan ejercerlo. Las fuerzas navales deben poder desarrollar sus operaciones desde puntos convenientemente situados con relación al Teatro de Operaciones, puntos donde puedan reabastecerse y repararse con seguridad".

Debido a la relativa rigidez de las comunicaciones marítimas, la geografía ofrece ciertos puntos que permiten un magnífico control natural de ellos. Esto es lo que se ha denominado:

LA POSICION

Cuando un país no la posee por una inadecuada ubicación o conformación

geográfica tratará de conquistarla desde tiempo de paz.

El almirante inglés Sir Cyprian Bridge en su "Arte de Guerra Naval", en el capítulo "La Estrategia de la Paz", dice: "la acción de la estrategia no cesa nunca". El dominio de Gibraltar, Malta, Chipre, Adén, Singapur, por el Imperio británico, es un claro ejemplo de un mejoramiento sistemático de la posición en tiempo de paz mediante la acción de la política y de la estrategia a fin de gravitar sobre las comunicaciones marítimas mundiales indispensables para la vida del Imperio, como hoy lo es la instalación rusa en Cuba, en el mar Indico, en el Mediterráneo y en las costas de África.

En el caso de un conflicto de preponderancia marítima si no se cuenta con una buena posición, las primeras operaciones deben tratar de mejorarlas, tal como lo hicieron en la Segunda Guerra Mundial, Japón y Estados Unidos en el Pacífico y Alemania apoderándose de Noruega y de Brest, en Francia.

La posición puede estar constituida por el propio país, como en el caso de Inglaterra, que por su ubicación geográfica bloquea a Alemania y deja a sus espaldas sus propias comunicaciones protegidas; puede ser una zona de la propia nación, como es el caso del extremo sur de Italia, que penetra como espolón en el Mediterráneo amenazando el tráfico marítimo que surque esas aguas, o bien puede ser una isla que, como Hawaii o Malta, vigila el tráfico marítimo que pasa.

El lograr una buena posición actual da el máximo de seguridad al sistema de comunicaciones propio y permite actuar ofensivamente sobre las comunicaciones del adversario. La fuerza tendrá que situarse lo más próxima posible a las líneas de comunicaciones adversarias.

Existe otra solución: establecerse en el mar, siempre que la fuerza pueda mantener su movilidad, lo que implica el aprovisionamiento continuo de petróleo y un gran desgaste de material y hombres. Lo hacen las marinas de las superpotencias, por ejemplo: la sexta y séptima flotas estadounidenses y las fuerzas submarinas rusas que en 1967 ope-

raron frente a Africa durante seis meses. Sin embargo, la fuerza requiere un punto de apoyo, sin posición no puede realizar su función, no puede controlar el mar.

EL MAR

El mar ha sido siempre considerado como misterioso. Hasta hace pocos años, un viaje por mar era una aventura y cualquier ocupación marina era considerada como una manera dura de ganarse el diario sustento. Salvo los pescadores, la gente se mantenía en su elemento natural embarcándose sólo cuando era necesario y de un lugar a otro. Este punto de vista era normal y práctico hasta comienzos del siglo, cuando las vastas áreas continentales estaban apenas exploradas y mucho menos explotadas, y existía amplio espacio para la población.

Este concepto ha cambiado totalmente en la segunda mitad de este siglo por una razón básica: la población mundial crece. De esta sencilla causa nacen los problemas de sobrepoblación, pobreza, desnutrición, escasez de recursos naturales y la creciente fricción internacional.

Uno de los medios inmediatos más promisorios de satisfacer las necesidades de esta explosión demográfica es extender nuestro dominio para incluir aquellas tres cuartas partes de la tierra que están cubiertas por el mar y coger las riquezas que existen bajo él. Cubre el océano una superficie equivalente a ocho veces el continente asiático y constituye la más desconocida, pero más rica fuente de bienestar humano. Quizás lo más notable del océano es que gran parte de él no es agua. Cada kilómetro cúbico contiene 20 millones de toneladas de materia sólida y esta materia contiene cada uno de los componentes químicos que se hallan en la Tierra.

Los expositores anteriores han hablado de los minerales en suspensión, de los minerales en los nódulos que se encuentran en el fondo, de la riqueza en petróleo y gas de las plataformas continentales, de la pesca tradicional, del krill, del plancton vegetal cercano a la superficie de las aguas, del acuacultivo, de las posibilidades de regadío de los desiertos del Sahara y Negev, de las fuentes de ener-

gía representadas por las corrientes de marea, del mar como fuente de reserva de agua potable, etc. No hay duda que el mar nos puede proporcionar enormes recursos por períodos larguísimo si se le trata como un bien racionalmente explotable, más que como un coto de caza.

Sin embargo, actualmente, por descuido o desconocimiento, existe ya contaminación que inhibe esa explotación y es así como vemos que en él se arrojan elementos químicos como el gas mostaza, residuos radiactivos, concentración anormal de plomo en el Pacífico desde que se introdujo su uso en gasolina; DDT ha aparecido en el Golfo de Bengala arrasado por los vientos desde Africa, gran desecho de plásticos, de residuos industriales y humanos.

Política y socialmente el mar constituye una gran avenida de tránsito y tráfico, un nexo entre los pueblos, una vía de comunicación.

Hoy, de la carga transportada por mar, el 60% está constituida por combustibles y un 20% por minerales y cereales. Por ahora no hay sustituto para el buque en el transporte a granel. Incluso con las restricciones de combustible de aviación existentes es posible que mayor proporción de carga noble sea tomada por el transporte marítimo, y en esta modalidad de transporte la aplicación práctica de la propulsión nuclear está lograda y vigente, por lo cual existe solución económica ante los embargos o escasez probable futura de petróleo.

Los océanos han sido en ciertos casos barreras naturales que separan a las naciones potencialmente agresoras y han constituido el lugar preferido para detener a los ejércitos invasores. Hoy se han convertido en el medio de ocultamiento del elemento principal de una fuerza naval: el submarino de propulsión nuclear capaz de lanzar misiles nucleares sumergido. No existe hoy objetivo terrestre que no se encuentre al alcance de estos misiles lanzados desde el mar.

Es por esto que las naciones buscan un mayor dominio sobre el mar ante el peligro que los océanos se conviertan en un campo de batalla tridimensional. Buscan un mayor conocimiento de este medio y propician, orientan y apoyan la mayor parte de los estudios oceanográ-

ficos en sentido militar; diariamente aumenta su importancia como factor estratégico. ¿Qué transformaciones han sufrido los elementos del poder naval con el creciente conocimiento del mar?

EL ELEMENTO TRANSPORTE — LAS LINEAS DE COMUNICACIONES MARITIMAS

Las superpotencias siguen una política de distensión. Existe una menor amenaza de un enfrentamiento terrestre en Europa Central, pero es el único teatro para una guerra total entre las potencias europeas occidentales y los países del Pacto de Varsovia. Para lograr una victoria occidental se requeriría un despliegue inmediato efectivo de Estados Unidos y el consiguiente apoyo marítimo continuado de combustibles, equipos y munición.

Sin embargo, Rusia ha construido una potente flota de submarinos y desarrollado una gran flota mercante y pesquera. Indudablemente los submarinos rusos estarían desplegados con anterioridad a la iniciación de hostilidades; cuentan con a lo menos 150 que podrían destruir el transporte marítimo occidental de petróleo y carga el día de iniciación de ellas, pues el movimiento de los buques mercantes es en general conocido de todos en la paz.

La flota submarina rusa empleada ofensivamente en los primeros días de un conflicto, estacionada para controlar las líneas de comunicaciones del Atlántico lograría ventajas difíciles de compensar en un conflicto; quizás entre un tercio a la mitad de la flota mercante de los Estados Unidos sería hundida en los primeros 90 días. La flota mercante estadounidense, compuesta por buques de alta productividad (un buque de contenedores representa cinco a seis cargueros de la Segunda Guerra Mundial), es hoy poco flexible, la reposición de este tráfico sería casi imposible y la de los equipos, munición y combustibles perdidos aún más difícil. Esta amenaza requiere un esfuerzo antisubmarino considerable y medidas de control de tráfico marítimo que cambie ante el menor indicio de conflicto las características de las líneas de comunicaciones que el enemi-

go amenaza. Se ha hablado de soluciones en la forma de transportes submarinos y el primero de carga que se experimentó y tuvo éxito fue el "Deutschland". Hoy ya se habla de submarinos petroleros.

Las mismas amenazas se ciernen sobre las líneas de comunicaciones del Caribe, aquéllas entre el Atlántico y Pacífico por el Canal de Panamá y sobre las que circulan por la angostura entre el Cabo San Roque en Brasil y la costa africana, que en la Segunda Guerra Mundial fueron amenazadas por los submarinos de Doenitz y por donde hoy navegan los superpetroleros esenciales a la economía occidental.

¿Qué hacer para controlar esta amenaza naval rusa? Sin duda, una medida es aumentar la capacidad antisubmarina y el conocimiento del medio. Es aquí donde aparecen soluciones atractivas. La extraordinaria capacidad del océano para conducir el sonido a grandes distancias permite, por ejemplo, oír en Bermuda una explosión submarina ocurrida en Australia unas dos horas y media antes.

El primer problema a enfrentar es la detección de submarinos. Así nacieron los proyectos César y Colossus seguidos por el proyecto Tridente, que consistieron en instalar en la Plataforma Continental hidrófonos apuntados a la superficie, y el proyecto Sosus, que ocupó el canal profundo de sonido instalando aparatos de escucha en él. Se instalaron equipos de vigilancia de tráfico submarino en la cuenca entre las Kuriles y Kamchatka frente a Petropavlovsk.

La Armada de Estados Unidos está principalmente preocupada de los cinco principales accesos al Atlántico: dos mayores; entre Islandia y las Islas Británicas y entre Brasil y África y los tres menores entre Groenlandia e Islandia, Groenlandia y Canadá y el Estrecho de Gibraltar. Sin duda, el más difícil de vigilar es aquel entre Brasil y África.

Gran Bretaña, también preocupada de su tráfico marítimo, ha instalado para vigilar los submarinos en el Atlántico 300 estaciones-boya entre Islandia y Portugal.

Los submarinos también pueden ser detectados por aviones de rebusca y buques

antisubmarinos y quizás en un futuro por los satélites, basándose en el calor que generan los de propulsión nuclear. Medidas y contramedidas son la esencia de la batalla submarina. Sin embargo, hoy el submarino mantiene ventajas sobre su detector.

EL ELEMENTO FUERZA

El 20 de julio de 1960 el SS. "George Washington" disparó sumergido sus primeros dos misiles. Aparecen los Polaris A.1 y A.2 y luego el A.3 de 2.500 millas de alcance. Teóricamente puede este último batir cualquier punto de la Tierra, pues no hay ningún sitio que se halle a más de 1.700 millas del mar.

En 1975, Estados Unidos debiera tener 31 submarinos equipados con el proyectil Poseidon que porta una cabeza nuclear de dos megatonos o bien cabezas múltiples preprogramadas. Así equipado, un solo submarino puede lanzar doscientas veinticuatro cabezas atómicas en un lapso de cinco minutos, mientras permanece oculto bajo la superficie del mar.

La potencia del disuasivo submarino reside en que no puede ser detectado ni localizado oportunamente. Es invulnerable a un ataque sorpresivo y por lo tanto, no puede ser destruido en un primer ataque atómico.

El misil Poseidon es más exacto y puede apuntarse a la destrucción de rampas de lanzamiento y silos de misiles y no a ciudades como era necesario con el menos exacto Polaris.

Parte de la potencia del submarino moderno reside en que es de propulsión nuclear y porta armas nucleares, es difícil de ubicar y puede operar largo tiempo sin aflorar.

En 1969 Estados Unidos tenía 41 submarinos nucleares con misiles nucleares, de los cuales 32 estaban permanentemente en la mar, 7 de ellos en el Pacífico.

Rusia ese mismo año tenía 60 submarinos nucleares, de los cuales 18 con misiles, pero poseía adicionalmente 35 submarinos convencionales con misiles nucleares.

Gran Bretaña tiene su disuasivo nuclear constituido por 4 submarinos nu-

cleares con 16 Polaris A.3 cada uno, algunos de 3 cabezas y Francia tendrá 4 submarinos nucleares este próximo año, pero con misiles de inferior capacidad.

Para permanecer ocultos, estos submarinos no deben aflorar ni emitir señales de radio. Al recibir órdenes de fuego de sus misiles deberán acusar recibo; no lo podrán hacer sumergidos. Quizás un método sea enviar una señal por los canales de sonido a una estación cercana que les sirva de relé, al puesto de mando en Washington.

Para apuntar, el submarino debe conocer exactamente su posición y a pesar de los tres sistemas inerciales de navegación que montan, como los errores son acumulativos con el tiempo de navegación sumergido, la exactitud no es adecuada para lanzamiento de un misil después de tres meses de navegación sumergida. Se debe refrescar continuamente la información de posición y para ello quizás el mejor método actual sea situarse por medio del satélite Transit. El sistema Omega no es adecuado. Como vemos, esta fuerza se vale cada día más de las características peculiares del mar, pero éste a su vez le impone sus limitaciones.

EL ELEMENTO SEGURIDAD — LA POSICION

Como se mencionó, los primeros Polaris fueron lanzados en 1960. Se pensó en elementos disuasivos basados en el fondo marino y nacieron los proyectos Hydra y Seabed y la Armada de EE.UU. pretende crear colonias de acunautas que los mantengan. Algunos de los sistemas no serán fijos sino que silenciosamente se desplazarán a bajísima velocidad por el fondo del mar.

Preocupada de que el fondo oceánico se convierta en un campo de batalla, la Armada aboga porque se ocupen por estrategia los sitios altos, los montes marinos, de los cuales sólo en el Pacífico existen unos 1.400 (cerca del 10% del total).

El primero ocupado lo fue en 1964, un volcán inactivo situado a 60 metros de profundidad al sur de Bermudas, donde se instaló Sealab I. Hoy ya se discute la instalación de bases de reparacio-

nes sumergidas, con almacenes, pañoles de municiones y estaciones de comunicaciones. Tomarán la forma de módulos esféricos, proyectos que desarrollan General Electric y Corning y las primeras estaciones estarían instaladas en 1980 en la cordillera central del Atlántico a 2.000 metros de profundidad.

Existe un sinnúmero de proyectos de esta naturaleza. La Armada está pensando específicamente en bases navales sumergidas que puedan dar apoyo logístico, por ejemplo, a una flota de submarinos. Cuanto más difícil de detectar es un silo de misiles submarinos que uno terrestre.

En realidad, EE.UU. pretende colonizar el océano y al parecer el sueño de Cousteau de la nueva especie humana, el "homo aquaticus", será de nacionalidad norteamericana. La posición para la fuerza se desplaza hacia el fondo del mar, que cobra así un nuevo valor estratégico.

EL DILEMA OCEANICO

En agosto de 1967, Malta solicitó a las Naciones Unidas que el fondo del mar fuese reservado para fines pacíficos y que el producto financiero de su explotación fuese en beneficio de las naciones subdesarrolladas. En opinión de algunos autores norteamericanos esto sólo produciría un retraso en la explotación de los recursos del fondo del mar. Esto se basa en que gran parte de la investigación la efectúan los Ministerios de Defensa. En 1970, en Estados Unidos, sobre un total de US\$ 1.605 millones dedicados a la

investigación del fondo del mar, el Ministerio de Defensa aportó 1.000 millones, sin incluir US\$ 600 millones gastados en la investigación de guerra antisubmarina. En Gran Bretaña pasa algo parecido a menor escala.

Es indudable que la investigación oceanográfica por el interés estratégico del medio —el océano— está hoy regida por las armadas de las superpotencias y desafortunadamente gran parte de la información que se obtiene permanece clasificada.

Quizás antiguamente nuestras prioridades eran más racionales. Kuan Tzú decía: "Si regalas pescado a un hombre le darás de comer por un día, enséñale a pescar y le alimentarás para toda la vida". Hoy la sobrepoblación induce a la posesión privativa más que a la participación comunitaria.

CONCLUSION:

Cerca del 90% del océano sigue aún inexplorado y su conocimiento se requiere para fines militares y pacíficos. Pero qué verdadera hazaña militar sería el desviar el interés de una superpotencia hacia la investigación espacial y hacia la Luna mientras la otra se apodera sutilmente de los océanos.

Se ha dicho que la potencia que controle la Luna dominará la Tierra. No entiendo la lógica. Se podría agregar, la potencia que controle los océanos puede dominar a la que controle la Luna y así dominar el mundo.

Esta es la clave estratégica del mar.

