

CESEDEN

MUCHO SE VA A DECIR SOBRE UNA ALIANZA DEL OCEANO
MERIDIONAL, PERO OCCIDENTE DEBE SER REALISTA

- Traducido por el Coronel de Ingenieros
D. Gaspar Abraham Seguí, de la Revis
ta PARATUS, Julio 1976, Vol.27 Nº 7-

El desarrollo durante la post-guerra del potencial total de las reservas petrolíferas del Oriente Medio anunciaba la era de los grandes petroleros. Estos buques, demasiado grandes para poder cruzar el Canal de Suez, se verían obligados a utilizar la Ruta del Cabo para llegar a Europa. La crisis de Suez de 1956 y las subsiguientes guerras Árabe-Israelíes, continuaron demostrando la falta de viabilidad del Canal como ruta segura y culminaron con su cierre en la "Guerra de los Seis Días", en el mes de Junio de 1967.

En el año 1970 se produjo la Crisis Internacional del Petróleo y un notable incremento de la actividad Soviética en el Océano Indico. Los elementos militares del Hemisferio Occidental empezaron a mostrar su preocupación por esta incursión, pero las consideraciones políticas han conducido a una reacción marcadamente apática sobre los problemas implicados, lo que dio por resultado un mínimo esfuerzo para contrarrestar esta acción Soviética.

INFLUENCIA MAXIMA.

La República de Sudafrica (RSA), situada en la extremidad meridional del continente, está en disposición de ejercer la influencia máxima sobre lo que se viene denominando la "Ruta del Cabo". Su situación, recursos e instalaciones pueden utilizarse para facilitar u obstruir o dificultar a los buques de aquellas naciones que utilizan la ruta mencionada.

Cuando se considera que mas de los dos tercios de los suministros de petróleo, que son vitales para Europa Occidental, circulan por la ruta al Golfo Pérsico, puede lograrse una apreciación lo suficiente exacta de lo que significa dicha ruta y, en consecuencia, la nación sudafricana.

El mundo de hoy no es desde hace algún tiempo la separación desordenada de continentes que era hace un siglo. Los modernos sistemas de transporte y de comunicaciones han permitido que incluso las zonas más aisladas resulten accesibles y, además, existe un conocimiento mucho mayor entre las naciones.

Esta era también ha visto la muerte del colonialismo y el nacimiento del nacionalismo y del comunismo.

Durante las últimas tres décadas, en particular, se han visto cambios abultados en la estructura política transcontinental. La creciente amenaza comunista ha unido al mundo Occidental anticomunista y, recíprocamente, los extensos tentáculos del comunismo han empujado a los aliados de la URSS, de buen grado o de mala gana, a formar un bloque para defender sus intereses e ideales comunes.

La amenaza afectada por este conflicto entre las ideologías comunista y democrática, ha conducido al establecimiento de acuerdos entre las naciones, entre los cuales figura en primer lugar la Alianza Occidental de la NATO.

La Organización del Teatro del Atlántico Norte (NATO) es el opuesto al Pacto de Varsovia formado por la URSS y sus aliados comunistas.

EL TERCER MUNDO.

Los antiguos estados coloniales de Asia y de Africa están viendo todavía la angustia de su establecimiento en la recién lograda independencia y, salvo raras excepciones, están descubriendo, por vez primera, las duras realidades de la supervivencia en un mundo que está a la vez superpoblado y que es subproductivo.

Aunque nominalmente no están alineados por lo que toca a la lucha por el poder entre el Este y el Oeste, muchos de ellos están cediendo a las tentadoras ofertas de ayuda que les brindan las grandes potencias.

La aparición de China en el terreno diplomático y su búsqueda de influencia, particularmente en Africa, debe afectar a la situa-

ción, pero es demasiado pronto para determinar plenamente las consecuencias de sus actividades. Queda por ver si tal ayuda comprará o no la lealtad y apoyo. El denominado "Tercer Mundo" debe quedar, al menos por el momento, como un enigma.

ESTE DE SUEZ.

Los océanos meridionales han sido durante mucho tiempo -- una zona de dominio, virtualmente sin obstáculos, del mundo occidental, pero diversos acontecimientos conexos que se están produciendo en la actualidad, conducen a muchos observadores a preguntarse cual será la probable continuación de este estado de cosas.

Entre las tendencias que favorecen los presagios se hallan la decisión británica de retirar sus fuerzas, casi totalmente, del Este de Suez, la disposición americana de reducir los efectivos militares y la rápida creciente expansión de las actividades de la Marina Soviética.

Aunque desde hace mucho tiempo ha mantenido una fuerza formidable es, solamente desde finales de la década de los 60, cuando la atención del mundo Occidental se ha enfocado en gran medida sobre la Marina Soviética. Por último lo que ha despertado el interés ha sido la relativamente rápida transformación de esta fuerza desde una fuerza de defensa local a un instrumento de consciente expansión de la influencia de Rusia en unas zonas hasta ahora accesibles exclusivamente al mundo Occidental.

CRISIS DEL PETROLEO.

La crisis del petróleo ha atraído la atención de los dirigentes militares de Occidente hacia el hecho de que el dominio soviético sobre los Océanos Meridionales podría traer como consecuencia la estrangulación de la línea vital para la vida de Europa que representa la ruta procedente del Oriente Medio y que, a pesar de las nuevas fuentes energéticas, la importancia del petróleo se mantendrá, como mínimo, durante dos décadas más.

Además del petróleo, en donde el tráfico marítimo está relacionado, los intereses del Occidente se apoyan, no solamente en las cargas, sino también en los beneficios derivados de dicho tráfico. Es

claro que la interrupción del comercio con el Indico o por la Ruta del Cabo significaría una grave amenaza para el bienestar europeo y para la decadente fuerza de la NATO.

Esa interrupción podría conducir a una guerra total, desde el deliberado hostigamiento al tráfico marítimo, a la acción política o a la inestabilidad en la "fuente" de las cargas.

El peligro es real y grave, particularmente a la luz de la presencia naval rusa en todo el mundo, que se ha ido sosteniendo desde comienzos de 1975 y que ha sido interpretada como el proyecto y propósito de efectuar el corte de los suministros de crudos a Occidente.

ESTRATEGIA MARITIMA.

La eficacia del tráfico marítimo y los medios para su protección de las interferencias hostiles dependen, no solamente del número y de la calidad de los buques mercantes y de guerra, sino también del control político sobre las costas cerca de las cuales aquellos navegan; la disponibilidad de puertos y la presencia de aeródromos convenientemente situados, para fines de patrulla, búsqueda y salvamento.

El apoyo a la flota en alta mar ha aumentado el tiempo que los buques pueden permanecer navegando. La propulsión nuclear ha permitido lo mismo para un limitado número de submarinos y de grandes navíos. Los superpetroleros pueden navegar alrededor de la mitad del mundo sin necesidad de repostar carburante.

Pero nada de lo anterior altera el hecho de que deben existir relaciones amistosas, convenios, al menos, aceptados mutuamente, entre aquellos estados cuyas banderas son usadas por la mayoría de los buques mercantes y por los estados cuyos puertos estos últimos utilizan.

Es igualmente cierto que la hostilidad, o no existencia de relaciones políticas, en grandes zonas costeras o islas en las rutas de navegación oceánicas, reducen considerablemente y restringen la posibilidad de una protección y de patrulla naval y aérea eficaces.

POLITICA NAVAL.

En consecuencia es necesario en esta fase considerar brevemente, pero de forma realista, las políticas de Africa y de Arabia así como la de algunos países relacionados con los temas marítimos - de los Océanos Meridionales.

En el terreno ideal los países marítimos occidentales deben mantener buenas relaciones con todos los gobiernos alrededor de cuyas costas navegan sus navíos sea cual fuere su forma política. Una valoración realista de las complicaciones con las que tendrían que enfrentarse cualquier sensata política naval indicará, sin embargo, que ta les conceptos son poco más que "sueños orientales".

Básicamente estas complicaciones pueden agruparse bajo tres epígrafes:

- Los efectos de la descolonización.
- La expansión del poderío naval soviético y la influencia comunista.
- Las implicaciones de los sentimientos públicos en la política interna de Africa.

Por supuesto que existe una íntima conexión entre los tres epígrafes.

DESCOLONIZACION.

La división de la mayor parte de Africa y de Arabia en es tados indígenas independientes ha traído como consecuencia un grave impedimento al tráfico internacional -la restricción de los derechos a sobrevolarlos.

Estos estados son totalmente nacionalistas: la mayoría de ellos exigen ser constitucionalmente socialistas y no alineados lo que, en la práctica, les hace extremadamente dudosos desde el punto de vista de la defensa occidental.

Todos ellos, forman parte de una mayoría, grande y vociferante en la ONU que aprueba violentas resoluciones en relación a la RSA que son invariablemente apoyadas por todo el Bloque Comunista pero que a menudo su dificultad impide que sean aceptadas por las principales naciones occidentales.

En el Norte de Africa y en el Oriente Medio, la intensidad del odio de los Arabes a Israel añade ulteriores complicaciones en forma de obstrucción al comercio y a las comunicaciones con cualquier potencia occidental que sea sospechosa de favorecer o ayudar a Israel.

RESULTADO NETO.

El resultado neto de estas controversias políticas es que excluyendo los vuelos comerciales entre ciudades y con la posible exclusión de Francia que ha mantenido unas relaciones medianamente buenas con sus antiguas colonias del Africa Central y Occidental, es prácticamente imposible, a las potencias europeas, sobrevolar Africa de Este a Oeste y de Norte a Sur.

La organización de cualquier misión especial sería, en consecuencia extremadamente difícil.

Es difícil determinar hasta que punto la acción política afectaría a la navegación de la marina mercante, pero hay muchas maneras incluyendo entre ellas las excesivas tasas en los puertos y los retrasos administrativos reales o la amenaza de imponerlos, que hacen que resulte extremadamente difícil y fastidioso la visita de los buques.

Naturalmente y en su propio interés sería suficiente mantener el ritmo de las exportaciones e importaciones, pero la historia reciente ha demostrado, una y otra vez, que la mente Afro-asiática reacciona frecuentemente, mas por la emoción que por la razón.

CAMBIOS RADICALES.

Otros efectos de la descolonización de Africa que han actuado sobre las potencias marítimas occidentales ha sido que pocos de los grandes puertos o aeropuertos pueden ser merecedores de confianza para las comunicaciones por radio o para el servicio y aprovisionamiento

de buques y aviones utilizados en la protección o patrulla de las rutas oceánicas.

Y quizás el factor más importante de todos estos cambios radicales en las instalaciones utilizables para las comunicaciones navales y aéreas sea, el que se ha producido desde que fué firmado el Tratado del Atlántico Norte.

PODERIO NAVAL SOVIETICO.

El objetivo declarado de la política naval soviética es el de igualar en todos los aspectos a la posición mundial de USA. Para conseguirlo la URSS emplea unos programas marítimos que comprenden cuatro elementos:

- Su flota pesquera que en la actualidad es la mayor del mundo y que además opera en todos los mares del mundo.
- Su moderna marina mercante, la segunda en el "ranking" mundial, y con un campo de operaciones casi tan amplio como la anterior.
- Su flota especial de buques de reconocimiento e investigación, utilizada ampliamente con finalidades de espionaje o de recogida de información.
- Su flota de combate, constituida fundamentalmente por buques nuevos, que está cerrando de forma rápida la brecha existente entre ella y la de USA y que, en algunos aspectos, como el de los submarinos nucleares está ya sobrepasando a los americanos.

CONTROL CENTRAL.

Estos cuatro elementos del poderío naval soviético están coordinados por una central, situada en Moscú, en donde puede situarse en cualquier instante la posición de cualquier navío.

Ninguna otra nación marítima puede igualar ni siquiera aproximarse a este dispositivo de los rusos y en consecuencia estos últimos

deben poseer una ventaja manifiesta sobre todos sus rivales en cualquier momento de crisis.

Si igualar o superar a USA es su principal objetivo, deben examinarse las causas de ello. A pesar del hecho de que elementos del Oeste piensen firmemente que la URSS está principalmente interesada en su propia defensa y engrandecimiento y que se dedica sinceramente a la causa de la disuasión entre el Este y el Oeste, esta explicación debe de entrada, rechazarse. Es excesivamente simplista.

Detrás de la fachada de un aparente interés nacional acecha la incluso más dominante y predominante fuerza del comunismo internacional, que busca crear condiciones políticas favorables a esa ideología, o condiciones revolucionarias para causar daños a sus oponentes.

Pueden existir, sin embargo, pocas dudas en cuanto a que la mayor y más práctica importancia de la expansión naval soviética se debe exclusivamente a la política.

SENTIMIENTO PUBLICO.

Se ha escrito y hablado bastante acerca de la política africana para poder llenar incontables volúmenes y no se intenta profundizar sobre este tema en este artículo.

Sin embargo, el hecho de que la opinión pública Occidental influye en las políticas de sus gobiernos no puede ser ignorado y debe examinarse como uno de los principales factores que afectan a cualesquiera acuerdos marítimos potenciales.

Las opiniones sobre las decisiones raciales en RSA varían desde la histeria de los países socialistas escandinavos y de los elementos del partido actualmente en el poder en Gran Bretaña, hasta el frío rechazo de USA o la desaprobadora tolerancia por parte de Francia y del Irán.

Con la posible excepción del Irán, con su régimen totalitario, ningún país de Occidente o pro-occidental puede proporcionar, ya sea en su interior como internacionalmente, el reconocimiento oficial a la política de la RSA que llevaría implícito un acuerdo marítimo.

Pero incluso el Irán no se arriesgaría a acometer una línea de acción que fuera antagónica con la de muchos de los oponentes de la RSA.

Entre los países pro-occidentales, aparte Europa, la situación es básicamente la misma. Australia y Nueva Zelanda con sus fuertes elementos laboristas, han adoptado una posición hostil durante el pasado y tendrán que considerar cuidadosamente la reacción política interna ante cualquier cambio de actitud que quieran adoptar.

La Argentina y el Brasil pueden situarse en la misma categoría, aunque no por las mismas razones su repugnancia para suscribir un acuerdo estaría basada, esencialmente, en su resistencia a incurrir en la crítica internacional más que en los terrenos políticos e ideológicos.

NUESTRAS NECESIDADES.

Por supuesto que también debe ser considerado el interés de la RSA. Básicamente sus necesidades sobre un acuerdo marítimo podrían sintetizarse en:

- La necesidad de una salida para sus exportaciones y una fuente para la importación de bienes que no se producen en el país, subrayada por la necesidad del comercio exterior para mantener un intercambio internacional viable.
- La necesidad de la aceptación y del reconocimiento de las naciones extranjeras, y
- La necesidad de seguridad en el caso de una agresión militar por parte de una gran potencia extranjera.

Contemplado desde este prisma, la lista de aliados potenciales tiende hacia cero. Aquellos países con los que la RSA le gustaría tener buenas relaciones la rechazan por razones políticas, mientras que aquellos que pueden estar dispuestos a hablar satisfacen muy poco sus necesidades.

De lo anteriormente visto parece obvio que, al menos entre las naciones pro-occidentales y anticomunistas, las oportunidades pa

ra la RSA de entrar en un acuerdo marítimo con algún país aislado son verdaderamente muy tenues.

Sin embargo la única filosofía del país es aquella labrada sobre el estudio. Aunque un país puede rechazar la asociación con la RSA a causa de que sus negociaciones con ella pueden ser políticamente embarazosas, ese mismo país, en colaboración con otros con semejantes puntos de vistas o apremiantes necesidades, bien podrían pavonearse ante la opinión internacional como parte de un acuerdo multinacional, que proporcionará una serie de ventajas que supera el furor que indudablemente se produciría.

En esta categoría se hallan los principales contendientes de la NATO, aunque el Irán con su intención declarada de ejercer una mayor influencia en el Océano Indico, también deba ser tenida en cuenta.

ACUERDOS MULTI-NACIONALES.

Una cuestión frecuentemente propuesta es la de "si es necesario para la NATO el tener en Mando tan elaborado" para el Océano Atlántico ¿por qué no es igualmente necesario proteger los abastecimientos a Europa realizados por vía marítima -particularmente el voluminoso tráfico por la Ruta del Cabo- al sur de la arbitraria línea límite del Trópico de Cáncer? .

Si desde el punto de vista de Occidente no se necesita hacer nada para salvaguardar su navegación en los Océanos Indico y Atlántico Sur debido a la escasa probabilidad de guerra, ¿por qué la URSS consideramos necesario complementar el movimiento de sus buques mercantes con un dispositivo como el ya mencionado de su poderío naval? .

Es como si los rusos tuvieran dinero para quemar, y aunque -- juega un papel importante, el "mostrar la bandera" no es esencial en la diplomacia. Su presencia aquí tiene una finalidad que es la de consolidar su supremacía.

"SINCERIDAD" RUSA.

Por otra parte, Occidente parece que piensa que puede dejar -- con seguridad el petróleo y los otros abastecimientos a la "sinceridad" rusa.

Esta respuesta no es muy convincente. Si lo fuera, no habría necesidad de la NATO en ningún lugar.

Existen, sin embargo, síntomas de cambios favorables en esta actitud en el reciente cambio de Almirante Isaac Kidd, designado por USA como Comandante Supremo Aliado en el Atlántico, quien admitió tener una grave preocupación en relación con la seguridad de la entrega de los suministros de petróleo a Europa Occidental y reveló la existencia de planes de contingencias para la defensa de la Ruta del Cabo.

Ya en Agosto de 1969, el Mayor General Sir Francis de Guinand escribió, "una de las debilidades de la estrategia defensiva del Occidente ha sido la ausencia de un plan global. Seguramente sería una consecuencia lógica y práctica para la NATO ampliar su esfera de influencia para que abarcara el Atlántico del Sur y la Ruta del Cabo".

ARTICULO 6.

Desgraciadamente la decisión no es completamente tan simple como aquella. Según el Artículo 6 del Tratado del Atlántico Norte, la zona de operaciones de la Organización militar de la NATO está claramente definida y enfáticamente restringida a "..... Atlántico Norte, al norte del Trópico de Cáncer, y el Mar Mediterráneo".

Como frontera estratégica el Trópico de Cáncer es claramente ridícula, pero fue impuesta como medida política por el Presidente Truman para conseguir la aprobación, por el Senado, para que USA se integrara en la NATO, quedando bien claro que USA no se vería implicada en la defensa del Imperio Colonial Británico en Africa, todo el cual cae por debajo de la "mística" línea.

Hoy, unos 25 años después, existe una contradicción semejante entre las emociones políticas y las exigencias prácticas de la seguridad nacional y quizás presentadas de una forma mucho más aguda.

La ampliación de la esfera de la NATO no solamente exigiría la negociación y la cooperación de la RSA, sino que exigiría, además, el reconocimiento formal de la importancia de esta última nación para la causa y los intereses del mundo occidental y cualquier acción emprendida por los países miembros debe tener en cuenta la inevitable reacción del Bloque

Afro-Asiático y las posibles consecuencias políticas, tanto a nivel individual como colectivo.

Además sería necesaria la unanimidad de los gobiernos incorporados a la NATO para modificar el alcance geográfico del teatro y, a pesar de los inestimables recursos que podrían ser suministrados por la RSA, se considera improbable que pudiera conseguirse tal unanimidad debido a los formidables obstáculos políticos existentes en el seno de la Organización.

Como ya se ha dicho, Noruega, Dinamarca y el Reino Unido, podría esperarse que votaran contra cualquier ampliación del teatro. Holanda probablemente seguiría el mismo camino. Italia es incapaz de ampliar sus actividades más allá del Mediterráneo, Portugal está sumida en un caos y además, es altamente sospechosa, y los estados más pequeños de la NATO tienen pocos o ningún recurso que distribuir.

¿ALIANZA LIMITADA?

Lo que es concebible que pudiera hacerse, pero solamente si USA toma la iniciativa, es conseguir un acuerdo especial en el cual los países marítimos más fuertemente implicados y con políticas realistas USA, Francia, Irán y un Gobierno Conservador en Gran Bretaña, entre otros, podrían unirse junto con la RSA para el propósito definido de proporcionar patrullas navales y aéreas rutinarias e incluso, lo que es más importante, llevar a cabo planes de contingencia de gran alcance para una posible guerra nuclear en la mar, semejante a lo que se está haciendo en el Atlántico Norte.

En la actualidad ya existe una alianza semejante más pequeña en el seno de la Alianza Atlántica, en donde la Gran Bretaña y otros seis países han constituido la Unión Europea Occidental y, a diferencia de sus colegas en la NATO, han encomendado a si mismo la defensa mutua en el caso de una agresión exterior.

En puridad y desde el punto de vista de la seguridad hay mucho que decir en relación a la Alianza Oceánica Meridional a la que otros países tales como, Australia, Nueva Zelanda, Singapur, Brasil y Argentina, podrían, eventualmente, desear adherirse.

EL CORAZON EN GUERRA.

Esa solución podría realizarse si se hiciera posible diferenciar en la mente del público occidental las exigencias políticas de la defensa marítima de las emocionales, y que muchos que piensan que es un delito la intromisión en los asuntos internos de otros países, especialmente en los intereses de los Negros contra los Blancos en la RSA que ha sido elevada a una cota muy alta durante esta última década por la peculiar evolución de las Naciones Unidas.

No existe duda alguna que la RSA va a conseguir beneficios de cualquier acuerdo marítimo que pueda llegar a firmarse; el factor más importante es la ayuda en el terreno diplomático para restaurar la calma, el sentido común y la comprensión de las políticas de Africa. Pero esto exige valor, perseverancia y, por encima de todo, honestidad, por parte de aquellos que elijamos como aliados nuestros.

Sin embargo nunca debe haber nadie que piense que un acuerdo semejante debe ser de una sola dirección.

Muchos argumentos pueden adelantarse en este contexto, pero el caso puede dejarse que descansa sobre un sólo punto -que el tiempo ha venido a buscar al Occidente para que comprenda que el idealismo, tal como se practica hoy en el mundo Occidental, es un lujo que no puede proporcionarse- de cara al avance mundial del comunismo y que la continua prosperidad y, posiblemente, incluso la supervivencia dependen de la fijación de las exigencias reales de la propia defensa nacional y de la colectiva en los Océanos Meridionales sobre una base igual a la de las aguas septentrionales del Atlántico.

CONCLUSION.

Es opinión del autor, que puede haber posibles alianzas marítimas para la RSA, a largo plazo, pero, si se estudia realícticamente, las oportunidades de los distintos países, considerados individualmente, para que entren a formar parte de cualquier acuerdo con la RSA en el momento presente y con el actual clima político, se verá que son verdaderamente muy ténues.

Inútil es decir que esta situación podría alterarse dramáticamente con los posteriores progresos o retrocesos de la disuasión, pero las posibilidades aquí son incalculables por el momento.

La posibilidad de que la NATO amplíe su zona de acción no puede ser desechada en esta fase, pero esto debe considerarse como improbable debido al hecho que la acción militar está subordinada al dictado político y que, aparte de una situación de extrema agresión militar, es probable que el último sea el que gobierne.

La mayor probabilidad es la de una alianza limitada entre la RSA y alguna de las naciones marítimas más realistas del mundo occidental que pueden, en un futuro no demasiado lejano, tener el coraje moral de admitir que ellas no pueden garantizar su seguridad nacional sin la ayuda de la RSA para la protección de la Ruta del Cabo.

Esa acción exigirá a la vez valor y elasticidad, pero si se emprende oportunamente, seguramente conducirá a una mayor paz mental. No es demasiado tarde ahora !pero dentro de 12 meses si puede serlo!.

NUESTRAS CONDICIONES.

Al contemplar la posición de la RSA es obvio que cualquier forma de acuerdo marítimo con cualquier país no comunista sería para su propio beneficio, aunque fuera solamente por el apoyo diplomático que podría proporcionar.

Es la modesta opinión del autor que tenemos que hacer bastante hacia la atracción de la atención del Occidente en relación a los peligros que acechan en el Océano Meridional. Aunque estemos asociados, sus problemas no son esencialmente los nuestros. Son ellos los que tienen que resolver sus propios problemas. Nosotros les ayudaremos -pero en nuestros propios términos-.

Los peligros son reales y, con el rápido cambio en la situación que ha evolucionado a peor, en Angola y Mozambique, están creciendo de forma formidable de día en día. Mientras el Occidente revolotea indeciso los comunistas descaradamente penetran en él. Sus fines y objetivos están claros, y lo han sido desde hace tiempo. Fué Vladimir Ilyich Ulyanov Lenin, muerto en 1924, quien dijo, "Quien controle la punta meridional de Africa puede gobernar el mundo". -----