

CESEDEN

REFLEXIONES SOBRE POLITICA DE DEFENSA NACIONAL
Y PODER MILITAR

- Por el Capitán de Navío de la Armada Portuguesa Virgilio de Carvalho.
- De la revista "Nação e Defesa", núm. 4, enero de 1978.
- Traducido por el CN. FERNANDEZ BECEIRO.



Noviembre-Diciembre, 1978 BOLETIN DE INFORMACION NUM. 122-IX

Una política de defensa nacional deberá responder a un concepto de seguridad total del país, lo que exige una integración y armonización de los esfuerzos desarrollados en los campos económico, diplomático, social, político, psicológico y militar. Partiendo de esta premisa, el potencial militar tendrá que crearse y emplearse como una contribución, dentro de su esfera de acción, a la consecución de los objetivos establecidos por la política de defensa nacional. Esto significa que la política militar deberá estar orientada por los fundamentos y razones de la política de defensa y que, en pura teoría, mientras la política de defensa nacional no esté debidamente definida, no se puede saber realmente, con plena conciencia, qué potencial militar es necesario y posible crear.

Está claro que, en una situación como la nuestra, existen imperativos de orden económico y de eficacia operativa que nos obligan a actuar sin más demoras. Ahora bien, dado que también constituye un imperativo tomar en consideración las realidades nacionales de las etapas anteriores, se estima útil plantearse ya algunas cuestiones que se valoran como fundamentales.

Las amenazas

En una época como la presente, en la que se hace cada vez más difícil definir quiénes son los enemigos, un proceso seguro para determinar las amenazas - y que debe seguir cualquier país que pretenda formular su política de defensa nacional - consiste en mantener una relación actualizada en sus puntos débiles y vulnerabilidades y establecer qué conflictos pueden inducir a países o grupos de países, o incluso otros agentes, externos o internos, a explotar estas vulnerabilidades en provecho de intereses, ni exclusiva ni genuinamente nacionales.

Simultáneamente deberá tenerse presente que tal explotación es tanto más tentadora, y por tanto más probable, cuanto más importante ella sea para los intereses vitales de aquellos países o agentes. Es por esto que existen determinadas regiones del Globo donde, debido a su importancia estratégica, inciden con mayor frecuencia e intensidad los intereses encontrados de las grandes potencias, y que se caracterizan, básicamente, - por una crónica inestabilidad política, socio-económica e ideológica e incluso por una acentuada dependencia externa. Son las denominadas regiones-bisagra, o de conflicto potencial.

El territorio portugués ocupa una posición geográfica de reconocida importancia estratégica en relación con los principales conflictos que actualmente inciden con mayor intensidad en la situación internacional y en su evolución. De estos conflictos el más destacado es el conocido enfrentamiento este-oeste a través del cual las dos mayores potencias, defendiendo concepciones de vida que parecen irreconciliables, se disputan la hegemonía mundial. Ya sea porque las dos superpotencias temen efectivamente las consecuencias catastróficas de una confrontación militar directa en Europa, o porque juzguen posible alcanzar sus objetivos enfrentándose en otras zonas "por delegación" sin sobrepasar el nivel de los conflictos convencionales limitados, lo cierto es que ambos antagonistas continúan aplicando -de momento- la llamada Estrategia Indirecta en la que predomina el recurso a las coacciones de carácter político, diplomático, psicológico y económico, apoyadas por su grandioso poderío militar. No es sorprendente, por tanto, que las crisis hayan surgido en las regiones de conflicto potencial de las que constituyen ejemplos claros las guerras árabe-israelitas, el drama del Líbano, la lucha por el control del Mar Rojo, las guerras de Liberación en Africa Austral y los enfrentamientos en el "Cuerno de Africa". Curiosamente todos los conflictos citados se encuentran localizados en la periferia de las "rutas del petróleo", poniendo de manifiesto la gran vulnerabilidad del Mundo Occidental, particularmente la de los países más industrializados de Europa que tienen una fuerte dependencia del exterior en hidrocarburos y materias primas y para las que resultan vitales las vías marítimas por las que les llegan estos suministros. Simultáneamente, las secuelas del conflicto principal generan otro conflicto -conocido por la controversia norte-sur - del que son protagonistas los países del Tercer Mundo, productores de petróleo y de materias primas indispensables, que han tomado conciencia del peso político que les proporcionan sus riquezas naturales y luchan por conseguir su control, ser dueños de sus propios destinos y por un nuevo orden económico mundial que propicie el desarrollo de las naciones de esta extensa área. Esta conciencia y conocimiento de posibilidades, incidiendo en las citadas vulnerabilidades

de los países industrializados, es lo que originó una profunda crisis económica en Europa Occidental, sobre todo en las naciones de haciendas más débiles. Como se sabe, esta crisis está provocando una inseguridad y una agitación socio-política capaz de favorecer el acceso al poder, en los países europeos de la cuenca mediterránea, de los partidos de izquierda lo que, de llevarse a efecto, podría engendrar en la CEE y en la OTAN problemas de divergencia de objetivos y de falta de confianza mutua, con consecuencias negativas, tanto en el proyecto de integración europea como en la eficacia bélica de la OTAN.

Al llegar a este punto conviene establecer un corto paréntesis para recurrir al conocido Mackinder, teórico del poder terrestre, quien sustentaba la opinión de que, si una potencia - que según él podría ser Alemania, Rusia o China - adquiriese el suficiente poderío continental para dominar el "corazón de la Tierra" (Continente euro-asiático desde Alemania a Siberia Central, ambos territorios incluidos), podría llegar a dominar la Isla Mundial (Continente euro-asiático y Africa), e incluso el Mundo, si una vez alcanzado el dominio de la Isla Mundial la potencia continental se convierte en potencia marítima. Mackinder admitió posteriormente que si las potencias marítimas tradicionales consiguiesen poner en práctica una estrategia de contención periférica basada en el poderío naval (coincidiendo este punto con la tesis de Mahan, teórico del poder marítimo), para lo que sería imprescindible romper la solución de continuidad del Océano Atlántico y convertirlo en elemento de íntima ligazón de sus orillas, el poder continental podría ser contenido, limitándolo a un máximo de expansión de la Isla Mundial. Las tesis de Mackinder (1861-1947) parecen confirmadas por las estrategias puestas en práctica por los EUA y por la URSS, en las que cabe destacar la evolución de esta última hacia una potencia marítima de primer orden, después de su consolidación - como potencia terrestre y de su intervención en Africa. En cuanto a los esfuerzos para la contención de la Potencia Continental cabe destacar la constitución del Tratado del Atlántico Norte (una alianza marítima encabezada por EUA) y las luchas para alcanzar un mayor grado de influencia en la periferia del "corazón de la Tierra", concretamente en la Península Ibérica, Europa mediterránea, Oriente Próximo y regiones asiáticas ribereñas al Océano Indico (área, según Spykman, decisiva en el conflicto entre EUA y URSS y denominada "Rimland" por este autor).

Acontece que el territorio portugués, además de la posición geográfica que ocupa, desde la cual se pueden atacar o defender las rutas marítimas vitales para Europa Occidental (a lo largo de nuestra costa transitan diariamente más de 400 bu

ques mercantes de varias nacionalidades, la mayoría de ellos pe-
troleros) incluye las islas atlánticas las cuales, según se evi-
denció durante la Segunda Guerra Mundial y en las últimas con-
frontaciones árabe-israelitas, constituyen un excelente trampo-
lín para el apoyo de EUA a los teatros de operaciones de Euro-
pa y Oriente Próximo. Y, lo que tal vez es aún más importante,
los archipiélagos de Azores y Madera están situados en una lí-
nea periférica de contención eventual de la "Isla Mundial", he-
cho éste que, en la hipótesis de que Europa fuese ocupada mili-
tarmente por la URSS, o de que se viese obligada a adoptar una
postura neutralista por coacción política de esta superpoten-
cia, podría originar su secesión del Portugal continental, por
retención estratégica de ambos grupos de islas bajo la esfera
de influencia norteamericana. Esta hipótesis, por otra parte,
nada tiene de nueva, pues muy probablemente así lo tendría pre-
visto Hitler en el caso de que hubiese ocupado la Península -
Ibérica durante la Segunda Guerra Mundial. Recuérdese, además,
que la amenaza de separatismo de las islas se acentuó en forma
clara durante el periodo revolucionario portugués, en el que el
conflicto ideológico interno alcanzó su punto más crítico, dan-
do cierta verosimilitud a la hipótesis de instalarse en el Con-
tinente un sistema de gobierno y un estilo de vida que - según
confirmaron los resultados electorales - no era el deseado por
la gran mayoría de la población y entre esta mayoría estaba la
casi totalidad de azoranos y madevenses. Obsérvese que en cual-
quiera de las hipótesis expuestas, la ruptura de la integridad
territorial portuguesa se decidiría en el Continente y no en -
las propias islas.

Ciertas referencias en la prensa extranjera a posi-
bles intervenciones de países árabes en las corrientes separa-
tistas de las Canarias y de nuestros archipiélagos, pueden es-
tar basadas, y tener alguna justificación, dado que estos paí-
ses son conscientes de la condición de trampolín de las islas
desde América hasta el Oriente Próximo.

Se deduce de todo ello que existen motivos estimulan-
tes para que estas naciones tanteen en su provecho nuestra vul-
nerabilidad, en el aspecto de la discontinuidad territorial por-
tuguesa. Pero aún existe otro tipo de vulnerabilidades en nues-
tro país, como son la debilidad económica y la pasada dependen-
cia del exterior en combustibles, materias primas, alimentos,
tecnología, equipo militar, etc. Por no mencionar otros pro-
blemas de carácter interno, como son las disensiones de la so-
ciedad portuguesa (entre el norte y el sur, en el Continente, y
entre esta y las islas) que para superarlas urge crear un cli-
ma de confianza con un sólido frente moral y psicológico que dé

credibilidad al sistema democrático y respeto a los valores tradicionales de nuestra cultura, religión e historia y que refuerce los lazos entre las poblaciones continentales e insulares. La generación de tal clima - que depende en gran parte de que pueda ser mitigada la crisis latente de identidad nacional - es imprescindible para fundamentar sólidamente una auténtica política de defensa nacional.

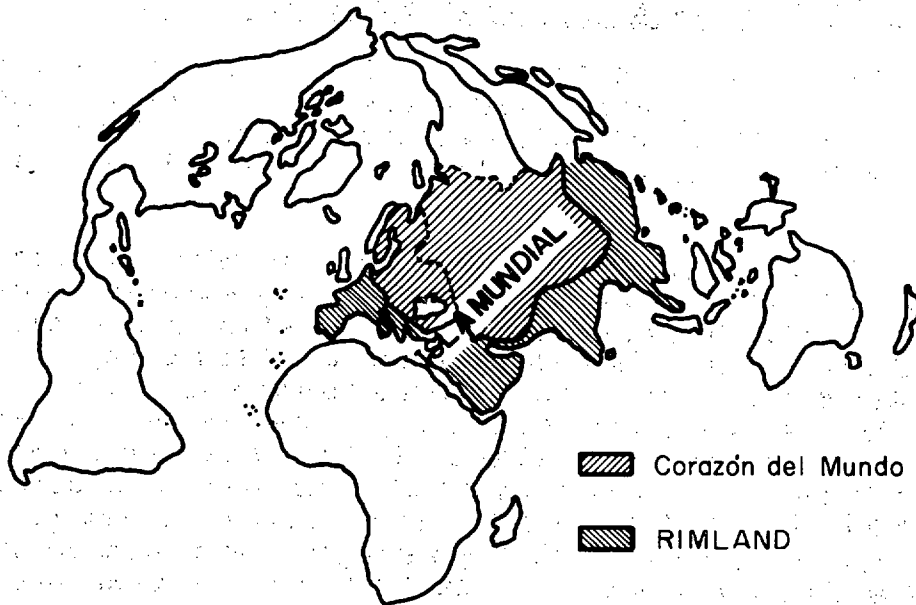
La conclusión que interesa retener es que Portugal reúne todas las condiciones para constituir un área de conflicto potencial.

El poder militar posible y conveniente para el país

El objetivo de nuestra política de defensa nacional, o de seguridad, debe ser el de preservar la paz y la integridad del territorio nacional, salvaguardar la libertad del pueblo y asegurarle al gobierno la mayor libertad de acción posible.

Las limitaciones de carácter económico, industrial, tecnológico y humano ponen en evidencia que, en un escenario de guerra generalizada, aquél objetivo sólo puede ser alcanzado en el ámbito de la Alianza Atlántica. Sin embargo, ya sea porque las dos superpotencias temen las consecuencias nucleares de un enfrentamiento directo, o porque ambas están alcanzando sus metas por medios indirectos, lo más probable es que continúen recurriendo a la confrontación a través de terceros, cuya expresión militar máxima sería un conflicto limitado en la geografía, en los medios, en el tiempo y en los objetivos, mediante naciones "intermediarias". Por tanto, es en este escenario de confrontación indirecta donde debemos de proyectar nuestra política de defensa militar y el potencial bélico que vayan a servirla.

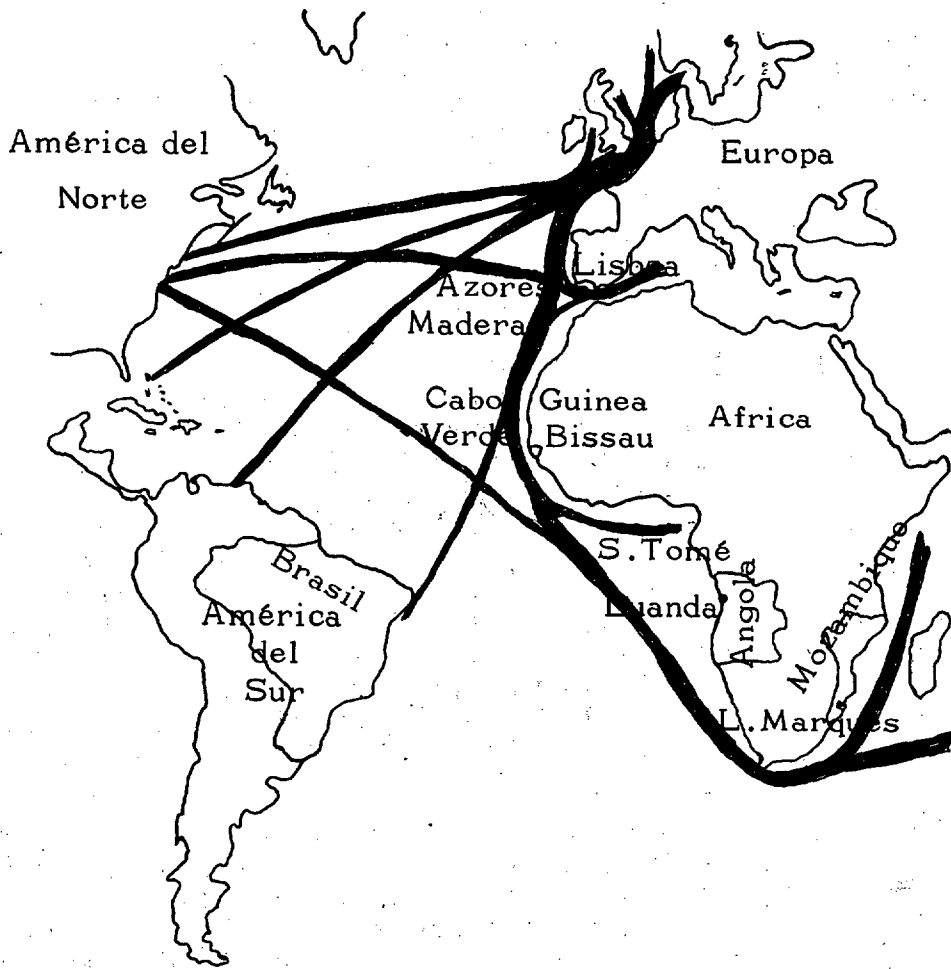
En estas circunstancias resulta factible la actuación de los dos bloques, enfrentándose en las regiones "bisagra" en los campos económico, psicológico, político y diplomático, pudiendo degenerar estos enfrentamientos, eventualmente, en conflictos militares convencionales limitados. La escalada de las crisis así fomentadas se desarrolla, normalmente, mediante un proceso que sigue los siguientes pasos: caos económico, consecuente agitación social, desobediencia cívica, guerra civil y finalmente, intervención militar extranjera que, casi siempre, se hace "por delegación".



El "motor de arranque" del proceso es una crisis económica (los ingleses suelen decir que es muy difícil vivir en democracia con una inflación superior al 20%) lo que da idea de la importancia de una economía sana dentro del contexto de una seguridad total. En este aspecto el poder militar — principalmente en sus componentes terrestre y aéreo — desempeñan un papel importante, aunque no sea activo, en la creación de un clima de confianza y de tranquilidad que estimule las inversiones y el rendimiento en el trabajo. Es pues importante para nuestro país en el plano interno que el poder militar presente una capacidad mínima de disuasión y de intervención para contribuir a la defensa de la legitimidad democrática. En cuanto a las amenazas del exterior, el potencial bélico deberá tener aptitud para minimizar las posibilidades de ejercer sobre nuestra patria una coacción militar o de poner en práctica acciones fulminantes creadoras de hechos consumados, explotando la denominada "impotencia del equilibrio" que propicia la inhibición de una intervención rápida de las superpotencias. En otras palabras, lo menos que el interés nacional exige de una política de defensa militar — que pretenda ser disuasiva — es que, en el caso de que la disuasión falle, permita resistir el tiempo mínimo necesario para que los mecanismos internacionales (diplomáticos o de opinión pública) o las alianzas, entren en funcionamiento. Decididamente esta política es la única que aparece compatible con la conveniencia del país y con sus limitaciones de tipo económico e industrial; limitaciones que imponen la adopción de una estrategia que llamaremos de suficiencia.

Para aquellos que, tal vez, aún dudan de la necesidad de unas fuerzas armadas (particularmente terrestres) con una determinada dimensión, se les llama la atención hacia el presente drama del Líbano en el que, una excesiva debilidad militar, tanto en el plano material como en el de cohesión del medio humano, hizo imposible un control inicial de la situación interna y facilitó después argumentos y campo libre para la intervención, en territorio propio, de fuerzas armadas extranjeras.

La cohesión entre las poblaciones del Continente y de las Islas constituye un factor de fuerza para la libertad de acción política y la ausencia de esta cohesión representa una vulnerabilidad explotable por terceros países. Y esto sí se considera sólo el aspecto estratégico del problema, que es mucho más amplio si se tienen en cuenta los factores económico, social, político y psicológico, que repercuten directamente en las opciones políticas del pueblo portugués y en las posibles líneas de acción de su Gobierno.



LINEAS DE NAVEGACION ATLANTICAS

(El grueso del trazo es proporcional a la densidad del tráfico marítimo).

¿Estamos en los inicios de una civilización predominantemente marítima?

Dado que el factor económico es fundamental en materia de seguridad, y por tanto para la propia independencia nacional, importa destacar el valor real y potencial del mar para nuestro país. Portugal es un auténtico archipiélago compuesto por los territorios continental e insular, enlazados por los espacios aéreo y marítimo, dependiendo de la atención dedicada a estos elementos que constituyan medios de cohesión o de disgregación. El mar es la vía idónea para el transporte de mercancías por su economía y eficacia, dándose la circunstancia en el caso portugués que, además de la inevitabilidad de su utilización para el intercambio entre las islas y entre éstas y el continente, los productos importados, incluidos los combustibles, llegan por rutas marítimas en una proporción superior al 90%. Pero, no es sólo esto, sino que el mar constituye también una fuente de recursos energéticos (se prevé que para 1980 el 30% de la producción mundial de hidrocarburos procederá de los fondos marinos y que este porcentaje se elevará a 50 a finales de siglo) y de sustancias alimenticias. Y aún hay más, ya que recientemente se ha descubierto también que bajo las aguas existen grandes reservas de codiciados minerales. De hecho, además de la extracción de uranio — que ya se efectúa por dragado en las plataformas continentales de Namibia y Australia — se detectaron formaciones de importantes nódulos polimetálicos a grandes profundidades, constituidos principalmente por níquel, cobre, manganeso y otros materiales de gran valor estratégico, existiendo referencias en la prensa extranjera que algunas de estas formaciones se encuentran en las aguas de Azores. Pero el valor económico del mar no se limita a esto — con ser mucho sino que existen otras posibilidades de explotación de sus infinitas riquezas a través de la piscicultura (fomento de la reproducción de peces, crustáceos, moluscos y algas) que parecen presentar buenas perspectivas en nuestra costa continental. Todo parece indicar que en un futuro próximo el hombre evolucionará con respecto a la explotación del mar en forma similar que lo hizo con la tierra, pasando de cazador a pastor y agricultor. Los recursos económicos del mar (recuérdese que sus aguas cubren el 71% de la superficie del Globo) en un momento que empiezan a escasear los de tierra — el Club de Roma dio recientemente la alarma, ante lo limitado de la producción terrestre — constituyen ya hoy una firme esperanza para la propia supervivencia del género humano y proporcionan una perspectiva de mejor futuro, principalmente para las naciones de condición marítima como la nuestra, aunque también suponen una posible fuente de conflic-

tos del que son síntomas claros la "guerra del bacalao" entre Islandia e Inglaterra y la disputa entre Grecia y Turquía por el acceso al petróleo submarino del Egeo (nótese que los cuatro países mencionados son miembros de la OTAN). Las constantes ampliaciones de las aguas jurisdiccionales económicas hasta llegar a las 200 millas y las dificultades para conseguir acuerdos en las distintas Conferencias sobre Derechos del Mar, realizadas bajo el patrocinio de la ONU, constituyen otros tantos ejemplos del creciente interés de los pueblos por los problemas del mar. Según algunos futurólogos, la carrera incontrolada que está a punto de iniciarse por la posesión de los recursos marítimos recordará la competición de las potencias coloniales por las riquezas existentes en los países del Tercer Mundo y puede degenerar en una grave confrontación generalizada, movida por un instinto de supervivencia.

Se confirma así una auténtica polarización de la humanidad hacia los problemas del mar - a los que debe dedicar toda su atención un país marítimo por excelencia como el nuestro - de la que es ejemplo claro y oportuno el caso de la URSS, potencia tradicionalmente continental que, de pronto, se vuelve espectacular y decisivamente de cara al mar, creando una armada naval de primera magnitud y - al socaire de la misma - constituyendo las mayores marinas de pesca y científica del mundo y la quinta flota mercante, a través de la cual y mediante fletes subvencionados, intenta monopolizar los transportes marítimos con los países en vías de desarrollo.

En cuanto a Portugal, que acaba de decidirse por la promulgación de su Zona Económica Exclusiva (Z.E.E.), conviene recordar que ésta constituye una parcela muy importante - y quizás inseparable - del futuro "Mar del Mercado Común", concepto éste que comienza a ser mencionado, incluso cuando se habla de la necesidad de coordinar su vigilancia y resguardo fiscal. Teniendo en cuenta que Europa podría encontrar la respuesta que busca con ahínco en relación con su dependencia del exterior - (el caso del petróleo del Mar del Norte es un ejemplo de ello) un análisis del mapa adjunto induce a pensar que tal vez la Comunidad Económica Europea (CEE) no esté, en definitiva, tan desinteresada en nuestro ingreso en ella, como pretende hacer creer.

El mar representa mucho para el futuro de la humanidad. En la "Rèvue Maritime", número de julio de 1977, puede leerse en el prólogo del artículo "La mer et l'rd nations", lo siguiente: "¿estamos en los albores de una civilización predominantemente marítima?. Todo parece indicar que sí, dado que -

el mar va a desempeñar en las próximas décadas un papel sin precedentes con respecto a la vida de las naciones y de los hombres, suministrando una parte importante de los recursos alimenticios (pesca industrial y piscicultura), contribuyendo a la producción de energía, constituyendo una amplia reserva de materias primas y, por último, por ser el mar el ámbito preferente de planteamiento de los problemas de defensa al incorporarse a las flotas los submarinos nucleares lanzadores de misiles".

Como ya se indicó, en un escenario de estrategia indirecta son importantes y prioritarios los medios militares (sobre todo los terrestres y aéreos) que contribuyen al mantenimiento de un clima de confianza propicio a la inversión y al trabajo, que disuadan de ataques atentarios contra la legitimidad democrática, la independencia nacional y la integridad territorial. Son también importantes, aunque menos prioritarios, los medios militares que prestan apoyo y protección a las actividades e intereses económicos de nuestra Z.E.E., que garantizan el flujo de las comunicaciones marítimas y que dan salvaguarda a la pesca de altura. Por otra parte, Portugal, lo mismo que la generalidad de las naciones occidentales - en las cuales la dependencia del mar y de los transportes marítimos hace que más del 70% de la población, de los centros industriales y de los nudos de carreteras, ferrocarriles y líneas aéreas, se sitúen a menos de cincuenta kilómetros del litoral - tienen concentrados en la costa sus principales objetivos estratégicos, lo que constituye una grave vulnerabilidad acentuada por el hecho de que, a una distancia que permite realizar un ataque por sorpresa, pueden transitar legalmente medios navales y aéreos de cualquier potencia. Además, el mar portugués es una especie de solución de continuidad para las aguas de aquellos países con costas atlánticas y mediterráneas, tales son los casos de España y Francia. Todo lo expuesto muestra claramente la necesidad de estar presentes en el mar económico y en el mar territorial y de establecer un sistema de vigilancia y defensa de las fronteras marítimas que parecen más vulnerables que las terrestres, no solo por que aquéllas, dentro del proceso de integración europea, parecen más tendentes a perder su verdadero significado, sino también porque la frontera marítima, no lo es con un solo país sino con todos, lo que le da una mayor probabilidad de generar conflictos. La frontera marítima portuguesa forma parte de las fronteras marítimas de la propia Europa y su posición geográfica le confiere una particularísima relevancia.

En nuestro pensamiento debe estar siempre presente la permanente situación de crisis entre el Continente y las Islas que puede desembocar en un aumento de tensión y ruptura; y esto

obliga a la dispersión del potencial militar en las tres parcelas del territorio nacional (estrategia conocida vulgarmente por "la conveniencia de no poner todos los huevos en el mismo cesto") y en la mar, medio ideal para reservarse una especie de segunda capacidad de disuasión y de intervención para una eventual recuperación de la integridad territorial, sin recurrir exclusivamente a una ayuda externa que nos puede ser negada, o concedida en condiciones inaceptables por nuestra parte. Es evidente que la estrategia preconizada exige una capacidad mínima de transporte militar en los ámbitos aéreo y marítimo.

Reflexiones sobre el poder naval *

A nadie debe extrañar que en un país con raíces marítimas físicas y culturales, en una posición estratégica cuyo elemento predominante es el mar, que dispone de una ZEE con una superficie 18 veces la de su propio territorio, y para el cual el medio marítimo constituye — además de una esperanza de futuro — un elemento vital de ligazón interterritorial, se aborde el tema del Poder Naval con cierto interés y profundidad.

La Alianza Atlántica continúa en la línea de respuesta a su propósito principal de contribuir a la paz y a la libertad. Pocos se atreverían hoy a negar la incidencia positiva de la organización en muchos aspectos de la política internacional y sin su existencia no podrían continuar manifestándose, por ejemplo, la neutralidad de Suiza o Suecia o incluso la actitud autonómica de Francia. La OTAN está haciendo viable el rumbo de la integración europea bajo la sombra de su escudo disuasor. Fácilmente se comprende, pues, la lógica presencia de Portugal en este organismo, ya que se trata de una nación de raíz europea y atlántica que pretende su ingreso en la CEE. Por eso se entiende que debe contribuir con toda honestidad, aunque dentro de sus posibilidades reales, al esfuerzo común de defensa, quedando por tanto justificada nuestra pretensión de un programa naval que incluya la adquisición — en su momento — de 3 nuevas fragatas, un pequeño tren naval destinado a combatir la amenaza de las minas y la incorporación a la Fuerza Aérea de aviones de vigilancia marítima de gran radio de acción, todo ello -

* Se considera que contribuyen al Poder Naval los medios aéreos, embarcados o basados en tierra, con capacidad específica para actuar en los teatros de operaciones marítimos y dentro del concepto de la Estrategia Naval.

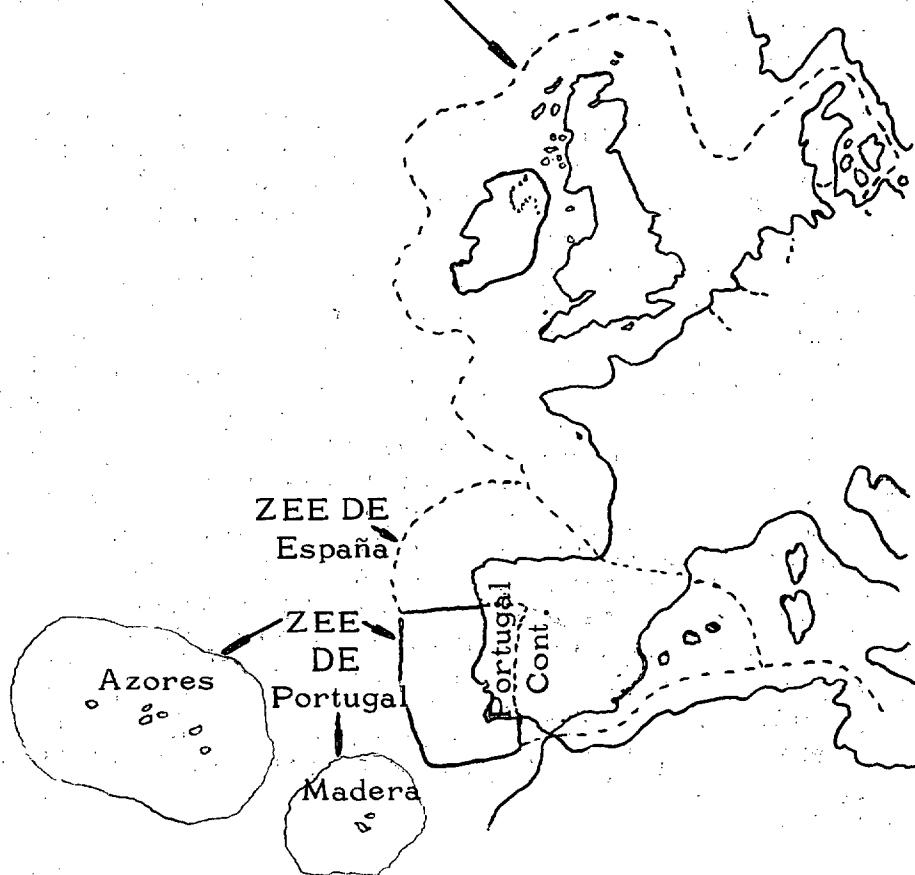
con el fin de colaborar en las operaciones de control de las rutas de acceso a los puertos de mar, vitales para la nación y para sus aliados. Por otra parte no sería lógico que no colaborásemos en el progreso de la tecnología y del arte naval que nos asegura nuestra participación en la OTAN (ya que no tenemos ni una investigación científica ni una industria adecuada, propias), circunstancia que estaría en desacuerdo con nuestras tradiciones marítimas, obligando a otros países (entre ellos - España, caso que ingrese en la OTAN) que realizasen en nuestras aguas, y con sus medios, las operaciones que nos competen y perdiendo con ello la credibilidad que necesitamos para que nuestros clientes en ciencia naval, presentes y futuros, nos busquen para que les iniciemos en las artes de un pueblo que un día vieron llegar por el mar.

El propio General Beaufre, conocido como el teórico de la Estrategia Indirecta, reconoce en su libro "Strategie - pour Demain" que el mar es el medio ideal para el desarrollo de la estrategia de disuasión nuclear y convencional (se nota aquí la convergencia de sus puntos de vista con los de los estrategas norteamericanos y soviéticos, los cuales, a través de la política denominada "Shift Away From Land Wars", procuran hacer incidir en la mar las mayores probabilidades de una guerra eventual, transfiriéndole a los submarinos gran parte de la capacidad de disuasión nuclear). Por otra parte el General Beaufre reconoce las posibilidades únicas del Poder Naval en el ámbito de la política exterior y en los conflictos limitados convencionales, en los que, según él, los portaviones y buques de asalto anfibio pueden desempeñar un papel capital (convergencia de puntos de vista con el concepto de control marítimo - "Sea Control" - perfilado por las Armadas de ambas superpotencias y precisamente puesto en práctica con fuerzas navales constituidas en torno a buques porta-aeronaves y de asalto anfibio y bancos de apoyo logístico móvil, fuerzas éstas que permiten mostrar su presencia e intervenir inmediatamente, cuando sea necesario, en la defensa de sus intereses vitales, en las citadas regiones-bisagra del Globo).

Ahora bien, sucede que - en contra de lo que pudiera parecer - la constitución de estas fuerzas "sea control" está también al alcance de cualquier pequeño país mediante la utilización de un nuevo tipo de buque ya existente en las marinas de varios países, designado como "fast combat support ship" y que traducimos nosotros por "buque rápido de apoyo logístico y operativo" (se hace constar que estos grupos "sea control" pueden ser también utilizados como fuerzas navales de adiestramiento). Estos barcos, con un desplazamiento entre 6 y 20 mil to-

MAR DE LA CEE

ZEE COMUM



neladas y una velocidad del orden de los 20 nudos, pueden efectuar suministros en la mar de combustible, víveres y pertrechos (posibilitando así mayores autonomías a las fuerzas operativas) y transportar y apoyar - operativa y logísticamente - a una pequeña fuerza de 3 a 5 helicópteros ó de 2 aviones V/STOL (que pueden efectuar operaciones de asalto anfibio, de ataque a blancos de superficie o submarinos, y realizar cometidos logísticos) transportar a la playa y desembarcar en la misma algunos centenares de hombres (infantes de marina, paracaidistas o comandos) y servir de buque de mando a una fuerza naval, para lo que disponen de instalaciones adecuadas. Son barcos que integran en una sola unidad - aunque en grado modesto - las posibilidades de portaaeronaves, buque anfibio y de apoyo. El actual petrolero de escolta "S. Gabriel" de 14 mil toneladas, que tendrá que ser reemplazado pronto, tiene actualmente capacidad - desde luego limitada - para llevar a cabo alguna de las misiones mencionadas, por lo que no parece, ni muy difícil ni mucho más caro, darle a su probable sustituto las características de un "fast combat support ship". Esto permitiría al poder militar la realización de la precitada segunda capacidad de disuasión y de intervención y contribuiría a darle a nuestra Marina la credibilidad profesional necesaria para atraer a posibles compradores de arte naval.

La presencia, vigilancia y fiscalización de las aguas jurisdiccionales portuguesas, principalmente en la ZEE, implican el empleo de medios navales y de medios aéreos de índole marítima, cuya aptitud, por el innegable interés económico de su utilización, no puede ser considerada como puramente accesorio. Está claro que cualquier buque de guerra o avión militar en tránsito hacia el cumplimiento de otras misiones, se ocupará también eventualmente de las misiones de vigilancia y fiscalización. Ahora bien, la importancia económica de estas tareas justifica plenamente que le sean asignados medios específicos y permanentes. Pongamos como ejemplo la Armada de Noruega, también con problemas para la vigilancia de su amplia ZEE, en la que faenan muchos pesqueros y donde existen importantes instalaciones de prospección y extracción de hidrocarburos, recurrió de inmediato al fletamento de algunos pesqueros de arrastre de 500 toneladas de desplazamiento, equipados especialmente para el cumplimiento de la pretendida misión; y tiene en construcción o proyecto siete nuevos buques de unas 2 mil toneladas que dispondrán de 1 helicóptero, artillería ligera y medios para combatir incendios y la contaminación de los mares. Tratándose de unidades que tendrán que permanecer por largos períodos de tiempo en aguas normalmente muy agotadas - tal es nuestro caso - no cabe pensar que pequeños buques sean capaces de realizar los co

metidos encomendados. En cuanto al helicóptero embarcado, se considera indispensable para ampliar el radio de vigilancia de los barcos y para poder llevar a cabo operaciones de reconocimiento a distancia y de protección de la vida humana en la mar. Conviene recordar que los helicópteros operando desde tierra no pueden penetrar en la mar - en condiciones de plena seguridad - en una distancia superior a 50 millas, resolviendo el problema sólo en una mínima parte ya que la profundidad de la ZEE alcanza las 200 millas. En líneas generales, el dispositivo de vigilancia incluye el empleo de aviones de vigilancia marítima de gran radio de acción (normalmente capaces de barrer con radar una superficie de cerca de 20 mil millas cuadradas por hora, que serían unas 5 mil en el caso de los helicópteros y sólo unas 800 para los buques de superficie) que efectúan con regularidad operaciones de vigilancia de malla amplia, con la finalidad de detectar buques presuntos infractores de las normas vigentes en la zona; caso de confirmarse la infracción, se destacan entonces los buques con el cometido de proceder a una comprobación más precisa de las actividades de los posibles -- transgresores y, si es necesario, al envío de dotaciones de inspección, e incluso de presa si se comprueban operaciones delictivas. El avión de vigilancia marítima de gran radio de acción y el buque de guerra componen un binomio en el que, aquél aporta un alto grado de cobertura y éste completa los cometidos del ejercicio de la soberanía.

Como se ve, esta misión tiene que ser realizada por buques de guerra y medios aéreos con capacidad marítima que, en nuestro caso, estos últimos pertenecerán a la Fuerza Aérea. Es necesario que, en las operaciones a emprender dentro de la ZEE, se establezca una coordinación de esfuerzos de los elementos de ambas corporaciones con el fin de lograr una máxima economía compatible con una eficacia aceptable, dependiendo el esquema que se adopte de la estructura de los Mandos implicados en el problema, estructura que estará condicionada por el hecho de que el "Mare Nostrum" Económico es un Teatro de Operaciones marítimo.

En cuanto a la vigilancia de costas y a la defensa de la frontera marítima - ambos cometidos considerados esenciales - el problema se complica debido a que hay que actuar en tres ámbitos diferentes: tierra, mar y aire. Así, en tanto que a las fuerzas terrestres les incumbirá la vigilancia visual y radar del litoral y de los puertos de mar (con la cooperación de las fuerzas paramilitares) y la defensa antiaérea con el empleo de artillería o misiles, a las fuerzas aéreas les corresponderá la detección y la interceptación de incursiones de -

aviones o buques que penetren en el ámbito nacional, y la Armada se responsabilizará de la vigilancia y defensa contra buques de superficie, submarinos, buceadores y minas, tanto por medio de unidades navales como de instalaciones en tierra, fijas o móviles, que den cobertura a la costa y a las instalaciones portuarias. Parece exigible una coordinación como mínimo a nivel de Regiones Militares, Marítimas y Aéreas, tanto en lo que se refiere a información como en el aspecto operativo. Por esta razón se considera conveniente que coincidan los límites geográficos de tales regiones.

Resumiendo, que una Política de Defensa Militar debe contar, a medio plazo, con un poder naval de capacidad mínima para el desempeño de misiones de protección al tráfico marítimo nacional (y el eventual compromiso de idéntica misión con respecto a la Alianza Atlántica), de control del mar (comprendiendo en este amplio cometido, presencia, disuasión e intervención en el Teatro de Operaciones Marítimo Nacional), de apoyo a las actividades económicas en la mar, de vigilancia marítima y de carácter diplomático.

Cabe aclarar que las misiones navales de carácter diplomático, superando el ámbito de la estrategia marítima para alcanzar el de la política exterior, son posibles por la impar flexibilidad del poder naval para una serie de cometidos tales como visitas a comunidades portuguesas en el extranjero, presencia en países de lengua portuguesa y asistencia naval a naciones que puedan estar interesadas en adquirir enseñanzas de nuestra experiencia en temas marítimos.

* * * *