

EL ROL DE LAS ARMADAS EN LOS AÑOS 1980

Por

José T. MERINO Castro
Almirante

Comandante en Jefe de la Armada de Chile

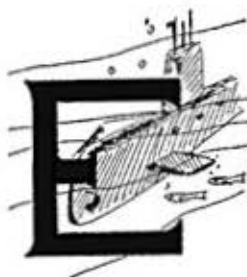
★

“La guerra es posible en el caso que los países “no comunistas” se nieguen a someterse, y en el momento que Occidente sea más débil que Rusia”.

Krushev

“La Armada soviética es un factor poderoso para crear las condiciones favorables en la construcción del socialismo y comunismo; para la defensa efectiva de la paz y para el fortalecimiento de la seguridad internacional”.

Almirante Gorshkov



ES EN REALIDAD difícil encontrar en el mundo contemporáneo, dos ideas que muestren tan claramente el enlace que existe entre una concepción política y la orientación estratégica que se genera como respuesta a ese requerimiento político.

Estos dos pensamientos orientan con bastante claridad sobre el “qué” deben ser las Armadas del Mundo Libre en la próxima década, como asimismo el “cómo” podrían alcanzarse algunas de las metas que permitan al Occidente una razonable expectativa de supervivencia en el marco de su sistema de vida.

Tal vez uno de los campos de la actividad humana en que es más imperioso planificar el futuro, es en el de la defensa, y dentro de éste, específicamente en las Armadas. La razón de ello radica en el estrecho enlace que existe entre la política y la estrategia naval que es necesario desarrollar en la concreción de los objetivos nacionales. El imperativo de planificación se hace más evidente al contrastar los dramáticos cambios políticos y tecnológicos que se suceden día a día, con los requerimientos que dichas mutaciones plantean a la estrategia naval. Este término, demasiado amplio por las materias que abarca, debemos delimitarlo para poder conducir con objetividad nuestro análisis, y así, derivar de él los elementos de juicio que permitan bosquejar el papel que jugarán las Armadas en el próximo decenio.

Corrientemente, y tal vez demasiado doctrinariamente, se habla de estrategia naval como de una relación casi matemática entre comunicaciones marítimas y el poder naval que dichas comunicaciones obligan a estructurar. Ello es verdad, pero constituye sólo una parte del problema. Curiosamente, la parte que normalmente no se analiza con la debida profundidad, constituye la génesis de toda la cuestión. Ella se centra en los intereses políticos y marítimos, que van, en mayor o menor grado, a establecer determinadas tendencias en las actividades operativas de las fuerzas navales, esto es, a definir con cierta rigurosidad, misiones para las Armadas, lo que debe interpretarse como el papel que cada país requiere que su Armada en particular cumpla.

El mundo en los últimos años, políticamente hablando, ha presenciado una serie de trascendentes cambios. En materia de centros de poder se ha desplazado de un bipolarismo a un pentapolarismo, para volver a un bipolarismo condicionado por la política de "détente" estructurada en Moscú en mayo de 1972, y más adelante en Finlandia. Esta idea ha servido más bien a los intereses del bloque soviético, que a aquéllos del mundo occidental. Su demostración está en la presencia naval de la URSS en el Mar del Norte, Atlántico, Mediterráneo, Indico y Caribe, y aun cuando en el presente los intereses marítimos de Rusia parecieran centrarse en el Indico como una forma de ejercer influencia política en el continente africano, no debe dejarse de lado la posibilidad que en los próximos años, dicha influencia vuelva a proyectarse hacia los países de Sudamérica, con características similares a lo experimentado por Chile entre 1970 y 1973, o en forma análoga a la intervención foránea ruso-cubana en Angola, cuyos efectos se dejan ya sentir en el Atlántico sur.

Basándose en estas consideraciones, se puede delimitar el problema político estratégico del mundo occidental a posibilidades más o menos bien definidas. Una de ellas es el enfrentamiento de las dos superpotencias en un conflicto sin destino, y el otro, la continuidad de la intervención soviética en la política particular de los países "no potencias", y que en cierta medida puede generar conflictos

limitados en cualquier área geográfica del mundo actual. Ambos supuestos no son excluyentes, manteniéndose vigente la importancia vital de ciertas comunicaciones marítimas, y por ende, la de algunas posiciones geográficas claves que permiten su control, como son las de algunos países australes cuya posición geoestratégica permite el control de los pasos marítimos más importantes del mundo, tales como el Mar de Drake y la ruta del Cabo, esta última ya amenazada por las nuevas estructuras de apoyo que ha establecido Rusia en el área.

Aquello que decían los portugueses en el siglo XV sobre: "Quien controle Malaca tiene su mano en la garganta de Venecia", tiene vigencia actual, y se podría traducir en la hora presente por: "Quien controle la ruta del Cabo, tiene en su mano la garganta de Occidente" y ello mirado exclusivamente desde el punto de vista de los recursos energéticos, sin considerar la gravitación política que tendría para Occidente en general y América en particular un Africa alineada con Moscú. Esto constituye una herramienta política de incuestionable importancia que el mundo occidental no puede desconocer. Plan-teado así el problema, puede derivarse de él, en forma genérica, el papel de las Armadas occidentales en la próxima década. Este papel, independiente de las tareas de la propia defensa nacional, se visualiza en lo fundamental como una responsabilidad de carácter regional, orientada a proteger las arterias vitales que vinculan los países del mundo libre.

La materialización de este concepto, conlleva la responsabilidad de las diferentes naciones, de mantener fuerzas navales, modernas y eficientes. Ello implica para cada país en particular, la necesidad de reestudiar la asignación de recursos, lo que a su vez tiene una indudable incidencia en su desarrollo. El problema no es igual para países como EE.UU. con un PNB de 1,6 trillones de dólares, pudiendo destinar un 6% a defensa, que para Chile con un PNB de 14.000 millones de dólares, de los cuales puede invertir en defensa no más de un 1,5% para no afectar severamente su desarrollo interno. De allí entonces la necesidad de la cooperación internacional para establecer responsabilidades regionales, de manera que sea

posible estructurar fuerzas operativas balanceadas, que puedan cautelar en forma eficiente y económica los intereses de la región, contribuyendo así a la seguridad del mundo libre.

En el caso específico de Sudamérica, considerando la repercusión que tienen sus comunicaciones marítimas con el resto del mundo libre, cada nación sudamericana debe tener la capacidad de proteger esas comunicaciones en su área geográfica, y consecuentemente, las fuerzas navales adecuadas a esa tarea, única forma de coadyuvar al objetivo común: la defensa marítima del continente americano. En el caso particular de Chile, esta responsabilidad se define objetivamente en el control que deberá ejercer en el Paso Drake y sobre las comunicaciones que vinculan a Chile con Oceanía, Australia y Japón.

Por otra parte, en el Océano Pacífico aparece una característica singular. Desde el paralelo ecuatorial a la Antártida sólo existen núcleos navales pequeños, tales como los de Ecuador, Perú y Chile en el continente americano, Francia en Polinesia, Nueva Zelandia y Australia en el sector occidental de este océano. En forma individual, ninguno de estos países podría, en un eventual enfrentamiento bélico entre Occidente y el bloque soviético, controlar esta inmensa superficie oceánica.

Situaciones similares a las señaladas, van tomando forma en otras áreas geográficas de indudable gravitación político-estratégica. Remitámonos a Malaca, Suez, Gibraltar, Cabo Norte y Cabo Buena Esperanza, y deduciremos que las misiones de las Armadas de los países allí asentados, tendrán una directa relación con la amenaza que significa para el mundo libre, la dinámica expansión del poder naval de la URSS. Ya un comandante en jefe de la Armada norteamericana, no hace mucho, advirtió: "Debido a las drásticas reducciones en medios materiales y humanos, nuestra Armada ha alcanzado un punto tal, que no le es ya posible, con seguridad, garantizar el libre empleo de las rutas marítimas vitales para EE.UU. y sus aliados, ante la nueva, poderosa y creciente flota soviética".

Enfrentados ante esta situación, resulta evidente que las naciones del mundo

occidental y las de América Latina en particular, no pueden basar su seguridad exclusivamente en el poder naval de Estados Unidos. Un esfuerzo responsable de las Armadas de nuestras naciones, orientado a disminuir la envergadura de la amenaza descrita anteriormente, pareciera ser la misión prioritaria de las Armadas en los próximos años. Ello hace imperativa la cooperación regional para cumplir algunas de las múltiples tareas que se derivan de los antecedentes expuestos. Es evidente que muy pocos de los países del mundo occidental, poseen la tecnología y los recursos para desarrollar o adquirir los sofisticados medios bélicos que se requerirían para oponerse individualmente a las amenazas que representa para las diferentes regiones el poder naval de la URSS. No podría hacerlo ni EE.UU. en todas las áreas amagadas, sin una exagerada y peligrosa dispersión de sus fuerzas.

Enfrentados ante esta situación de debilidad, casi tangible en el caso sudamericano y dándole un enfoque normativo al problema, resulta imperioso que Estados Unidos defina su intención de compartir la responsabilidad de la defensa marítima del continente. Si así fuese, junto con distribuirse zonas de responsabilidad, EE.UU. debiera asistir con los medios necesarios a los diferentes países sudamericanos, manteniendo un adecuado equilibrio entre ellos. Esta ayuda debiera materializarse en la forma de entrenamiento, venta, préstamos y/o cesión de unidades navales, única manera de contribuir a la política global del mundo occidental para defender sus legítimos y tradicionales intereses. Este problema podría resolverse mediante el recurso de responsabilidades compartidas en forma regional. Por ejemplo, si sólo nos remitimos a las infraestructuras de apoyo que cada país puede aportar a esta tarea, se liberaría una ingente cantidad de recursos que pueden, en parte, destinarse a incrementar la eficiencia de las fuerzas navales de cada país en particular. Esta es una tarea que debió iniciarse bastante tiempo atrás.

El tiempo, en materias navales, tiene un valor muy alto atendida la natural inercia que existe en el medio técnico-naval para materializar un proyecto de

construcción naval, por modesto que él sea. Ello significa que ya hoy deberíamos saber qué pretendemos tener para 1980, si es que realmente queremos tenerlo en ese momento. Para ello se hace necesario describir en líneas generales, las formas más probables en que se materializaría la amenaza que implica el poder naval soviético. Lo que indico no es nuevo en absoluto. Fue ya señalado en el primer simposio de poder naval en el Naval War College el año 1969, por el vicealmirante Richard G. Colbert, quien en su discurso de clausura señaló: "Hubo también consenso que el desarrollo de la capacidad marítima soviética es una materia que requiere nuestra consideración más seria".

Han transcurrido 7 años, y en realidad no hemos progresado lo suficiente para ser capaces de oponernos a esa amenaza. Yo diría que ha sucedido exactamente lo contrario. Sin considerar el empleo eventual de las armas nucleares por el riesgo evidente que ello significa de una escalada sin control en un enfrentamiento, podemos circunscribir las amenazas a actividades más o menos definidas que servirían a la política del Kremlin en un conflicto limitado. En esta situación, dada la estructura del poder naval soviético, adquiere especial importancia la capacidad operativa de su arma submarina. Ello obliga, en consecuencia, al desarrollo de un sistema eficiente de armas A/S, tanto en unidades submarinas con capacidad A/S, como medios de superficie y elementos aéreos con las armas y sensores necesarios para este tipo de operación.

Es ésta un área en que los países con Armadas pequeñas pueden jugar un papel importante, tanto en la protección de sus propias comunicaciones marítimas, como en las que sirvan en general al mundo occidental. Para ello, es necesaria la colaboración de los países desarrollados, ya sea a través de créditos que el país pequeño pueda solventar sin comprometer seriamente su desarrollo o, simplemente, eliminando las trabas que impiden a una nación determinada cumplir con la responsabilidad que le cabe dentro de su región en la defensa de los intereses del mundo occidental del cual forma parte.

Sobre esta materia cabe señalar, en el caso específico de los países sudamericanos, una materialización más bien retórica

de la cooperación internacional con Estados Unidos en lo que a equipamiento militar se refiere. Una rápida mirada a los "Jane's Fighting Ships" de los últimos años, nos muestra una inconveniente heterogeneidad en la estructuración de sus Armadas. Hay en ellas buques de origen sueco, alemán, español, inglés, holandés y norteamericano. Ello, desde luego, impone cargas excesivas de mantenimiento al establecimiento terrestre, haciéndolo caro y poco eficiente, a la vez que dificulta las probables operaciones combinadas que podría ser necesario organizar. Es éste un problema que se ha discutido en anteriores simposios. En 1971 se analizó la posibilidad de construir un buque prototipo standard, que respondiera a los requerimientos que planteaba la existencia de la amenaza submarina. Se le denominó "fragata del mundo libre" (Free World Frigate, FWF). Desde entonces han pasado 5 años. En ese quinquenio, la amenaza que nos preocupa aumentó considerablemente, a la vez que los buques A/S envejecían en similar proporción. Los países pequeños tuvieron que resolver la renovación y/o modernización de su material A/S en la medida que sus escasos recursos se lo permitían.

Ahora, miramos hacia 1980, y nos encontramos en una situación bastante más seria que la analizada en 1971: una época en que la URSS ha logrado prácticamente sobrepasar el poder naval de EE.UU., una época que nos muestra a las flotas pesqueras de la URSS "distribuidas" en todos los mares, junto a los buques oceanográficos y científicos que se dedican fundamentalmente a obtener la inteligencia necesaria sobre los más lejanos teatros de operaciones, a la vez que su flota mercante estatal compite en el transporte marítimo internacional, mientras que su política exterior va creando las estructuras de apoyo necesarias para un amplio despliegue de su poder naval. En esta situación, parece más que aconsejable tomar medidas que efectivamente, y a breve plazo, permitan al mundo occidental mirar el futuro con la certeza que la supervivencia individual y colectiva, dependiente en gran medida del control de las comunicaciones marítimas, ha sido razonablemente asegurada. Esa es la misión prioritaria de las Armadas de hoy, y ello no cambiará en la próxima década.

Se han analizado hasta ahora los aspectos político-navales del problema. Ello, que de hecho constituye la parte más importante del análisis, no excluye otras materias que también tienen relación con lo primero. Especialmente trascendente será en la década del 80 la evolución que se experimenta en el derecho del mar. La altamar, la zona económica exclusiva, el mar territorial, el derecho de tránsito, la posición de los Estados archipiélagos, la explotación de recursos del mar, del suelo y subsuelo marino, introducirán variables en el problema marítimo general. Estas variables definirán nuevas misiones para las Armadas, y consecuentemente, incidirán en los medios y los recursos que éstas requerirán. El solo hecho que se incorpore a la legislación internacional la zona económica exclusiva, impondrá a las Armadas de los países marítimos la tarea de cautelar este patrimonio. Ello significará, en términos de inversión, ingentes recursos en exploración aeromárítima y en unidades navales rápidas que puedan hacer compulsivo el cumplimiento de sus respectivas legislaciones.

Asimismo, el peligro de la contaminación de los mares, es otro problema en el cual las Armadas tendrán que participar, ya sea vigilando las zonas de tráfico marítimo para impedir y capturar los medios contaminadores, o estructurando individualmente, o regionalmente, las organizaciones y los medios necesarios para controlar la contaminación accidental, toda vez que los últimos accidentes ocurridos son ejemplos más que dramáticos de un problema que exige una solución drástica. En el supuesto que sólo 10 de los 1.500 buques tanques actualmente en servicio, derramaran al mar su contenido de petróleo, el daño ecológico que se produciría sería de tal magnitud, que comprometería gravemente la fauna marina de los océanos, y por ende los recursos alimentarios de prácticamente toda la humanidad.

Ello hace imperativo corregir las normas de construcción naval vigentes en la actualidad, y establecer rutas de tráfico obligatorias para obtener un máximo de seguridad en el transporte de agentes contaminadores. Asimismo, en un mundo en que el balance de poder bipolar tiene su clara manifestación en los intereses marítimos en juego, es evidente que la úni-

ca forma de contrarrestar el rápido incremento del potencial marítimo soviético, que desplaza paulatinamente a las banderas del mundo libre en todos los mares, es que los países occidentales materialicen un serio esfuerzo para desarrollar sus marinas mercantes, su infraestructura portuaria, su capacidad de explotar los recursos renovables y no renovables del mar. Esto significará para la mayoría de los países marítimos, una tarea adicional para sus Armadas, en especial en las naciones pequeñas, quienes deben asignar estas responsabilidades a sus Marinas, para no verse obligadas a crear nuevas y costosas organizaciones estatales que distraerían recursos importantes, necesarios para el propio desarrollo.

La síntesis expuesta ha pretendido bosquejar a grandes rasgos algunos de los problemas actuales de las Armadas, tanto de las grandes potencias como de los países pequeños. Esta misma problemática, proyectada a 1980, nos permite deducir el papel que las Armadas desempeñarán en ese decenio. Cualquiera sea el sistema de análisis que se emplee, las conclusiones serán similares. En primer lugar, se hace evidente la necesidad de equilibrar y superar el poder naval de la URSS actualmente en rápida expansión, para frenar la creciente influencia política que desarrolla esa potencia apoyándose en su poderío marítimo. Ello llama a una más estrecha colaboración del mundo occidental, en especial a niveles regionales. En segundo lugar, y esto es una tarea de la humanidad toda, se hace necesario buscar un consenso en el derecho del mar, que, junto con conciliar los intereses de todos los países, impida las fricciones de los Estados en las zonas económicas respectivas, y finalmente, y no por ello menos importante, es imperativo buscar responsablemente una solución a los problemas de contaminación que amenazan la existencia misma de la más importante fuente alimentaria de la humanidad, mejorando la tecnología empleada en la construcción de buques transportes, como las técnicas de control de los agentes contaminadores marítimos y terrestres, que dañan la fauna marítima.

Evidentemente, no se puede pretender que EE.UU. y los países desarrollados del mundo occidental afronten solos los desafíos marítimos que se derivan de la pug-

na entre Occidente y el bloque comunista, como del dinámico avance tecnológico, que obliga a una continua modernización de las fuerzas navales; pero tampoco se puede pretender que los países en desarrollo contribuyan en forma significativa al esfuerzo del mundo libre por mantener su sistema de vida, sin una clara comprensión de los países "potencias" sobre los particulares problemas de las naciones pequeñas del mundo libre.

Es evidente entonces que los países en desarrollo deben también aportar una substantiva cuota de sacrificios para equipar adecuadamente sus fuerzas navales con los medios humanos y la tecnología necesaria para defender tanto los intereses e ideales del mundo libre como sus

riquezas y medio ambiente marino. Estos sacrificios no tendrán gravitación alguna en la resolución de los problemas esbozados, si los países desarrollados manejan su ayuda naval y tecnológica con un criterio estrictamente economizador, o como herramienta de presión política, sin considerar que el equipamiento naval moderno de los países pequeños, en esta pugna Oriente-Occidente es una manifiesta necesidad de supervivencia que afecta a todos por igual y no una simple y rutinaria transacción comercial. Cuando el mundo occidental comprenda esta dura realidad, podrá mirar más allá de la década del 80 con la certeza que los valores hoy amenazados fundamentalmente en el mar, podrán ser defendidos por la generación que nos sucederá.

