

CESEDEN

LA POTENCIA MARITIMA Y LAS SUPERPOTENCIAS

Por Carl H. AMME

(United States Naval Institute Proceedings, octubre 68)



Febrero, 1969

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 33 - IV

Alfred Thayer Mahan consideraba la historia desde el punto de vista de un oficial de la marina, basando sus teorías en el examen del ambiente estratégico internacional en el que se desarrolla la potencia marítima. Su influencia ha sido duradera. Sus principios constituyen gran parte del núcleo de premisas bajo las que la Marina enfoca su misión. Además, proporcionan un marco para la estrategia naval. Sin embargo, sería un gran error aceptar sin crítica tales principios.

Es difícil encontrar hoy día a nadie que lea a Mahan; han cambiado demasiadas cosas por lo que se refiere a la potencia marítima. No obstante, aunque nos damos cuenta de que ha cambiado el ambiente estratégico mundial, hemos de reconocer que los conceptos de potencia marítima de 1968 siguen dependiendo de las circunstancias como en la época de Mahan.

Mahan escribía en una época en que se transformó radicalmente la posición de los Estados Unidos en el ambiente estratégico. Con anterioridad a la guerra entre España y los EE.UU., éstos habían emprendido la consolidación de su postura en el continente norteamericano. Las tribus indias, a lo largo de las fronteras constituían su única amenaza y la marina desempeñaba un papel subordinado al Ejército en la salvaguarda de la seguridad del país. Todo cambió una vez quedó asegurada la frontera a lo largo del Río Grande y de las riberas rocosas del Pacífico. Los Estados Unidos comenzaron a proyectar al exterior su poderío, lanzándose a la búsqueda de intereses más allá del continente. El punto culminante se alcanzó cuando el Almirante George Dewey derrotó en Manila a la escuadra española y los Estados Unidos se encontraron convertidos en una potencia mundial, con responsabilidades en la otra orilla del Pacífico. La Marina ya no se limitó a la misión subordinada de defensa costera, sino que asumió un papel de primer orden en la defensa nacional. El concepto de "dominio del mar" formulado por Mahan se acomodaba admirablemente a las circunstancias y a la época.

Mahan dedujo sus principios sobre la moderna guerra naval, partiendo de un estudio del período histórico de 1660 a 1812, y seguidamente aplicó dichos principios al período de 1812 al 1890, el siglo de la Pax Britannica, durante el cual la Gran Bretaña imperó sobre todos los mares. Son solamente dos características del ambiente internacional de estos dos períodos las que confieren un aire de permanencia a las teorías de Mahan. En primer lugar, uno y otro período coinciden con el desarrollo de las colonias de ultramar: el Nuevo Mundo, durante los siglos XVII y XVIII; y África y Asia, en el siglo XIX. En segundo término, dichos principios se basaban en la premisa de que el ambiente internacional incluía dos o más poderes navales en mutua competencia. El superior, según Mahan, interrumpiría las líneas de comunicación con las colonias enemigas y, mediante una actuación decisiva de su escuadra, separaría eficazmente las colonias de la metrópolis.

Ninguna de estas dos condiciones existe hoy día. Las colonias son un recuerdo del pasado. Su lugar ha sido ocupado por naciones nuevas que, a duras penas, consiguen gobernarse a sí mismas. En vez de un mundo en el que rivalizaban dos o más poderes navales, tenemos una sola superpotencia naval: los Estados Unidos; y una única superpotencia continental: la Unión Soviética. Estos cambios operados en el ambiente estratégico internacional han requerido, a su vez, ciertos cambios en nuestros conceptos de potencia marítima y otros en cuanto a la aplicación de los principios de la guerra.

Desde Mahan, los conceptos de potencia marítima moderna, se han derivado, en primer lugar, de respuestas a unas circunstancias cambiantes y a una tecnología en evolución, y secundariamente, de nociones conceptuales sobre el poder naval. El avance ha sido más pragmático y empírico que abstracto y teórico. No es otra cosa que un reflejo de la moderna sociedad americana, con una marcada orientación hacia lo científico y lo técnico. Esta manifiesta tendencia americana puede explicar el hecho de que el único apóstol reconocido de la potencia marítima americana sea Mahan.

Pero, aunque la Marina y la Nación solamente hayan contado con un teórico de esta talla, no podemos pasar por alto la contribución que prestaron a los nuevos conceptos de potencia marítima los oficiales de la marina y otras personas que pudieron prever las exigencias estratégicas de los Estados Unidos, y anticipar, en su mayoría, las condiciones bajo las cuales América podría verse comprometida en una guerra. La presencia de esas personas tuvo mucho que ver en el desarrollo de las fuerzas y de la ideología de la Marina. Pero los instrumentos de la potencia marítima dependían también de la decisión de los que tenían a su cargo la distribución de asignaciones -el Departamento de Defensa y el Congreso- algunos de cuyos miembros no tenían la más ligera noción sobre la potencia marítima.

El concepto americano de potencia marítima a principios del siglo XX se derivaba de tres fuentes primordiales: los principios de Mahan, la experiencia británica a lo largo del siglo anterior y la experiencia estadounidense en la guerra entre España y los EE.UU. El concepto corriente, y más importante, que se derivaba de dichas fuentes era el carácter decisivo de las batallas navales. El dominio del mar comprendía la capacidad para localizar a la escuadra enemiga y destruirla; sustraer el mar al comercio del enemigo; mantener las comunicaciones marítimas en beneficio exclusivo del interés nacional; y dirigir y sostener operaciones anfibas en litorales lejanos.

Durante la I Guerra Mundial, las circunstancias internacionales exigieron un cambio de primer orden en el concepto de potencia marítima de la Marina estadounidense. La posición estratégica marítima, con anterioridad a la I Guerra Mundial, se basaba en los buques de guerra, con el fin de evitar cualquier desafío a nuestra neutralidad y poder defender a la nación en caso de que los aliados resultasen derrotados. La preración concreta ante la posible eventualidad de entrar en la guerra al lado de los aliados era muy reducida. Pronto se vería que era necesario contar con destructores -

para la protección antisubmarina de los convoyes. El Contralmirante norteamericano William S. Sims, que estuvo en Londres durante la guerra, escribió, más tarde, lo siguiente:

Hasta que las noticias relativas a luchas submarinas empezaron a publicarse, el destructor era, probablemente, el único tipo de buque de guerra en el que nadie tenía el más mínimo interés. Se había convertido en una especie de patito feo. Nuestro Congreso ha prescindido de él, por regla general. Año tras año, nuestros expertos navales habían recomendado que se construyesen cuatro destructores por cada acorazado, pero el Congreso sólo concedía presupuesto para uno o dos.

El Congreso no era el único culpable. Era difícil que nadie previese la cruenta e "incivilizada" guerra submarina contra los barcos mercantes. La mayoría de oficiales de las marinas americana y británica apreciaban el valor de los destructores -destinados en principio a proteger la flota de guerra contra las lanchas torpederas- en la defensa antisubmarina de la flota. Pero sólo algunos de ellos comprendieron con exactitud la doctrina y la táctica concretas que habían de emplear los destructores para detener el hundimiento indiscriminado de buques mercantes. Hasta 1917, en que se reanudó el sistema histórico de convoyes, la amenaza submarina no se vio, en ciertos casos, contenida y rechazada.

La falta de interpretación práctica de este principio básico de potencia marítima respecto al dominio del mar fue lo que llevó al empleo erróneo de los destructores durante los primeros años de la I Guerra Mundial. El dominio del mar se basa en los principios de la ofensiva. Los destructores se utilizaban sobre todo con fines defensivos para proteger a la gran flota británica, en contra de las flotillas de destructores alemanes y de los submarinos enemigos. En este papel defensivo, los destructores constituyeron un inmenso éxito. En las numerosas incursiones de la flota británica, los submarinos alemanes no pudieron atravesar la pantalla protectora, resultando el grueso inmune al ataque de los torpedos. Pero la flota británica no intentó explotar la potencia ofensiva de sus destructores, y la escuadra alemana siguió siendo una amenaza para la Gran Bretaña, hasta el desenlace de la batalla de Jutlandia. En sus órdenes de combate, el Almirante Sir John Jellicoe especificó: "Si tenéis que decidir entre su flota de guerra y sus destructores, éstos han de ser el objeto preferente de vuestra atención, con el fin de detenerlos antes de que puedan disparar sus torpedos contra nuestra escuadra".

Por su parte, el Almirante Sir David Beatty, se mostró en desacuerdo. Era firme partidario de hostigar ante todo a la escuadra de guerra enemiga, imaginándose que ello obligaría a las flotillas alemanas a desplegarse para proteger el grueso de la flota alemana. Según Arthur J. Marder, en su libro "From Dreadnought to Scapa Flow", escribió al Almirante Jellicoe: "Creo que, si los torpederos enemigos atacasen los primeros, los nuestros nunca estarían en situación de frustrar sus intentos". Sólo el Almirante Beatty y algunos más compartían esta opinión. La mayor parte de la flota así como el Almirantazgo británicos mantenían la posición defensiva del Almirante Jellicoe. El

concepto de "flota disponible" (1) se convirtió en el principal procedimiento de disuasión de aquellos días. Pero éste actuaba únicamente a nivel estratégico. Por debajo de este nivel, fue el poder destructivo marítimo del submarino el que consiguió poco menos que arrebatar el mar al comercio aliado.

Una interpretación errónea de los principios del dominio del mar y de la ofensiva se revela en el retraso con que tuvo lugar la adopción de la táctica de escolta de convoyes. Eran muchos los oficiales de la Marina que veían el convoy como una operación defensiva, cuando, en realidad, constituía una operación ofensiva, de acuerdo con la mejor tradición derivada de Mahan. Permitir al enemigo que sustrajese el mar a nuestro comercio suponía prácticamente perder el dominio del mar. Emplear con éxito las rutas marítimas en nuestro propio beneficio y derrotar las pretensiones enemigas de frustrar nuestros intentos significaba conservar el dominio del mar. Como dijo el Almirante Sims en su informe a la Secretaría de Marina:

"Parece sin lugar a dudas que el único camino que podemos seguir es volver nuevamente a la antigua práctica de los convoyes. Elo supondría una medida puramente ofensiva, puesto que si concentramos nuestros barcos en convoyes y los protegemos mediante nuestras fuerzas navales, con este procedimiento obligaremos al enemigo a abandonar su misión, y hacer frente a unas fuerzas navales que no se hallan embarazadas por cargamentos valiosos y que constituirán un gran peligro para los submarinos".

Es un tanto descorazonador el encontramos, aun hoy, con autores que consideran los convoyes dotados de escolta como "un sistema esencialmente pasivo". El Teniente Coronel de la USAF Ray L. (graduado en la Academia Naval) en su artículo "La tendencia a la ofensiva en el siglo XX", publicado en el número de Proceedings correspondiente a septiembre de 1967, sostiene lo siguiente: "El asombroso éxito de la campaña submarina enfrentó a los poderes aliados con un grave problema: ¿por qué motivo la aplicación de las teorías de Mahan había conducido a conclusiones erróneas?". Pero fue solamente su falsa aplicación lo que condujo a estas conclusiones equivocadas. Porque, de no haber mantenido la armada inglesa una doctrina tan defensiva, las dotas ofensivas del destructor habrían podido explotarse anticipadamente y con mayores ventajas, tanto contra la flota alemana de superficie como contra los submarinos.

Este ejemplo ilustra tres importantes puntos. En primer lugar, la naturaleza cambiante de las circunstancias estratégicas exige cambios en los conceptos de potencia marítima. En segundo lugar, la conceptualización de principios de potencia marítima, tales como el dominio del mar, debe interpretarse y aplicarse según los cambios que surjan en las circunstancias estratégicas. En tercer lugar, un fracaso en la previsión de cambios en estas circunstancias puede redundar, a la hora de entrar los Estados Unidos en una guerra, en deficiencias en materia de los buques y armas requeridas y en la aplicación de doctrinas estratégicas y operativas, a veces inadecuadas a su misión.

(1) "Fleet in being" (ver nota del cuadro).

Podemos citar otro ejemplo que apoya nuestras conclusiones.

La Conferencia de Londres de 1930 sobre limitaciones de armamento naval - acogió favorablemente una propuesta americana de limitar el desplazamiento de los - submarinos a 250 toneladas. En efecto, más tarde, el Almirante norteamericano Charles M. Cooke, apuntaba que :

"Tal propuesta pasaba por alto la función excepcional del submarino , que permite proyectarlo a áreas situadas fuera del control de superficie de nuestras fuerzas, así como el hecho de que, aun cuando teníamos intereses y obligaciones en el Pacífico Occidental, habíamos abandonado en gran parte el control de superficie de dicha zona, mediante los tratados de 1922".

Además, la limitación del tonelaje total de los submarinos a 52.000 toneladas para los Estados Unidos, Japón y Gran Bretaña, originó la propuesta de limitar el desplazamiento de los submarinos de los EE.UU. a 500 toneladas, sobre la base de que, por este medio, podríamos tener mayor número de ellos. Afortunadamente, los jefes - de la marina con mayor madurez se olvidaron de esta recomendación y optaron por submarinos de 1.600 toneladas. Este fue el tipo de submarino que nos permitió operar en el Pacífico Occidental durante la II Guerra Mundial y privó al Japón de importantes medios de aprovisionamiento.

Los conceptos tanto estratégicos como operativos de potencia marítima se formulan a partir de lecciones aprendidas por experiencias pasadas, fijación de posibilidades actuales, apreciación de posibilidades tecnológicas y el análisis de las tendencias y situaciones observables en el ambiente internacional. Tales cambios se ven facilitados por las creencias y aptitudes fundamentales, relacionadas con los principios bélicos que comparten los mandos de la Marina. Dentro de la tradición naval existe una predisposición para la adopción de ideas nuevas y la explotación de experiencias técnicas. Solamente así puede una Marina adaptarse a los cambios de circunstancias estratégicas que afectan al ejercicio de la potencia marítima.

La experiencia de la Marina, al prestar apoyo a las fuerzas expedicionarias americanas en Francia, estimuló el interés de muchos mandos navales respecto a los - conceptos futuros de potencia marítima. El primer resultado importante fue un documento entonces "reservado" (en 1920) de la Oficina de Información de la Marina, sobre "La dirección de una campaña naval en Ultramar", basado en ideas originales del Capitán de Navío H.E. Yarnell, el Capitán de Fragata W.S. Pye, y el del Capitán - de Corbeta H.H. Frost, todos de la marina norteamericana (División de planeamiento de la Oficina de Operaciones Navales). Los autores de este documento resultaron no - tablemente proféticos. Subrayaron que el cambio operado en las circunstancias inter - nacionales provocaba el que la defensa costera del continente norteamericano no - continuara siendo una misión primordial de la marina. El nuevo concepto de potencia ma - rítima exigía dirigir la atención sobre la capacidad ofensiva, la de desembarcar "fuer -

zas expedicionarias importantes en territorio enemigo" y la necesidad de que nuestra flota asegurase y ejerciese el dominio del mar en un amplio sector frente a la costa enemiga. Naturalmente, semejante concepto requería bases ultramarinas en el Pacífico, donde se hallaban estacionadas la mayoría de unidades de la flota con el fin de enfrentarse al Japón, que constituía la principal amenaza marítima. Sin embargo, las disposiciones de los tratados navales de Washington de 1922 impedían la fortificación de dichas bases ultramarinas. Con todo, era importante para la Marina el ajustarse a conceptos de potencia marítima que le permitieran aumentar sus fuerzas y tonelaje, o recuperar bases cercanas al enemigo en potencia. Los principios de repostaje en ruta, de guerra anfibia y de empleo de portaviones se habían desarrollado mucho antes de que la Marina y la Infantería de Marina adquiriesen auténticas aptitudes para cada uno de ellos. En 1920, en "la dirección de una campaña naval en Ultramar", se pedían tres portaviones, cada uno de ellos con 8 aviones de caza, 8 de reconocimiento y 12 torpederos. Esto se escribía antes de que la Marina contase con ningún portaviones.

Pero ya mucho antes, en mayo de 1915, el Capitán de Fragata norteamericano Dreyton Parker, en un artículo publicado en esta misma revista con el título "Una flota aérea, apremiante exigencia naval", solicitaba una escuadrilla aérea que sería utilizada tanto para combatir a los barcos como para servicios auxiliares y de la que estarían dotados todos los buques de guerra. Sugería que podían utilizarse aviones para localizar submarinos y dirigir contra éstos el ataque de los buques de superficie. En junio de 1917, el Primer Destacamento Aeronáutico de la Marina fue la primera fuerza americana que tomó tierra en Europa. El nuevo concepto de la marina y el avance técnico alcanzado encontraron rápidamente aplicación en las circunstancias estratégicas del momento.

El concepto de la misión táctica del portaviones se desarrolló ya en 1929. En las maniobras de la Flota realizadas en dicho año en Panamá, los dos nuevos portaviones, Lexington y Saratoga, así como el buque carbonero transformado Langley (el primer portaviones de la Marina) desempeñaron un papel primordial. El ataque de la "Flota Roja" de la Escuadra de Combate de la Flota del Pacífico, estaba compuesto por destructores de defensa y por el portaviones Saratoga. A bordo del Saratoga iba el Contraalmirante Joseph Mason Reeves, uno de los primeros aviadores navales que obtuvo rango de almirante en calidad de Comandante de las Escuadrillas Aéreas de la Escuadra de Combate. Separó el Saratoga junto con el crucero ligero Omaha, uno de los pocos barcos a la sazón en servicio, lo bastante rápido para mantener una velocidad comparable con la del veloz portaviones, para realizar un ataque al Canal de Panamá, poco antes de amanecer. Eludiendo las fuerzas defensoras de cobertura, se lanzó contra el objetivo, con tal ímpetu que hizo observar al Almirante William V. Pratt, Comandante en Jefe, en su crítica de las maniobras: "Hemos sido testigos de las operaciones navales concebidas de modo más brillante y efectuadas con mayor efectividad en toda nuestra historia".

Otro suceso importante fue la doctrina desarrollada por una comisión mixta y publicada en 1933 bajo el título "Expediciones Conjuntas en Ultramar". Además del

impulso dado a la doctrina sobre operaciones anfibia, la publicación definió también la naturaleza de las fuerzas que habían de emplearse y expuso un proyecto sobre algunos detalles de la organización y la terminología que había de aplicarse en dichos esfuerzos combinados. Quedaba así realizada la distinción entre carga de combate y carga comercial con destino al transporte. Los diversos elementos de unas fuerzas de invasión quedaban diferenciados hasta el punto de incluir unidades minadoras, de apoyo, de desembarco y de cobertura. El principio básico de unidad de mando quedó al conseguirse en la operación la transición de una operación naval a una predominantemente de desembarco. El impacto de este documento conceptual fue tan grande que al año siguiente, el General Holland M. Smith, cerró la Escuela de Infantería de Marina para poner a toda la institución y a cada uno de sus alumnos a trabajar en la Introducción a un Manual de operaciones terrestres, que fue la biblia de la Infantería de Marina durante muchos años.

Es importante subrayar que los conceptos de la fuerza táctica de transporte (portaviones) y de las fuerzas anfibia, eran aspectos conceptuales de la potencia marítima, que expresaban el pensamiento de los mandos de Marina e Infantería de Marina en los primeros años veinte y aún antes de esta época. Cuando los Estados Unidos entraron en la II Guerra Mundial, la Marina había adquirido los conceptos necesarios de potencia marítima.

Pero en una guerra mundial se aprenden lecciones nuevas mediante la experiencia de las operaciones de combate. Sin embargo, fue solamente al final de la II Guerra Mundial, cuando se desarrolló el concepto de ataques aéreos ofensivos en masa hacia el corazón del país enemigo y se planteó la misma cuestión respecto a los barcos de guerra. Este fue el primer indicio de que las circunstancias mundiales habían cambiado y se hacían necesarios nuevos conceptos de potencia marítima. El Océano había dejado de ser -en frase de Mahan- una "vasta tierra de nadie" sometida al arrogante dominio y control de nuestra Marina. Por el contrario, se reconocía en el mar "un paso indestructible, aunque peligroso, por el cual, nuestro poder nacional podía llegar a líneas periféricas decisivas en torno al país enemigo. El dominio de nuestro mar era tan importante como lo había sido siempre, pero su objeto había cambiado. Se necesitaba para conseguir la supremacía en tierra".

Corea constituyó la primera comprobación de este nuevo concepto de potencia marítima. En Corea, pudimos sostener permanentemente operaciones navales aéreas contra el enemigo, pero en realidad, jamás hubimos de enfrentarnos con una oposición naval decidida. Sin embargo, este hecho, por sí mismo, tenía un gran significado. Como señaló el Almirante norteamericano Robert B. Carmey, "Sin un dominio de los mares circundantes, la posición aliada en Corea se hubiese encontrado prácticamente sin esperanza". Este concepto de la utilización del dominio del mar para obtener la supremacía en tierra ya había sido apreciado en el Líbano, cuando los Estados Unidos desembarcaron tropas a instancias de aquel gobierno, y más tarde en el estrecho de Formosa, cuando la Marina estadounidense transportó las fuerzas nacionalistas chinas hasta una distancia de

tres millas de Quemoy. Finalmente, el dominio de los mares permitió a los Estados Unidos sostener un amplio despliegue de fuerzas en Vietnam del Sur, evitando la ocupación de este país por los comunistas.

El cuadro núm. 1 muestra algunos cambios significativos en los conceptos de potencia marítima a partir de Mahan. Estos cambios tuvieron lugar, ya como resultado de experiencias habidas en operaciones, ya como consecuencia de un desarrollo conceptual. Desde Corea, se ha realizado un importante cambio en cuanto a la utilidad de la potencia militar, que ha logrado sus efectos en las concepciones de potencia marítima. Por ejemplo, el concepto de operaciones aéreas permanentes de transporte que se desarrolló durante la II Guerra Mundial, y particularmente en la campaña de Okinawa, se fortaleció posteriormente (durante la guerra de Corea) cuando nuestros buques de guerra se mantuvieron como "santuarios" y gozaban de inmunidad ante un ataque enemigo. Más tarde, durante los años cincuenta, la Armada se preparó activamente para desempeñar un papel estratégico nuclear, atendiéndose especialmente a la defensa aérea. Algunos abogaron por eliminar completamente los cañones de nuestros cruceros, sustituyéndolos por misiles. Afortunadamente, un presupuesto sobrecargado vino en ayuda de quienes continuaban defendiendo la necesidad de los cañones, y solamente se colocaron misiles en uno de los extremos de los buques. Durante este período de transición fue escasa la atención prestada a la preparación con vistas a campañas bélicas limitadas. Hasta la presidencia de Kennedy no prevalecieron las teorías de quienes argumentaban en favor de una mayor atención hacia la guerra limitada. Y hasta 1966 nuestra experiencia guerrera en Vietnam del Sur no efectuó un poderoso esfuerzo en la guerra fluvial y costera.

¿Qué concepciones de potencia marítima son importantes para el futuro? .
¿Cómo hemos de interpretar los principios de la guerra y aplicarlos a las cambiantes circunstancias estratégicas internacionales del futuro?.

En primer lugar, vamos a trazar el esquema general de las circunstancias estratégicas internacionales. Exceptuando una guerra importante, que podría cambiar radicalmente el equilibrio estratégico entre las superpotencias, continuará existiendo un concepto estratégico americano de potencia marítima como base sobre la cual la potencia militar estadounidense puede proyectarse sobre las regiones costeras. Este concepto estratégico de potencia marítima puede describirse mejor como "transoceánico", con vistas a una proyección de la potencia estadounidense en todas sus formas hacia las zonas periféricas, de ultramar. Con un enfrentamiento estable en Europa, la estrategia a largo plazo de las dos superpotencias (y, en menor grado, la de las demás potencias) es una de las posiciones geográficas absolutamente favorables estratégicamente. Puesto que no es probable que se adquiriera una posición geográfica, mediante conquista militar, a causa de la existencia de armas nucleares y de la "opinión mundial", las superpotencias deben tratar de adquirir una posición de influencia política en las áreas afectadas. Los soviets han desempeñado un gran esfuerzo en el desarrollo de una marina mercante independiente que les permita la penetración pacífica y la subversión en ciertos países del tercer mundo. Por lo que se refiere a la Armada soviética, está empezando

do a desempeñar un papel en esta estrategia, mediante su penetración en el Mediterráneo y en el Mar Rojo y sus visitas a puertos de Egipto, Argelia y Yugoslavia. Pero, fundamentalmente, la armada roja sigue estando orientada hacia la defensa, aunque la construcción de dos portahelicópteros parece indicar que trata de encontrar una mayor flexibilidad con vistas a conflictos limitados en zonas alejadas de la Unión Soviética. Durante la reciente guerra árabe-israelí, 46 buques soviéticos, incluyendo algunos cruceros modernísimos provistos de misiles, y por lo menos diez submarinos, se hallaban presentes en el Mediterráneo. Pero nunca se temió que la armada soviética intentara oponerse a las operaciones navales de la Sexta Flota estadounidense.

La penetración pacífica y la subversión realizadas por la Unión Soviética continuarán. Una vez que una nación se pasa a su bando se supone que los rusos utilizarán las bases y fondeaderos de dicha nación. Los buques de guerra pueden incluso hostigar las operaciones navales estadounidenses en aguas cercanas a las bases soviéticas, con el fin de persuadir a los Estados Unidos a abandonar las operaciones navales en zonas marítimas sobre las cuales puedan los soviets abrigar, en fecha futura, la esperanza de reclamar unos intereses de propiedad. La supremacía marítima de los Estados Unidos en las circunstancias estratégicas hacen, sin embargo, muy poco verosímil que la Marina soviética pueda disputar a los Estados Unidos el control de las principales vías marítimas; sobre todo mientras la Europa Occidental se ponga de nuestro lado.

La alianza de la Europa Occidental con los Estados Unidos a través de la NATO es un punto importante en nuestro concepto de la estrategia naval. En efecto, hace innecesario para los Estados Unidos el preocuparse por cuestiones de bases ultramarinas en el Atlántico Norte y en el Mediterráneo. En el Pacífico, la situación es diferente. Las bases navales son necesarias y debemos tener en cuenta la posibilidad futura de que se soliciten otras para respaldar las operaciones navales estadounidenses en el Golfo de Bengala o en el Mar Meridional de la China.

En este contexto, tendríamos que examinar y tomar nota de los tipos de restricciones sobre el ejercicio del poder marítimo que puedan establecerse en el futuro. Tales necesidades se basan en gran número de consideraciones complejas. En primer lugar, debemos tener en cuenta las armas nucleares en posesión de las superpotencias, y el hecho de que, en todo conflicto o posibilidad de conflicto a partir de la II Guerra Mundial, las dos superpotencias han manifestado un gran interés en evitar un enfrentamiento militar directo. En segundo lugar, la conquista territorial y la sujeción de pueblos tienen menos valor como bases económicas y militares para las dos superpotencias. En cambio, Rusia y Los Estados Unidos se ven envueltos en un intento de ganar para su causa, por medios diversos, menos azarosos que una guerra, a las naciones no comprometidas. En tercer lugar, en un conflicto que pudiera ocurrir un uso aplastante del poder militar por parte de cualquiera de las superpotencias contra una nación pequeña, crearía una reacción desfavorable en la comunidad mundial, que tal vez podría alcanzar amplias consecuencias. Si este uso del poder militar (como en Hungría y en Vietnam del Norte) podría o no tener amplios efectos desfavorables para la superpotencia aludida, tiene poca importancia mientras se crea que pueda tenerlos. En cuarto lugar,

los conflictos como los de Corea y Vietnam en los que se han visto envueltos los Estados Unidos, se libraron en virtud de intereses nacionales americanos importantes y, tal vez, críticos. Pero no eran vitales. Una nación que lucha por sus intereses vitales, como Gran Bretaña en la II Guerra Mundial, e Israel en la guerra de junio de 1967, se inclina menos a prácticas limitaciones.

Todas estas consideraciones se hallan ligadas a la capacidad americana de ejercer el dominio de los mares y, consecuentemente, negárselo al enemigo. Esta capacidad es intrínseca en una marina moderna, y únicamente se plantea cuando se trata con un enemigo que tiene también una marina de este tipo y está dispuesto a servirse de ella. El ambiente futuro de la potencia marítima podría parecer dominado por los Estados Unidos y sus aliados europeos. Pero Rusia tiene, y continuará teniendo, una marina moderna que seguirá representando un serio papel en el cálculo del equilibrio estratégico mundial. No podemos ignorar los 400 submarinos soviéticos, aunque debe recordarse que la guerra submarina es el recurso defensivo de la potencia más débil, no un esfuerzo por ganar el dominio del mar para uso propio.

La experiencia indica que Rusia ha tenido siempre mucho cuidado en evitar el enfrentamiento militar directo con los Estados Unidos en tierra y en el aire pero, sobre todo en el mar. En la próxima década, no existirá ninguna marina capaz de disputar a los Estados Unidos el dominio del mar. Pero aunque existieran otras marinas modernas las necesidades políticas posiblemente impedirían a nuestra flota el ejercicio del dominio del mar, de acuerdo con la tradición de Mahan. El concepto de "libertad de los mares" se engrana, de este modo, con nuestra herencia y nuestra perspectiva mental, según las cuales hemos reconocido que el concepto de "libertad" ha ido corroyendo el de "dominio" de los mares. (*) La libertad de los mares se exige tradicionalmente por las potencias más débiles. Nuestra potencia naval, la más fuerte de todas, garantiza esa libertad a todo el mundo, incluso hasta el punto de considerarse inhibida en el ejercicio de su derecho a interceptar el contrabando destinado al Vietnam del Norte. El resultado conseguido es que hemos permitido entrar en Haifong lo mismo a buques amigos que a enemigos, y el dominio del mar pierde sentido, al no ser operante ni disputado.

Las restricciones en el ejercicio del dominio de los mares tienen una ventaja. Los portaviones estadounidenses y otros buques de guerra de gran calado se han considerado por el enemigo como santuario. El ataque al destructor Maddox (DD-731) en el Golfo de Tonquin fue un desastroso error de cálculo por parte de los dirigentes norviet

(*) La firme declaración de Thomas Jefferson en pro de la libertad de los mares atestigua esta herencia: "Que las personas de nuestros ciudadanos tendrán asegurada la libre travesía del océano; que no se obstaculizará el transporte de nuestros productos en nuestros propios barcos a los mercados de nuestra elección, ni la traída de los artículos que deseamos para nuestro propio uso. Sostengo que esto es fundamental, y que debemos lanzar el guante a quien lo ponga en duda".

namitas, ya que ocasionó bombardeos de represalia casi instantáneos contra el Vietnam del Norte, bombardeos que se han multiplicado a partir de entonces. Por otro lado, es te ejemplo, como otros muchos, demuestra que no se puede confiar en los santuarios para organizar un avance ni para apoyar su continuación. Los santuarios se fundan y existen en un clima de amenaza y de contraamenaza. Mientras el enemigo vea que la ventaja de no atacar los buques de guerra estadounidenses pesa más que las desventajas de un ataque devastador de represalia, el santuario será respetado. Esto podría sugerir que los Estados Unidos pueden asignar un gran valor a los buques de guerra y reconocer los como elementos de su soberanía. No será una simple respuesta "ojo por ojo, diente por diente" lo que conservará su condición de santuario. El incidente del Pueblo constituyó un serio revés.

El dominio del mar es hoy tan válido como principio como en tiempo de Mahan. Pero la interpretación y aplicación de este principio básico de potencia marítima ha de ser diferente. La gran importancia que concedemos a la libertad de los mares y las obligaciones que impone la limitación de los conflictos futuros nos impiden prohibir los mares al enemigo. Como apunta el General Matthew B. Ridgeway, todas las guerras serán limitadas porque debemos evitar luchar de otro modo. Todo lo que pretendemos es que, a su vez, el enemigo no intente negarnos el mar. Soportamos el acoso de los dragaminas y destructores soviéticos, durante las maniobras navales en el Mar del Japón y en el Mediterráneo, en nombre de la libertad de los mares. Pero hemos de distinguir qué actos son legítimos y no permitir el desarrollo de un sistema que impida nuestra propia actuación. Ha de reconocerse que la operación Market Time en las costas de Vietnam es más una campaña de interdicción que de prohibición. Esta sólo podría hacerse efectiva por medio de minas y la imposición de un bloqueo.

Durante este paréntesis, aunque nos resistamos a usar las minas y el bloqueo para negar los mares al enemigo, podemos explotar el hecho geográfico de que la mayoría de puertos del mundo (con la excepción de algunos como Baltimore, Londres y Saigón) se hallan al alcance de los cañones de 16 pulgadas. Podríamos esperar hasta que los buques rusos, chinos, franceses, griegos, etc., hubieran descargado sus mercancías en los muelles y entonces destruir éstos con unos cuantos proyectiles bien dirigidos de 16 pulgadas.

Puesto que la guerra en el mar, según la teoría de Mahan no es ya una contingencia probable, el concepto básico de estrategia naval respecto a proyectar la potencia de los Estados Unidos sobre las regiones costeras exige cuatro amplias posibilidades operativas. En primer lugar, es necesario moverse de una manera rápida y decisiva, como en Santo Domingo y en Israel. ¿Qué podrían haber hecho los Estados Unidos si la guerra árabe-israelí de junio del 67 hubiera tomado otro rumbo?. El carácter decisivo de la potencia aérea, en este género de guerra, es una condición que no puede dejarse a un lado. De haber llevado a cabo los egipcios la sorpresa estratégica y táctica con sus fuerzas aéreas, ¿habrían podido los Estados Unidos permanecer inactivos mientras Israel era borrada del mapa?. En segundo lugar, es necesario contar con la capacidad de realizar una ocupación masiva y duradera, como en Vietnam. No podemos permitir

que una fila interminable de barcos espere en algún puerto subdesarrollado para descargar importantes suministros militares. En realidad, no podemos depender en absoluto del empleo de puertos en determinadas partes del mundo. En tercer lugar, es necesario que seamos capaces de proporcionar ayuda amistosa a naciones que tratan de salvaguardar su independencia ante amenazas internas, sin afrontar un conflicto armado directo desembarcando fuerzas estadounidenses. Ejemplos como los del Congo, y posiblemente Venezuela, Brasil o la India, son fáciles de recordar. En este caso, se necesita una adaptación imaginativa de los buques de guerra y los barcos de escolta como base militar de operaciones para las fuerzas de los respectivos países. Para hacer frente a la subversión, en sus primeras etapas, se necesitan respuesta rápida, movilidad y seguridad de la base de operaciones, así como también el obstaculizar la información de los insurrectos. Estas son cualidades inherentes en las fuerzas navales. En cuarto lugar, es necesario ganar la batalla por el dominio de los océanos. Hemos de aprender más del ambiente oceánico y explotar el fondo submarino. Si el concepto de libertad de los mares continuase prevaleciendo, podríamos consentir que los rusos adquiriesen una fuerza submarina, aun en detrimento de nuestra seguridad nacional. Con el concepto de dominio del mar, podríamos asegurarnos de que las zonas profundas de los océanos que queremos disponer para nuestro uso no han sido desalojadas previamente ni nuestras operaciones interferidas por el enemigo. El dominio continuado de la marina de los EE.UU. en su papel disuasivo estratégico depende de esta posibilidad.

Estas amplias y necesarias capacidades nos proporcionan las directivas para el desarrollo de nuevos instrumentos de potencia marítima y la doctrina para su empleo. Debemos también estar alerta ante las posibilidades de una innovación tecnológica que pueda desnivelar el equilibrio estratégico. Las grandes ventajas de que normalmente disfrutamos, gracias a nuestras "task forces" ofensivas, así como las considerables limitaciones que gravitan sobre la Unión Soviética por falta de tales instrumentos decisivos de potencia naval, podrían cambiar en el futuro. Un desarrollo tecnológico en el sistema defensivo de proyectiles balísticos puede hacer menos estable la disuasión. Es importante que la Marina tenga por sí misma capacidad para anticipar esas innovaciones mediante la investigación y el desarrollo continuos y la explotación de nuevos conceptos, tales como proyectiles antibalísticos con base marina, además de los submarinos de gran profundidad.

Los mares que queremos dominar son los que deseamos utilizar. La disuasión estratégica impide a una y a otra superpotencias intentar expulsar a la otra del océano. Pero, al mismo tiempo, impide realmente a la Unión Soviética apoyar con sus fuerzas navales a otra potencia menos importante que intente poner trabas a nuestro empleo del mar. Podría ser una decisión política de la mayor importancia fijar el alcance y las dimensiones de las represalias para un ataque de superficie o aéreo determinado contra el carácter de "refugio sagrado" de nuestros buques de guerra. Sin embargo, debe existir una decisión por parte del Ejército para reaccionar ante tal ataque. En caso de una amenaza indeterminada de un submarino que pueda estar adoptando una posición para efectuar un ataque, la situación será diferente. Mientras el conflicto -

armado no comience prácticamente (ya nadie declara la guerra), la marina tendrá que adaptarse a una doctrina de detección, clasificación y localización, pero no destruir por su cuenta sin consultar a la autoridad política. Sin embargo, una vez que el submarino ataca prevalecen las reglas clásicas. Las posibilidades para una guerra antisubmarina han de adaptarse a estas imposiciones.

El dominio del mar sigue siendo un principio válido, pero su aplicación ha cambiado a partir de Mahan, y continuará cambiando a medida que evolucionen las circunstancias estratégicas del futuro. La destrucción de la flota o incluso de la fuerza submarina enemiga no es ya el papel principal de la marina como lo fue en la época de Mahan y durante las dos guerras mundiales. La verdadera misión de la marina es proporcionar una base para proyectar nuestra potencia nacional a las tierras de ultramar. Para ello, necesitamos dominar los mares que hemos de emplear. Por encima de todo, debemos tener capacidad para disuadir de cualquier interferencia con nuestras operaciones navales, capacidad para tomar represalias eficaces contra los ataques a nuestros buques y para cumplir nuestra misión frente a cualquier obstáculo que el enemigo nos pueda oponer. Desde luego, este concepto de potencia marítima está sujeto a influencias externas y a imposiciones que condicionan el empleo de la fuerza militar en la era nuclear. Debemos estar siempre alerta para interpretar y aplicar los principios de la potencia naval a la luz de estos condicionamientos, ya que el dominio del mar tiene un significado en cierto modo permanente.

C U A D R O N U M . 1

EVOLUCION DEL CONCEPTO DE POTENCIA MARITIMA

	1.900	Mahan - Dominio del mar.
	1.914	La flota disponible (1)
	1.917	I Guerra Mundial - destructores.
	1.920-38	Conceptos de abastecimiento en ruta, de fuerza táctica de portaviones y de operaciones anfibias.
	1.944	Ataques ofensivos en masa -- Renuncia a los acorazados.
Período de cambios acentuados en los conceptos de potencia marítima.	(1.951	Operaciones permanentes - "Santuario"
	(
	(1.954	Fuerza nuclear - Importancia de la defensa aérea.
	(
	(1.961	Importancia de las armas convencionales.
	(
	(1.966	Guerras costeras.

(1) "Fleet in being" - Fuerza naval que actúa como factor de fuerza por su propia existencia.