

CESEDEN

EL PODER NAVAL Y LA FALACIA NUCLEAR

(Nueva evaluación de la estrategia global)

- Por Robert E. WALTERS.

- Traducido de Homes and Meier Publishers, Inc. - Nueva York, por el Vicealmirante D. Fernando MORENO DE ALBORAN Y REYNA.



Junio - Julio, 1978

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 119 - IV

CONTENIDO

Introducción

1. La oscuridad y la luz
2. La Fortaleza
3. La disuasión nuclear y el ciclo del proyectil
4. Política y Estrategia
5. La Guerra-Relámpago y la Contra guerra-Relámpago
6. La encrucijada del mando
7. El buque submarino
8. El Mediterráneo Artico: El Mar del Destino
9. La Alianza Oceánica
10. Perspectiva del Nuevo Mundo

CAPITULO SEXTO

LA ENCRUCIJADA DEL MANDO

"La importancia, absoluta y relativa, de ciertas partes de la superficie de la Tierra y su consiguiente interés para la humanidad, varían de vez en cuando"

Capitán de Navío A.T. Mahan

La Isla del Mundo, según MacKinder, se compone de tres continentes juntos: Europa, Asia y Africa. La distinción entre Europa y Asia no está claramente delimitada por una frontera natural. Geográficamente, Africa se distingue fácilmente; está separada de Europa por el Mar Mediterráneo y de Asia por el Mar Rojo, sin embargo, la estrecha faja de tierra entre Egipto y la Península del Sinaí la une con Oriente Medio donde efectivamente se encuentran los tres Continentes. Desde este centro irradian las expansiones de la Isla del Mundo.

Históricamente la importancia del Oriente Medio es difícil de valorar. La civilización Occidental creció en torno a las playas del Mar Mediterráneo y fue a través del Oriente Medio como se pusieron en contacto Oriente y Occidente. Era el pasadizo entre los tres continentes. Las grandes rutas comerciales terrestres pasaban a través de esta región para facilitar un tenue contacto comercial y cultural. Se convirtió en la encrucijada mundial siendo natural que se considerara como el centro del mundo. Así es como MacKinder veía al Oriente Medio:

En un mapa monástico, contemporáneo de las Cruzadas, colgado todavía en la Catedral del Hereford, figura marcado Jerusalem como centro geométrico, el ombligo del mundo y sobre el piso de la Catedral del Santo Sepulcro de Jerusalem le indicaran a Vd. aún hoy, el punto preciso que constituye el centro. Si nuestro estudio de las realidades geográficas, tal como nosotros

las conocemos en su integridad, nos conduce a la obtención de conclusiones correctas, los clérigos medievales no andaban muy desencaminados. Si la Isla-Mundo es, inevitablemente, el sitio principal de la humanidad asentada en el Globo y si Arabia, como tierra de paso de Europa a las Indias y desde el Corazón de la Tierra Septentrional al Corazón de la Tierra Meridional, está centrada en la Isla-Mundo, entonces la ciudadela colina de Jerusalem tiene una posición estratégica con respecto a las realidades mundiales, no diferenciando esencialmente, de su posición ideal en la perspectiva de la Edad Media o su posición estratégica entre la antigua Babilonia y Egipto (1).

MacKinder consideraba al Oriente Medio como eje estratégico de la Isla del Mundo. "Como ha demostrado la Guerra", decía, "el Canal de Suez lleva el rico tráfico entre las Indias y Europa dentro del alcance de ataque de un ejército basado en Palestina.... No puede ser plena coincidencia que en la mismísima región deba estar el punto de arranque de la Historia y el punto de cruce de las carreteras más vitales y modernas" (2). A principios del siglo y durante muchos años después, el Mar Mediterráneo y el Canal de Suez, representaron la línea vital de comunicaciones de la que dependían los ingleses. Se suponía que si se cortaba esta línea, las Islas Británicas caerían en la inanición y submisión. Además, existían pruebas evidentes históricas que parecían apoyar la importancia del Oriente Medio. Se ha repetido la idea a través de la civilización Occidental, en tiempos antiguos y modernos, que todo gran imperio con deseos de triunfar tendrá que conquistar Egipto. Por consiguiente es tentador hacer un recorrido general sobre la importancia del Oriente Medio (3).

El Oriente Medio es el único paso terrestre entre Europa y Africa o entre Asia y Africa. El hombre desde tiempo inmemorial ha estado sujeto a tierra, o cuando viajaba en barco se veía obligado a navegar pegado a la costa. Esto cambió cuando la galera fue sustituida con éxito por el barco de vela que le permitía alejarse de tierra. La analogía histórica puede ser artimaña engañosa. El significado real del Oriente Medio está ligado al sistema dominante de transporte durante una era. Sir John Glubb escribía sobre la transición que tuvo lugar a finales de la Edad Media:

En 1492 Colón descubre América y cinco años después, en 1497, Vasco de Gama navegaba en torno al Cabo de Buena Esperanza. Todo repentinamente, en menos de cinco años. A Europa, que había estado bloqueada durante 600 años, se le abren los océanos del mundo. Pero no solamente eso, sino los europeos rodearon rápidamente el Cabo de Buena Esperanza obteniendo el dominio naval del Océano

Indico, primero los portugueses, luego los holandeses y después los ingleses. Y desde el Océano Indico se volvieron hacia el Mar Rojo y mientras los habitantes de Egipto habían disfrutado siempre de todo el comercio libre con Oriente, este país y los pueblos musulmanes se encontraron a su vez bloqueados, de forma que no podían comerciar, alterándose toda la situación en sentido inverso. Acaba la Obscura Edad Media de Europa iniciándose la Obscura Edad del Oriente Medio (4).

Por consiguiente, cuando se empezó a utilizar el buque de vela, declinó la importancia relativa del Oriente Medio. Ya no fue más la encrucijada del mundo. Aunque los países musulmanes habían creado una rica y variada cultura, se convirtieron en el remanso del mundo.

En la última parte del siglo XIX se produjeron acontecimientos técnicos que dieron al Oriente Medio más importancia que la que había tenido en los siglos anteriores. Se presentaron los grandes desarrollos. El primero, la aparición del buque de vapor, que a diferencia de los barcos de vela, disponía de autonomía limitada. El velero casi no tenía limitaciones, dependiendo solamente de los vientos en cuanto a su propulsión y de la resistencia de los propios marineros. El buque de vapor sin embargo, necesitaba de una cadena de estaciones de combustible siendo evidente la correspondiente necesidad de derrotas más cortas. Este nuevo tipo de barcos de autonomía limitada, marcó el ímpetu para la construcción del Canal de Suez y posteriormente el Canal de Panamá; la técnica en ingeniería también había progresado hasta el punto de hacer posibles tales empresas. Esto convirtió al Oriente Medio, una vez más, en ruta vital del mapa del mundo.

El segundo desarrollo fue el descubrimiento de grandes cantidades de petróleo en Oriente Medio. En la época que escribía MacKinder, se acaba de desarrollar el motor de combustión interna. El petróleo fue sustituyendo gradualmente al carbón como método de propulsión para buques, en los años venideros. Esto originó por parte de los países industrializados occidentales un interés económico por Oriente Medio que ha crecido enormemente y todavía sigue incrementándose.

No obstante, lo que impulsó a MacKinder a prestar tanta atención a esta región era la supuesta importancia estratégica del Oriente Medio, consecuencia de los factores geopolíticos inherentes. Escribió: "En resumen, una gran potencia militar en posesión del Corazón de la Tierra y de Arabia, podría hacerse fácilmente con la encrucijada del mundo en Suez. El poder naval habría encontrado muy difícil mantener el Canal si una flota de submarinos hubiera estado desde el principio de la guerra basada en el Mar -

Negro" (5). Este punto de vista de la importancia del Oriente Medio estaba basado en la situación de 1919, pero los desarrollos tecnológicos lo invalidaron por largo periodo. No obstante, el significado estratégico de esta región continuó siendo aceptada como hecho hasta fecha tan reciente como 1967, cuando quedó cerrado el Canal de Suez.

En el curso de la Guerra Arabe-Israelita de 1967, los israelitas invadieron la Península del Sinaí y el Canal de Suez se convirtió en la línea de separación del frente entre egipcios e israelitas. El Canal de Suez estaba naturalmente cerrado. La derrota a través del Mar Mediterráneo y el Canal de Suez estaba considerada como línea vital de comunicaciones para occidente, especialmente con respecto al petróleo, fuente de energía más importante para la moderna comunidad industrial. Igual que las máquinas de guerra en la II^a G.M., dependían del constante suministro de petróleo, la maquinaria industrial necesita de este combustible en enormes cantidades. Hasta el momento en que se cerró el Canal de Suez, se creía que esta línea de agua era crucial para las economías Occidentales; sin embargo, los expertos se quedaron sorprendidos, porque la clausura tuvo un efecto adverso muy pequeño sobre Occidente. (Es muy posible que los egipcios también pensaran que el cierre del Canal de Suez sería desventajoso para Occidente, en cuyo caso tendrían medios ideales para ejercer presión sobre los países Occidentales y obligarles a adoptar una posición más neutral con respecto al conflicto árabe-israelita. Si en esto se basó la esperanza de Egipto, entonces fue una completa equivocación. El Canal ha estado cerrado durante seis años sin ningún gran perjuicio para las economías Occidentales; por otra parte, ha tenido gran efecto sobre la economía egipcia, de carácter más frágil, obligandoles a depender más de los rusos).

Otra innovación como la introducción del petróleo en los modernos buques de vapor los ha hecho menos dependientes de la utilización del Canal de Suez. Los barcos que queman petróleo operan más económicamente que los de carbón incrementándose su radio de acción; además, se han construido superpetroleros que cuando van en carga, no pueden incluso pasar por el canal. Se ha elevado el peaje para uso del mismo canal debido a los costos de mantenimiento y al ensanchamiento de las zonas de cruce para barcos más grandes. Los progresivos incrementos de los derechos de peaje parece que están librando una batalla perdida para intentar mantener el comercio del canal. El cierre del canal ha hecho ver en pocos años, lo que habría sucedido de todas formas a más largo plazo; las tendencias económicas en el transporte marítimo han obligado a construir barcos supercontenedores, así como superpetroleros. Se han construido varios oleoductos que puentean el Canal de Suez y descubierto petróleo en otras regiones del mundo. La importancia del Canal de Suez como gran encrucijada marítima ha ido dis-

minuyendo e inclusive si se volviera abrir pronto, seguiria declinando. La importancia del Oriente Medio no es absoluta, sino dependiente de la tecnología en cualquier era determinada.

Sin embargo, hay determinadas razones, de índole limitada, que confieren al Oriente Medio hoy genuina importancia, especialmente para los Estados Unidos y Rusia. La primera es por supuesto, las grandísimas reservas de petróleo de esta región. Otra es el conflicto árabe-israeli que ha involucrado a los intereses rusos y americanos. La tercera razón sustancial para la importancia actual del Oriente Medio es que historicamente los rusos siempre han tenido interés en encontrar accesos libres a los océanos del mundo. Como puede observarse bien pronto, existen intereses conflictivos.

El Oriente Medio es fuente esencial de petróleo para los modernos países industriales; Japón y Europa en particular, dependen del mismo para la mayor parte de suministro de energía y continuaran así durante años venideros. Se han hallado enormes bolsas de petróleo en el Mar del Norte; otros yacimientos están empezando a surgir, notablemente en el Artico y los reactores nucleares están cobrando cada vez más importancia como medio de energía. Los países Occidentales son conscientes de la necesidad de prevenir la amenaza de quedar a merced de los estados árabes productores de petróleo. Sin embargo, en el otro miembro de la ecuación, el consumo de petróleo se está elevando a ritmo crítico; los Estados Unidos importan ahora grandes cantidades cada año y según las actuales predicciones las importaciones crecerán hasta la mitad de sus necesidades anuales para los primeros años 1980. Para entonces, la URSS., estará también muy escasa de petróleo; aunque actualmente está aumentando su producción en unos 30 millones de toneladas al año; también hay incrementos en costes de producción y se estimaba que habrá todavía un sustancial déficit en abastecimientos dentro del decenio. Las necesidades adicionales de ambas potencias tendrán que encontrarse principalmente en Oriente Medio, a menos que surja algún nuevo desarrollo que transforme el presente estado de los suministros de energía del mundo. A breve y medio plazo, el Oriente Medio probablemente continuará teniendo considerable importancia económica debido a su petróleo.

Como este petróleo es tan importante para las potencias Occidentales, es en potencia un punto vulnerable; si se detuviera el suministro, se pararían las ruedas de la industria de Occidente. En el futuro inmediato, el control de los suministros de petróleo al Oriente Medio será políticamente significativo y desde luego el juego del poder e influencia será mucho más fluido y complejo de lo que fue en tiempos pasados pues las naciones del Oriente Medio se han puesto ahora de acuerdo para regatear sobre el precio del petróleo y más control sobre las operaciones; en al

gunos casos se han nacionalizado las empresas de propiedad occidental mediante la simple captura de las acciones de la compañía petrolífera. Las mismas naciones árabes, naturalmente, no desean parar el flujo de petróleo, puesto que reciben una sustancial renta con su venta. Pero la consideración emocional de la lucha árabe-israelí podrá tener más influencia en el futuro. Egipto, en épocas pasadas, ha favorecido el empleo de alguna forma de guerra económica contra las naciones Occidentales al objeto de ejercer presión (principalmente sobre Estados Unidos) e impedir la ayuda a Israel. Como Egipto no dispone de petróleo para vender puede proponer dicha línea de acción. Los estados árabes productores de petróleo, como Arabia Saudita, ayudaron financieramente a Egipto en el conflicto con Israel. Esos países productores de petróleo han venido siendo en tiempos pasados más pro-americanos que pro-soviéticos, pero esta actitud podría cambiar. Irak fue el primer país del Oriente Medio donde los rusos se hicieron cargo de algunas de las funciones operativas de la industria petrolífera que anteriormente desarrollaban compañías occidentales y hay indicios de que no será el último. La política de los Estados Unidos se ha desplazado hacia un apoyo más abierto a Israel y esto ha indisputado a la opinión árabe; de hecho, los americanos están perdiendo en general, terreno en Oriente Medio debido a sus propias acciones. Ahora que ya se conoce que los Estados Unidos tendrán que hacer frente a una crisis de energía en el próximo decenio, las relaciones americanas con los países árabes son de creciente importancia para salvaguardar los suministros de combustible y el arreglo del conflicto árabe-israelí es la cuestión más destacada para América, en esta región.

A largo plazo, la importancia económica del Oriente Medio parece destinada a disminuir. A medida que se van agotando los recursos petrolíferos, las naciones industrializadas tienen que hacerse no dependientes económicamente por más tiempo del petróleo. Al presente ritmo de consumo, las reservas de petróleo pueden quedar agotadas hacia finales del siglo y a partir de ahora tiene que tener lugar el cambio a otra tecnología para suministros de energía (6). Frank McFadzean, Presidente de la Shell Transport and Trading, ha afirmado significativamente que si él fuera Jefe del Gobierno Británico, pasaría todo a energía nuclear. Si bien la energía nuclear ofrece una alternativa directa para generar electricidad y alimentar la red nacional de interconexión, no ofrece ninguna conversión capaz para la energía de los motores de los vehículos móviles. La consecuencia de todo esto es que son inevitables cambios radicales en todo en el conjunto del sistema de transportes. Un sector del transporte donde la energía nuclear es verdaderamente adecuada es el marítimo y como el coste del petróleo crece con la disminución de suministros, el buque de propulsión nuclear llegará a ser un vehículo dominante del comercio. En el siguiente capítulo se considerará su importancia estratégica.

ca; debemos destacar aquí que el Oriente Medio será de nuevo, más pronto o más tarde, un remanso en el mundo real de los negocios, sin su antiguo significado, bien como encrucijada, o como propietario de una de las llaves de recursos naturales (7).

El conflicto árabe-israelí ha sido inesperadamente ventajoso para los rusos, puesto que les ha permitido poner pie en el Oriente Medio con poca dificultad (8). En menos de veinte años han sembrado su poderosa influencia en la región. Egipto era por supuesto, el principal receptor de la ayuda rusa y de su atención, durante la mayor parte de este período, hasta que el Gobierno de Sadat reaccionó contra la excesiva dependencia humillante de los rusos, sentada y calificada así por los egipcios. Pero el tratado de 1972 entre la URSS e Irak, parece entregar a los rusos más que lo posiblemente ofrecido en sus relaciones con Egipto, incluyendo la prestigiosa entrada en los negocios petrolíferos árabes y facilidades navales en el Golfo Pérsico. Los proyectos de ayuda rusa se han multiplicado en forma impresionante en el mundo árabe, lo cual es buen indicio de la importancia que ello tiene para ganar una fuerte posición.

Uno de los principales objetivos a largo plazo de la URSS en Oriente Medio, es obtener una salida al mar; ha venido siendo un objetivo, incluso de los días de los Zares, permaneciendo inalterable. Indudablemente a los rusos les gustaría ver abierto el Canal de Suez. En tanto se encuentre abierto harán gran uso del mismo como enlace marítimo para el tráfico entre los puertos del Mar Negro y los asiáticos rusos; el Canal constituye también paso valioso para la Marina de Guerra Rusa desde el Mar Negro al Océano Indico. Sería de gran valor para los rusos tener apostaderos en la costa para sus flotas de guerra y mercante en el Océano Indico, Golfo Pérsico y el Mediterráneo, obteniendo un éxito aceptable en lograr facilidades de fondeo en varios parajes de los países árabes anfitriones y facilidades de bases en el Golfo Pérsico.

En los últimos años, los rusos han incrementado su presencia naval en el Océano Indico y probablemente se producirá sustancial extensión de la influencia naval rusa en torno a las playas del Mar Árabe. Esto podría crear algunas nuevas situaciones, por ejemplo que los países productores de petróleo apelen a los rusos para vigilar las luchas económicas que puedan surgir, o en determinadas circunstancias, incluso para perturbar el tráfico mercante occidental (9). Sobre todo, en términos generales, es evidente que una nueva salida a los océanos del mundo desde el Oriente Medio, sería una gran baza para la URSS tanto estratégica como económica, y lo que es más importante la extensión de sus intereses marítimos en cada campo.

Rusia ha sido capaz de obtener creciente influencia en Oriente Medio, mientras que Estados Unidos se atascaba y preocupaba con Vietnam. Las potencias Occidentales, tienen reales intereses en Oriente Medio mal llevados en este intervalo y cuya importancia declinará a largo plazo. Pero se ha exagerado la importancia general del Oriente Medio con la teoría del Corazón de la Tierra; su importancia actual depende de factores políticos y tecnológicos pasajeros que son muy característicos de la inherente importancia estratégica que MacKinder agregó debido a su localización.

Occidente tácitamente ha supuesto que se encuentra a la defensiva debido a la superior posición estratégica de la URSS. Los Estados Unidos se han sentido obligados a enfrentarse a constantes amenazas o posibles amenazas del Corazón de la Tierra. Está fuera del alcance de su imaginación que puedan neutralizarse las amenazas rusas en Oriente Medio por contra-amenazas a Rusia en otros puntos. Podría hacerse con la normalización de relaciones con China; esto no necesita plantear ninguna amenaza directa, pero la misma existencia de acuerdo Chino-Occidental podría derivar, en fase posterior, si Rusia se hiciera más agresiva. Anteriormente no era posible esta línea de acción debido al supuesto de que el Castillo tenía siempre la ventaja. En tanto esto no fuera así como es el caso, el Corazón de la Tierra podría desempeñar un papel que estaba bastante más allá de su potencia real. La potencia defensiva de Rusia se hallaba engrandecida, fuera de toda proporción, a través de las lentes de la teoría del Corazón de la Tierra. De hecho, las potencias Occidentales, si han sido más perceptivas, tenían un futuro que en muchos modos, era más favorable que el de los rusos, en mantener relaciones con los países árabes. Occidente ha tenido que desplegar una aproximación más sutil, flexible y realista y por tanto, más efectiva. Las crudas hipótesis hechas por las potencias Occidentales han perdido más terreno que el necesario, en una situación en el Oriente Medio que no fue tan crucial o permanente como suponían.

NOTAS AL CAPITULO VI

1. MacKinder, H.J. "Democratic ideals and reality", ("Ideales de mocráticos y realidad"), Norton, Nueva York, 1962, pag. 89.
 2. ob. c. t. pag. 89.
 3. Napoleón hizo la observación: "Lo más interesante a tener en cuenta es que Egipto es el país más importante del mundo". Su campaña egipcia estaba orientada a asegurar el dominio de aquel país. La idea era utilizar Egipto como base del poder naval para expulsar a la flota británica y sus mercantes del Océano Indico. La teoría se basaba en pura tontería, como lo demostró Nelson en la Batalla del Nilo. Para que Napoleón pudiera mantenerse en Egipto necesitaba una flota superior y dominar el Mediterráneo, hasta entonces línea vital entre Francia y Oriente Medio. Era preciso concentrar una Marina para ser lo bastante fuerte y llegar a una decisión. Dividiendo la flota entre el Mar Rojo y el Mediterráneo venía simplemente a complicar el problema existente pues, Francia debido a su posición geográfica tenía la flota dividida entre el Atlántico y el Mediterráneo.
 4. Glubb, Sir John Bagot, "The Middle East situation" (x), de "The Arab-Israeli impasse" (xx), ed. Khadduri, Majidia, D., Robert B. Luce, Washington D.C., 1968.
 5. MacKinder ob. cit. pag. 111. 6.
 6. Si ocurriera alguno de los tenebrosos pronósticos de los profetas de la conservación y la estructura tecnológica de la sociedad moderna se necesitarían todas las fuentes practicables de energía para sostenerlas y entonces se acelerará marcadamente la llegada de un período de sacudidas, de guerra. Sin aceptar la hipótesis de los más pesimistas de predicaciones fundamentadas, es probable todavía que lleguemos a un momento en que ningún país pueda llevar a cabo el tipo de guerra del proyectil que los Estados Unidos sostuvieron en Vietnam.
 7. Toda cuestión de suministros de energía se está claramente convirtiendo en una de las consideraciones geopolíticas cruciales para el futuro. Desde luego ha jugado su parte fundamental el poder económico, desde la época de la Revolución Industrial. Pero en este siglo se ha producido un gran cambio en la economía de la energía con respecto al transporte e industria de fabricación; anteriormente la industria crecía necesariamente
- (x) La situación en Oriente Medio. N. del T.
(xx) El punto muerto arabe israelí N. del T.

en torno a la localización de los suministros de combustible pero ahora es, en general, más ventajoso transportar los combustibles al lugar donde está instalada la industria. Tenemos hoy en perspectiva otra transformación básica: mientras que hasta ahora, los suministros de energía han podido fácilmente hacer frente a los requerimientos del crecimiento industrial, es posible que se produzca un vacío entre el suministro de energía y la demanda. Nada se sabe con certeza como se va a puentear ese hueco. Aunque se producirá una gran expansión en energía nuclear, no se hará lo suficientemente deprisa para hacer frente a los requerimientos industriales, antes que los abastecimientos de petróleo degeneren en una situación de agudeza.

A corto plazo se harán muchísimo más costosos los combustibles fósiles, es decir, petróleo, gas natural y carbón a largo plazo, se agotarán. La industria tendrá que depender de otras fuentes de energía; se sustituirá probablemente la energía por fisión nuclear por la energía de fusión nuclear y se desarrollarán finalmente otras nuevas tecnologías de energía, de las cuales el candidato más probable, es la energía solar (que traerá consigo sorprendentes consecuencias geopolíticas).

El período crucial para el Oriente Medio es la fase de transición en la cual estamos ya entrando. Durante algún tiempo se incrementará la producción de petróleo, pero su precio aumentará mucho más aprisa; seguirá un período en el cual disminuirá la producción de petróleo y por supuesto, el precio subirá más. Durante esta fase de transición, los intereses de las superpotencias en Oriente Medio alcanzarán su punto álgido. Aquí hay bases suficientes para conflictos, pero como todos están preocupados con la continuidad y fiabilidad de los suministros de energía, hay también fundamentos para llegar a alcanzar arreglos e intentos de asegurar cierta estabilidad en esta región productora de petróleo. Los chinos, por razones políticas, se han orientado hacia el sur de Arabia mediante ayudas económica y militar, en competencia con los rusos. No parece probable que ninguna superpotencia sea capaz de ejercer influencia controladora en Oriente Medio y mundo árabe. Los estados del Oriente Medio tienen forzosamente que atraer muchísima atención diplomática de las superpotencias competidoras. Sin embargo, esas potencias probablemente no tendrán que regatear muchísimo entre sí, para la consecución de sus intereses económicos y esos propios intereses económicos pueden llevar a un equilibrio de comprensión, como así eran los negocios en Oriente Medio. Los Estados Unidos, sin la preocupación por gran diversión de Vietnam y habiéndose aproximado algo a China, se hallarían en posición más favorable para llevar a cabo

7. ...una política en Oriente Medio capaz de proteger los intereses Occidentales sin entrar en conflicto con los intensos intereses nacionalistas de los estados de la región.
8. Las fuerzas árabes, han sido derrotadas en tres ocasiones diferentes por el eficiente Ejército Israelita. El análisis superficial en Occidente es que Rusia ha perdido terreno en su apoyo al bando derrotado. Sir John Glubb ofrece otra teoría. "Después de la destrucción del Ejército Egipcio en el Sinaí, la prensa británica expresaba su júbilo ante el revés sufrido por Rusia por haberse montado en el peor caballo. Desgraciadamente el Gobierno Soviético no es de mentalidad tan simple como eso. Por el contrario, Rusia puede haberse sentido plenamente consciente de que los egipcios serían desastrosamente derrotados y deseaban esta acción".

"Ninguno de los países árabes deseaba llegar a ser satélite soviético. Hay en algunos casos, deseos de aceptar subsidios rusos, armamento o asistencia técnica, pero solo hasta cierto punto. No irían tan lejos como para sacrificar algo de su soberanía".

"Si Egipto hubiera por pura casualidad, derrotado a Israel, su potencia y prestigio se habría visto tan reforzado que hubiese estado menos preparado que antes para quedar subordinado a Rusia. Si, por otra parte, se hubiera visto humillado, Egipto y sus amigos se habrían dado cuenta que eran completamente incapaces de enfrentarse con Israel. En esas circunstancias no tenían otra alternativa que suplicar ayuda rusa. Por consiguiente, era esencial, según el plan ruso, que los árabes fueran derrotados en la forma más humillante posible. ("The Middle East Crisis", (x) Hodder and Stoughton, 1967, pag. 12). A pesar de que los egipcios habían puesto fuera de la ley al Partido Comunista, los rusos no se sentían disuadidos de alcanzar influencia en aquel país. Si los motivos rusos estaban guiados por una "real política", entonces sería claramente deseable un Egipto fuerte y con mentalidad independiente. Algunos escritores políticos norteamericanos, especialmente Joseph Alsop, habían observado que los rusos deseaban destruir a Israel. Este es un análisis crudo y Glubb parece acercarse a la verdad. La misma existencia de Israel sirve de razón para la entrada soviética en Oriente Medio sin el uso abierto de la fuerza.

9. En un artículo atribuido a un alto funcionario soviético, publicado en Julio de 1967 en "Le Nouvel Observateur", afirmaba: "Los americanos, debemos explotar al máximo el chantaje de sus inte

(x) "La crisis de Oriente Medio". N. del T.

9. ...reses petrolíferos y navegación a través del Canal de Suez! Los buques de guerra y aviones rusos han perturbado en épocas pasadas a los buques de las Marinas Occidentales y podrían también hacer lo mismo con los barcos mercantes.

Se atribuye al Almirante Elmo R. Zumwalt, Jefe de Operaciones Navales, de los Estados Unidos la afirmación de que a mediados de los años 1980 un millar de petroleros estarán transportando combustible a los Estados Unidos y además Victor Zorza lo ha afirmado en una emisión de Radio Moscú, refiriéndose a la gran proporción de combustible que será transportado desde Oriente Medio y sobre lo cual señalaba: "pero la escalada de los movimientos de liberación nacional de los pueblos de Asia y Oriente Medio están infligiendo golpes a los planes depredatorios de los monopolistas americanos" ("Guardian" 8 de Junio 1972). Los rusos podrían encontrarse en posición para causar graves perturbaciones por la fuerza; frecuentando la conveniente subversión entre los regímenes inestables en torno al Golfo Pérsico. Indudablemente los rusos tendrían influencia directa en el control de las mismas operaciones de petróleo, incluso participar en los beneficios. Al mismo tiempo hay otros factores, incluyendo el propio nacionalismo árabe, religión musulmana y volubilidad de la política interna árabe, que hará inciertos los frutos de las tácticas rusas en Oriente Medio.

El tráfico mercante Occidental podría encontrarse en posición vulnerable de otros modos. Las guerrillas árabes han secuestrado aviones comerciales occidentales. En el futuro podría suceder también lo mismo con el tráfico de barcos mercantes occidentales. Los modernos superpetroleros y su tendencia a la automoción, disponen de dotaciones muy pequeñas y no sería difícil para un equipo pequeño y bien armado, hacerse con la nave. Uno de los aspectos de la guerra de asalto, como opuesta a la táctica del proyectil, es la que en épocas pasadas ha dado lugar a la captura del enemigo y sus propiedades más que a su destrucción. Parece como si esta tendencia comenzara de nuevo. En otra época abundaba en el mundo árabe los piratas y el nuevo guerrillero es casi pirata.

CAPITULO SEPTIMO

EL SUBMARINO

"El hombre que entre en acción en un buque de madera es un loco y quien lo envía ahí un villano".

Sir John Hay

Fue el Conde de San Vicente quien en 1804, como Primer Lord del Mar, planteó la actitud de Gran Bretaña hacia el submarino, punto de vista que ha persistido hasta el día de hoy. El inventor americano Robert Fulton había viajado a Europa con intención de vender su versión de un buque submarino. Lord San Vicente manifestó: "Pitt es el loco más grande que haya existido nunca, por fomentar un modo de guerra indeseable para quienes dominan el mar, pues de obtener éxito nos privaría del mismo".

La idea del submarino no fue realmente practicable por muchos años, sino hasta después de la introducción de buques de acero y motores de combustión interna. Cuando por último, Inglaterra, desarrolló submarinos operativos, hizo todo lo que pudo, como potencia marítima principal, para ponerlos fuera de la ley y desaminar su empleo. El submarino fue considerado como negación del poder naval o medio de socavar el dominio de los mares. El gran disgusto hacia el submarino, por parte de las naciones marítimas, se debía a que tales barcos estaban concebidos principalmente, para la misión en guerra - de ataque al comercio. El punto de vista de los estrategas navales era que el ataque al comercio no constituía una forma efectiva de guerra. Los marinos ingleses adoptaron este punto de vista, más o menos pragmáticamente, durante el resurgir de la Marina Real. A medida que crecía el poder británico, lo mismo le sucedía a su flota mercante. Sus buques dominaban las derrotas comerciales del mundo y fue su potencia comercial lo que formó la columna vertebral de su poder naval. A los ojos de sus enemigos en potencia, esta gran flota mercante constituía un objetivo tentador y el ataque al comercio parecía el camino ideal para derrotar a Inglaterra. Este concepto resultó una completa equivocación(1).

El ataque al comercio ha sido siempre el método adoptado por la potencia naval más débil. Era una forma de guerra muy atractiva, especialmente en la época de los barcos de vela, cuando el objeto no era tanto destruir a los buques enemigos, como capturarlos. La captura de dichos barcos, llamados presas, permitía a los hombres de mar de todas las categorías, cosechar bonitos beneficios de las acciones navales. Todos los hombres participaban de los beneficios, vendiendo el cargamento y el mismo buque, llevándose los oficiales de alta graduación, la parte del león. Era una tentación a dilucidar entre los que creían que esto podría constituir un gran medio para derrotar al enemigo, lo cual significaba atacar a los barcos desarmados o fácilmente batibles y también que el crucero sería de corta duración para que los hombres de mar pudieran disfrutar en tierra de los frutos de su victoria.

Por otra parte, el objetivo de una gran potencia naval era localizar y destruir a la flota adversaria. Al contrario de la guerra en tierra, resultaba imposible aprovechar las ventajas del terreno. Era igual cualquier paraje del océano, aunque se consideraba ventajoso combatir más cerca de la base propia. No había montañas, ríos, bosques y demás aspectos, que la Marina pudiera utilizar para librar batallas defensivas como el ejército. La única finalidad: el disponer de una flota que fuera superior aún siendo necesaria su concentración, y asegurar que se pudiera reunir fácilmente para destruir a la Marina adversaria. Esto, según Mahan y otros autores, constituía el objetivo principal de la flota. Otras acciones, como el ataque al comercio, iría en contra de esta concentración del esfuerzo.

El submarino convencional era un buque muy inadecuado debido a sus medios de propulsión. Disponía de dos sistemas energéticos independientes -uno para el movimiento en superficie y otro en inmersión. Para superficie se usaron al principio motores de petróleo, pero el riesgo de accidentes obligó a sustituirlos por motores diesel. En inmersión, se utilizaron baterías cargadas y su comportamiento bajo el agua era bastante inferior al conseguido en superficie. En las últimas fases de la II Guerra Mundial los alemanes lograron muchos perfeccionamientos para vencer estas dificultades, pero esos desarrollos llegaron demasiado tarde para ejercer influencia en la guerra. Pronto quedaron atrás por el desarrollo de la propulsión nuclear en los años 1950.

El hecho de que el submarino tuviera dos instalaciones energéticas significaba que podría llevar muy poca carga. Se aprovechaba cada pulgada para los equipos y maquinaria necesarios. En los primitivos sub-

marinos las tripulaciones tenían que dormir sobre la propia maquinaria . La velocidad en inmersión de estos submarinos era muy baja -alrededor de 7 a 10 nudos- e incluso así, dichos submarinos solamente podían mantener esas velocidades "máximas" durante pocas horas. En superficie podían alcanzar velocidades entre 14 y 24 nudos. El convencional se trataba realmente de un buque de superficie con capacidad de navegar bajo el agua a profundidades relativamente escasas y solamente durante cortos periodos de tiempo. No obstante, dichos buques demostraron ser armas muy peligrosas en manos capaces.

El desarrollo de la energía nuclear para el submarino supone tal ventaja que procede proponer una clasificación enteramente nueva para dicho tipo de buque. Los escritores navales han planteado vagamente esta idea últimamente, llegando a decir que el submarino de propulsión nuclear es el primer submarino verdadero. No fue afortunada la elección del nombre "submarino" para el convencional; una expresión muchísimo más apropiada hubiese sido "buque sumergible". La energía nuclear ha resuelto todos los antiguos problemas del submarino.

La energía nuclear ha curado o aliviado en gran manera, no una sino dos, de las mayores debilidades del submarino, en comparación con el buque de superficie. Hasta ahora no solamente se ha visto limitado en su suministro de energía sino también tenía la poco envidiable distinción de ser el barco de carga más ineficaz de los mares. El casco de presión, tanques, motores y diferentes accesorios pesan tantísimo que su carga útil es relativamente pequeña (2).

Ahora, repentina y enteramente, todo ha cambiado. En 1899 el escritor naval británico Sir Julian Corbett hizo una clasificación de buques en términos de histórica importancia.

El primer período fue el de la galera, empezando en tiempos prehistóricos y culminando en el año 1571 en la batalla de Lepanto; el segundo es "galeón" o "buque de línea" que quedó establecido en 1588 con la campaña de la Gran Armada y alcanzó su máximo desarrollo en Trafalgar; el tercero es en el que vivimos ahora, el período del "acorazado". O, para establecer la clasificación en términos de su base real, hay un período de remos, un período de vela y un período de vapor (3).

Ahora tenemos el período de propulsión nuclear. Corbett llega a decir que esta clasificación de buques no es artificial sino natural.

La clasificación, como se ve, no es un dispositivo arbitrario ideado para aclarar la exposición de la historia naval, sino natural e inevitable. No solamente se apoyan las divisiones entre límites cronológicos bien definidos, sino que están enraizadas en la esencia del arte. La esencia de la estrategia naval es su resistencia en la mar lo cual quiere decir, el grado de las capacidades de las flotas para mantenerse en la mar. La esencia de la táctica naval es la naturaleza de la energía motriz; es decir, las tácticas dependen principalmente del grado en cuanto a los movimientos de la flota o buque, están bajo control humano, y si dependen de condiciones que están más allá de su alcance o, en otras palabras, si las unidades de la flota son libres o de movimientos supeditados (4).

La galera, utilizando los remos como fuerza motriz, tenía gran maniobrabilidad, pero poco aguante en la mar. Aceptable para aguas cerradas como el Mediterráneo, pero el hecho de no poder mantenerse en la mar durante largos períodos, significaba su escasa utilidad en alta mar. El buque de vela era de autonomía casi ilimitada en la mar, pero de movimientos tácticos restringidos debido a su dependencia del viento. Los buques a vela podían realizar viajes de dos o tres años, aunque necesitaba tocar tierra de vez en cuando, para rellenar de agua y víveres. El desarrollo de buques a vapor restableció su movilidad táctica, pero redujo la autonomía en la mar. El barco al depender del carbón o petróleo se veía obligado a rellenar y necesitaban estaciones para esa finalidad. En la II Guerra Mundial la Marina Norteamericana desarrolló un método de abastecimiento en la mar de forma que las flotas pudieran mantenerse navegando durante períodos más largos. El desarrollo de la propulsión nuclear ha resuelto esas dificultades anteriores; ello permite al buque mantener una autonomía casi ilimitada y conservar sus movimientos tácticos. Es el sueño del marino, pues como afirmaba Corbett "... el problema principal que aparece en la misma raíz de toda la historia naval es el problema de conciliar la autonomía en la mar con la libertad de movimiento..." (5).

Se podría recordar que la diferencia principal entre los puntos de vista de Mahan y MacKinder, con respecto a los modos de transporte y demás, es que la movilidad constituye un aspecto vital de la guerra. No se han desarrollado motores nucleares para el movimiento por tierra o aire, con todo el motor nuclear es la forma de propulsión más moderna.

hoy en el mundo. No se ha comprendido esta realidad, ni incluso considerado. La energía nuclear introduce un nuevo tipo de buque.

El "Submarino" de propulsión nuclear es verdadero submarino. Anteriormente, el comportamiento de los submarinos bajo el agua era inferior al de superficie; esta situación se ha invertido ahora y las inherentes ventajas físicas del movimiento en el medio submarino pueden extenderse plenamente. Su velocidad bajo el agua es potencialmente más rápida que la de cualquier otro buque. El caso del submarino convencional está conformado igual que el del buque de superficie, puesto que pasa la mayor parte del tiempo sobre el agua. Los submarinos de propulsión nuclear tienen forma más similar a la ballena, en beneficio de la embarcación que intenta pasar la mayor parte del tiempo bajo la superficie de los mares. Han cruzado el Océano Artico y navegado alrededor del mundo en inmersión. Podrían permanecer sumergidos durante toda su existencia, utilizando bases navales bajo el agua. Esto es hoy técnicamente posible; será preciso desarrollar plataformas bajo el agua para fines comerciales y Occidente explota cada vez más, zonas de la plataforma continental para extraer petróleo y otros recursos.

Si el buque de propulsión nuclear está clasificado como nuevo tipo, entonces es preciso, desde luego, darle nombre diferente. Hay una relación entre el submarino y el buque de propulsión nuclear, pero el vacío entre ambos, constituye una división fundamental en la evolución tecnológica. Se empleará la expresión de "buque submarino" para distinguir al buque de propulsión nuclear resaltando que se trata de un nuevo tipo de buque. Quizás alguien pueda encontrar una expresión mejor, pero el punto esencial es comprender que ello representa una distinción, que marca una nueva era en el poder naval. Su poder en potencia es tal que el submarino está destinado a ser el buque principal de la Marina moderna. "Puede suceder muy bien que el submarino nuclear, como el acorazado en épocas pasadas, demostrará que se trata de la única respuesta a su propia clase".
(6).

El poderío de las Marinas de Guerra empezó a declinar en el siglo XX debido a las dificultades de moverse libremente. El temor a las minas y torpedos exigían una flota de buques auxiliares de escolta. En la era del buque de línea, dichos barcos podían ir a casi todas partes sin escolta y el buque submarino por fin recorrió un largo camino hacia la restauración de mucha de su antigua versatilidad. En la I Guerra Mundial, los submarinos convencionales fueron el único tipo de barco de guerra que podía hacer cruceros regulares en aguas infestadas de enemigos. También se

utilizaron para patrullas de reconocimiento, operaciones de ocultación y ataque, actuando como guías para las flotas de invasión, recogida de pilotos derribados, transporte de cargamentos esenciales que no podrían llevarse en barcos de superficie, bombardeo de instalaciones enemigas y otras misiones. Con el desarrollo de "buques submarinos" esto, sin duda alguna, se incrementará (7).

El buque de superficie, de propulsión nuclear o convencional, no podrá competir en guerra con el buque submarino de propulsión nuclear. El desarrollo de satélites de reconocimiento convierte a la superficie de los mares en libro abierto. La detección bajo el agua por sonar se ha quedado bastante retrasada con respecto al desarrollo del buque submarino; el alcance de la detección se mide todavía en términos de miles de yardas. Los jefes navales occidentales, vienen prediciendo todos los años avances sensacionales, pero nada se ha conseguido, pese a las grandes sumas de dinero dedicadas al problema.

No se ha producido tal avance sensacional y ahora hay menos esperanzas que lo deseable. El mar es un medio variable y la literatura en LAS (lucha anti-submarina) está llena de vivas explicaciones de cómo los cambios en salinidad, presencia de vida marina, configuración del fondo y, sobre todo, capas de agua de distinta temperatura que refractan el sonido, no sólo reducen los alcances en detección, sino que hacen el comportamiento de los sistemas de detección, erráticos y no fiables. Además el moderno submarino es capaz de percibir y explotar esas anomalías haciendo la tarea del cazador lo más difícil posible (8).

Ahora, pruebas evidentes parecen indicar que el mejor buque antisubmarino es el propio submarino. El buque submarino también tiene ventaja en combate respecto al buque de superficie; indudablemente pueden invertirse las antiguas funciones y el cazado puede convertirse en cazador. En los ejercicios navales de la OTAN en aguas del Artico en 1967, el portaviones británico "Eagle" resultó "hundido" tres veces por los submarinos.

Además de los buques de superficie, el otro gran enemigo del submarino convencional ha sido el avión. Como el buque convencional se veía obligado a permanecer la mayor parte del tiempo en superficie y podía usarse el radar para detectar a los submarinos desde el avión. Pero ahora es menos factible, puesto que la mayor parte del tiempo de crucero del buque submarino lo invertirá navegando en inmersión. Existe la dispa-

ratada idea de que podrán emplearse los satélites para detectar los buques submarinos en inmersión, pero se ha descartado. "Aquellos que afirman que los satélites de reconocimiento y vigilancia, con sistemas de detección de rayos infrarrojos y demás han erosionado, sino enteramente, obviado, la clásica ventaja de la invisibilidad del submarino, dicen tonterías. No hay nada salvo el sonar capaz de penetrar hasta las profundidades a las que operan probablemente los submarinos nucleares" (9).

Ahora pueden invertirse las funciones del avión y el buque.

El poder del avión sobre el submarino de épocas pasadas, se ha ido reduciendo progresivamente a medida que se transformaba en "verdadero submarino". Es solamente cuestión de tiempo que se adapten al submarino armas guiadas superficie-aire y adquiera la capacidad para derribar al avión. El lento avión antisubmarino y helicóptero, serían muy vulnerables a un simple misil de corto alcance lanzado desde un submarino en inmersión... En el futuro, el submarino lejos de vivir con temor al avión, probablemente se invertirán los papeles y el avión en vuelo sobre el mar nunca estará seguro de que un submarino en inmersión esté a punto de lanzarle un arma guiada" (10).

También sería posible para los submarinos en inmersión llevar un avión de despegue vertical (VTOL).

Hay dificultades en utilizar buques submarinos en operaciones con la flota. "La única desventaja grave que queda para los submarinos nucleares es quizás que, mientras las capacidades de su detección acústica es más alta que la de cualquier otro vehículo, sus demás sensores se encuentran amortiguados por el mar circundante. En consecuencia, su capacidad para una percepción precisa o a larga distancia del escenario que lo rodea es limitada, lo cual hace difícil comunicarse con fines tácticos" (11). Sin embargo, este problema se ha exagerado, debido a que las Marinas Occidentales, con mentalidad de superficie, ven el problema de comunicación como el existente entre submarinos y buques de superficie, - mientras que la consideración principal es la comunicación entre los propios submarinos en inmersión.

Occidente dio un paso gigantesco hacia adelante con el desarrollo del submarino, pero se han descuidado las herramientas tácticas correspondientes. El torpedo parece ya obsoleto y sin duda el futuro del buque submarino residirá en misiles lanzados desde cualquier profundidad. Además

el buque submarino se mueve en un medio muy semejante al del avión -ambos son de vehículos de movimientos tridimensionales. Parece que en el futuro los buques submarinos tendrán la capacidad de desplazarse de la misma manera que el avión- con "rizos", giros y otras maniobras para fines tácticos. La profundidad para el submarino equivale a la altitud para el avión. Un submarino de mayor profundidad tendrá ventajas sobre otros. Se cree que los submarinos de Estados Unidos pueden sumergirse a 2.000 pies. Si los rusos pudieran desarrollar submarinos capaces de cruzar a 3.000 pies o más alcanzarían una tremenda ventaja (12).

Mientras Occidente ha aceptado el punto de vista del "Corazón de la Tierra" del mundo, no hay señales evidentes de que los propios rusos hayan aceptado jamás esas ideas. Lo que si es evidente es que los rusos se están orientando hacia el mar y lo vienen haciendo desde hace tiempo. En teoría por lo menos, la Marina Rusa no sería capaz de enfrentarse con Occidente -principalmente con la Marina de Estados Unidos. El producto nacional bruto de los Estados Unidos es aproximadamente el doble que Rusia. Además, los rusos se encuentran en una posición muy semejante a la ocupada históricamente por Alemania, con fuertes potencias terrestres que son enemigos potenciales en ambas fronteras, de forma que no pueden bajar su guardia. La posición de los Estados Unidos es similar a la de Gran Bretaña, con ningún potente enemigo en sus fronteras. Pero esta ventaja geopolítica, será desaprovechada mientras la doctrina estratégica de Occidente, incluyendo la estrategia naval, se encuentre en estado de desorden (13).

Mientras tanto los jefes navales de Occidente reconocen hoy la amenaza marítima rusa y tienden a meter sus narices en su calidad. Parece suponerse que Occidente, en virtud de los atributos místicos de la tradición, gozan del privilegio de propiedad en juicio naval. Se pasa por alto el moribundo estado de la doctrina naval Occidental. Pero el hecho es que en épocas pasadas, la sangre nueva con frecuencia ha hecho revivir el poder naval de un estado en decadencia: por ejemplo, los generales de Cromwell de la mar, le ayudaron a restaurar la vía de la Marina Británica después de la Guerra Civil.

Los dirigentes rusos han demostrado anteriormente al mundo su habilidad para concentrar el arma decisiva del momento. Antes de la II Guerra Mundial dieron gran importancia al desarrollo del carro y a su fabricación; el resultado fue que los carros rusos eran bastante superiores a los producidos por los alemanes. Guderian estuvo en Rusia en los años 1920 y vio los progresos realizados. Predijo antes de la guerra que los ru

Los rusos tendrían unos 10.000 carros. Todo el mundo creía que Guderian estaba loco, pues los propios alemanes tenían solamente unos 5.000. Y por su puesto, todo el mundo "sabía" que los alemanes eran muy superiores en estimaciones de la guerra en tierra que los primitivos rusos. Como se pudo demostrar la estimación de Guderian estaba por debajo de la marca más que por encima. Más tarde, durante la guerra, Hitler le dijo a Guderian que si hubiera pensado que la cifra dada por Guderian era la correcta, entonces nunca hubiera iniciado la guerra. En años más recientes los rusos adoptaron pronto la decisión de concentrarse en misiones de largo alcance. La fase podría presentar otra gran sorpresa.

Los rusos trasladaron mucha de su producción de submarinos a las costas del Artico durante la II Guerra Mundial para protegerlas de los alemanes. Era necesario instalar esos arsenales en las costas del Artico en refugios para protegerlos de las duras condiciones climatológicas de esta región. Hoy, esta cobertura podría servir también para prevenir el reconocimiento aéreo o de satélites. Los dirigentes militares occidentales han prestado poca atención, relativamente, a lo que los rusos podrían hacer en el sector del desarrollo y producción del buque submarino; la gran obsesión de Occidente han sido las armas nucleares (14).

La ventaja de los alemanes sobre Gran Bretaña y Francia, en las primeras fases de la guerra, no residía mucho en las armas en sí, aunque eran importantes, sino en su pensamiento militar avanzado. Hoy se concibe que los rusos puedan avanzar lentamente en filosofía -en modernas ideas relacionadas con la estrategia naval. El estratega académico británico y escritor naval, Neville Brown, ha estudiado el estado de la doctrina naval Occidental y comenta:

En los últimos años se han analizado varios métodos exóticos de hacer la guerra naval. El Departamento de Marina de Washington tiene un estudio, de largo alcance, sobre los procedimientos para cambiar las trayectorias de los ciclones y destruir a las flotas enemigas. Se han llevado a cabo también investigaciones sobre la posibilidad de inundar las bases enemigas con olas de marea. Cuando las comunidades navales prestan atención a ideas tan raras como éstas, es señal de que les falta algo. Ese algo es una buena doctrina naval contemporánea. Nuestros marinos no han terminado todavía su ajuste intelectual por la desaparición del acorazado y el acceso a la suficiencia termonuclear (15).

Una de las razones para este sorprendente estado de la doctrina naval en Occidente, es que los estrategas occidentales, incluyendo los

propios mandos navales, han perdido toda idea clara del lugar que ocupa el poder naval. Aparentemente su importancia se encuentra indeterminada ante la tácita aceptación de la teoría del Corazón de la Tierra y la creencia en el mito del poder aéreo que parece ser el arma dominante, en uno de los ciclos del proyectil, en la guerra. Todo el concepto de la estrategia naval hace poco impacto en el público y los temas concernientes a desarrollos navales, se ven relegados a las últimas columnas de los periódicos. Además de los marinos, los intereses en el tráfico comercial y círculos navales, tienden a mostrarse conservadores e incluso reaccionarios en sus aspectos profesionales de forma que no ha habido movimientos dinámicos hacia nuevas ideas características de algunas otras empresas.

La doctrina naval oficial se halla agarrada a la idea preconcebida de "una flota equilibrada", pero en las condiciones modernas no tiene sentido. Esto significaría la ausencia de un buque capital, aunque todos son iguales, algunos son más iguales que otros. La expresión "algunas veces" parece como un eufemismo para la pre-eminencia de los portaviones en el pensamiento naval. (Aunque tres de los cuatro mandos superiores de la Marina de Estados Unidos durante la II Guerra Mundial fueron detentados por submarinistas, desde aquella época esos cargos vienen siendo dominados por aviadores navales, así como también en la Marina Real).

Continuarán permaneciendo extremadamente variables las posibles funciones de la Marina existiendo posibilidad para cierta combinación de buques en la flota. Pero la versatilidad real de una Marina depende al fin y al cabo de su potencia, y ésta reside hoy bajo la superficie de los mares. Los buques de superficie pueden identificarse fácilmente mediante satélites; ningún otro buque, ni desde luego ningún otro vehículo de guerra existente, puede alcanzar la invulnerabilidad, comportamiento, movilidad, flexibilidad de elección o mando de la fuerza que puede tener el buque submarino. Toda potencia naval de entidad tiene que concentrarse en el desarrollo de buques submarinos y en técnicas y tácticas bajo el agua. El paso esencial para resucitar la teoría naval es reconocer el resurgimiento del poder naval bajo las aguas.

La confusión de doctrina en Occidente viene puesta de manifiesto por los errores en terminología mencionados anteriormente; se utilizaba ambigüamente la expresión "submarino" para submarinos convencionales y buques submarinos. Además, a veces se emplea la expresión "submarino nuclear" para señalar un buque tipo Polaris más que un submarino de propulsión nuclear. Occidente está obsesionado con las armas nucleares y la movilidad ocupa el segundo lugar en su pensamiento para la destrucción.

Los buques Polaris en sí son un curioso elemento en las Marinas de Guerra Occidentales. El objetivo de una flota es encontrar y destruir a la flota adversaria. Los buques Polaris no toman parte en esto: ellos están luchando otra guerra -guerra basada en el concepto del Corazón de la Tierra del mundo. Las potencias Occidentales tienen en efecto dos marinas independientes: una fundamentada ostensiblemente en las ideas de Mahan y la otra en la teoría del Corazón de la Tierra de MacKinder. Cuando se desarrollaron por vez primera los buques con misiles Polaris, la Fuerza Aérea de los Estados Unidos reclamó el derecho a mandarlos. Esta idea era bastante correcta. Si se necesita de la disuasión nuclear, entonces verdaderamente tienen que estar concentrados. Cuando Robert McNamara ocupó su cargo observó este dilema. Las fuerzas navales y aéreas se hallaban ambas orientadas hacia el enemigo sin ninguna coordinación. En consecuencia algunos blancos serían alcanzados dos veces, pues se estaban librando batallas independientes. McNamara, combinó ambas conjuntamente, al menos administrativamente, agrupándolas en la Fuerza de Ataque Estratégico. Sin embargo, no hay razón para que las Marinas controlen los buques con misiles Polaris, pues no desempeñan una función naval.

Si hubiera una guerra nuclear, el mejor sitio sería la mar. Adentrarse en el océano es análogo a ahondar en la tierra. Además, permite la dispersión sobre un área más amplia, útil para hacer fracasar el ataque. Los océanos cubren la mayor parte de la superficie de la tierra y es más fácil hacerse a la mar que perforar orificios en la tierra; también, es posible cambiar fácilmente la posición en la mar. Si la vida humana fuera a sobrevivir al ataque nuclear, más probablemente ocurriría en los mares -en buques submarinos y bases sumergidas. Mairin Mitchel escribió en 1948:

Corrientemente se acepta que vivimos en el alba de la edad atómica; no menos cierto es que, hemos llegado a la era oceánica, pero raramente se afirma... Por razones dimanantes de la técnica de la guerra, así como por motivos geográficos, podemos esperar en el futuro ver como las naciones se preocupan de los océanos para la conservación de sus recursos principales de poder. Los experimentos de BiKini demuestran que las defensas contra el ataque atómico son la dispersión y la distancia; los mares y océanos que cubren las tres cuartas partes del globo, ofrecen mejores perspectivas que la tierra para tales defensas. Puede haber bajo las aguas seguros refugios antiaéreos, y el lugar más seguro de todos para el futuro supersubmarino acorazado,

buque sumergible a gran profundidad de propulsión atómica, puede ser bajo las aguas. (16).

La inmunidad del ataque también puede tener consecuencias para los barcos mercantes; razones de seguridad son motivos suficientes para que las naciones tengan parte de su flota mercante bajo los mares. Pero la razón de más peso para construir barcos mercantes submarinos en el futuro inmediato, es para abrir determinadas rutas comerciales. Desde luego es técnicamente factible construir barcos mercantes submarinos y no existe ninguna duda que se hará así en el futuro previsible, para que lleguen a ser lo antes posible económicamente viables. Sir Barnes Wallis y el Vicealmirante B.B. Schofield propugnan la construcción de tales buques para la flota mercante británica. El Almirante Schofield manifiesta: "Aparte del coste inicial que no será tan elevado como a menudo se afirma, pues se han conseguido grandes avances en la construcción y funcionamiento de reactores nucleares para fines marítimos, las ventajas que se obtendrán de las operaciones comerciales de dichos buques son grandes figurando el viaje redondo más rápido, cruceros más veloces y cortos e independencia de las condiciones meteorológicas reinantes en la superficie que frecuentemente originan retrasos y averías a los buques de superficie (17).

Debe tenerse presente en este punto la existencia de relación entre intereses económicos y fuerza militar importante, en protegerlos y fomentarlos. El énfasis en la palabra "importante" quiere decir que la fuerza disponible tiene que ser de características tales que se pueda utilizar con eficacia para apoyar alguna determinada disputa; esta es otra manera de expresar el principio de que los medios para implantar la política deberían ser proporcionados a los objetivos. Así sucederá siempre hasta que llegue en el futuro ese momento hipotético, aunque conveniente, de que se reconozca el derecho internacional capaz de cubrir todas aquellas cuestiones susceptibles de suscitar disputas entre naciones; incluso tendría que vigilarse el cumplimiento de dicha ley y por tanto, apoyarse de alguna forma, por fuerza internacional.

A medida que nos adentramos en la nueva era oceánica, es de vital interés para las grandes potencias no solamente el comercio marítimo sino los recursos de los mares en sí, incrementándose bastante la rivalidad en la mar, siendo más frecuentes, probablemente, las ocasiones de enfrentamientos políticos. Es conveniente destacar que los rusos no sólo están extendiendo enormemente su poder naval sino que tienen una flota mercante que es tan grande como la de los Estados Unidos, una flota pesquera que es tres veces más grande que el más próximo competidor (Japón)

y otra de investigación oceánica mayor que la de todas las otras naciones marítimas juntas.

El buque submarino sustituirá al submarino y a todos los buques de superficie, como barco más moderno a flote sobre los océanos del mundo. La posibilidad de desarrollar tal buque estaba fuera de la imaginación de casi todo el mundo cuando escribía MacKinder. Muy poca gente había pensado, y con bastante vaguedad, que podría ser posible para la ciencia desarrollar algo semejante a una bomba atómica. Al parecer nadie había planteado que esta misma energía podría utilizarse como fuente de poder energético.

MacKinder insistió en la función del submarino y avión como instrumento de guerra. Estos se hallaban en las primeras fases de su desarrollo cuando escribía, y hacia 1919 parecía útil el submarino principalmente para atacar al comercio o como medio para impedir el dominio de los mares. La teoría del Corazón de la Tierra suponía la continuación del desarrollo de los submarinos que serían armas del poder de la tierra orientadas contra el poder naval; el desarrollo de buques submarinos de propulsión nuclear está todavía considerado por los modernos estrategas occidentales, como arma esencialmente del poder terrestre. Pero sus enormes posibilidades en potencia en cuanto a misiones está muy lejos de alcanzar. El buque submarino viene a significar la ruptura fundamental con el pasado; el mensaje es claro: si Ud. no puede batirlo, únase a él.

El buque submarino destruye dos de las premisas básicas de la teoría de MacKinder. Casi ha terminado la supremacía del buque naval de superficie, y el submarino convencional considerado entonces como negación del poder naval, ha sido relegado a menor categoría. Esta nueva clasificación de buques introduce una nueva era de empresa marítima. Más que tener a la vista el fin del poder naval, nos estamos adentrando en un período que puede llevarnos a una vasta expansión del poder naval.

La segunda premisa de la teoría del Corazón de la Tierra, invalidada por el buque submarino, es la idea que el Corazón de la Tierra es inaccesible a la influencia del poder naval. El buque submarino hace navegable al Océano Artico, lo cual significa que la Isla del Mundo puede circunnavegarse libremente. Es una isla. La perspectiva de la navegación del Océano Artico es de inmensa significación para el futuro, y el próximo capítulo lo dedicaremos a esta materia.

El buque submarino representa el uso indirecto de la energía nuclear. Se ha planteado repetidamente que si la guerra se considera co-

mo instrumento de política, entonces la tendencia es de muchísima más importancia que la nueva destrucción. La máquina nuclear ofrece el máximo potencial para la movilidad y el buque submarino de propulsión nuclear es ahora el buque capital de la Marina moderna. Si se acepta esto, entonces quien rija las profundidades submarinas dominará la superficie. Aunque no es obvio, el buque submarino ofrece una doctrina estratégica de alternativa a la de disuasión nuclear. En estos últimos tiempos se han producido críticas a la disuasión por su incapacidad de ofrecer alternativas satisfactorias.

Si aceptamos la idea de que la guerra es un argumento moral, entonces el primer paso para limitar la extensión de la violencia es entenderlo así y después proceder desde un punto de vista racional.

Indudablemente hay profundos factores psicológicos en la propensión a la violencia de los individuos, que tiene sus repercusiones en la política del estado. Pero racionalmente considerando, la relación entre objetivos y significado de la política, marcha en cierta manera hacia el entendimiento y control de la violencia en la escena internacional. Por tanto, aunque pueda considerarse extraño, el objetivo fundamental sería hacer el mundo seguro para la guerra, lo cual significa hacer el mundo seguro para establecer argumentos entre las naciones sin destruir el mundo entero. Al principio, esto puede parecer cínico, pero es poco necesario para el control de la guerra. Así, si nosotros deseamos calibrar cualquier instrumento de guerra, entonces más que querer a la bomba deberíamos considerar con especial favor el buque submarino - especialmente en Occidente.

- - - - -

NOTAS DEL CAPITULO VII

1. Mahan escribió: "Tal era la impresión sostenida por los oficiales franceses de la época, y todavía hoy muy extendida en los Estados Unidos, sobre la eficacia en la destrucción del comercio como medio principal y de confianza en guerra, especialmente cuando va dirigida contra un país comercial como Gran Bretaña". "El medio más seguro en mi opinión", escribía el distinguido oficial Lamotte - Picquet, "para batir a los ingleses es atacar su comercio". Todos reconocen la perturbación y apuros que se le causaron a un país con interferencias graves a su comercio. Indudablemente constituye una operación secundaria de la máxima importancia de la guerra naval y probablemente no se abandonará hasta que cesen las hostilidades; pero consideraba como medida primordial y fundamental, suficiente por sí misma, para aplastar al enemigo, no dejará de ser probablemente una desilusión y de lo más peligrosa, cuando se presenta con el fascinante vestido de su baratura a los representantes del pueblo" ("The influence of sea power upon History", (x) Methuen, 1965, pág. 539).
2. Cohen, Paul, "The future of submarine", (xx) "Foreing Affairs" Octubre 1959.
3. Corbett, J.S. "Drake and the Tudor Navy", (xxx) Longmans, 1899, vol. 1, pág. 2.
4. Ob. cit. pág. 2.
5. Ob. cit., pág. 3. Este análisis histórico no es nuevo. El Vicealmirante Sir Arthur Hezlet, en su libro "The submarine and sea power"(xxxx) (Peter Davies, 1967) decía: "El estudio histórico del punto cambiante de la guerra naval y las razones de por qué la galera fue reemplazada por el galeón, el buque de línea por el vapor blindado y el acorazado por

(x) "La influencia del poder naval en la Historia". N. del T.

(xx) "El futuro del submarino". N. del T.

(xxx) "Drake y la Marina de los Tudor". N. del T.

(xxxx) "El submarino y el poder naval". N. del T.

5. ... el portaaviones es muy importante. Es difícil no llegar a la conclusión de que se ha alcanzado otro punto cambiante" (pág. 262).
6. Ob. cit. pág. 260. Hezlet, distinguido submarinista británico y otros oficiales de Marina, han llegado a esta conclusión. El Capitán de Navío S. W. RosKill, historiador oficial de la Marina Real y Alumno del Colegio Churchill, Cambridge, ha apoyado la idea de que el buque submarino de propulsión nuclear, representa una nueva era en el poder naval. Decía: "No obstante, el submarino se ha establecido firmemente como buque capital de la era nuclear. Además, el plan para el empleo de submarinos en funciones hasta entonces realizados por buques de superficie o aviones, parece estar limitada solo por el coste de la producción de submarinos. Verdaderamente, el dominio del mar de superficie mediante el cual toda potencia marítima trata de asegurar el paso ininterrumpido de cargueros mercantes o militares, parece depender probablemente, cada vez más, del control de las aguas bajo ellos" ("Encyclopedia Britannica", 1970, vol. I", pág. 343). Sin embargo el prejuicio general contra la idea de una Marina Submarina es todavía tan fuerte, que la cuestión raras veces se airea abiertamente. El Almirante Hezlet se vio obligado a abandonar la Marina Real a consecuencia de sus opiniones sobre el valor de esos buques. El submarino empezó como atacante al comercio. Cuando se desarrollen los buques submarinos hasta el punto que ellos mismos se dediquen al transporte comercial - como indudablemente sucederá - entonces será otra historia diferente.
7. La teoría naval sostenía que los submarinos convencionales eran básicamente buques inferiores; cuando los buques antisubmarinos se aproximaban se veían obligados a adoptar acción evasiva. Sin embargo, en el Pacífico en la II Guerra Mundial, los submarinos de los Estados Unidos empezaron a combatir con resultados devastadores para sus adversarios. Idearon lo que se denominó "disparos a la garganta". Cuando atacaba un buque A/S, esta nueva táctica consistía en lanzar un haz de torpedos en lugar de como se venía haciendo hasta ahora, sumergirse apresuradamente. El buque que se acercaba constituía un pequeño blanco pero creciente en tamaño y el haz de torpedos resultaba difícil de eludir. Al final, los barcos A/S japoneses eran extremadamente prudentes al aproximarse a los submarinos norteamericanos.
8. Martín, L.W. "The sea in modern strategy" (x) Chatto and Windus, 1967, pág. 99. La lucha antisubmarina es la máxima preocupación de

8. ... las Marinas Occidentales. Ha obtenido bastante éxito en términos de derrotar submarinos; sin embargo, los buques submarinos son cuestión muy diferente y cada vez es más aparente que la mejor respuesta reside en mejores buques submarinos. Martín también observó: "Con su poderío de inmersión indefinida el submarino nuclear es prácticamente un arma nueva y completa y como tal no puede ser de utilidad, compararlo en coste con cualquier equivalente directo" (pág. 71).
9. French, John, "The submarine service", (xx) Navy, Londres, Septiembre 1971.
10. Hezlet, ob. cit. pág. 261. Dichas armas han sido desarrolladas ya por la URSS y los Estados Unidos para usarlas contra los buques. Se tomó la decisión en Diciembre de 1972, para desarrollar un torpedo cohete y se oriente hacia el buque de superficie enemigo. El buque submarino se encuentra en una posición táctica favorable con respecto al buque de superficie, pues es mejor plataforma de detección y tiene conocimiento de la localización aproximada del tráfico de superficie. Con respecto al avión, el buque submarino del futuro será capaz de utilizar aparatos de detección de superficie externos que se sueltan y recuperan cuando el buque está en inmersión.
11. Martín, ob. cit. pág. 93.
12. El poder del buque submarino ha llegado a ser tan grande que las tácticas navales están probablemente cada vez más a favor de capturar los buques en la mar que en destruirlos. El Vicealmirante Hezlet escribía: "Si el comportamiento de los anticuados submarinos alemanes está representado por mí, entonces el tipo XXI sería 10m, el submarino "Walther" 40m. y el nuclear 5.000 m" (ob. cit. pág. 245). Hay algunas razones para esto y ya se han establecido algunos precedentes. Los peligros de la guerra nuclear han hecho a los países prudentes en cuanto al uso de la fuerza. Capturar a un buque en lugar de hundirlo, tiene una ventaja de propaganda concreta, además del hecho de que el buque, junto con su carga, tendrá algún valor. Si es un barco de guerra, como el caso del espía electrónico "Pueblo", su captura aporta una recompensa adicional en cuestiones tales como inteligencia.

(x) "El mar en la estrategia moderna". N. del T.

(xx) "El servicio de submarinos". N. del T.

12. ... El buque submarino puede capturar fácilmente a cualquier mercante de superficie. Puede parecer extraño para un buque submarino capturar a un barco de superficie, pero muy poco podría hacer una marina de superficie para impedirlo. El conocimiento de que el buque submarino puede destruir al mercante sería suficiente para detenerlo. Aunque habría problemas en colocar una dotación de presa y desembarcar la dotación original, esto podría hacerse fácilmente con helicóptero. Los buques submarinos son ahora bastante grandes y las tripulaciones de los modernos barcos mercantes muy reducidas, por tanto se haría rápidamente. No habría problemas para el buque submarino llevar uno o varios helicópteros, o incluso aviones de despegue vertical (VTOL). Si se envía apoyo al buque mercante en forma de aviones o buque de guerra de superficie, podría destruirse el buque apresado; esto se haría fácilmente por un misil lanzado desde el buque submarino. La única respuesta consistiría en enviar otro buque de guerra submarino.
13. En época tan antigua como la de Pedro el Grande, los rusos habían expresado su deseo de abrirse paso a alta mar y utilizar el mar para construir un imperio. Fred T. Jane, en sus escritos afirmaba en 1899. "Todo ruso se siente a sí mismo, miembro del imperio que será el imperio mundial del futuro. Y que dicho imperio será un gran imperio marítimo, pues el mar es ahora lo que la tierra fue en materia de comunicaciones. En alguna fecha futura tendrá lugar aquella gran contienda que muchos profetizaban entre el Imperio Británico y los rusos; entre los anglosajones y los esclavos" ("The Russian Imperial Navy", (x) W. Thackes, 1904, pág. 605).
14. Mairin Mitchel mencionó la especial importancia del buque de propulsión nuclear para los rusos. Esto sucedía siete años antes de la botadura del "Nautilus", el primer buque submarino; esta botadura había sido prevista exactamente por los soviéticos. "La posición de las flotas del mundo en el futuro dependerán de sus potencias bajo los mares; se abre un nuevo capítulo en la historia naval con la Era del Super-Submarino" ("The Maritime History of Russia", (xx) Sidgewick and Jackson, 1948, pág. 566).
15. Brown, Neville, "Nuclear War: the impending strategic deadlock", (xxx), Pall Mall, 1964, pág. 107).

(x) "La Marina Imperial Rusa". N. del T.

(xx) "La historia marítima de Rusia". N. del T.

(xxx) "Guerra Nuclear: el amenazante punto muerto estratégico". N. del T.

16. Mitchel, ob. cit. pág. 365.

17. Schofield, B.B., "British sea power" (x) Batsford, 1967, pág. 234-5. Hay otro factor significativo. Según Mahan y demás autoridades navales, la fuente del poder naval es su tráfico mercante. Es conveniente que haya un enlace común entre el tráfico civil y naval. En la era de los buques de vela, existía unidad de intereses marítimos. No había empezado todavía la era de especialización y por tanto, se podía fácilmente obligar a los marinos mercantes a prestar servicio en los de guerra. "Desde hace muchos siglos, es decir, desde la Guerra del Peloponneso hasta bastantes años después de Trafalgar, mientras existían los buques a vela, era a veces, difícil distinguir estrictamente entre la naturaleza de los buques de guerra y la de los mercantes; y entre la naturaleza de los tripulantes de unos y otros, pues todos venían a ser como una fraternidad común de hombres de mar cuyos buques, si no pertenecían al estado, podrían pasar fácilmente al servicio del Estado si los necesitaba para la guerra. El poder naval era total e indivisible" (Candlin A.H. Stanton, "The return of total sea power", (xx), Naval Review, U.S. Naval Institute, 1964).

Pudiera parecer que el vacío entre los barcos mercantes y los de guerra no sería tan grande con los buques submarinos, al menos en algunas fases. La tendencia actual es a ser más pequeñas las tripulaciones de buques mercantes reemplazando con la automoción el control humano. En buques submarinos la necesidad será aún mayor. El marino de viejo estilo cuya identificación con su profesión se ha desdibujado, será reemplazado por una entusiasta generación de jóvenes. Como los pilotos del aire, estos nuevos marinos alcanzarán grandes sueldos.

- - - - -

(x) El poder naval británico. N. del T.

(xx) El retorno del poder naval total. N. del T.

CAPITULO OCTAVO

EL MEDITERRANEO ARTICO; EL MAR DEL DESTINO

"Por tanto, las regiones polares, no pueden dejar de ser de las más importantes. Y de las dos regiones, el Artico está destinado a jugar una parte mayor..."

T. E. Armostrong ("The Russians in the Artic")^(x)

La importancia en potencia del Océano Artico para los europeos era ya reconocida casi tan pronto como empezó la época colombina. La derrota de El Cabo constituía un camino para alcanzar el Oriente y las Indias. El descubrimiento de América fue el resultado de una expedición para llegar a Oriente. Las Américas se interponían simplemente en el camino hasta que se dieron cuenta de su valor potencial. Era natural e inevitable que los marinos ingleses, especialmente, intentaran encontrar una derrota septentrional en torno a América del Norte y Siberia para pasar al Pacífico. Roger Berlow de Bristol planteó a Enrique VIII una de las primeras sugerencias para dicha empresa. En el documento titulado "A brief summe of Geographie", (xx) trata de la importancia de dicha ruta:

Y para tal empresa nadie debe pensar en el coste en comparación con el gran beneficio que puede obtener, ni el gran trabajo donde mucho honor, beneficio y gloria puede seguir para este nuestro reino natural y al rey... Y si ellos navegan, pasando el polo hacia Occidente, irían a dar con la parte de atrás de toda la nueva tierra encontrada, descubierta por sus súbditos,

(x) "Los rusos en el Artico". N. del T.

(xx) "Breve compendio de Geografia". N. del T.

hasta que lleguen al mar del sur por la parte de atrás de las Indias Occidentales... (1).

Para los marinos isabelinos el Artico era importante simplemente por su posición - su situación estratégica como el camino más corto hacia Oriente. Usando globos terráqueos en vez de cartas náuticas, los pasos del Noroeste y del Nordeste, representaban las derrotas más lógicas y rápidas con destino al Océano Pacífico. Un amigo de Barlow, Robert Thorne, sostenía que la Divina Providencia había reservado especialmente esta ruta para Inglaterra y la exhortación era bastante eficaz en la época. Las restantes derrotas meridionales estaban dominadas por España y Portugal, quienes se hallaban entonces en la cumbre de su poderío. Al final, el poder naval inglés se vio obligado a enfrentarse con el poder naval español, pero al principio las derrotas septentrionales aparecían como una alternativa atractiva.

Sin embargo, las derrotas septentrionales nunca fueron técnicamente posibles en la era de los barcos a vela. Aunque más adelante, los buques de madera se adentraron en el Océano Artico, hasta la era de los buques de propulsión a vapor y cascos de acero, no fue posible intentar dicho paso. Incluso estos barcos necesitaban la ayuda de rompehielos y solamente pueden operar en los cortos meses de verano. Si bien, técnicamente es posible utilizar el Océano Artico, no es comercialmente realista.

Como Rusia posee su línea de costa más larga en el Océano Artico, la navegación en este mar sería de enorme importancia para la misma. Uno de los organismos rusos más notables, aparte de las fuerzas armadas, es el encargado de mantener abierta la navegación en las derrotas marítimas septentrionales. Tiene a su cargo una gran flota de rompehielos, estaciones meteorológicas, aviones de patrulla y puestos científicos al objeto de facilitar el paso de buques en los meses de verano. Sin embargo, no se cree que la ruta sea verdaderamente viable en términos puramente económicos. A pesar de su posterior desarrollo por los rusos, así era la situación en el Artico cuando MacKinder escribió en 1904 y 1919. Era perfectamente consciente que los buques de superficie podían utilizar la costa del Artico solo en forma restringida. "El litoral septentrional de Asia es la Costa Inaccesible, bloqueada por los hielos, a excepción de un angosto canal marítimo que se abre y allí a largo de tierra, en el corto verano, debido a la fusión del hielo local formado en invierno, entre los bloques de hielo varados y la tierra" (2).

Vilhjalmur Stefansson, experto y explorador del Artico, llama a este Océano, el "Mar Mediterráneo". La palabra "mediterráneo" procede de los vocablos latinos "medius" o "medio" y "terra" d'tierra", lo cual significa "tierra media" o "centro del mundo". Parece extraño denominar así a esta helada e inhabitada región, pero es adecuada dicha denominación. La mayoría del área terrestre del mundo se encuentra en el hemisferio norte, enrollada en torno al Océano Artico. Como decía Stefansson:

Todo mapa que muestre la mitad septentrional del mundo pone de manifiesto que el llamado Océano Artico es un Mar Mediterráneo, igual que aquellos que separan, Europa de Africa o América del Norte de América del Sur. Debido a su pequeñez, haríamos muy bien volver a la costumbre isabelina y no llamarle Océano Artico sino Mar Polar o Mediterráneo Polar. El mapa nos indica que la mayor parte de la tierra del mundo, está situada en el Hemisferio Norte; que el Mar Polar es como el eje del cual salen los continentes, como los radios de una rueda. La mancha blanca indica aquella parte del Mar Polar no navegada todavía por buques siendo pequeña comparada con las masas de tierra que las rodea. En la próxima era aérea, el Artico será como un parque abierto en el centro de una ciudad inhabitada del mundo y los viajes aéreos lo cruzarán como hacen los taxis en los parques. Entonces, las islas del Artico serán valiosas, primero como estaciones de tránsito y posteriormente por su valor intrínseco... (3).

Esto se escribía en 1922, siendo de notable precisión su predicción. Hoy la aviación comercial utiliza la derrota del Círculo Máximo entre Europa y el Extremo Oriente, así como para dirigirse a las regiones occidentales de América del Norte. Y, por supuesto, esta ruta era considerada por el poder aéreo, como la derrota de acceso de América al Corazón de la Tierra. Es interesante que en este artículo, haya incluido también Stefansson, la idea de utilizar submarinos como medio de transporte, en el Océano Artico. Sin embargo, la revista "National Geographic" consideraba la idea demasiado futurista y cortó toda referencia al mismo.

Curiosamente, esta idea había sido planteada y dada a conocer años atrás - en 1648. En un volumen titulado "Mathematicall Magick", el obispo John Wilkins de Chester, incluía un capítulo "Concerniente a la posibilidad de trazar un arco para la navegación submarina". Decía:

- 1º. Es privado: un hombre puede ir así a cualquier costa del mundo, en forma invisible, sin ser descubierto o impedido en su viaje.
- 2º. Es seguro, ante la incertidumbre de las Mareas y violencia de las Tempestades, las cuales nunca mueven el mar a más de cinco o seis pies de profundidad. De los Piratas y Ladrones quienes así infestan otros viajes; de los hielos y grandes congelaciones que hacen peligrar tantísimo los pasos hacia los Polos.
- 3º. Puede ser de gran ventaja contra las Marinas de Guerra enemigas, pues con este método es factible minar en el agua y hacerlas volar.
- 4º. Puede ser de uso especial para socorrer cualquier plaza sitiada por mar, transportar a su interior abastecimientos en forma invisible; y de igual modo, sorprender a toda plaza inaccesible por el agua.
- 5º. Puede ser de inenarrable beneficio para experimentos submarinos... (4)

Un descendiente del Obispo Wilkins, Sir Huber Wilkins, volvió a sugerir la misma idea en 1919. Nueve años después se trazaban planes para intentar la navegación del Océano Artico con un submarino dado de baja en la I Guerra Mundial. En 1931 se llevó a cabo el intento, pero desgraciadamente se puso de manifiesto ser demasiado ambicioso para los desarrollos técnicos de aquel período. Hasta el 3 de agosto de 1958, no fue posible que el primer buque submarino de propulsión nuclear; el norteamericano "Nautilus", al mando del Capitán de Fragata William R. Anderson, alcanzara el Polo Norte. Inmediatamente surgió por sí sola, la idea de construir buques submarinos de carga. (Durante las dos guerras mundiales se habían enviado submarinos convencionales para transportar abastecimientos vitales a puestos sitiados, como había sugerido el Obispo Wilkins, pero nunca se habían adaptado bien a su función, debido a la pequeña cantidad de carga que podían llevar).

Si es posible desarrollar el buque submarino en barco viable comercialmente, el Océano Artico será de enorme importancia para el futuro. El poder naval siempre ha tenido una fuerte base comercial en tiempos pasados. El barco de carga submarino tiene la posibilidad de convertir

al Mediterráneo Artico en la derrota navegable del futuro. Hay tres razones principales en cuanto al uso del Océano Artico por buques submarinos, lo cual sería del máximo significado. Primero, existe el hecho obvio que este mar ofrece la derrota más corta entre las naciones industrializadas del mundo. Si fuera posible utilizar el Mediterráneo Artico, entonces sería practicable establecer rutas comerciales entre la costa Oeste de América del Norte y Europa, o entre la costa oriental de América del Norte y Asia, así como entre Asia y Europa.

Segundo, existe la importancia de las tierras del Artico como yacimientos de minerales; es bien sabido por ejemplo, la existencia de grandes riquezas minerales en el Norte de Canadá y Alaska. Ahora el máximo obstáculo es el problema del transporte en aquella región prohibida.

Tercera, está el aspecto estratégico: si el Océano Artico fuera navegable libremente, es obvio que el Corazón de la Tierra ya no sería por más tiempo inaccesible a la influencia del poder naval. Sería posible circunnavegar la Isla del Mundo. Como afirmaba MacKinder:

La razón, de por qué el marino, ya desde hace tiempo, plantea la generalización implicada en la expresión "Isla del Mundo", es que ellos no pueden hacer el viaje alrededor de la misma. Una capa de hielo, de dos mil millas, flota sobre el Mar Polar, con uno de los bordes varado sobre los arrecifes del norte de Asia. Para fines de navegación, por tanto, el continente no es una isla. El marino en los últimos cuatro siglos lo ha considerado como un enorme promontorio extendiéndose hacia el sur, desde un norte indefinido, como puede surgir un pico de una montaña entre las nubes, desde una base escondida (5).

El aspecto central de la teoría del Corazón de la Tierra, es que esta región pivote tiene una posición segura debido a su inmunidad a la influencia del poder naval. Si los barcos pudieran utilizar libremente el Océano Artico, incluso los buques submarinos, entonces por supuesto, esto ya no sería cierto nunca más. Si los buques submarinos comerciales usaran el Océano Artico, entonces se pondría bien pronto de manifiesto su importancia naval. Es muy cierto que las costas del Artico asiático son de aguas someras, pero tanto, para fines comerciales como de guerra, es cada vez menos necesario acercarse mucho a tierra pues se han hecho grandes progresos en los métodos de carga y descarga frente a la costa.

El actual interés por el Artico, en cuanto a Occidente se refiere, preocupan los grandes yacimientos de petróleo encontrados en Alas

ka. Este petróleo se halló por vez primera en 1968. A pesar de que las prospecciones petrolíferas en el Artico se estiman en unas seis veces más costosas que las realizadas en climas de temperaturas templadas, las compañías petrolíferas las consideran buena inversión. Sin embargo, hasta ahora no ha sido este el caso, puesto que después de cinco años se ha conseguido trasvasar el petróleo. Es el viejo problema del transporte en el Artico. Aunque el transporte aéreo soporta principalmente las operaciones de prospección, su coste excluye los del transporte del petróleo.

Existen tres métodos posibles para el transporte del petróleo en el Artico hacia los mercados del mundo. El primer método, fomentado por las compañías petroleras, es construir un oleoducto capaz de trasvasar el petróleo calentado a través de la cordillera Brooks y las regiones permanentemente heladas de Valdés, en la costa del Pacífico de Alaska. En las conferencias celebradas por el Departamento del Interior de Estados Unidos, sostenidas en Washington y en Alaska, en el invierno de 1970-71, la oposición al oleoducto por parte de los conservadores y demás, fue tan grande que se hizo preciso posponer la decisión. El medio ambiente es extremadamente sensible en las regiones del Artico y la primera idea era enterrar parte al menos, del oleoducto. Los estudios indicaban sin embargo, que a pesar del aislamiento, el terreno permanentemente helado quedaría deshelado a tal extensión, que no podría aguantar la tubería. Al suceder esto se rompería el oleoducto derramándose el petróleo sobre una extensa zona. Otra solución propuesta es apoyar la tubería sobre pilotes de hormigón que podrían entonces quedar aislados a cierta distancia del terreno. Esto evitaría que el calor penetrara en el suelo y permitiría a los animales vagar a su voluntad.

Incluso si se construyera el oleoducto, no sería la mejor solución desde el punto de vista del desarrollo general del Artico. Existe la creencia que hay más yacimientos de petróleo en las distintas islas canadienses y en las zonas frente a la costa del Océano Artico. El oleoducto tiene la gran desventaja de ser relativamente inflexible. Además, hay también enormes yacimientos de otros minerales en el Artico y esos no pueden manejarse por oleoducto. Los Estados Unidos al parecer están considerando al Artico como reserva en potencia de futuros recursos. Si esto es así, entonces sería más ventajoso desarrollar un sistema generalizado de transporte.

El segundo método sugerido para el transporte de petróleo en el Artico es el empleo de superpetroleros. Esto al parecer sería más fructífero pues si obtenía éxito, serviría de medio para abrir toda la región del Ar-

tico al desarrollo, haciendo posible además considerar el Paso del Noroeste, entre los Océanos Atlántico y Pacífico. La idea era construir superpetroleros diseñados especialmente actuando simultáneamente como propios rompehielos. Los proyectistas optimistas creían la posibilidad de utilizar la ruta durante todo el año. De haberse logrado habría sido un avance que marcaría una época. Los rusos han estado usando el Artico durante más de 40 años, pero a pesar de la masiva concentración de energía e interés, solo pudieron utilizar la ruta marítima septentrional en los escasos meses de verano y entonces solo con ayuda de rompehielos. La "Humble Oil" creía en la posibilidad del proyecto y junto con otras compañías, invirtió 40 millones de dólares en el mismo. Se eligió al superpetrolero "Manhattan" transformándolo parcialmente en rompehielos. Se realizó un viaje experimental en el verano de 1969, desde la extremidad oriental de los Estados Unidos alrededor del Canadá, a la bahía de Prudhoe en Alaska. A pesar de aquel verano fue excepcionalmente favorable con respecto a las condiciones de hielo, el "Manhattan" necesitó la ayuda de un rompehielos. Incluso así se produjo una brecha en el costado del gigantesco buque, surgiendo la preocupación de los conservadores, ecólogos y público canadiense; a continuación el Parlamento del Canadá aprobó una ley extendiendo las aguas territoriales a cien millas. El director del proyecto "Manhattan", Mr. Stanley Haas, admitió durante el viaje, que sería necesaria una flota de rompehielos. La opinión de muchos expertos del Artico antes del experimento, es que sería difícil fuera económicamente viable dicha ruta. Creían que había pocas probabilidades de poder construir algún petrolero gigante capaz de hacer el viaje en los meses de invierno sin riesgo de accidente. El resultado fue que si bien, el Congreso Norteamericano parecía deseoso de facilitar fondos para una flota de rompehielos, las compañías petroleras habían abandonado todo el proyecto y confiaban sus esperanzas en el oleoducto.

Pero hay y siempre ha habido, un tercer método que es potencialmente más útil que los otros dos: construir buques submarinos de carga. El buque submarino será el catalizador que abrirá todo el Artico al desarrollo. Este es el factor más importante, pues la demanda de materiales esenciales irá en aumento en el futuro. Mientras un oleoducto de mil millones de dólares puede ser satisfactorio para el transporte de petróleo del Norte Slope, posiblemente tendrá la misma flexibilidad inherente del buque oceánico.

Aunque la primera atracción del buque de carga submarino reside en su utilidad para la apertura del Artico, no es de ninguna manera la única razón para su consideración. La introducción de la energía nuclear ha transformado la situación de los buques de guerra y podría producir impac-

to similar en el tráfico mercante. Eso hace posible cierta clase de buque submarino que en muchos modos, es potencialmente más eficiente y versátil que lo que puede ser su contrapartida. El Océano Artico ofrece una derrota más corta entre el Pacífico del Norte y regiones del Atlántico Norte, y este factor, junto a las mayores velocidades posibles bajo el agua, dará por último, al buque submarino, un lugar competitivo en el comercio.

En los Estados Unidos, la División de Embarcaciones de la General Dynamics Electric, planteó a las compañías petrolíferas con intereses en Alaska, la idea de construir una flota de superpetroleros. Estos buques serían de 255.000 Tm., bastante mayores que cualquier buque submarino existente (los más grandes hasta la fecha son los barcos Polaris de unas 8.000 Tm.). Este sería verdaderamente un paso gigantesco; los buques podrían transportar 1,8 millones de barriles de petróleo por viaje a 17 nudos. Según Mr. Samuel B. Winram, director del proyecto, "El problema en Alaska e islas del Artico no es encontrar el petróleo, sino extraerlo sin riesgo para el medio ambiente, sin costes y rápidamente" (6). El proyecto de la División de Embarcaciones representa un salto enorme, habiendo sido criticado como demasiado ambicioso para hacer una etapa.

Aunque es cierto que se han construido grandes barcos de superficie, sería difícil extrapolar esta experiencia en el medio submarino sin construir y operar con buques submarinos de tamaño intermedio. El gran problema no es necesariamente la construcción de dichos buques, sino más bien los aspectos intrínsecos de las operaciones submarinas, tales como conexiones de terminales, navegación y adiestramiento de personal. Tendrán que evitarse los riesgos de grandes desastres. Muchos expertos abogan por este medio en forma más gradual. El Dr. H.E. Sheets, que era Vicepresidente encargado de la ingeniería e investigación de la División de Embarcaciones Eléctricas y ahora profesor de Ingeniería Oceánica en la Universidad de Rhode Island, cree que sería muchísimo más juicioso empezar con un buque prototipo de tamaño modesto. Sería, desde luego, mucho más barato construir un barco más pequeño, llevaría menos tiempo diseñarlo y construirlo y más fácil de atraer el necesario interés financiero. Además, sería técnicamente posible desarrollar un sistema de contenedores tipo barcaza para remocar bajo el agua, lo cual tendría muchas ventajas sobre el superbuque. Con un prototipo más pequeño se podría experimentar en esta etapa y compararlo con la idea de construir buques mayores de carga submarinos (7).

En los años 1960 hicieron unos estudios concernientes al diseño y construcción de buques submarinos cargueros. Uno de los cuales el

más avanzado fue quizás el estudio del diseño británico para el "Moby Dick", barco de 50.000 Tm. capaz de transportar 28.000 Tm. de carga desde el Norte de Canadá a Gran Bretaña. El estudio del proyecto lo realizó la Mitchell Engineering; una versión fue para petrolero y otra carguero, para llevar mineral de hierro desde Canadá a Inglaterra. La eslora total 604 pies, manga máxima 72 y calado 59 pies.

Uno de los problemas de las empresas con la nueva tecnología es la incertidumbre inicial en cuanto a los costes del desarrollo. Esto es inevitable en la fase de prototipo, pues la experiencia en el mundo aeroespacial lo ha demostrado vivamente. La compañía Mitchell Engineering creía que podría construirse el "Moby Dick" por 6 millones de libras aproximadamente, pero algunas personas enteradas consideraban esta cifra como demasiado baja y que era más real 18 millones; a partir de entonces, por supuesto, los costes han subido. Hasta que no se construyan algunos buques prototipos, no será posible hacer estimaciones de costes de producción precisos. Pero los requisitos de ingeniería esenciales para buques de carga submarinos, no necesitan hacer ninguna variación radical diferente de la práctica actual. Ahora es posible diseñar cascos para petroleros y buques portacontenedores; con muy pocos problemas podrían proyectarse para cascos submarinos. Las cubiertas de aquellos buques usualmente van a flor de agua pues son de escasa obra muerta. Naturalmente, habrá que asegurar la integridad del casco de los buques submarinos; pero una vez se hayan normalizado técnicamente, la construcción de casco para un buque submarino será tan barata o más que el correspondiente casco de un buque de superficie. La energía nuclear será cara, de coste estimado del 20 al 40% más que la energía convencional, pero esta diferencia probablemente se reducirá considerablemente en los próximos años.

Casi todas las mejoras introducidas en épocas pasadas han dado origen a vehículos más caros. El barco de vela era muchísimo más costoso que la galera y los de acero a vapor mucho más que los veleros de madera a quienes reemplazaron; en tierra, la locomotora de vapor era enormemente más costosa que el coche de caballos. Como afirmaba Barlow, "Para tal empresa nadie debe pensar en el coste en comparación con los grandes beneficios que puedan obtenerse". El coste adicional del buque de carga submarino puede quedar más que desfasado por las economías obtenidas con el incremento en velocidad y rutas más cortas. Un documento oficial de los Estados Unidos decía: "Los estudios hidrodinámicos han demostrado, desde hace tiempo, que un submarino es más eficiente a altas velocidades que un barco de superficie. La Administración Marítima cree que un petrolero submarino a 40 nudos, es una "posibilidad". Para alcanzar

dicha velocidad, el submarino requiere muchísima menos potencia que su homónimo de superficie" (8). La velocidad de un barco submarino puede lograrse fácilmente, al menos doble que la de su contrapartida de superficie.

El buque submarino cargo-contenedor, será capaz de utilizar la ruta trans-Polar. Esto acortaría muchos viajes considerablemente. La distancia entre Londres y Tokio, por la derrota polar, es de unas 6.500 millas náuticas en comparación con las 11.200 para el buque de superficie. Poniendo estos dos factores juntos, es evidente que un buque submarino, yendo entre Londres y Tokio, podría hacer cuatro viajes por cada uno del barco de superficie.

Pero para algunos fines no existe incluso comparación, pues el buque submarino es el único contendiente posible. Sería así por ejemplo, no solo en el desarrollo del Artico, sino en el transporte a granel relacionado con el desarrollo económico de las regiones de las mesetas continentales. Y puede que haya otras economías que una nueva tecnología del transporte submarino podría producir; las ventajas de las barcas contenedoras submarinas han sido mencionadas anteriormente en este capítulo. En el siguiente, consideramos otras formas en las que nos estamos moviendo bajo el agua y verdaderamente, las facilidades las facilidades del transporte submarino se harán más complicadas junto con otros desarrollos.

Hay algunos problemas concernientes a la navegación y conexiones terminales para el buque submarino que necesitarán resolverse. Podrán utilizarse balizas sonar para establecer derrotas. Si se desarrollara gran cantidad de tráfico, entonces habría que formular reglas de navegación internacionales de la misma manera que se ha hecho para los buques de superficie y aviones. El calado de los buques submarinos presentará el problema de encontrar puertos adecuados. Esta es una dificultad con la que se han enfrentado los petroleros gigantes y mediante la carga y descarga frente a la costa se ha solucionado su caso. Hay otras alternativas que podrían desarrollarse para buques submarinos. Se ha sugerido la idea de tener conexiones terminales bajo el agua para petroleros, lo cual significaría que el buque submarino nunca emergería. Hay un caso concreto; como el buque submarino es más vulnerable en superficie, si se construye con caso cilíndrico, no sería apto para moverse en superficie. También se podría reducir el problema de contaminación si los petroleros tuvieran conexiones terminales sobre o cerca de la plataforma continental y se bombeara el petróleo a tierra desde oleoductos submarinos (9). Existe también la sugerencia de construir barcos de carga submarinos en forma de caja en lugar de sección transversal circular, lo cual permitiría aguas más some-

ras. Con cargamentos en contenedores sería posible utilizar barcazas submarinas que podrían remolcarse a puertos pequeños mediante remolcadores de superficie.

En el Océano Artico, no hay realmente competencia para el buque submarino de propulsión nuclear. En cuanto a los recursos del Artico es competencia de éstos, pues sin los buques de carga submarinos, todo o la mayor parte de dichos minerales, permanecerán enterrados en el territorio helado. El Paso del Noroeste o del Norte depende también del buque de carga submarino. No hay alternativa (10). Es inevitable el uso del Océano Artico en el futuro por buques submarinos. Mahan iniciaba su primer libro sobre el poder naval diciendo:

La primera y la luz más clara en que se presenta el mismo mar desde el punto de vista político y social, es el de una gran carretera; o mejor, quizás, de una ancha vía comunal sobre la cual pueden pasar los hombres en todas direcciones, pero sobre la cual, unos senderos bien gastados, muestran que por motivos de control les han llevado a escoger algunas líneas de viaje en lugar de otras. Esas líneas de viaje se denominan rutas comerciales; y las razones que las han determinado deben buscarse en la historia del mundo (11).

Si el Océano Artico llegara a ser una gran ruta comercial, habría desde luego profundas implicaciones geopolíticas en el futuro. El Océano Artico formaría parte entonces de las estrechas aguas del futuro, de la misma manera que el Canal de la Mancha ha sido mar estrecho en los tiempos modernos. La Isla del Mundo es solamente una isla en teoría y no en la práctica, como señalaba MacKinder. Si fuera posible usar libremente el Mediterráneo Polar, entonces la Isla del Mundo sería una isla en el verdadero sentido de la palabra. La navegación del Mar Polar en 1958 por el Capitán de Fragata William Anderson fue un logro histórico de grandioso significado geopolítico. Aunque fundamentalmente ignorado en el tiempo, en la perspectiva del futuro puede considerarse de tanta importancia como la vuelta al Cabo de Buena Esperanza por Vasco de Gama en 1497.

La navegación del Océano Artico significa, en principio, que el Corazón de la Tierra ya no es inaccesible. Rusia tiene la línea de costa más larga que cualquier país. Usualmente, existe un litoral como posible frontera con el poder naval. Una nación Marítima no podía ser atacada a través de esta frontera, pero el propio poder naval podía atacar a lo largo del litoral expuesto. En épocas pasadas, la naturaleza del Artico servía de

defensa a esta costa. Esta protección natural ya no es válida con la aparición de los buques submarinos. Hoy podrán emprenderse y sostenerse operaciones militares a gran escala, incluso en las condiciones del Artico. Mientras otras naciones pueden realmente no desear el territorio sobre el que se encuentran combatiendo, la costa septentrional de Siberia está conectada a regiones más vitales. Además, los rusos tienen algunas instalaciones importantes en la costa del Artico. Actualmente no son necesarias grandes medidas para rechazar un movimiento terrestre en esta área, aunque naturalmente hay instalaciones de defensa para hacer frente a la disuasión nuclear Occidental. Pero en el futuro, los rusos pueden tener que enfrentarse en tres direcciones, lo cual presenta tremendos problemas para los estrategas del Kremlin.

Existirán dificultades para una invasión basada en buques submarinos. Las aguas costeras son de poco fondo en el litoral siberiano del Océano Artico. Sin embargo, con helicópteros y otras embarcaciones de superficie de efectos especiales, la fuerza de desembarco puede poner pie en tierra a una distancia frente a la costa mayor que la usual en una invasión (12). Si esto se convirtiera en opción viable para Occidente, los rusos tendrían que enfrentarse con la defensa a lo largo del litoral. Rusia es un país enorme, sin embargo su verdadera inmensidad significa que hay una gran área que defender. Esta inmensidad ha sido, en tiempos pasados, origen de su fuerza, en la cual el puro tamaño del país derrota al atacante. Pero ello puede también estirar excesivamente la defensa. La población de Rusia no es enormemente grande en comparación con la de los Estados Unidos. Las llamadas "hordas rusas" son una invención de la imaginación de la Guerra Fría y los planeadores rusos deberán enfrentarse a la escasez de potencial humano si tuvieran que guardar todas sus fronteras. Sin embargo, la navegación en el Océano Artico podría no tener efecto totalmente adverso sobre Rusia. Se le ofrecería un medio de comunicación a través del techo del mundo entre el Atlántico y Pacífico. Hoy la flota rusa está separada en cuatro secciones -Extremo Oriente, la del Norte en Murmansk, la del Báltico y la del Mar Negro. La navegación en el Océano Artico haría posible coordinar la flota del Artico con la del Extremo Oriente (13).

No obstante, la ventaja principal recaería en Occidente al exponer al Corazón de la Tierra a la posible influencia del poder naval, además de hacer del Mediterráneo Artico el mar del destino para el futuro.

- - - - -

NOTAS DEL CAPITULO VIII

1. Barlow, Roger, "A brief summe of Geographie", (x) ed. Taylor, E.G. R. Hakluyt Society, London, 1932, pág. 180-2.
2. MacKinder, H.J., "Democratic ideals and reality", (xx) Norton, Nueva York, 1962, pág. 62.
3. Stefansson, Vilhjalmur, "El Artico como ruta aérea del futuro" National Geographic Magazine, Agosto, 1922. Posteriormente, el libro "Under the North Pole" (xxx) ed. Wilkins, Sir Hubert, Brewer, Warren and Paitman, Nueva York, 1931, Stefansson comentaba sobre este artículo: "En 1922 me encontraba un día en Washington desmoralizado. Por tanto, fui a ver a Gilbert Grosvenor, entonces, como ahora, editor del "National Geographic Magazine" y también Presidente de la N.G. Society. Le hablé de mis dificultades financieras y le ofrecí un trabajo para publicar en su revista sobre un plan para el comercio transártico por aire sobre el hielo y por submarino bajo el mismo, mediante el pago de 1.000 dólares. En media hora le vendí ambas ideas; pero cuando recibió el borrador del artículo y tras consultar a varias personas de la Marina de Guerra, abandonó la parte del submarino y finalmente cortó todo". pág. 14-15.
4. Wilkins, Obispo Juan, "Mathematical Magick", Londres, 1648, pág. 1870-8.
5. MacKinder, ob. cit., pág. 62.
6. "Diseño de petrolero submarino para la carrera polar", despacho de Associated Press, San Diego, California, 17 marzo 1971. Winran también afirmaba: "Los petroleros submarinos serán medios de la máxima confianza, económicos y flexibles, para el transporte de petróleo del North Slope de Alaska e islas del Artico Canadiense, a los terminales libres de hielos del Atlántico Norte".

(x) "Un breve sumario de Geografía". N. del T.

(xx) "Ideales democráticos y realidad". N. del T.

(xxx) "Bajo el Polo Norte". N. del T.

7. La actual tendencia hacia barcos cada vez más grandes tiene muchas servidumbres y sería de gran interés conocer el sistema de manejo de cargas en buque grande. Un inventor japonés ha demostrado que las barcazas contenedoras pueden remolcarse bajo el agua. El buque nodriza, en este caso, sería un barco de superficie y las barcazas irían sumergidas. El remolque sobre la superficie del mar es una operación arriesgada y solo práctica en mares relativamente en calma. Sin embargo, el remolque bajo el agua es cuestión diferente y la siguiente fase natural, sería disponer de buques nodrizas en inmersión. (Realmente las barcazas no requieren ir remolcadas, pues el buque nodriza podría suministrarles energía a sus reactores para las hélices de cada una).

Con este plan quedaría reducido al mínimo el tiempo del viaje redondo; podrían largarse las barcazas de sus puertos de destino y recogerlas en cuestión de horas, más que de días. El manejo de las barcazas portacontenedores en los terminales sería más fácil y flexible.

Actualmente, los grandes petroleros y buques contenedores, tienen que adoptar algunas desviaciones al objeto de entregar sus mercancías en puertos que no disponen de calado suficiente para entrar. Los puertos adecuados a estos barcos son escasos, pues los puertos naturales de gran calado solo existen en ciertas costas de adecuada formación geológica; actualmente son caras las instalaciones para la carga frente a la costa en grandes puertos e incluso así, no tiene capacidad para atender a un superpetrolero totalmente cargado. Uno de los procedimientos adoptados hoy es trasegar el petróleo en la mar a barcos más pequeños, cerca de su destino, al objeto de aligerar el buque grande. Otro es descargar en puertos a gran distancia de su destino, de forma que la carga de la región industrializada del continente Noroeste europeo pueda descargarse primeramente en la costa occidental de Gran Bretaña o incluso de Irlanda; si la carga va en contenedores podrá ir a continuación por tierra a un puerto de la costa oriental de Gran Bretaña y otro recorrido por mar en buques más pequeños a través del Mar del Norte. Son tan grandes los beneficios obtenidos con los contenedores y superbarcos que estas prácticas son económicas y se están planeando grandes desarrollos para extender su uso.

Las posibles economías que las barcazas porta-contenedoras pueden traer son obvias. Nunca se necesitaría la propia máquina del buque, con su correspondiente coste del sistema, su reactor nuclear y reducida tripulación, para ayudar al manejo de la carga ante las difícil

7. ... tades del puerto de destino y podría operar en mayor variedad de puertos que con los actuales superpuestos (verdaderamente, podrían incluso entregar la mercancía a varios puertos en su viaje, igual que los antiguos vapores "tramp"). Además, el sistema serviría para eludir la turbulencia de los mares y los efectos retardadores de las condiciones meteorológicas y mareas.

Cuando MacKinder se refería a los medios más convenientes para el trasvase de cargamentos por tierra o mar, prácticamente solo hace veinte años, pocos preveían esa idea tan simple y básica como la llamada "revolución del contenedor". Verdaderamente, ha transformado el negocio del tráfico mercante; las barcasas submarinas pueden marcar otro salto hacia adelante en la misma línea de evolución. Debe tenerse presente que incluso las vías de agua interiores constituyen un medio de transporte mucho más barato y las líneas de canales europeos capaces para barcasas son muy extensas y se están expandiendo considerablemente. Pronto será posible para los buques, trasladarse desde el Mar del Norte al Mar Negro a través del corazón de Europa. Otra ventaja de las barcasas es la facilidad de manejar mezclas de cargas; los cargamentos a granel de petróleo, mineral de hierro, carbón, etc. podrán transportarse juntos en buques contenedores de carga general sin dificultad. Y algunos grandes buques de superficie, en sus cruceros transatlánticos, transportarían sus cargamentos en barcasas, que se arriarían en la mar frente a sus puertos y para ser arrastradas en grupos por remolcadores a las regiones industriales del Rin.

El proyecto de barcasas portac contenedores puede tener otra ventaja significativa y que concierne a la cuestión de la creciente importancia como la contaminación. Deberá tenerse siempre presente el riesgo de accidentes, pero disponiendo de cierto número de barcasas, disminuyen los riesgos generales. La propia máquina del buque debe ser relativamente pequeña y normalmente no debe quedar expuesta a los riesgos de la operación. Aunque deberá tenerse sumo cuidado con el acople y desacople de las barcasas al buque nodriza, este proceso deberá realizarse dentro de la calma submarina y en su atraque final, las barcasas probablemente se subdividirán en unidades individuales o al menos en unidades más pequeñas. En el peor de los casos, no será probable que se produzca un desastre total en el transporte, como sucede cuando se parte en dos un gran petrolero.

7. ... Dicho sistema tardará todavía algunos años, pero las muy precisas maniobras necesarias para amarrar en los vuelos espaciales, sugiere lo rápido que podrían encontrarse soluciones tecnológicas cuando hay incentivo para ello. Una vez que el transporte empiece a moverse bajo los mares, dicha complicación probablemente, se desarrollará más pronto de lo que podría preverse. La excitación de las fronteras tecnológicas e innovación introducidas en años recientes relacionadas con el aire y espacio exterior se convertirán en otra respuesta para el medio submarino. Nos encontramos justo en el momento cambiante, cuando las grandes empresas tecnológicas del hombre están enfrentándose ya a los océanos del mundo.

8. Informe de la Comisión Nacional de Ciencia Marina, Ingeniería y Recursos, 1968. Un buque submarino requiere solamente la mitad de potencia que otro de superficie. Como sostiene Sir Barnes Wallis, "Las olas constituyen el 50% de la resistencia total del buque. Un buque submarino cuando está a más de tres diámetros en inmersión, no siente ningún movimiento debido a las olas. Es todo pura ficción". Y de igual forma como se han producido grandes avances en diseño aerodinámico, se obtendrán también en el medio submarino. Sir Barnes Wallies, en una entrevista concedida al suplemento del "Observer" del 3 de diciembre de 1972, sostenía el ideal, cuando dijo que lo que se deseaba era algo entre el buque convencional y un avión de carga, con la capacidad de uno y la velocidad del otro. Añadió enérgicamente "Los buques convencionales de superficie están ya sobrepasados. Como medio de transporte en el futuro plenamente anticuados".

Por supuesto, siempre habrá funciones para buques de superficie, pero serán desplazados en gran manera por transportes de carga a larga distancia. La energía nuclear no puede ofrecer grandes ventajas para los buques de superficie. El desarrollo de las embarcaciones hidroala y colchón de aire tienen aplicaciones locales, pero no pueden servir para transportar grandes cargas, ni competir con las condiciones existentes en derrotas como el Atlántico Norte en los meses de invierno, donde pueden romper olas de 30 pies y más, contra incluso las embarcaciones convencionales si tratan de mantener su velocidad normal. Cuanto más energía se ponga en el desarrollo militar de buques submarinos, no hay duda que adquirirán mayor versatilidad, incluso para operaciones en superficie. A los buques submarinos más pequeños podrían adaptarse aletas retráctiles para operaciones a elevada velocidad cerca de tierra, desapareciendo cuando no estén en uso. Deberán adaptarse para aprovechar la máxima ventaja de sus características inheren--

8. ... tes de movilidad y sorpresa y estarán equipados para incursiones marítimas o desembarcos.
9. Los tanques de almacenamiento de petróleo bajo el agua son también un desarrollo logístico para pozos de petróleo bajo el mar y esto permitirá al buque petrolero submarino cargar en cualquier lugar de producción y transportar el petróleo directamente a su destino. Así se evita el proceso de bombear el petróleo a tierra, y cargarlo después en un petrolero que lo lleva a la mar de nuevo. Si son satisfactorias las salvaguardias contra los riesgos de contaminación, también hay terreno de conservación para situar tanques de almacenamiento en la mar, pues la zona costera por su naturaleza es probablemente un lugar de salud especialmente valioso. Como los pozos de petróleo están situados cada vez a mayores distancias de la tierra, se incrementará el uso de depósitos submarinos de combustible, con preferencia a la construcción de oleoductos más largos.
10. La mayoría de los buques submarinos occidentales llevan fuentes energéticas auxiliares para el caso de producirse averías en el reactor o turbinas, aunque de hecho las máquinas nucleares han demostrado ser extremadamente seguras. Un escritor militar del "Guardian" expresaba su preocupación en cuanto a la posibilidad de que un buque de carga submarino quedara atrapado bajo el hielo del Artico. Hay poco temor a que se produzca esto. Es de prever que todo buque de carga construido en Occidente tenga al menos la misma medida de seguridad al disponer de energía auxiliar. Además, el hielo del Artico no es una sólida capa de hielo. Se está moviendo continuamente y se producen numerosos boquetes, desapareciendo la superficie; incluso los submarinos convencionales podrán hallar espacios abiertos.
11. Mahan, A.T. "The influence of sea power upon History" (Influencia del poder naval en la Historia, Methuen, 1965, pág. 25.
12. No cabe ninguna duda que con el desarrollo del buque submarino, será posible llevar a cabo operaciones anfibas en cualquier costa del mundo. Desde luego, cuando menos defendida esté la costa, menos dificultades se encontrarán en la operación. Una ojeada a un mapa político del mundo, nos indicará que de esta manera se podrá llevar el poder marítimo contra casi todos los estados del globo. El crecimiento de la población humana ha tendido a vivir cerca del mar y el acceso al mismo es de gran importancia, incluso para países cuyos centros principales se encuentran tierra adentro. En el caso del país Corazón de la Tierra,

12. ... la Unión Soviética, sucede que posee también la costa más larga que cualquier otro país del mundo. Hay un grupo de países independientes que están verdaderamente aislados del mar, como Tíbet antes de su anexión a China; incluso en este caso, las potencias terrestres vecinas (ej. China e India) que pueden pelear con cualquier país aislado del mar o amenazarlo, están casi invariablemente expuestos al poder naval, y por tanto, sería en principio imposible para una asociación de poder naval, intervenir si la cuestión lo requiere.

Un factor clave en el asalto anfíbio es la sorpresa, y el buque submarino la ofrece como nadie lo ha hecho jamás. Debido a su capacidad para el transporte submarino, puede proporcionar también medios de descarga para su rápido transporte a tierra, en considerables cantidades, usando entre el buque y tierra helicópteros y vehículos con efectos de superficie (SES) que viajan por tierra y mar. Con la gran versatilidad posible al desarrollo de buques submarinos, podría montarse una fuerza de invasión muy formidable.

La idea de una invasión directa a Rusia no ha sido ni mucho menos solicitada necesariamente en términos militares, pero podría objetarse que la contingencia política en que probablemente ocurriría es extraordinariamente remota. Si así sucediera, hipótesis improbable actualmente, no lo es más (de hecho, bastante menos) que una invasión directa Rusia a Europa Occidental. Desde el punto de vista del planteamiento estratégico Occidental, el elemento importante es que podría ser una posibilidad real, y obligaría a Rusia a mirar en esta dirección y cubrir la contingencia manteniendo tropas y armas convencionales en esa región que no las tendría disponibles para otros fines.

Podría pensarse que toda invasión directa a territorio ruso se enfrentaría con armas nucleares. Pero esto es poco probable si los objetivos se mantienen limitados. Las operaciones submarinas requieren solamente la escalada para el empleo de armas nucleares y la guerra total, si olvidamos el punto fundamental de que la guerra es un instrumento de la política. En los choques fronterizos ruso-chinos hay pocas posibilidades de introducción de armas nucleares. (Un conflicto militar más serio entre Rusia y China es una de las contingencias en el que el poder naval basado fuera de la Isla del Mundo puede muy bien ejercer su influencia). Hezlet contesta a la cuestión sobre la introducción de armas nucleares en respuesta a tales operaciones. "Hay muchos que creen que las consecuencias de un ataque nuclear completo es tan suicida que nunca se llevará a cabo, excepto en represalia contra un enemigo que ya ha realizado tal ataque. Como no puede darse la orden de bombardear Moscú sin ordenar bombardear Washington y

12. ... viceversa, hay mucho sentido en este punto de vista. Si se acepta esto, entonces no podrá usarse el ataque nuclear completo para rechazar una derrota en una campaña convencional que pueda haberse iniciado como guerra limitada. Por tanto, si un país como Gran Bretaña pierde el dominio del mar en tal situación, no podrá recuperarlo lanzando Polaris contra el enemigo. Esto sería como decir: si Vd. continúa matándose de hambre, me suicidaré". La única diferencia válida es recuperar el dominio del mar de una manera convencional y aquí se basa la justificación para otros instrumentos del poder naval. (Hezlet, Vicealmirante Sir Arthur, "The submarine and sea power", (x) Peter Davies, 1967, pág. 258).

Verdaderamente, en toda operación anfibia los objetivos serían limitados, e importante que se entendiera la naturaleza de la guerra. Se confía de tal eventualidad es verdaderamente muy improbable, pero permite a Occidente hacer una revaluación favorable y radical de su estrategia y si llega hasta ese punto, es preferible a las alternativas.

13. Los rusos tienen muchísimo interés en el Artico desde hace mucho -- tiempo, mientras que Occidente está empezando ahora. El Artico es la región donde Occidente y Oriente se encuentran en una tierra de na die helada. Pero esas tierras se están haciendo cada vez más importantes en cuanto a riquezas minerales y tránsito entre las regiones del Pacífico y Atlántico. Aquí están las raíces de la futura fricción entre Rusia y Occidente.

(x) "El submarino y el poder naval". N. del T.

CAPITULO NOVENO

LA ALIANZA OCEÁNICA

"Sin embargo, en lo más hondo de este extraño mundo sobre la superficie, otro mundo aún más raro contemplan nuestros ojos cuando miramos alrededor".

Herman Melville ("Moby Dick")

La cuestión central entre la teoría del Corazón de la Tierra de MacKinder y la del poder naval reside en los medios de transporte. Aunque la tierra y el mar son ambos importantes para las comunicaciones es el énfasis relativo lo que hace notable la diferencia. La civilización occidental en la era moderna se basaba en el poder naval. Gran Bretaña, debido a su privilegiada posición geográfica, representaba el epítome del desarrollo de este modo de transporte. Los buques del período Colombino permitieron a los europeos circundar el globo de forma que la moderna historia política ha sido, esencialmente, historia europea. Los estadistas y soldados occidentales, especialmente los continentales y más recientemente los británicos, han olvidado el importante papel del poder naval, que sin embargo fue factor dominante en la ascensión del poderío europeo. Aunque en una u otra época, varios estados europeos, vinieron a constituir el exponente del poder terrestre más adelantado, si éste, fuera superior al poder naval, entonces al final, hubieran sido barridos por el resurgir de Rusia. Solamente mediante la conquista de Rusia o aliándose con ella, podría el poder terrestre europeo haber perdurado durante largo tiempo.

La supuesta ascendencia del poder aéreo ha sido efímera. Aunque el transporte aéreo comercial ha sido de gran valor, no ha producido mucho impacto sobre el comercio oceánico, excepto en el tráfico de pasajeros. El avión de guerra, como expresión del ciclo del proyectil en la guerra, ha seguido su curso y está destinado a desempeñar menor papel en el futuro. Continúan persistiendo muchos indicios de este desarrollo pues se ha invertido bastante en aviación en años pasados. Esto representa la pre-

sencia de grandes intereses financieros, e incluso más importante, ocupa el mismo lugar emocional que el poder naval tuvo en el esquema de las cosas. La creencia en el poder aéreo llegó a ser artículo de fe, muy semejante a la reverencia de los ingleses por la Marina Real. Poner en duda esta fe, sugerir que el aeroplano podría ser una especie ya obsoleta, parecía herir. Liddell Hart decía que el acorazado para un almirante era como la catedral para el obispo -y se podría extender aún más la analogía, para decir que un bombardero para el aviador ha sido como la catedral para el obispo. Todos representaban la salvación en distintas formas.

Al asegurar que el poder terrestre llegaría a ser superior al poder naval, era necesario dar por supuesto que el desarrollo del transporte marítimo había alcanzado su cota. Después de todo lo que estaba en el fondo de la teoría del Corazón de la Tierra era la relación entre el poder terrestre y el poder naval. Si el transporte terrestre había mejorado en eficiencia relativa y el marítimo permanecía siendo casi el mismo que en 1919, entonces el argumento expuesto tendría gran significado. Sin embargo no es tan simple como eso. Se han producido grandes avances en la movilidad sobre tierra y como son esencia nuevos desarrollos, el interés se orienta hacia los mismos. El poder naval, por otra parte, subsiste desde hace varios siglos. Es natural que ese espíritu que arrastró a los hombres al mar hace cuatrocientos años se haya desvanecido. No podría ser de otra manera. El buque de vela era la máquina más complicada en existencia cuando se desarrolló por primera vez viniendo a ser como una alfombra mágica que permitía a los hombres viajar a las regiones más lejanas del globo. Formaba parte de una empresa grande y excitante. Ser marino significaba participar en la aventura; tenía inspiración. Pero esta actitud prácticamente no existe hoy.

En esta última mitad del siglo, si alguien desea entrar en atmósfera joven y dinámica, haría muy bien en interesarse por el transporte aéreo. Uno de los directores de la Rolls Royce me dijo una vez que había visitado la división de una fábrica de aviones y posteriormente la sección donde estaban construyendo un submarino nuclear. Lo que más le impresionó era la completa diferencia en actitud -casi dos mundos completamente diferentes. El primero era eficiente y daba la impresión de interés por el trabajo llegando a la conclusión que la división aérea probablemente había estado construyendo el buque submarino. En la última década los océanos han mostrado una vez más indicios de nuevas fronteras siendo perfectamente natural que las grandes compañías aero-espaciales se encuentren entre las primeras más preminentes en el campo hidroespacial, mientras que los cansados y viejos lobos de mar -en ambos círculos naval y comercial- sientan repugnancia a introducir literalmente innovaciones en el medio marítimo.

Con tal predominante actitud hacia el transporte marítimo, se desestimó o descuidó probablemente todo desarrollo de este medio. En realidad ha habido gran cantidad de perfeccionamientos desde 1919. El coste real del transporte por mar ha ido disminuyendo. El desarrollo más evidente del transporte en barcos mercantes, ha sido la construcción de super-petroleros. Anteriormente, los buques más grandes comerciales habían sido los transatlánticos de pasaje, "Queen Mary" y "Queen Elizabeth", los cuales desplazaban unas 80.000 toneladas cada uno. Los superpetroleros alcanzan las 300.000 Tm. e incluso se prevén buques más grandes. Para el manejo de cargas a granel los buques gigantes son mucho más económicos, aunque no podrán sobrepasar determinado tamaño cuando las ventajas se vean contrarrestadas por otros factores. También está el aspecto de la seguridad: los buques grandes significa disponer de menos barcos y las pérdidas de unos cuantos podría ser desastrosa para un país. Para una nación industrial moderna dependiente del petróleo, podría ser especialmente vulnerable.

El propio MacKinder parece haberse dado cuenta de la potencia que se apoya en torno y a través del océano para el futuro. Los profesores Harold y Margaret Sprout señalan que las ideas de MacKinder que constituyen la teoría del Corazón de la Tierra, fueron formuladas en 1919 y que posteriormente cambió la base de su pensamiento. Vino a considerar a Europa Occidental y América del Norte como un Corazón de la Tierra oceánico. A principios de 1924 decía:

Europa Occidental y América del Norte constituyen ahora para muchos fines, una sola comunidad de naciones... La victoria de las naciones oceánicas ha dado origen a que la línea entre Oriente y Occidente, entre las naciones continentales y las oceánicas, corra a lo largo del Rin y no a través de la mitad del Atlántico. En los Estados Unidos las lluvias más abundantes y los yacimientos carboníferos más productivos se encuentran en el Este, pero en Europa están en el Oeste. Así, el Oeste de Europa y el Este de Norteamérica, son físicamente complementarios entre sí y están llegando a ser rápidamente las mitades equilibradas de una sola y gran comunidad. (1).

Esto ya se ha cumplido ampliamente; no obstante, son sus ideas de 1919 las que han producido mayor impacto y más duradero. Seis años después, MacKinder escribía de esta nueva teoría que Norteamérica y Europa podrían combinarse juntas en "... un total del 4% de la superficie del globo y... el principal habitat geográfico de la civilización occiden

tal. Dentro de esta área se encuentran 600 millones de personas... Pese a la ruptura oceánica, puede ser considerada como una sola área..." (2). El surgimiento de esta alianza oceánica no era plenamente aparente para Mac Kinder cuando murió. La fuerza de Occidente en el período de la posguerra reside en su dinámica energía atómica y gran parte de esto a su vez, es dependiente del comercio internacional. Las potencias occidentales se apoyan estratégicamente en torno a los océanos del mundo. Su interdependencia económica es un aspecto principalísimo de la segunda mitad del siglo XX.

Ahora las naciones están empezando a usar los océanos en forma más extensiva que antes. Históricamente, los océanos han sido extremadamente importantes, pero solamente en su superficie. Las comunidades más ricas han florecido usualmente cerca del mar u otros grandes cursos de agua (incluso en la extensa superficie de los EE.UU., la gran mayoría de la población vive a menos de cien millas del mar y grandes lagos - en torno a los cuales, hay otra concentración de población- son ahora accesibles a los buques oceánicos). Un factor conducente a esta prosperidad lo constituía la favorable oportunidad para el comercio; otra, en épocas pasadas, la riqueza de los grandes imperios ultramarinos. Las Marinas de Guerra eran necesarias para proteger este comercio; ellas ayudaban a crear riquezas, mientras los ejércitos tendían a ser un drenaje de los recursos nacionales a menos que fueran capaces de conquistar rápidamente. Pero las flotas de tiempos pasados tocaban solamente las superficies de las aguas y esto está ahora cambiando. Las naciones van ahora bajo los mares en busca de riquezas; allí, bajo los océanos, existen en potencia enormes imperios.

Será bajo los mares donde tendrán lugar en el futuro los mayores desarrollos. En los EE.UU. la Comisión Nacional de Ciencia Marina, Ingeniería y Recursos proyectó en 1968 los objetivos de que "dentro de diez años los Estados Unidos deben poseer capacidad para ocupar el mar territorial propio, utilizar su meseta continental así como el talud hasta 2.000 pies de profundidad y explorar hasta profundidades de 20.000 pies" (3). Se llegó a establecer: "Dentro de 30 años los Estados Unidos deben estar preparados para operar en la plataforma y talud continentales hasta profundidades de 2.000 pies y utilizar el fondo del mar hasta 20.000 pies. En realidad, el 98% del fondo del océano está a menos de 20.000 pies. Como los océanos cubren las tres cuartas partes del área de la superficie del globo, es una área enorme. La pregunta es ¿qué uso puede hacerse de este territorio? . En las regiones de la plataforma continental ya se está haciendo gran uso de las mismas en la busca de petróleo y gas. Sin embargo, no solamente se buscan minerales y yacimientos en las áreas plataformas, tam

bién se extraen del fondo del mar diamantes, mineral de hierro, azufre, magnesio, yodo, flúor, estaño y sal en cantidades para fines comerciales.

La actividad más importante en el fondo del mar actualmente, es la búsqueda de petróleo y gas natural frente a la costa o en áreas de la plataforma continental. "Se prevé para 1979 que entre el 35% al 60% de los suministros de petróleo procedan de las aguas costeras -producción igual al total de la mundial de hoy" (4). Ya el 16% del petróleo y gas de Occidente proceden de pozos situados frente a la costa. La extensión de los hallazgos en el Mar del Norte es particularmente notable. Según el "Economist":

Sir John Eden, Ministro de Industria, estimaba que la producción en potencia (de petróleo) del Mar del Norte, en 25 millones de Tm. en 1975 y quizás el triple hacia 1980. Esto, debe compararse con el consumo actual de Gran Bretaña, aproximadamente 100 Tm. anuales. Pero recientemente, en diciembre, Sir John había ya estimado la producción en potencia en 50 millones de Tm. hacia 1975 y sus propios funcionarios manifestaban privadamente que no se sorprenderían si alcanzaran los 150 millones de Tm. en 1980 y los 250, cinco años más tarde. Incluso, estas cifras están consideradas como estimaciones conservadoras. Hay algunas, no necesariamente optimistas, que las elevan al doble. Si de todas formas, estas últimas cantidades se acercan a lo cierto, convertirían a Gran Bretaña en una de las mayores naciones del mundo productoras de petróleo y desde luego autosuficiente. (5).

Intereses puramente comerciales están prestando ahora atención al diseño y fabricación de nuevos métodos para trabajar en el fondo del mar; esto es un significativo punto de partida, pues anteriormente, la mayoría de las preocupaciones en operaciones submarinas procedían de intereses científicos o militares. Ciertas compañías inglesas, americanas y francesas, han presentado proyectos para construir distintas formas de sistemas de supervivencia bajo el agua. El método actual empleado para operaciones petrolíferas submarinas, es utilizar equipos de superficie y enviar buzos cuando lo requieran. Pero la tendencia es ir a realizar cada vez más, operaciones bajo la superficie. Esto podría ser más costoso en capital, pero a largo plazo será más económico. Hay varios puntos de vista conflictivos referentes a como trabajar mejor en el fondo del mar. Una de las ideas es usar buceadores libres, trabajando en habitats, en o cerca del fondo del mar. Este concepto ha dado origen a la construcción de un

cierto número de diferentes tipos de vehículos para dicho trabajo. Otra idea es usar exclusivamente vehículos submarinos con brazos de control remoto para hacer el trabajo en el fondo. Con todo, este último método no ha sido enteramente satisfactorio. Sin embargo, trabajando cada vez a mayores profundidades podría ser la solución. Según Mr. Gregory Mott del grupo constructor Vickers: "Es filosofía errónea intentar adaptar al hombre a trabajar a esas profundidades. Las inversiones debieran hacerse en maquinaria que permita al hombre normal trabajar a esas profundidades. Para el sumergible, los problemas de trabajar a 2.000 pies son los mismos que para los de 200 pies. Pero para el buceador los problemas psicológicos son muy diferentes (6)". No obstante, hay gente que cree no existe límite para la profundidad y presión a que el hombre puede adaptarse a trabajar si se adoptan los adecuados controles.

Algunas de las empresas e individuos muy interesados en trabajar a mayores profundidades están estudiando las posibilidades de extraer minerales del fondo del mar situados a profundidades de 6.000 a 10.000 pies o más. Hay en el fondo del mar nódulos de alto grado de mineral y ya se encuentran en curso varias operaciones intentado extraer esos minerales. Dichos minerales se han formado naturalmente mediante un continuo proceso de acrecentamiento y el suministro aparece casi inagotable. El Dr John Mero ha sido la luz principal en el esfuerzo para desarrollar esos recursos. Sostiene que sólo los nódulos del Océano Pacífico podrían suministrar al mundo manganeso durante 400.000 años, cobalto para 200.000 años, cobre para 6.000, aluminio 70.000 y titanio para 2 millones de años; hay otros diez elementos en potencia similar. La abundancia del suministro hará descender drásticamente el precio de los metales y podría ampliarse su uso. Según Mero: "Si el cobre cuesta un dólar la libra, el cobre del mar costaría solamente 20 centavos. El níquel sería tan barato que haría posible disponer de acero inoxidable para fines estructurales. Habría puentes de acero inoxidable - sin necesidad de pintarlos" (7).

El recurso es autorrenovador y se está acumulando a ritmos considerablemente más rápidos que el actual consumo del mundo. Lo mismo se aplica a los sedimentos del fondo del mar; todos los inagotables ciénos del fondo tienen valor económico, y Mero calcula que el costo invertido en la extracción de los minerales marinos, como los yacimientos de diatomita y cal serán inferiores a sus equivalentes obtenidos en tierra. Mero ha escrito un libro titulado "The mineral resources of the sea" (x) en donde afirma:

(x) "Los recursos minerales del mar". N. del T.

La extracción de minerales del fondo del mar ofrecen muchas ventajas que no son posibles con el método tradicional en tierra. Tenemos en el océano minerales que están disponibles sin imponer ninguna carga excesiva, ni empleo de explosivos y sin costosas operaciones de prospección para extracción de muestras y rotura de mineral. Se puede explorar todo el yacimiento con cámaras antes de su extracción -pudiendo contabilizarse cada tonelada de mineral directamente, antes de iniciar su extracción, No será preciso practicar galerías, cavar pozos o construir poblados para el desarrollo del yacimiento situado en el fondo del mar (8).

Esto resulta demasiado fácil de creer, aunque los trabajos de extracción a esas grandes profundidades presentan otros formidables problemas y el programa para su desarrollo es incierto. La operación en sí comprende nuevas técnicas para arrancar los nódulos de tamaño de una patata fuera del fondo del mar con una máquina tipo limpiadora de vacío. Pero incluso esto es una ventaja según Mero.

Una operación de extracción oceánica, debido a constituir un nuevo y complejo concepto de extracción, puede proyectarse desde un principio para automoción, lo cual daría lugar a diseños de nuevo equipo, no sujetos a las tradiciones. El equipo sería muy flexible para trasladarse de una zona a otra, para distintos tipos de nódulos, según demande el mercado. Puede utilizarse el transporte marítimo para trasladar los minerales extraídos a la mayor parte de los mercados del mundo sin involucrar ninguna otra forma de transporte. Alrededor del 75% del material y más en algunos casos, capaz de extraerse y manejarse, es vendible en contraste con el 2% o así del mineral de cobre y níquel de hoy. El grado y características físicas de los yacimientos son altamente uniformes sobre vastas áreas. El carácter no abrasivo y baja densidad de los nódulos permitiría el uso de sistemas hidráulicos para el trasiego de nódulos a través de las operaciones de extracción y elaboración (9).

Las pruebas realizadas a profundidades relativamente bajas, de unos 2.000 pies, han indicado que es posible extraer los nódulos. Cuando son factibles dichas operaciones a mayores profundidades y a escala más grande, tendrán graves repercusiones sobre el mercado de minerales del mundo, y agravará los problemas en el equilibrio de la vida económica entre las naciones, creando nuevas tensiones políticas. La mayoría de los actuales abastecimientos de minerales proceden de los países subdesa-

desarrollados del mundo; podría reforzarse la tendencia de hacer a los países desarrollados cada vez más ricos y a las naciones pobres, más pobres todavía.

Otro gran recurso del mar es la alimentación; el valor actual anual de las capturas de pescado es aproximadamente el triple de la renta obtenida del petróleo y gas extraído frente a la costa y minerales marinos. La obtención de alimentos del mar mediante lo que en esencia son métodos de caza, se viene practicando, por supuesto, desde los tiempos primitivos; casi todas las capturas de la pesca marina de hoy se basan en dichos métodos. A veces se le llama a esto en forma vaga "granja marina", aunque las granjas marinas en el sentido de su equivalencia a las granjas terrestres están confinadas a zonas próximas a la costa (10).

Se estima que las capturas marinas podrían incrementarse hasta el cuádruple de la pesca mundial actual sin riesgos de excederse y sin nuevas divergencias en los métodos de pesca (ya se han realizado con éxito cierto número de experimentos transplantando simplemente especies de sus zonas de cría a nuevas áreas favorables). De hecho, las capturas se han triplicado en los últimos veinte años. Es cierto que ya se han manifestado temores de que las naciones están pescando en exceso; este es el caso para determinadas áreas y para ciertas especies de pescado. Lo que se necesita desesperadamente es algún acuerdo entre las naciones con flotas pesqueras y medios para hacerlos cumplir. La escasez de alimentos, junto con el incremento de población y contaminación, figuran entre las grandes amenazas del futuro y el mar ocupa importante lugar como fuente de suministros de alimentación adicional.

Hay perspectivas a largo plazo de nuevos desarrollos radicales para el incremento de la fertilidad del mar y obtención de sus alimentos. Evidentemente, se trabajará en primer lugar en las regiones de la plataforma continental, utilizando algún medio entre los cuales figuran verdaderas granjas, pero finalmente se incrementarán también las cosechas obtenidas de ciertas áreas ubicadas en las profundidades de los mares. Hay una sugerencia para hundir un reactor nuclear en el fondo del mar; su calor excitará el mar y extenderá la cantidad de alimento primario de los peces, incrementando así la población marina. Otra sugerencia es arriar una tubería a 6.000 pies en medio del Atlántico, que llevará el placton del cual se alimentan los peces, desde las profundidades a la superficie y apoyo de las especies pelágicas sobre una nueva área; debido a las propiedades físicas y químicas del agua del mar a esas diferentes capas, la tubería podría crear una fuente natural con bombeo muy pequeño (11).

Es evidente que en la próxima década se darán dos grandes avances en tecnología para el desarrollo submarino - en vehículos submarinos, sistemas de apoyo de la vida y equipo móvil. Se continuará esta trayectoria hasta llegar a instalaciones permanentes en el fondo del mar. Se requiere poca imaginación para darse cuenta que esto podría dar lugar a la creación de "ciudades" submarinas en el futuro - habitats autosuficientes con suministro de energía nuclear para sus necesidades energéticas. Como sucede hoy día, en países desarrollados, cada vez vive más gente en medios ambientales, con aire acondicionado en vehículos y edificios. La idea de una ciudad sumergida es practicable, aunque puede ser que se de primero el paso para disponer de una base naval bajo el agua (12).

La opción de moverse en el medio ambiente marino se encuentra ya abierta a la humanidad y la motivación está también ahí, por razones de defensa y comercio y, quizás aunque no menos, porque ahora se presenta la oportunidad más sustancial y aventurera para el hombre de extenderse sobre este planeta. Los océanos y mares cubren el 71% de la superficie de la tierra y en volumen, esto es, en millas cúbicas, es por supuesto muchas veces mayor que la tierra sobre el nivel del mar. Verdaderamente, los hombres tienen que tener la energía para conquistar este mundo. Sin embargo, tenemos ahora que llegar a darnos cuenta que para hacerlo así ya no es cuestión de elección, si no se está convirtiendo cada vez más en necesidad. El ritmo de consumo de los recursos de la tierra parece inexorablemente haber dejado atrás la capacidad para poner más terreno en producción. Sir Frederick Brundrett ha afirmado la verdad sencillamente: "Un mundo que gasta más en un solo año en investigación espacial que lo que se ha hecho desde el principio de siglo en investigar el mar, está loco" (13).

El creciente interés por el fondo del mar significa que las naciones del mundo tienen forzosamente que plantear la cuestión de a quien pertenecen los grandes recursos que yacen allí. La respuesta en el momento presente es que el fondo del mar más allá de la plataforma continental, no pertenece a nadie, lo cual significa igualmente, que puede pertenecer a todos o a alguno. Las aguas situadas encima son por supuestos libres e internacionales. Es así porque los océanos han llegado a ser ahora potencialmente importantes en una manera totalmente nueva y es de suponer que se producirán intentos para ejercer el dominio político sobre partes del fondo del mar; hasta que se plantee la cuestión políticamente, está abierta a empresas privadas para explotar las riquezas minerales donde sea factible físicamente. La posición es diferente con las áreas de la plataforma continental; estas son una prolongación de la tierra situada bajo el nivel del mar

comprenden hasta el 5% de la superficie del globo. La anchura media de la plataforma es de 45 millas, pero su anchura real varía enormemente de una costa a otra : frente a Rusia Septentrional se extiende unas 800 millas y frente a la costa occidental de sudamérica, prácticamente no existe, pues las aguas costeras caen a pico a miles de pies bajo la Cordillera de los Andes. Alrededor del 90% de las capturas de pescado mundiales se pescan en las áreas de las plataformas continentales. En 1964, entró en vigor la Convención Internacional de la Plataforma Continental; esto concede a las naciones derechos de soberanía sobre los recursos de su parte correspondiente de la plataforma continental. De golpe, algunos territorios de las naciones quedó grandemente ampliado; los EE.UU. por ejemplo, adquirieron un millón adicional de millas cuadradas. La cláusula de la Convención que se ideó para definir el área de la plataforma continental fue desgraciadamente formulada sin tener en cuenta el rápido progreso en oceanografía que ha tenido lugar, siendo objeto de algunas disputas.

Sucede que toda la tierra situada bajo el Mar del Norte forma parte de la plataforma continental; cuando se intensifique la investigación para buscar minerales será necesario levantar cartas náuticas de este fondo marino con precisión. En este caso, los límites nacionales se trazarán según las líneas medidas entre el litoral de los estados fronterizos. Las costas de las islas pertenecientes a un estado están trazadas como líneas bases, de la misma manera que los puntos más inmediatos de la costa continental. Gran Bretaña, por su privilegiada posición, ha obtenido la zona mayor de esas áreas nacionales. Se ha creado una curiosa situación. En efecto, los países han extendido sus zonas nacionales de forma que Gran Bretaña tiene ahora límites comunes con países continentales como Francia, Holanda y Noruega, pero la superficie del Mar del Norte está considerada todavía como aguas internacionales. La cuestión interesante surge en donde termina la jurisdicción nacional y donde empiezan las aguas internacionales. (Como ahora los oleoductos cruzan el Mar del Norte, las anclas pueden averiarlos y así ha sucedido). Actualmente dichas tuberías llevan gas natural, pero en el futuro el petróleo puede ocasionar contaminaciones graves. El actual concepto de "derechos de soberanía" sobre las zonas de la plataforma continental no lleva consigo el concepto de "propiedad" en la manera inequívoca como sucede con la soberanía territorial en tierra.

Los límites de las aguas territoriales son otra cuestión, tema que ha dado lugar a muchas disputas en los últimos años pues varios países han reclamado grandes extensiones de las mismas. Según la convención internacional, las aguas territoriales dan a la nación derechos exclu-

sivos a todos los recursos situados en y bajo y las mismas y al espacio aéreo correspondiente. La finalidad principal de las naciones al extender sus límites ha sido el de ejercer el control sobre la pesca. En este momento no se ha llegado a ningún acuerdo escrito sobre el reconocimiento de límites; el límite tradicional de las tres millas que anteriormente era de uso general surgió por razones de defensa militar, no para proteger los recursos y se basaba en el alcance del cañón primitivo.

A medida que prosigue el desarrollo del mar podría ser difícil en la práctica, mantener completamente separadas la cuestión de jurisdicción sobre aguas territoriales (la superficie del océano y las aguas bajo el mismo) y sobre el fondo del océano y su subsuelo. Las operaciones mineras afectan a la pesca; las instalaciones sobre la superficie pueden afectar al tráfico marítimo; la pesca puede afectar a las operaciones mineras sobre el fondo del mar (las acciones de arrastre pueden incluso poner en peligro a los oleoductos). Esta situación puede servir de razón para las naciones en el futuro, además de la protección de las reservas de pesca, extender su jurisdicción sobre la superficie del océano. Existe también por supuesto, la razón del nacionalismo, factor que difícilmente requiere motivo racional para impulsarlo - la bandera tiene sus razones por lo cual la razón no reconoce nada.

Históricamente, se ha producido un gradual cercado de las tierras comunes y es posible que se produzca una tendencia similar sobre las áreas de la plataforma continental de los mares comunes; el espacio de agua en sí llegará a dividirse, de acuerdo con los límites del fondo del mar situado debajo.

La Ley del Mar actualmente consiste principalmente en lo que se ha establecido en cuatro convenciones adoptadas por la ONU. Estas permiten los derechos de libre paso a través de las aguas territoriales y libertad de pesca en alta mar. En el futuro habrá más restricciones en ambos sectores. El tema de derechos y responsabilidades puede surgir en cualquier momento en cuanto en un accidente se vean involucradas operaciones de tráfico y minería. Otro problema importante será la contaminación: la contaminación en alta mar no reconoce fronteras nacionales. Debe también observarse que la jurisdicción, ya sea en el derecho internacional o soberanía nacional, tiene que hacerse cumplir para que tenga significado (14).

La cuestión de fronteras nacionales y derechos bajo el mar será objeto de fuertes controversias y sin duda fricción real entre naciones,

en años venideros. Hay intereses conflictivos que se airearán más a medida que se aproximen los beneficios y la explotación de los océanos alcance su momento.

La cauta expresión del "fondo del mar más allá de los límites de la jurisdicción nacional" dará origen a enorme cantidad de ruido. Surgirán celos y antagonismos según las naciones traten de ganar o simplemente de obtener una buena participación; incluso los países sin salida al mar tienen interés, pues por muchos razonamientos que se hagan pueden considerarse el fondo del mar más allá de la plataforma continental como extensión del territorio. Las potencias Occidentales están situadas estratégicamente por su geografía y habilidad para llevar a cabo esta gran empresa oceánica, pero si trata de buscar un mundo más feliz y pacífico así como riquezas, deben dejarse llevar por la imaginación política y por su esfuerzo empresarial.

Todos los usos económicos del mar, junto con la aparición de buques de carga submarina, tendrán profunda influencia geopolítica en el futuro. Las relaciones entre los estados se verán muy afectadas; los organismos internacionales tendrán un papel más conspicuo, quizás incluso apoyados por poder económico y financiero si se llega al acuerdo de otorgarles la custodia de los arriendos en los mares; y el llamado "Tercer Mundo" quedará profundamente preocupado cualquiera que sea la forma en que se resuelvan las cuestiones políticas. El equilibrio del poder económico y político sufrirá cambios desconcertantes, se reorientarán los objetivos de la política y alterarán los medios para implantarlos.

En épocas pasadas solo se ha utilizado la superficie de los mares, como medio de transporte y pesca desde la superficie. Uno de los puntos centrales de las ideas de MacKinder era que el poder naval tenía que apoyarse en una base terrestre firme, productiva y segura.

Todas las características del poder naval pueden estudiarse en la historia británica durante los tres últimos siglos, pero la base metropolitana, productiva y segura, es cuestión esencial, a la cual hay que añadir todas las demás cosas. Se nos ha dicho que debemos dar gracias a Dios todos los días por nuestro Canal, pero como he contemplado la gloriosa cosecha de esta llanura inglesa en este año crítico de 1918, me parece que nuestro agradecimiento, como pueblo marineró, no debe ser inferior a nuestro fructífero suelo (15).

¿Pero qué sucede cuando un país obtiene muchas de sus fuentes alimenticias del mar, sus minerales del fondo del mar y el gas natural y petróleo de sus propias tierras submarinas? Tenemos una visión del mundo enteramente nueva. Es una visión global que proporciona un nuevo concepto del poder naval en el futuro. Las potencias Occidentales pueden tener más que nunca una fuente de potencia en el océano.

- - - - -

NOTAS DEL CAPITULO IX

1. MacKinder, H. J. "Nations of Modern World" (x) George Philip and son, 1924, pág. 251-2.
2. MacKinder, H.J. "The human habitat" (xx) "The Scottish Geographical Magazine", Nov. 1931.
3. "Our nation and the sea" (xxx) Informe de la Comisión Nacional sobre Ciencia Marina, Ingeniería y Recursos. Imprenta del Gobierno de EE. UU. Washington, 1969, pág. 15.
4. "Sunday Times", 12 marzo 1972. Tony Loftas dice: "Los geólogos estiman que la plataforma continental contiene recursos petrolíferos por lo menos iguales a los terrestres - unos dos billones de barriles ("The last ressource", (xxxx) Hamish Hamilton, 1969, pág. 107).
5. "Economist", 13 marzo 1972.
6. "Financial Times", 21 marzo 1972.
7. Horsfield, B., y Stone, P.B., "The great ocean business" (xxxxx) Hod^uder and Stoughton, 1972, pág. 255.
8. Mero, John, "Mineral Resources of the sea", (*) Nueva York, Elsevier, 1965, pág. 280.

(*) Recursos minerales del mar. N. del T.

(x) "Naciones del Mundo Moderno". N. del T.

(xx) "El habitat humano". N. del T.

(xxx) "Nuestra nación y el mar". N. del T.

(xxxx) "El último recurso". N. del T.

(xxxxx) El gran negocio del océano. N. del T.

9. Ob. cit. pág. 280. Existen otros recursos minerales del mar, llamados simas de salmuera. La primera fue descubierta en el Mar Rojo en 1964 a una profundidad de 5.000 pies. A partir de entonces, se fueron descubriendo otras simas y las especulaciones en cuanto a su origen han levantado grandes controversias entre los geólogos. Los yacimientos de simas de salmuera contienen elevados porcentajes de metales valiosos, incluyendo el cinc, cobre, plomo y plata.. Se estima que los sedimentos de la capa superior de 30 pies, de una de las simas del Mar Rojo, valen unos dos mil millones de dólares y dichos sedimentos son de unos 300 pies de profundidad por lo menos. Varias compañías han intentado de obtener "derechos" de exploración en esta zona; una de ellas lo ha hecho con licencia del Gobierno del Sudán persuadiendo a este país a que reclame su jurisdicción nacional sobre la zona. Pero hasta la fecha no se ha desarrollado la tecnología para la extracción de las simas de salmuera y no parece probable que suceda en los próximos años.

10. En términos de coste-eficacia, la exploración del mar parece que tendrá tremendas ventajas sobre las realizadas en tierra. La proporción de transformación alimenticia para el pescado -esto es, la cantidad de alimentos consumidos por un pez en relación con la ganancia en peso del mismo - es mucho más favorable que en los mamíferos. Por una serie de razones, el pez no necesita consumir tanta energía para subsistir; como es de sangre fría por ejemplo, no gasta energía en mantener una temperatura constante del cuerpo. "Comparándolos con las vacas, ovejas y otros animales terrestres, los peces se encuentran incluso en posición más ventajosa. Las vacas requieren disponer de grandes huesos para mantenerse en pie y por consiguiente, necesitan músculos más grandes y energía para desplazarse. Si sus tejidos corporales se encontraran sostenidos por el mar como el de los peces, mucha de la energía extra podría ir a hacer el cuerpo del peso comestible. Estimaciones aproximadas calculan que un acre de tierra puede producir 109 libras de carne, sin embargo la misma área produciría más de una tonelada de pescado. Para reforzar el argumento los crustáceos que no se mueven apenas, crecen incluso más gruesos que en tierra; de un acre sería posible obtener 100 toneladas de mejillones u ostras. Los cálculos americanos dicen que si la canal de Long Island se dedicara a la cría del mejillón, sus 1.000 millas cuadradas podrían producir una cantidad de proteínas igual al triple del total de las capturas mundiales de pescado" (Horsfield and Stone, ob. cit. pág. 275).

11. Por último podrían usarse vehículos submarinos para cierta pesca marina. Wilbert MacLeod Chapman, director de recursos marinos de la compañía norteamericana Ralston - Purina, comenta de como se retrata popularmente al pescador con un taparrabos, amplia sonrisa y una canoa en los trópicos y en superiores latitudes, "como un veterano en fondo gris impermeable aceitoso, su pipa en los labios, en un chinchorro de altas y verdes olas con sus crestas blancas" (Barton, Robert, "Oceanology today". (x) Aldus Books, 1970, pág. 76). Sin embargo, la pesca ya ha entrado en una nueva era tecnológica en barcos de superficie, con medios automáticos para detectar y copar al pescado y factorías a bordo para trocearlo y congelarlo. (El pesquero soviético "Vostok" por ejemplo, desplaza 43.000 Tm. y lleva a bordo 14 embarcaciones pesqueras de 66 Tm. cada una y un helicóptero para observar los bancos. Las instalaciones energéticas a bordo generan electricidad suficiente para una ciudad de 10 mil habitantes). Es evidente que pescar desde barcos moviéndose sobre las olas a peces que viven y se alimentan en el fondo del mar es una aproximación tosca. Las especies que viven cerca del fondo se les llama peces de fondo y comprenden los peces planos como las acedias y redondos como el bacalao y rodaballo. El método de captura se llama arrastre de fondo; no solo es en principio método ineficaz sino que también puede ser perjudicial en la práctica para las capturas de fondo. A medida que la pesca entra en la fase que comprende cierto grado de crianza o cultivo en la mar, llegará a ser no solamente más eficiente, sino necesario utilizar alguna clase de embarcación sumergible, probablemente trabajando en unión de un buque nodriza en inmersión de propulsión nuclear.

12. El desarrollo de habitats humanos sumergidos estaría relacionado con fines especiales, como acuacultura u operaciones de minería. Las ciudades marinas, en el sentido de comunidades humanas completas, probablemente surgirán como ciudades flotantes, con sus actividades usuales en superficie, sin embargo, existirán alojamientos sumergidos a 50 pies quizás en profundidad. Aunque desde hace bastante tiempo existen proyectos de ciudades flotantes, probablemente solo en los tableros de dibujo, ya hay más que una vaga especulación; hay buenas razones para prever que llegará el día en el siglo XXI en que, habrá sentido económico y social. Entretanto, lo que probablemente sucederá es que se colocarán en la mar algunas instalaciones particulares. Las estaciones energéticas nucleares por ejemplo, se desecharán así. Para

(x) "La oceanografía hoy". N. del T.

12. ... fines recreativos y comerciales estarán muy solicitados los litorales accesibles y los desarrollos en ingeniería costera y oceánica podrán también ampliar su línea de costa disponible. Hay otros usos locales de los mares que tendrán alguna parte en el juego, en el futuro. Una de estas, son las estaciones energéticas de marea; los rusos han construido proyectos piloto en la costa del Mar de Barent en el Artico y los franceses en Bretaña.

13. Brundrett, Sir Frederick, "The neglected sea", (x) Haldane Memorial Lecture, Marzo 1963. Sir Frederick es Presidente del Comité de Investigación y Desarrollo de la White Fish Authority (xx) de Inglaterra. Vino a decir: "desgraciadamente, la actitud general del público en esta cuestión, está reflejada en el hecho de que mientras los periódicos de este país parecen encontrar obligatorio registrar en detalle el acontecimiento más trivial ocurrido en Cabo Cañaveral, prácticamente no hay comentario de ninguna clase... en cuanto al gran Congreso Internacional de Oceanografía y las importantísimas cuestiones que trata" - (Barton, ob. cit., pág. 13). Se producirá sin duda un ascenso repentino de conocimiento en años venideros, pero es urgente para los dirigentes políticos de Occidente, obtener derechos de prioridad. Aquellos países que prevean lo que está sucediendo y pongan sus actuales energías y dinero en programas de desarrollo en oceanología, desde luego se verán en posición más ventajosa en el futuro.

14. En cierto sentido, los derechos sobre los peces del mar son mucho más esquivos de deducir que los derechos sobre los minerales marinos. Los minerales permanecen quietos, pero los peces se mueven - en y fuera de las aguas nacionales. Si un país se compromete en alguna forma, en la cría de pescado mejorando el medio ambiente e incrementando las reservas de pescado en alta mar, evidentemente no le agradará que parte del resultado de sus esfuerzos vayan a parar a manos de un barco pesquero perteneciente a un país que no ha contribuido en nada a los costes. El manejo o cultivo de los recursos alimenticios en alta mar requiere alguna forma de acuerdo internacional hábil y completo.

(x) El mar olvidado. N. del T.

(xx) Dirección de Pesca. N. del T.

15. MacKinder, H.J. "Democratic Ideals and reality" (x) Norton, Nueva York 1962, pág. 55-6.

(x) "Ideales democráticos y realidad". N. del T.

CAPITULO DECIMO

PERSPECTIVAS DE UN MUNDO NUEVO

"... Los hombres tienen que adoptar sistemas de pensamiento para tamizar y ordenar la enorme cantidad de comunicaciones que asaltan sus sentidos cada día... Muchos filtros de pensamiento son sistemas de evaluación, así como también, simples ordenadores y por tanto, pueden causar distorsión... Esa distorsión será inevitable si se permite que algunos aspectos del mundo dominen nuestros puntos de vista. El mundo es demasiado complejo para evaluarlo como un solo aspecto. Hay una paradoja fundamental: el mundo es tan complejo que nos vemos obligados a sistematizar nuestro conocimiento del mismo, pero su gran complejidad hace nuestro sistema necesariamente imperfecto. La cuestión importante, por supuesto, es tener presente que nuestras ideas globales son imperfectas; utilizarlas como ayudas para pensar, pero no como dogmas".

(x) (1)
S.B. Jones ("Global Strategic Views")

Hemos llegado a un punto donde debemos enfrentarnos a una nueva perspectiva del mundo. No es sólo en las páginas de este libro, donde hemos alcanzado aquel punto; pues se ponía de manifiesto en las noticias de los acontecimientos mundiales mientras se escribían estas páginas; se aprecia, aunque ambiguamente, en los actos de los estadistas; no obstante, los comentaristas profesionales lo reconocen vagamente. Pero lo que realmente se deduce de estas fuentes, no es lo que la nueva perspectiva del Mundo Occidental debe ser, ni en qué realidades globales debieran estar basadas; más bien, es evidente, la conclusión negativa de la antigua perspectiva, que sirvió de base a la política Occidental por tantísimos años después del final de la IIª Guerra Mundial y también de la aparición de la Guerra Fría, que se presenta por partes.

(X) Puntos de vista estratégicos globales. N.del T.

Esto no quiere decir que los dirigentes Occidentales reconozcan explícitamente este hecho. El emperador no suele darse cuenta que no tiene ropajes encima y los estadistas son los menos predispuestos a admitir públicamente sus errores de bulto. Incluso patentes inversiones de política están algo racionalizadas y se presentan como continuaciones de la política anterior. No pretendemos sugerir que han quedado descartadas las falsas ideas de ayer; persisten peligrosamente en gran medida. Es posible para nosotros, en principio, ver como está fallando la perspectiva del mundo Occidental, deshaciéndose en trozos; esto no impide a los estadistas Occidentales intentar prácticamente juntar las piezas. Sin embargo, los acontecimientos del mundo nos han llevado a un punto, donde se ve en forma tan clara, que el cuadro anterior del mundo es incoherente, como para abandonar ningún sistema que pretende ser verdadero todavía. Los resquebrajamientos son demasiado resplandecientes.

Todos los lapsos de tiempo son períodos de transición, pero algunos son más transitorios que otros. Con respecto a las relaciones internacionales, la mayor parte de la gente preocupada, se da cuenta ahora que los primeros años de 1970 constituyen un período en que serán más notorios los cambios radicales. Posiciones y políticas que se creían podrían mantenerse por unos veinticinco años, se consideran ahora como medidas en la olla de fusión. Poca gente considera, consciente y analíticamente, la perspectiva global, pero existe una perspectiva global que difiere de un momento a otro y también probablemente diferirá de un área geográfica y política a otra, lo cual es un hecho inevitable e innegable. Es decir, si dicha perspectiva global se presupone temática o irreflexivamente, coherente o incoherente en sus partes. El punto fundamental que debe comprenderse es que la perspectiva global está hoy en un período de transición, en el sentido más fuerte; esto es, no requiere precisamente de algunos ajustes, pero no pueden mantenerse las premisas previamente aceptadas. Necesitamos un nuevo mapa del mundo, y, hablando en términos cartográficos, debería basarse en una nueva proyección.

Los cambios, aparentemente drásticos, han hecho su función durante largo período de tiempo en los procesos, siendo estos graduales y poco observados. La gente se muestra tendente a rechazar tenazmente la recepción de ideas hasta que la acumulación de pruebas evidentes es tal que todo el marco se rompe con desconcertante carencia de advertencia. Es realmente frecuente seleccionar acontecimientos particulares como puntos de inflexión aunque ofrece sus inconvenientes al servir de símbolo para caracterizar un desarrollo muy complejo y continuo, incluso no necesariamente así en su destacado significado. Si tomamos el caso de los Estados Unidos, podríamos escoger la visita de Nixon a China

como acontecimiento que mostró al público americano un mundo diferente. Más adelante en este capítulo, podrán observarse otros acontecimientos políticos que indican nuevas orientaciones en la perspectiva global, aunque hay en los mismos síntomas más que causas. Las siguientes generaciones seleccionarán otros hechos para representar los desarrollos críticos de nuestro período sugiriéndose como fecha prominente en las futuras crónicas, la de Agosto de 1958, cuando el "Nautilus" cruzó desde el Estrecho de Bering al Mar de Groenlandia.

Hemos dicho que nuestro mapa del mundo necesita estar basado en una nueva proyección. Es cierto, como señalaba MacKinder que "los hechos físicos geográficos han permanecido sustancialmente los mismos durante cincuenta o sesenta siglos de historia humana conocida". Pero los accidentes geográficos como ciencia, se reconocen para incluir algo más que la localización, forma y topografía; es preciso considerar los factores como recursos, población, tecnología y movimiento. Son muchos los factores que entran a formar la perspectiva del mundo, incluyendo los factores culturales como ideología y la experiencia de la propia historia del país. Para los fines de la tesis de este libro, nos hemos concentrado en ciertos aspectos geopolíticos del mundo contemporáneo. Es preciso insistir de nuevo que las premisas para la política se apoyan en puntos de vista geopolíticos y existe una perspectiva del mundo dentro del marco geopolítico. El profesor Cohen ha formulado perfectamente la importancia de la dimensión geopolítica. "Es la geografía hacia la que nos volvemos para una verdadera apreciación de realidades políticas. El marco geográfico, tanto el fijo como el dinámico, nos sirve de base para comprender el mapa político de hoy y prever el cambio. Por consiguiente, el mapa geopolítico está más estrechamente ligado a la realidad que el mapa político". (2)

Los indicadores más claros del cambio se apoyan en el campo variable de las políticas y es natural que se destaquen las materias más inmediatas, tanto por el público y por los que detentan el poder. Debajo de la superficie política hay otros factores notables. La política se hace en las mentes de los hombres; sus contornos pueden no coincidir con el mapa verdadero del mundo. Es sobre la cara interna entre esos dos, donde el estudio de geopolítica arroja su luz.

La mitad de la argumentación de este libro se refiere a que la política Occidental, como emergió en aquellos años formativos de la mitad del siglo, estaba basada sobre la falacia, y que esta falacia se apoyaba principalmente sobre falsos conceptos geopolíticos, reforzados por algunas contradicciones cardinales y confusiones en el pensamiento militar. Al objeto de exponer esta falacia, tenemos que retroceder en la historia y después considerar ciertos factores claves que han sucedido en años más recientes.

tes y que se está bastante lejos para poder sacar consecuencias en los próximos años. Si la importancia que hemos agregado a esos nuevos factores está cerca de la marca, entonces habremos obtenido por lo menos alguna indicación de la dirección en que debería moverse una perspectiva de un mundo diferente para Occidente, si es para estar de acuerdo con las realidades de geografía y poder en las últimas décadas de este siglo. Esto forma la otra mitad del argumento de este libro, y en este capítulo final volvemos nuestra atención hacia algunas de las implicaciones positivas para la política Occidental.

Antes de hacerlo así, es aconsejable ofrecer un breve resumen de las conclusiones ya alcanzadas. El dilema esencial expuesto en el primer capítulo es que ha habido una contradicción básica en la filosofía de la defensa Occidental. Centrada con esta filosofía está la teoría que Occidente tiene necesidad de armas nucleares y que este imperativo es tan fuerte que esas armas deben forzosamente dominar la estrategia; esta teoría surge de la creencia de que la URSS ocupa una posición estratégica superior en la Isla del Mundo, es decir, la aceptación del punto de vista del Corazón de la Tierra del mundo. Por otra parte, nos tenemos que enfrentar con el reciente descubrimiento del hecho claro de que las armas nucleares no pueden considerarse como instrumento útil de la política. La fuerza de esta paradoja ha quedado oculta por la confusión entre los términos "política" y "estrategia".

Al objeto de resolver este dilema intelectual, fue necesario volver a examinar la base de la teoría del Corazón de la Tierra. ¿Sigue existiendo hoy la teoría del Corazón de la Tierra, abarcando el significado que le dió MacKinder? ¿Ocupa la URSS una posición superior a cualquier otra nación?. La Unión Soviética es una vasta masa de tierra y tiene una gran fuerza defensiva. La cuestión esencial en este contexto sin embargo, es si todas las ventajas de su posición la convierten potencialmente en la nación más poderosa del mundo y si constituye una amenaza en la única forma contemplada a través de los ojos de Occidente y que ha determinado la dirección principal de la política y estrategia Occidental.

Se ha puesto de manifiesto que el punto de vista del Corazón de la Tierra del mundo no corresponde a la realidad. Esto se ha demostrado mediante referencias, en particular, a las ideas de MacKinder. Como que el caso sobre la potencia del Corazón de la Tierra fue expuesto primeramente por MacKinder en forma muy clara y enérgica; esto sería un medio conveniente y adecuado de comprender nuestro análisis de modo breve y simple. Pero hay algunos expertos en estrategia y relaciones internacionales -especialmente en Gran Bretaña- que reducen al mínimo la influencia de MacKinder diciendo que no era tan grande como esta aproximación podría implicar. Arguyen, de la manera característicamente prag-

mática británica, que Occidente habría reaccionado mucho, de la misma forma, sin tener en cuenta los escritos de MacKinder. Aunque podría ser cierto que la influencia directa de MacKinder en Gran Bretaña no fuera tan conspicua a mediados de los años 1940, no puede decirse lo mismo de Norteamérica pues fue en Washington donde se adaptaron las decisiones finales. Los americanos, sin antecedentes de experiencia en asuntos mundiales, han mostrado tendencia a ser más teóricos en sus aproximaciones. Pero, aparte de esto, temperamentalmente los americanos son más receptivos a esta clase de barridos y potentes generalizaciones que hizo MacKinder, mientras que el temperamento intelectual inglés es muy dubitativo en alardear de ellos. La cuestión es principalmente de interés académico, pues puede demostrarse que los puntos de vista dominantes en ambos países sobre el pasado crítico estaban tácitamente de acuerdo con MacKinder apoyando sus grandes premisas.

No hay duda que los factores destacados con los cuales estaba preocupado MacKinder se hallaban enormemente reforzados en las mentes de los dirigentes Occidentales por factores más inmediatos. Gran parte de Europa al final de la II^a G.M. se encontraba en ruinas y su recuperación era incierta. La impresión de la potencia ofensiva del Ejército Rojo ha sido engrandecida fructuosamente. La implantación de regímenes de dominio soviético en Europa Oriental se interpretó como signo de las intenciones agresivas rusas. En los años siguientes, el tamaño de las fuerzas convencionales que la URSS podría desplegar rápidamente en Europa, excedía en mucho a los países de la OTAN; la idea de que las naciones Occidentales no podrían contrarrestar a la URSS en términos de poder terrestre, y por consiguiente que ellos podrían también protegerse tras las armas nucleares, era en sí, factor contribuyente en esta situación. Las armas nucleares también aparecieron para servir de interrupción repentina a una solución: defensa con menos coste y menos fatiga. Y por supuesto, todos los factores se fueron agravando por la división ideológica; la fobia anticomunista convirtió al Corazón de la Tierra en más amenaza todavía y dió al Kremlin un poder de conspiración capaz de cruzar fronteras sin moverse.

Había otros factores inmediatos que jugaban su parte; sin embargo, cuando todos se conjuntan se ve que la estrategia Occidental descansa todavía sobre la ancha base de la teoría del Corazón de la Tierra. Esta estrategia podía haber estado equivocada, como nosotros argumentábamos y así fue; la alternativa de considerarla como formada sobre esta base geopolítica sería calificarla de necia y carente de toda coherencia racional, lo cual es bastante menos pausable. George F. Kennan fue uno de los principales arquitectos de la política de contención; esta doctrina solo pudo lanzarse en relación con la teoría del Corazón de la Tierra. Se convirtió de hecho, en parte y parcela de la misma perspectiva del mundo, aunque Kennan desmintió toda influencia -

de MacKinder sobre él. Escribió: "nuestro (Estados Unidos) problema es evitar la reunión del potencial militar-industrial de toda la masa terrestre de Eurasia bajo una sola potencia, amenazando los intereses de las partes insulares y marítimas del globo". Podría decirse que esas palabras se habían tomado directamente de la teoría del Corazón de la Tierra de MacKinder y parece subterfugio averiguar si Kennan desarrolló o no su doctrina independientemente de MacKinder (como cuestión de hecho, el observar en todas partes la gran influencia que el libro "Makers of Modern Strategy" (x) tuvo sobre él y MacKinder ejerció gran influencia en aquel libro). (3)

Por tanto, en esencia, Occidente y más prominentemente Estados Unidos, creyeron en las propuestas esenciales de la teoría del Corazón de la Tierra, en los términos que se han expuesto al lector en anteriores capítulos. No hay sin embargo pruebas evidentes para sugerir que los rusos hayan aceptado nunca la idea de que poseen una posición estratégica más fuerte que la de Estados Unidos. Verdaderamente todas sus reacciones indican exactamente lo contrario. Hay un relato ilustrativo de esto en el libro de Milovan Djilas "Conversations with Stalin" (xx). Según Djilas, Stalin deseaba evitar la grave amenaza a las líneas de comunicaciones de Occidente desde el levantamiento comunista en Grecia en 1947. Djilas anotó como Stalin decía a Kardelj: "¡Si, si!, no, ellos no tienen ninguna perspectiva de éxito. ¿Cree Vd., que Gran Bretaña y los Estados Unidos -Estados Unidos, la nación más poderosa del mundo- le permitirá a Vd. romper sus líneas de comunicaciones en el Mediterráneo? Tonterías. Y nosotros no tenemos Marina de Guerra. El alzamiento en Grecia tiene que detenerse lo más rápidamente posible". (4)

Si alguien consideraba favorables la teoría del Corazón de la Tierra, entonces verdaderamente, debían haber sido los rusos. Pero no lo hicieron; ellos a su vez, se sintieron amenazados por la posición estratégica de las potencias occidentales. En el interior de la perspectiva del mundo ruso ha penetrado una teoría diferente, que pudiera denominarse la teoría Imperialista.

En los cinco últimos capítulos hemos ido examinando uno por uno, ciertos aspectos claves de la teoría del Corazón de la Tierra y podido ver que los conceptos no son verdaderos. No soportarán ningún análisis realístico sobre la tierra, cayendo en el aire y hundiéndose en la mar. Cronológicamente, lo primero en invalidarse, fueron las premisas basadas en tierra. En el futuro, el gran resurgimiento del poder naval y una dimensión enteramente nueva de interés oceánico serán de suprema importancia.

(x) Creadores de la Estrategia Moderna. N. del T.
(xx) Conversaciones con Stalin. N. del T.

El principio y fin de la teoría del Corazón de la Tierra se apoya en las ideas de la supremacía del poder de la tierra. MacKinder fue el primero en presentar la idea de la supremacía del poder de la tierra en forma sistemática. La premisa central de la teoría del Corazón de la Tierra es el poder de la región del Corazón de la Tierra para expansionarse fácilmente. Si esto se traduce en términos de poder militar, implica que en la guerra moderna el ataque es más fuerte que la defensa. Esto sencillamente no es cierto, pero es un aforismo aceptado por el pensamiento de defensa de Occidente. El punto de vista opuesto no ha demostrado realmente su persuasión, a pesar de la convincente evidencia para apoyarlo. Las primeras impresiones son las más fuertes y nuestras mentes se vuelven hacia la Batalla de Francia, en el verano de 1940. Persiste el sentimiento de que el Ejército Rojo pudo lanzarse fácilmente a la "guerra relampago" para invadir Europa Occidental, aunque los teóricos militares contemporáneos tienen sumo cuidado en no usar la expresión de "guerra relampago" en este aspecto. El lector puede haber sacado la impresión del Capítulo 5º que la dificultades solo una cuestión de educación. Esto es una excesiva simplificación del problema que indudablemente es bastante más profundo. Es un estado de la mente. La gente occidental ha perdido su empuje de espíritu y no pueden llegar por sí mismo a creer en el futuro. Esto es una enfermedad espiritual de la sociedad Occidental observada por muchos durante más de un siglo. Nosotros estamos ligados a cuadros mentales de ruinas amenazante, desastres, decadencia, desintegración incluso aunque es perfectamente aparente que los problemas del mundo son reales y objetivos, nuestra respuesta a los mismos es subjetiva lo cual es síntoma de malestar, de fallo de nervios. El período de la Guerra Fria en particular fue la "era de ansiedad", pero una actitud derrotista había echado raíces en la mente occidental sobre un periodo mayor. Si nosotros pudieramos llegar a creer que la defensa es más fuerte que el ataque en la guerra convencional, esto querría decir que habríamos recorrido algún camino para restablecer nuestra fe en nosotros mismos y en nuestro futuro. Es racional creer esto, pero también es importante psicológicamente, pues ello significa que Occidente no estaría reaccionando continuamente ante amenazas imaginarias. Ello implica una base segura y una base segura es con mucho, una condición psicológica pues es un concepto militar. Uno nunca puede permanecer seguro si tiene que estar mirando por la ventana, en el armario y bajo la cama cada pocos minutos.

La creencia en la superioridad de la defensa sobre el ataque en la guerra terrestre, también acarrea una inversión del punto de vista de Occidente sobre la lucha de guerrillas. La idea aceptada ha sido que la guerra subversiva representa un ataque directo a Occidente, pero mirado desde otro punto de vista; más que plantear una amenaza, sirve de tranquilidad. Si este fuera el objetivo de una nación para hacerse con el dominio de la Isla del

Mundo, la lucha de guerrillas se haría inmensamente más difícil. El poder de la defensa da a los países más pequeños libertad de acción para resistir a la fuerza abierta de las potencias gigantes. Esto no puede ser siempre verdadero, depende de las circunstancias, pero las naciones clientes de ambos, los E.E.U.E. y Rusia, han puesto de manifiesto notable grado de independencia. Incluso los norvietnamitas han demostrado considerable independencia de ambos, Moscú y Pekin.

Se puede recordar la histórica analogía de las Guerras Napoleónicas cuando los franceses intentaron sin éxito unificar Europa por la fuerza. La lucha de guerrillas se utilizó eficazmente por ambos, españoles y rusos, desgastando la potencia de las fuerzas francesas. Mientras la tecnología había ayudado a las fuerzas de oposición en épocas pasadas, podría favorecer ahora al soldado guerrillero a expensas del regular. Los nuevos equipos ligeros en peso y armas de fuego rápido, permite a estos irregulares dispersarse sobre una área amplia con fuerza considerable. En la Guerra del Vietnam, los norvietnamitas y Viet Cong demostraron el poderío en potencia de la lucha de guerrillas bajo mando competente (y los rusos y chinos en la práctica no les suministraron los últimos equipos).

Si una potencia agresora, ya sea Rusia, China ó incluso Alemania ó América, intentase extender su influencia sobre gran parte de la Isla del Mundo, mediante el uso directo de la fuerza, entonces pronto tendría que hacer frente a una escasez de potencial humano (incluso en el caso de China). Se puede confiar en los aliados, pero esto tiene graves defectos. Estos aliados sin motivaciones similares, llegarían a ser un eslabón débil. Si el socio más veterano tiene ilusiones de grandeza, esto naturalmente ejercerá influencia adversa en los aliados. Si por otra parte, una nación trata de ejercer su dominio sola, tendría que confiar en métodos de aplastante crueldad y destrucción, llegando al genocidio. Un territorio sin gente no es perspectiva tan atractiva por grandiosas que sean las ambiciones o sueños de imperio.

El Oriente Medio era otro factor de gran significado en la teoría del Corazón de la Tierra, debido a su posición estratégica y ser la gran encrucijada del mundo de tierra y mar. Pero este significado ha ido aumentando o disminuyendo de acuerdo con el método del transporte predominante en las diferentes eras. - Hoy el Canal de Suez ha llegado a tener relativamente, escasa importancia para las naciones occidentales, pero sería de gran valor para los rusos el país del Corazón de la Tierra. Antes de 1967, cuando se cerró el canal, los rusos habían usado esta derrota para enlazar la Rusia Europea y la Asiática. Este hecho por si mismo menoscaba la teoría del Corazón de la Tierra ponien

do de manifiesto que el transporte marítimo es todavía de gran trascendencia. Por tanto, la ruta de Suez, más que ser sensible línea vital para Occidente, tiene mayor significado para el supuesto poder del Corazón de la Tierra. Esto pone a MacKinder boca abajo.

MacKinder no podía predecir el futuro desarrollo de los buques submarinos. Estos constituyen una clase de buques enteramente distinta e introducen una nueva era en el poder naval. El poder del avión sobre el buque submarino es despreciable. Las - Marinas Occidentales han gastado mucho tiempo y dinero intentando encontrar medios para derrotar a los buques submarinos, sin éxito alguno; pero según la teoría de que la mejor respuesta es otra igual y mejor, el buque submarino ha sido ya aceptado por ellos.

Si los modernos estrategas ven con claridad el verdadero estado de los asuntos, choque entre los pensamientos de Mahan y MacKinder, entonces sería evidente para ellos que el buque submarino podría considerarse como un amigo, más que como enemigo y las Marinas de Guerra Occidentales dirigirán sus energías a tratar de explotar la fuerza y utilidad de esta nueva forma del poder marítimo. El buque submarino convierte a la masa de tierra perteneciente a la Isla del Mundo en verdaderamente una isla para fines prácticos. Al Corazón de la Tierra se le denominó así porque se le suponía inaccesible a la influencia del poder naval. Ahora puede llevarse el poder naval a cualquier punto de su línea de costa. Es una región del Corazón de la Tierra, no más. Así ha sido en paz como en guerra. El comercio oceánico puede utilizar ahora las regiones del Artico de Norteamérica y Asia y hablando en sentido general, el Mediterráneo Polar es el centro del mundo.

Al contrario de la opinión popular e incluso de algunos expertos, los rusos tienen un formidable problema de defensa. Disponen de un país enorme y por consiguiente, más que defender y a mayores distancias, con comunicaciones inadecuadas para trasladar las tropas. Se ven precisados a mantener posiciones defensivas en el Extremo Oriente contra un posible conflicto con los chinos; la frontera entre China y la URSS comprende unas 7.000 millas -más larga que la distancia entre Londres y Buenos Aires. Y 6.000 millas más allá, hacia Occidente, tiene el problema de Alemania. El gran poder económico de Alemania podría en el futuro, convertirse en grave amenaza para la seguridad rusa. Las actitudes pueden cambiar con las diferentes generaciones y con las alteraciones de las condiciones económicas; no es inconcebible que un futuro gobierno alemán, pensando en la reunificación con Alemania Oriental, pueda aliarse con China para este fin. (Por otra parte, la comunión de intereses entre Alemania y Rusia ca-

rece de significado tangible, la tentación de los vastos mercados rusos es ciertamente una atracción para los alemanes). La capacidad defensiva rusa podría alargarse hasta llegar al límite, pues además de esas amenazas en cada frontera, tendría que enfrentarse a un posible tercer frente en su costa septentrional (5).

La teoría del Corazón de la Tierra de MacKinder no concebía los nuevos usos económicos del mar. Las naciones están extendiendo rápidamente sus intereses más allá de sus costas. Gran Bretaña por ejemplo, en su isla metropolitana, ha crecido inmensamente en tamaño; hoy tiene fronteras comunes con Francia, Holanda y Noruega. Estos límites pueden estar sumergidos bajo el mar del Norte y Canal de la Mancha, pero existen. La riqueza en potencia dentro del mar es tremenda y como los recursos minerales en tierra se están agotando poco a poco, estos minerales marinos llegarán a ser de gran importancia.

La conclusión es que la teoría del Corazón de la Tierra no es correcta. Rusia no ocupa una posición estratégica superior. En ciertos aspectos su posición geopolítica es de hecho desfavorable. Esto no implica que Rusia sea débil y que pueda conquistarse fácilmente, lejos de eso; sino que a pesar de su fuerza, se apoya en una posición expuesta, en terminos de guerra limitada. Los rusos no podrían realísticamente desafiar directamente a los Estados Unidos, excepto con armas nucleares o con el empleo de una fuerza naval. Pero Rusia no puede confiar nunca en sobrepasar a la Marina de E.E.U.U., suponiendo que la última vea claramente la amenaza. Los rusos, en virtud de su situación geopolítica, tienen que mantener una gran fuerza terrestre para proteger sus fronteras europea y asiática y su Producto Nacional Bruto es solo los dos quintos del de Estados Unidos. No hay amenaza por tierra para el territorio continental norteamericano. De igual forma que para Gran Bretaña nunca fue de gran importancia en épocas pasadas, por tanto hoy tampoco es de importancia vital para los EE.UU.

La estrategia de la disuasión era solo de aplicación en el caso de un ataque directo soviético e incluso así, como se ha demostrado estaba completamente equivocada. La preocupación de los Estados Unidos, durante tantísimos años, por el ataque directo soviético se tradujo en el descuido de Occidente en desarrollar sistemáticamente medios para responder a otras formas de desafío a sus intereses. Mucho puede suceder bajo el paraguas de la disuasión. Una amenaza directa por si misma resulta generalmente incapaz de impedir movimientos indirectos. En el caso de las grandes potencias del mundo contemporáneo, todo conflicto crítico entre las mismas será probablemente en forma de conflicto indirecto, o llevado a cabo por medios indirectos. Si realmente estalla un conflicto militar probablemente la confrontación será indirecta. De tal manera tendrán lugar los conflictos graves entre las grandes potencias en esta época en que

se manejan fuerzas que sobrepasan su aceptabilidad; pero detrás de esto, todavía están, entre otras cosas, los factores del poder militar y en los últimos análisis realizados, la posibilidad de una guerra directa. Hay que reconocer esta posibilidad; pues existe como hecho con o sin su actual acaecimiento. Occidente tiene por consiguiente, que desarrollar una estrategia que, en el caso de surgir cualquier conflicto militar directo entre las grandes potencias, pueda aportar su fuerza militar en apoyo efectivo contra su adversario y utilizarla realísticamente en relación a la cuestión en disputa y en proporción a los objetivos de la política.

El rechazo de la teoría del Corazón de la Tierra significa que el papel de las armas nucleares tiene que cambiar. La doctrina estratégica occidental, suponiendo que Occidente se encuentre en posición geopolítica inferior, tiene que contar con armas nucleares para disuadir, no solo el ataque nuclear, sino también a un posible ataque convencional. En vista de esto, resultaba imposible para Estados Unidos apoyar el principio de un tratado de "no primer uso" con la Unión Soviética, o considerar las propuestas para el desarme nuclear a menos que también se incluyeran las correspondientes medidas de desarme para fuerzas convencionales. La posibilidad de empleo real de armas nucleares en respuesta a la amenaza de guerra convencional, ha sido llevada adelante, dada la confianza otorgada por el pensamiento militar de la OTAN, a armas tácticas nucleares.

Las armas nucleares son de aplicación para un solo tipo de guerra, la guerra limitada. Hemos llegado a la conclusión de que estas armas no son instrumentos legales de política; tienen poca correlación con los objetivos políticos de la guerra. El rechazo a la teoría del Corazón de la Tierra debería tener consecuencias de largo alcance para el desarme; es el paso esencial hacia el rechazo de la necesidad de armas nucleares. Por supuesto no se pueden eliminar a corto plazo, pero transformarían las perspectivas para las negociaciones del desarme. El desarme es la otra cara de la moneda del armamento. En los años 1950, los Estados Unidos se encontraban condicionados ante el temor de la amenaza rusa a su seguridad en todos los puntos del mundo. La diplomacia americana estaba intentando buscar confrontaciones con los rusos, quienes a su vez, veían las acciones americanas como amenazas a su propia seguridad. Si se viera la amenaza como cuestión de orden menor, el desarme sería mucho más fácil de llevar a la práctica y afectaría claramente a aquellas armas más avanzadas de la estrategia Occidental, armas que no son realísticas e innecesarias.

Desde el final de la II^a G.M. los asuntos mundiales han aparecido dominados por los dos bloques de potencias antagónicas la Unión Soviética y Estados Unidos, aunque en realidad muchos

de los acontecimientos de importancia han tenido lugar fuera de las zonas hegemónicas políticas de estos dos países. En cuanto al poderío del Corazón de la Tierra, Rusia, constituía la constante preocupación de la política y estrategia Occidental; resultaba necesario, de acuerdo con el análisis expuesto en este libro, concentrarse sobre la posición relativa de Occidente con respecto a la Unión Soviética. Este foco de atención se basa naturalmente también en realidades geopolíticas -la URSS es uno de los dos países más poderosos del mundo y ha sido y continua siendo, no solamente rival, sino adversario de los EE.UU. Una de las principales preocupaciones de los geopolíticos es el planeamiento de la seguridad del estado dentro del contexto global, esto es, en términos de relaciones geográficas de las naciones en lo que afectan al mundo entero (6). A veces se le ha llamado a esto geoestrategia o "geopolítica de defensa". Al considerar una estrategia para Occidente, es inevitable proponer líneas de acción que dieran ventaja a Occidente y aseguraran desventajas para la URSS.

Esto no debe interpretarse erróneamente en el sentido de que estamos abogando por una aproximación de halcón o estrategia agresiva. Nada más lejos de eso; una de las conclusiones más importantes de nuestro análisis es que señala el camino para obtener una atmósfera más relajada entre las grandes naciones de este atribulado planeta. Nuestros argumentos han demostrado lo vulnerable que ha sido Rusia y como lo estará aún más con los buques submarinos. Es verdad que el sentido de la política implicada está orientada en cierta medida a Rusia y la estrategia podría orientarse "contra" ella: pero no se pretende decir que Occidente no tiene ninguna necesidad de amenazar a Rusia.

No es preciso subrayar que estamos tratando con cuestiones de poderío. La disponibilidad de fuerzas y la posibilidad de aplicación en forma, medida y destacada es un elemento en la ecuación de poderío. J.R.V. Prescott resume la situación en estos términos generales:

Todas las políticas para la defensa del estado probablemente tienen que tener uno o ambos, de los dos objetivos fundamentales -hacer al país y sus aliados más fuertes, y hacer a los adversarios más débiles. Usualmente las decisiones políticas para reforzar a la nación podrán orientarse hacia cualquier perfeccionamiento en el poder intrínseco del estado, a la adquisición de aliados. Las políticas orientadas a debilitar un estado hostil pueden normalmente centrarse en los intentos para incrementar sus problemas, truncar sus bases militar y económica y denegarles la ayuda de sus aliados (7).

Aunque, en general, esto es cierto, resulta necesario verlo a la luz de los hechos pues rara vez el real interés de los estados es llegar al conflicto total cuando intentan lograr objetivos tangibles; además este juego de poder puede llevarse a cabo de muchas maneras, de acuerdo con distintas reglas y dentro de límites diferentes. Por ejemplo, es elemental que una nación no amenace realmente los intereses vitales de otra si hay alguna consideración para la coexistencia. Es principio general que cuanto mayor es el sentido de seguridad serán necesarias menos amenazas o no se juzgan convenientes llevar a la práctica. También es el caso de que una nación probablemente no lleve a cabo amenazas reales contra otra en un punto si esta nación tiene posibilidades de activar rápidamente una contra-amenaza en un punto diferente.

Lo importante de todo esto es que marca el camino hacia las políticas de contención. Sería perfectamente concebible que EE.UU. y Rusia tuvieran algún interés real en común y algún interés real en conflicto. De hecho, cuando se considera como ilusorio el punto de vista del Corazón de la Tierra del mundo, cuestión tan debatida, llegando a la consecuencia de que no es tan abrumadoramente formidable, sin embargo es sustancial en ciertos campos y áreas solamente. Es posible que si Occidente abandonara el punto de vista del Corazón de la Tierra, los rusos abandonarían más rápidamente sus propias perspectivas del mundo incierto y adoptarían una postura más relajada y realística; verdaderamente, es muy probable que sucediera así, pero el factor que dificulta esa posibilidad es el papel distorsionante de la ideología. Pero a largo plazo, en esas materias, la ideología está al servicio del interés natural del estado y de la "política real", y no al revés; una aproximación Occidental más real, sería hacia algún camino que sintonice el circuito ideológico que alimenta la política del poder.

La seguridad contra amenazas externas es de real interés para toda nación, y no necesariamente un objetivo creador de conflictos entre países adversarios, como pudiera deducir un lector superficial de la afirmación de Prescott ya citada. La URSS está incluso más preocupada que los Estados Unidos en cuanto a los enormes recursos que el presupuesto de defensa obtiene del producto interior. Ambos países por diferentes razones, tienen interés en mantener la estabilidad y paz de Europa. La política de contención significa hacer desaparecer las amenazas. Pero para ser capaz de lograr realísticamente una política de contención es preciso tener una estrategia que se ajuste a la misma y la apoye, esto es, capaz de proporcionar sentido de seguridad para uno mismo y que también no cree amenazas indebidas al otro bando. El análisis de los capítulos anteriores pone de manifiesto que los Estados Unidos disponen de dicha estrategia, siendo

de aplicación "confiando o no en los rusos". Se ha demostrado que el poder naval continua siendo estrategia viable y el que se acomoda mejor al papel militar dominante de apoyo a la política exterior.

¿Cual es la nueva linea de acción para el futuro que sugiere nuestro análisis? En especial, ¿cual debe ser la política rectora para Occidente? En la analogía histórica del papel de la Gran Bretaña con respecto al continente viene reflejada la respuesta a esta pregunta. La política de Occidente debería encaminarse a asegurar que ninguna nación o coalición, pudiera dominar la Isla del Mundo. Esta es una línea de acción que sería compatible con los intereses de la mayoría de las naciones existentes hoy en el mundo. Por supuesto, en cierto sentido, ésta ha sido la política de Occidente, pero no de manera clara, sintiéndose siempre que la amenaza solamente podría originarse en el Corazón de la Tierra. Esto refuerza la división del mundo en dos campos independientes llevándonos a la idea de que solo se conseguiría la estabilidad mediante un sistema fijo de alianzas que mantendrían una preponderancia de naciones de Eurasia dentro de un bloque Occidental. Se consideraba la idea de la expansión del Corazón de la Tierra mediante el aislamiento del Corazón de la Tierra.

La antigua política británica del equilibrio de poder en Europa funcionó bien durante siglos. La política tuvo éxito puesto que combinaba los propios intereses de Gran Bretaña con los objetivos de la mayoría de las naciones europeas. En tanto los distintos países europeos, con sus diferentes culturas, se resistieran a la unificación, bien voluntariamente o por la fuerza, entonces los intereses mutuos de las naciones amenazadas de Europa, coincidían con los intereses de Inglaterra. Si el grueso de las naciones europeas deseaban unirse en algún tipo de organización semipolítica, por ejemplo, el actual Mercado Común, entonces ningún país podría impedirlo.

Harold Nicolson decía: "Mi punto de vista es: 1. Nuestras antiguas tradiciones y principios se basaban en la teoría de que deberíamos proteger al débil y desafiar al fuerte. 2. Se que esta teoría se fundaba en nuestra propia seguridad disfrutando de la misma gracias a nuestra invulnerabilidad y por tanto, en la certeza de la victoria final" (8). Gran Bretaña tenía un medio de control a través de este aparente desinterés. Le otorgaba a Inglaterra cierto despegue de Europa. Se encontraba simultáneamente dentro y fuera del sistema europeo.

Dicha política podría llevarse a cabo hoy con respecto a la Isla del Mundo. Por supuesto, el exponente principal de tal política tiene que ser Estados Unidos, país que ocupa hoy una posición geográfica similar a la de Gran Bretaña con relación a

Europa. El continente de América del Norte se halla como una isla situada frente a las masas terrestres centrales del mundo. En esta posición, Estados Unidos no está amenazado directamente de ataque por tierra y puede servir de equilibrio o elemento estabilizador del mundo.

Esta política de mantenimiento de un equilibrio de poder requiere reconocimiento y creencia en la potencia esencial de Occidente, tanto en ventajas materiales como en los aspectos culturales y espirituales de la civilización. Solamente podrá llevarse a cabo si los Estados Unidos se viesen libres de sus quizofrénicos temores de verse atacados o amenazados. Depende de la fé en uno mismo, del sentimiento interior de que el futuro está de nuestra parte. No existe un cien por cien de seguridad. "La seguridad es un concepto relativo no absoluto" y, como afirmaba A.D. Lindesay "la búsqueda de la seguridad perfecta...anula sus propios fines" (9). La vida significa riesgo y los Estados Unidos a medida que entran en la arena del mundo, se ven atraídos por las ideas de la seguridad total que se hallaban en boga en los días del aislamiento relativo. Las armas nucleares dan la ilusión de poseer la seguridad total, pero en realidad, son un índice del sentimiento psicológico de la inseguridad.

Es una gran desgracia que el pueblo de los Estados Unidos, que se califica a sí mismo como conservador, vea con buenos ojos las armas nucleares. Esos "conservadores radicales" no pueden considerarse como representantes de una verdadera perspectiva conservadora. Sir Lewis Namier sostenía que la tragedia del período Chamberlain, era que no constituía un verdadero gobierno conservador. Se podría hacer idéntica observación con respecto a los Estados Unidos en el mundo de la posguerra. Los intereses conservadores americanos tienen aún que establecerse donde están sus verdaderos intereses y relacionarlos con los caminos racionales del pensamiento.

Sir Herbert Butterfield decía que el mundo podría respirar más fácilmente siempre que hubiera dos adversarios gigantes en el continente. Ahora podemos aplicar esto a la Isla del Mundo. Hay dos gigantes adversarios en la Isla del Mundo; Rusia y China. Y el mundo podrá respirar más fácilmente siempre que un elemento verdaderamente conservador, que comprenda con claridad sus propios intereses, surja en los Estados Unidos; solamente esto puede aportar la estabilidad que el mundo hoy necesita. En lugar de ello, el llamado elemento conservador ha adoptado un espíritu de cruzada, intentando hacer a todos los hombres buenos mediante una estricta guerra al comunismo. Afortunadamente, esta actitud está cambiando. Fue Nixon, el archianticomunista, quien visitó China, Rusia y abrió las puertas hacia una aproximación realística. Sin embargo, los antecedentes de Nixon, que

tanto tipifican muchos de los fallos de la perspectiva de los conservadores americanos, no aportan bases tranquilizadoras para creer que la política americana está en manos firmes o capaz de ser conducida coherentemente alumbrada por el realismo.

La política exterior, más flexible e inteligente del Presidente Nixon, indudablemente debe mucho a la influencia del Dr. Kissinger. Es muy conveniente; el rumbo de Kissinger está conscientemente bien compenetrado con la geopolítica y demuestra que esta ciencia no consiste en teorías especulativas, ideas fantásticas o designios grandiosos, sino que puede estar muy bien ligada al sentido práctico difícil y capacitada para comprender los temas inmediatos. Con Kissinger, se ha hecho explícito el lugar de la geopolítica, aunque tiene que estar siempre presente en política, aunque solo implícitamente; se puede no estar de acuerdo con todos los puntos de vista de Kissinger, pero su actitud es un cambio bien acogido desde el analfabetismo geopolítico de Dean Rusk y antiguos colaboradores Presidenciales. Se reflejaba en el punto de vista del Presidente Nixon, expuesto en el "The Times", que "Estados Unidos no debe tener enemigos permanentes. Debe juzgarse a las naciones por sus actos más que por sus ideologías" (10). Este es un paso hacia la política de intento de mantener un equilibrio de poder en la Isla del Mundo.

Asegurar que ningún país solo alcanza el dominio es un objetivo que encaja bien dentro de la capacidad de los Estados Unidos, porque es consecuente con los deseos de la mayoría del pueblo de la Isla del Mundo. Hay demasiadas diferencias culturales y raciales para creer que una nación, cualquiera que sea la ideología que pueda adeptar, esté capacitada para hacerse con el dominio en forma efectiva y fácil, de esta gran masa de tierra. Con un poderoso país marítimo en América del Norte, deseoso de ayudar al más débil, sería prácticamente imposible. Resulta irrealizable para el propio Estados Unidos imponer su voluntad incluso sobre una pequeña parte de la Isla del Mundo, como el descalabro de Indochina lo demuestra. Desgraciadamente la administración de Nixon no tenía el valor moral para llevar a cabo una política adecuada en esa región.

Una política de mantenimiento de equilibrio de poder significa un punto de vista más flexible de los asuntos mundiales. Quiere decir que toda perturbación no debe considerarse como señal del fin de la civilización. Hay pruebas evidentes para sugerir que los europeos, especialmente los ingleses, transpasaron el riesgo de la Unión Soviética a Washington, debido a la posibilidad de que Estados Unidos pudiera volver a la vieja política de aislamiento. Este sentir existía realmente y Gran Bretaña se dió cuenta que con la entrada de Rusia en Europa Oriental ya no sería, por más tiempo posible, el equilibrio de poder; se precisaba confiar en Estados Unidos. Teóricamente era imposi-

ble para Estados Unidos: volver a la política de aislamiento pues esto había sido consecuencia de la existencia de una poderosa flota británica y resultaba poco alentador para ingleses y americanos ir de un extremo a otro. Sobrevino un fogoso intervencionismo indiscriminatorio.

La política de Estados Unidos se convirtió en política de contención de Rusia y más recientemente de China, debido a la impresión de que esos países poseían una posición geopolítica superior. Esta idea implicaba una estrategia defensiva y la necesidad de elaborar un vasto sistema de alianzas en torno a los rebordes del Corazón de la Tierra. Era una política típica del temperamento norteamericano que tendía a ver las cosas como negro o blanco, oscilando de una simplicidad natural a otra contraria y extravagante. Se pensaba en una contienda Este-Oeste, entre el bloque comunista y el Mundo Libre -aunque el Mundo Libre abarcaba muchos países que no prestaban atención a la libertad política y el bloque comunista no se hallaba unificado, (Vietnam sirve especialmente, como ejemplo irónico: si se hubiesen invitado separadamente a Ho Chi Minh y al Mariscal Ky a la Casa Blanca, un recuerdo apropiado para el Presidente de Vietnam del Norte hubiera sido un retrato de Abraham Lincoln, pues Ho Chi Minh declaraba que había ejercido gran influencia sobre él; como recuerdo similar, para el Presidente del Vietnam del Norte, hubiera sido un retrato de su héroe principal: Adolfo Hitler). El supuesto de la naturaleza monolítica del comunismo y hegemonía soviética se encuentra ligado con la teoría del Corazón de la Tierra. Anteriormente, a Estados Unidos les repugnaba establecer alianzas con otras naciones y repentinamente se sintieron impulsados a comprar tantos amigos como pudieron. El resultado fue desafortunado aunque previsible. Era natural que cualquier frágil dictador deseoso de obtener fondos del tesoro de los Estados Unidos profesara verdadera fé anticomunista. Es dudoso que toda seguridad digna del nombre, pudiera comprarse alguna vez de esta manera. Se derrochó el dinero enormemente, que se hubiera gastado mejor aliviando alguno de los problemas más merecedores de ello.

En principio, los Estados Unidos es la única nación en el mundo en condiciones de adoptar un punto de vista más adecuado de los acontecimientos. Esto no significa ignorancia del mundo o falta de compasión. Quiere decir que los Estados Unidos es árbitro natural de los problemas del mundo, dentro de límites realísticos. No se puede mantener un punto juicioso de equilibrio si se sale uno mismo del equilibrio en el intento. Mantener el equilibrio de poder es operación delicada pues no siempre es posible conocer que bando tiene el mayor peso, o interpretar el significado de un acontecimiento. La medida del tiempo es de suma importancia. No se debe ser demasiado precipitado o tardío en tomar acción. Históricamente Gran Bretaña,

como Estados Unidos hoy, disfrutó de una posición favorable, lo cual significa que podía ser conservadora en juicio y deliberada en acción. Esto evitaba costosos errores y comportamiento errático. En la atmósfera de supuestos peligros, hay especiales riesgos de cometer costosas equivocaciones estratégicas. Es necesario tener la cabeza despejada. Usualmente, los errores en tácticas pueden rectificarse a tiempo, pero los errores en estrategia de gran alcance pueden hacer la situación irreversible. En ocasiones el enemigo fue España, Holanda, Francia ó Alemania, pero el objetivo era el mismo. Cuando el peso se encontraba cambiado entre esos países, era importante conservar sano juicio.

Las actitudes y doctrinas Occidentales y, especialmente las americanas, se han visto enormemente influenciadas por el contenido emocional de la Guerra Fría. Pueden surgir sentimientos de tensión y peligro para alcanzar un diluvio de rumores y verdades a medias; así sucedió en la Guerra Fría produciendo una histeria normalmente relacionada a una situación de tiempo de guerra. Pero esto no es inevitable; es instructivo apreciar la diferencia entre las reacciones americanas y la actitud de los israelitas quienes tienen razones reales para aprensiones de grado totalmente diferentes. Napoleón decía: "La primera cualidad de un buen General en Jefe es tener la cabeza despejada, capaz de recibir impresiones exactas de las cosas, sin llegar a alterarse, ni ofuscarse o intoxicarse por buenas o malas noticias". Los norteamericanos tampoco cayeron en el pánico y una de las razones más evidentes fue su confianza en sí mismos. Por supuesto, los americanos creían en el "sistema de la vida americano", pero cuando se consideran sus reacciones y manifestaciones extremas, como las surgidas a principios de los años 1950 en el momento del McArthycismo, es evidente que la alta opinión que tenían de sí mismos marcha al compás con la falta de confianza, tan irracional que requiere un análisis psicológico y político. Richard Hofstadter puso el dedo en la llaga con el adecuado título de un ensayo: "El estilo paranoico en la política americana".

La determinación de la política, consecuencia de la emoción se ve claramente en la actitud americana hacia China. -- Existía el deseo de ir al lado de los rusos en la disputa chino-soviética (11). Esto es totalmente irracional. La consecuencia de la política americana fue empujar a China hacia una asociación más estrecha con Rusia. El cemento que todavía liga a dichos países entre sí, es principalmente, el temor a los Estados Unidos. La ideología sola, es un cemento incierto. Un lector inteligente de la situación habría deducido claramente que China habría acabado por separado de la URSS; muchísimos factores contribuyeron a la desunión. Incluso las consideraciones ideológicas indicaban que el comunismo se dividía en facciones rivales diferentes, como le había sucedido al cristianismo. Pero exis--

tían factores de contención entre China y Rusia cualquiera que fueran los dirigentes particulares de Moscú y Pekin. Los chinos y rusos se miraban entre si como su principal enemigo, mientras que las bases para la disputa entre Occidente y China apenas si son apremiantes.

Los rusos se encuentran claramente preocupados con la posibilidad de que los Estados Unidos pudieran, en algún momento, aliarse con China contra Rusia. A pesar del rechazo de la administración Nixon es, al menos posible, que los Estados Unidos puedan alinearse con China en algunas materias. Esto al parecer es uno de los medios más efectivos para ejercer presión indirecta sobre los rusos al objeto de comprometerlos en negociaciones más fructíferas. La idea de negociar desde una posición de fuerza, tema dominante del período de John Foster Dulles nada podría afectar al significado de "poder" de las armas nucleares. Uno de los problemas principales, desde el punto de vista de Occidente, es que los rusos ocupan la mayor parte de Europa Oriental, pero la aproximación estratégica-diplomática de Occidente no sirve ni una pizca a "correr hacia atrás el Telón de Acero". Una de las ventajas del equilibrio flexible de situación de poder es que los movimientos no se ven simplemente como negro y blanco, ni opciones solas de un bando; los problemas están entrelazados, de múltiples facetas y si los Estados Unidos tuvieran mejores relaciones con China, pudiera muy bien animar a Rusia a tener mejores relaciones con los Estados Unidos. Un equilibrio de política de poder podría conceder la iniciativa a América más que mantenerla prisionera de una estrategia defensiva.

Hay bastantes menos ocasiones en que la emoción ha distorsionado la política americana fuera del verdadero interés nacional. Sería de muchísimo interés para los Estados Unidos tener relaciones amistosas con Castro. En Octubre de 1970 Washington hizo el sorprendente anuncio que los rusos estaban construyendo una base de submarinos en Cuba, probablemente para buques submarinos y no para submarinos. Una de las maneras de evitar esta eventualidad habría sido mediante acción diplomática, pero es imposible cuando no hay relaciones.

Estamos contemplando aquí una demonología que ha llegado a formar parte de la conciencia política americana. Ello da lugar a trazar un cuadro grotesco del mundo y absurda inconsistencia en política. La contradicción ha llegado a ser más sorprendente desde la entrada en la escena pública del eminente consejero de asuntos exteriores del Presidente Nixon, Henry Kissinger. La política planteada por Kissinger es contraria a la dirección real hacia la cual está comprometida la administración por la política práctica, es decir el rumbo dictado por presiones políticas internas de América. Es un problema orientado hacia el mismo espíritu de la República Americana. Dilema difícil de resolver.

La dificultad en cuanto a una nueva perspectiva del mundo en Occidente es que, la atmósfera dentro de los Estados Unidos, no es adecuadamente conductora para ello. El Medio Oeste americano parece que ha pasado ya parcialmente sobre un período anti-comunismo patológico, pero todavía persiste en el Sur. Con el tiempo pasará también. Desgraciadamente, los sudistas son menos receptivos al mundo cambiante que otros, no porque sean menos inteligentes como grupo, sino porque sus sentimientos están más amenazados. Se sienten amenazados por los cambios internos ocurridos en América y este sentimiento se proyecta inevitablemente en sus puntos de vista sobre el mundo. El desarrollo más evidente, aunque muy lejos de ser único, es el sentimiento de tensión surgido en el Negro militante americano. "Cuando nuestra identidad está en peligro, nos sentimos seguros de haber otorgado un mandato para la guerra. Es preciso recuperar a toda costa la vieja imagen. Pero el síntoma contra el cual se frustra puede estar causado probablemente por algo de lo cual no sabemos nada" (12).

Nunca se ha llegado a resolver verdaderamente en los Estados Unidos la lucha regional entre el Norte y el Sur. Ambas regiones tienen diferentes concepciones de lo que ellos llaman "Estados Unidos". Aunque los políticos sudistas se pueden envolver en la bandera de las Estrellas y Barras y cantar estruendamente el himno nacional, pueden tener las Estrellas y Barras en sus mentes y corazones, mientras sus pies acompañan "Dixie". No es accidental que la oposición y partidarios de la Guerra del Vietnam se encontrará dividida principalmente, a lo largo de líneas regionales. Un Senador de la República del Norte tiene bastante más en común con sus colegas demócratas del Norte que con la mayoría de los Senadores Meridionales de cualquier partido. Hay por supuesto, muchos en el Norte que se identifican con los sudistas, primera o segunda generación de inmigrantes no asimilados todavía.

La paciencia no es una de las notables virtudes americanas, pero la posición de los Estados Unidos exige no solamente tener paciencia en asuntos internacionales, sino educarse uno mismo, internamente, en la paciencia. Ello es tarea fácil; corresponde al mando y forma parte del proceso hacia la madurez.

Esto plantea otro importante punto. Hemos visto como Mackinder y Mahan insisten en la importancia de la base segura. La seguridad interna es un factor de ello. En los informes de prensa ha aparecido una curiosa ilustración sobre esto: Algunos barcos de la flota americana han comunicado que no han podido hacerse a la mar por disensiones políticas entre las dotaciones. Apenas necesitamos señalar que debe prestarse más atención a la unificación de América en la metrópoli y cicatrizar sus heridas divisorias; pero lo verdaderamente importante es que una políti

ca exterior que divide internamente a una nación, socava su potencia en el territorio nacional y en el extranjero. Sin embargo, en nombre de esa "seguridad" nacional, esto es lo que han hecho las sucesivas administraciones. La necesidad de alcanzar una política exterior aceptable a largo plazo para el pueblo de los Estados Unidos podría no haber sido tan clara sino ocurre el desenganche de Vietnam. El elemento menos costoso no ha sido el daño moral dentro de América pues el peligro moral para América en el extranjero es otro factor; con todo, Estados Unidos ha tenido la oportunidad de seguir políticas realísticas en beneficio patente de sus propios intereses y de la mayor parte de otros pueblos.

El instrumento militar para poner en vigor dicho equilibrio de política de poder tiene que ser la Marina de Guerra, y en el futuro esto se traducirá en una marina submarina. El buque submarino tiene bastante más libertad de acción que cualquier otra clase de buque haya tenido nunca. Occidente y los Estados Unidos en particular, deberían considerar a sus Marinas de Guerra como fuerza predominante. Desgraciadamente, los dirigentes navales de Occidente no poseen el suficiente convencimiento de la necesidad de la potencia del poder naval. Si la propia política americana, gozara de claridad, entonces llegaríamos a ver hecha realidad el disponer de una estrategia naval capaz de respaldar este objetivo.

Podría hacerse también la observación de que las Marinas de Guerra son más propicias a la implantación de gobiernos e instituciones liberales democráticas que los Ejércitos.

No puede utilizarse una flota como fuerza en asuntos internos. Como Orwell señalaba, nunca se ha oído hablar de un dictador naval, pero en cambio, existen dictadores del Ejército por todo el mundo. Además, el mismo hecho de que la Marina sea la fuerza predominante implica que el país no está directamente amenazado de ataque por una nación extranjera. La frontera marítima de la que otros países carecen sirve como medida de seguridad para la nación marítima. Es menos probable que dicha nación sienta temor a un ataque paranoico a gran escala. Por tanto, los elementos disidentes y la oposición a un gobierno pueden existir sin temor a ser tratados como traidores. El temor al ataque favorece el totalitarismo. Incluso en los Estados Unidos, la gran institución defensiva tiene una estructura constitucional poco equilibrada.

Este hecho está relacionado con otro que debería ser una baza en las relaciones de América con otros países y sin lo cual sería imposible para un país lograr el equilibrio de política de poder. En sus ideales políticos más fuertes, desde su

fundación hasta el día actual, Estados Unidos ha favorecido conceptos como la libertad política y autodeterminación. No necesita imponer sus métodos a otros países. Puede permitirse el lujo de parecer y ser, flexible y tolerante con otras naciones más pequeñas. Esos valores filosóficos, junto con su posición estratégica, deben facilitar su actuación en la arena del mundo; con todo en la práctica, la política Americana ha operado a menudo con efecto contrario. Por otra parte, es difícil para la URSS no aparecer comprometida en la expansión de la soviétización, pudiendo ser de interés para Occidente el que la Unión Soviética intente vencer esta desventaja. Hay por supuesto, otros muchos más factores, sobre los modos en que contribuyen o interfieren las ideas a influir en las grandes potencias. Pero digno de tenerse en cuenta es que mientras los rusos han demostrado con frecuencia su habilidad al explotar sus reclamaciones, los dirigentes aficionados de América, hipnotizados por las amenazas soviéticas, vienen reaccionando en forma perjudicial a la conducción política americana e incluso contraria a los valores de la tradición Occidental.

Hay mucha gente que califica de retrógrado cualquier retorno al equilibrio de política de poder o a la diplomacia tradicional. Sin embargo, un sistema de equilibrio de poder es ya un aspecto considerable del cuadro global y sería de desear imaginarse que hay cualquier otro medio disponible para reemplazarlo en un futuro previsible. En teoría, los últimos medios posibles de actuación, sin un equilibrio de poder, sería por un organismo internacional, imperio mundial, o coalición soviético-americana.

En la práctica, el mantenimiento de un equilibrio de poder no debería desplazarse en sentido contrario al desarrollo de otros medios de reajuste en el sistema internacional. No es cuestión de retornar simplemente a un sistema de los imperantes en el siglo XVIII. Nuestro mundo es muy diferente. Quizás la diferencia aparente más predominante es la existencia de un equilibrio de terror - el poder de aniquilación final, actualmente en manos de naciones con armamento nuclear. Durante cierto tiempo, cuando el mundo parecía estar más polarizado entre la Unión Soviética y Los Estados Unidos, se creía erróneamente que este era el único poder que realmente contaba. Ahora puede verse que en ciertos aspectos, paradójicamente, se ha dado a potencias no nucleares más libertad de acción con respecto a las grandes potencias. Es un poder de poca eficacia en política y por consiguiente no cuecen pan.

El mantenimiento de un equilibrio de poder no es un concepto que abarca todos los objetivos políticos, aunque para Occidente es compatible con ellos. Max Beloff decía del concepto: "Conviene muchísimo mantener el equilibrio al menor nivel posible de argu-

mentos" (13). Este interés es compartido por las grandes potencias. El equilibrio de política de poder no excluye buscar límites al poder de la soberanía nacional a través de otros medios, como el derecho internacional. Históricamente, la soberanía nacional y la posesión de territorio han constituido una asociación esencial. En el Capítulo 9 se planteaba que la perspectiva del nuevo mundo sobre los océanos, estaba destinada a afectar a esta situación profundamente. La utilización de las riquezas del fondo de los mares sirve de reto a la idea de soberanía y las decisiones de como cincelar, compartir o administrar este dominio que ha de tener lugar dentro del período de vida de la mayoría de nosotros. Cualquiera que sea la parte que juegan las políticas de poder convencional, en la resolución final de las cuestiones de los océanos, tendrá que haber un debate histórico de lo que es equitativo, en circunstancias que no tienen precedente. Parece probable que esto marcará una gran línea divisoria en teoría política, aparte de los cambios materiales que ello reportará. La comunidad de naciones está verdaderamente entrando en nuevo territorio bastante más que en el sentido físico. Relacionado con dicho debate estará el aumento de la preocupación internacional en cuanto a la conservación de los recursos en tierra y en el medio ambiente. Parece inevitable que se produzcan tremendas presiones para poner algunos límites al consumo salvaje y descuidado y cierto control sobre la contaminación. Es difícil ver como se podrá tener en consideración la idea del desarrollo ordenado de la riqueza natural sin implicaciones en el campo político.

Otro problema que provocará creciente preocupación en años venideros, y relacionado con el próximo debate, es la división del mundo en países industriales avanzados y países menos desarrollados. Esto no es una división Este-Oeste; si tenemos en cuenta la línea geográfica general, es más una división Norte-Sur. Hemos ya informado de como las simpatías americanas tienden a ponerse al lado de su mayor enemigo - en términos de intereses de poder y conflictos en la disputa chino soviética y una de las razones para ello es, indudablemente, la identificación emocional con el país menos primitivo, que ha entrado, por ejemplo, en el espacio exterior. Como países industriales avanzados, la Unión Soviética y los Estados Unidos tienen algunos intereses en común - no siendo el menor de los mismos el mantener simplemente las condiciones existentes de la sociedad industrial avanzada para desarrollarse ordenadamente. Pero Occidente tiene sus propias razones particulares para preocuparse por el Tercer Mundo. Este ha llegado a ser el área principal de competencia entre las grandes potencias y Occidente tiene interés que ello no cree tensiones explosivas y que las superpotencias rivales no extiendan su dominio sobre partes de la misma. Pero en este aspecto la política de Occidente ha estado basada en defectuosa concepción dando lugar a lo contrario de lo que se pretendía. Occidente se ha mantenido ob

sesionado con el comunismo internacional, sin reconocer el hecho de que el comunismo internacional no ha sido capaz de derribar las barreras nacionalistas, sin mencionar aunque solo sea de paso, la posible disolución de las diferencias raciales y culturales. Una de las características más evidentes de los Países del Tercer Mundo es su independencia de perspectiva; el papel de Occidente es mucho más fácil una vez que acepta que esos países deseen positivamente resistirse al dominio de las superpotencias. En ninguna parte este fenómeno es más sorprendente que en la más abierta de todas las áreas, Africa. Los mismos Gobiernos comunistas han demostrado ser tan variados e independientes, como para invalidar completamente cualquier asociación directa entre el mero hecho de ser comunista y el peligro para la seguridad occidental; el factor unificador más fuerte entre ellos es América, no la presión soviética. Uno de los últimos ejemplos es Chile, donde los intereses occidentales se han visto nueva y gravemente dañados por las exigencias de la política interna americana (14).

Otra razón de por qué Occidente tiene que estar preocupado por el Tercer Mundo es que la desigual distribución de poder hace más difíciles los problemas de mantenimiento de equilibrio de poder. No es solamente la cuestión de la fuerza militar lo que está en discusión. Max Beloff señalaba que "la alternativa para la difusión de poder a través del desarrollo industrial y otras formas del desarrollo económico es una carga excesiva para los países que lo tienen". La salud y resistencia del Tercer Mundo es de todas formas de interés para Occidente. Esto es incluso más evidente ante el hecho de que Occidente es una alianza oceánica y su prosperidad depende del comercio. Las consideraciones comerciales pueden ser notoriamente de corto alcance no necesitando en la esfera internacional estar alineados con una política a largo plazo. Como aspecto destacado del comercio es que, en principio, se supone que es de beneficio mutuo. También esto podría tener su parte creciente que jugar en las relaciones entre las grandes potencias comunistas y Occidente. El valor que Rusia y China conceden al comercio y a los acuerdos económicos y tecnológicos con Occidente, quedó puesto de manifiesto en el curso de las visitas del Presidente Nixon a Pekin y Moscú. Esto demostró su valor como medio útil para hacer bajar la temperatura política.

Sin embargo casi todo lo que puede servir de base para la cooperación ó intercambio, también puede decirse para los conflictos. La URSS y en cierto sentido sus rivales, los chinos, han mostrado tendencia por un interés inmediato en las disensiones e inestabilidad en el Tercer Mundo, y los Estados Unidos interés en mantener el orden y estabilidad. Pero ninguna gran potencia ejerce influencia dominadora sobre esos. La cooperación entre las grandes potencias sería indudablemente de ayuda a las condiciones de paz y estabilidad en áreas locales. No obstante, todos los in

dicios son de que estamos viviendo en un periodo durante el cual habrá un grado muy considerable de inestabilidad y desorden anárquico en el Tercer Mundo. Los Estados Unidos pueden vivir con esto, sin sentirse impulsados a intervenir en todos los puntos. Como hemos observado, la insurgencia no es una amenaza postrera para la seguridad de los Estados Unidos, aunque a veces puede ser de gran inconveniencia local. Esto no disminuye el papel de Estados Unidos como elemento estabilizador en los asuntos mundiales; significa que puede y debe llevar a cabo su política con destreza, flexibilidad y aparente desinterés. Al hacerlo así no debería demandar gratitud o mostrarse hipersensible, como lo fue en tiempo pasados. Dicha hipersensibilidad es característica natural entre los países más vulnerables del Tercer Mundo; ello perjudicaría a la posición de Estados Unidos en los asuntos mundiales.

Decíamos al principio de este capítulo que la antigua perspectiva del mundo de Occidente estaba en proceso de desintegración ante nuestros ojos. Uno de los factores contribuyentes a ello es que la bipolarización en los asuntos del mundo entre los Estados Unidos y la Unión Soviética se ha aminorado gravemente. China, los países del Mercado Común Europeo y potencialmente Japón, están emergiendo como potencias siendo reconocidas cada vez más a escala mundial. El mundo se está convirtiendo ahora en multipolar. Mirando más en general a la distribución de interés y poder, con las asociaciones especiales formadas por las posiciones de los países situados en regiones menos desarrolladas, como el mundo árabe, Africa y Sudamérica, la estructura política del conjunto mundial despliega una creciente característica de policentrismo. Pero las líneas divisorias no son pulcras; tenemos que esperar y vivir en un mundo donde las naciones se combinarán por algunas razones y competirán en otras,

De esto se deducen dos cosas. Primera, las perspectivas para las negociaciones se han ampliado. Esto significa que la diplomacia esta restableciendose en su lugar en el sentido convencional como algo de primordial importancia; y dicha diplomacia se encuentra estrechamente interrelacionada con la estrategia. El arte del manejo de la diplomacia estratégica debería ser otra vez muchísimo más sutil y flexible. El segundo punto es que la influencia de las naciones pequeñas en la escena internacional tiene algún significado y probablemente crecerá. Es algo que puede ocurrir independientemente del poder militar de los países más débiles, lo que da cierta moral a las potencias mayores. Alguna de las modalidades de influencia no militar tendrá que jugar una parte relativamente importante en la determinación de poder entre las naciones del mundo.

El equilibrio de poder económico es sin duda, de importancia crítica pero los moldes de política internacional estarán afectados por otros intereses que no tienen raíces tan claras en

geopolítica. Los factores sociales constituyen uno de los determinantes del cambio y pueden interactuar sobre el sistema político internacional. Esto señala otra diferencia del período clásico, o período de equilibrio del poder. Mahan pensaba que el poder naval necesitaba un imperio ultramarino. Pero ya han pasado los días de los imperios coloniales; el problema para las potencias Occidentales ha sido despojarse de las complicaciones coloniales mientras conservan la buena voluntad de los pueblos que habían experimentado el gobierno colonial. Económicamente, los imperios coloniales no pueden ser, por más tiempo, fuente de poder; pero Mahan los consideraba como necesarios, principalmente, para fines estratégicos, debido al limitado radio de acción de los buques. Pero incluso en la II^a G.M. el desarrollo de las técnicas para el reabastecimiento en la mar de los buques de propulsión a petróleo otorgó a Estados Unidos una posición dominante en el Pacífico frente a Japón, sin la dependencia de las bases. Con los buques de propulsión nuclear la necesidad de una cadena de bases ultramarinas ha disminuido enormemente.

En el nuevo equilibrio de poder, las relaciones con el Tercer Mundo han desplazado la cuestión de los imperios ultramarinos. En esta materia, los medios no militares de promover los intereses Occidentales serán usualmente de consecuencias inmediatas mucho mayores que el poder militar. Esto cae fuera del plan de este libro; sin embargo, podemos observar que la estrategia que hemos destacado, serviría de ayuda para un acercamiento más sensible al Tercer Mundo.

Hay sin embargo, un elemento sobre el cual podemos hacer un comentario. El movimiento es de gran consideración en geopolítica; el movimiento de la fuerza militar, el movimiento de moldes de comercio, el movimiento de población y cambios en los medios de movimiento debido a los desarrollos tecnológicos. Hay que agregar a esto el movimiento de ideas. Se suele decir que el comercio sigue al pabellón; igualmente, a veces también ha sido cierto, pero menos, que las ideas siguen al pabellón. No obstante, la conquista que es lo que esta nación de "pabellón" prácticamente supone, es una línea de acción que se ha hecho bastante menos realizable para una gran potencia. El movimiento de ideas sigue a las otras. Es un aspecto de las comunicaciones que puede tener consecuencias políticas, tanto como el movimiento de mercancías. Aunque muchas ideas son volubles y pasajeras e incluso puede suponerse como ropas nuevas por mor de la conveniencia, hay niveles más profundos para la distribución de ideas en el mundo que podrían trasladarse dentro del plan de análisis geopolítico. Existe la movilidad de ideas tecnológicas y sociopolíticas que ejerce su impacto sobre la comunidad de naciones e inevitablemente les concede relevancia para la política. Su papel en política interior puede afectar a la política exterior; pero, aparte de ser condicionante la política se utilizan hoy como instrumentos de -

la misma. Ahora el mundo es uno solo, en el sentido de que los acontecimientos ocurridos en una parte se observan en todas las demás.

Hemos insistido indicando los perfiles de una nueva visión global. El análisis de este libro ha mostrado que es preciso formar un nuevo mundo para reemplazar al anterior, que ha conducido, a Occidente durante muchísimos años. Incluso sobre la superficie inmediata de los acontecimientos en curso, se está empezando ahora a considerar la vieja perspectiva, tan inaplicable, que en la práctica, se están abandonando algunos de los dogmas con ella relacionados, notablemente durante la administración de Nixon, y antes por la acción de la idiosincrasia de la política de Francia con de Gaulle.

El estudio de la geopolítica es solamente una herramienta para la conformación de la política. Aunque puede servir para ofrecernos un mapa del mundo más de acuerdo con la realidad, la política, como hemos observado, se gesta en las mentes de los hombres. Una política optima deberá basarse en consideraciones geopolíticas, pero también estará integrada por objetivos que extiendan más allá de la seguridad y poder con respecto a otros valores. Deberá entenderse la estrategia en sí misma, como un medio solamente para llegar a un fin, es decir una política realística. -- Cualquier sistema de pensamiento referente a la geopolítica, no puede existir con independencia del espíritu de la comunidad. Los argumentos intelectuales expuestos en estas paginas carecen de significado si no puede persuadirse al pueblo a creer en ellos. Es una cuestión de fé a largo plazo, confianza en la vitalidad esencial de la sociedad. Por eso no basta una razón solamente; verdaderamente, va más allá del intelecto. Solo se puede decir que la sociedad occidental, aunque tiene mucho que aprender, tiene también mucho que ofrecer al mundo, digno de preservar y reforzar. Como decía Albert Camus:

Los defectos de Occidente son innumerables, sus crímenes y errores muy reales. Pero al final, no olvidemos que somos los únicos con posibilidad de mejora y emancipación, lo cual reside en el genio libre. No olvidemos que cuando en la sociedad totalitaria, las fuerzas amigas denuncian a las fuerzas amigas, la sociedad Occidental, a pesar de sus desviaciones de la senda de la virtud, siempre produce una raza de hombres que mantienen el honor durante su vida, quiero decir hombres que extienden sus manos, incluso a sus enemigos, para librarlos del sufrimiento o muerte (15).

Apenas merece la pena insistir que hay características distintas en la sociedad Occidental compartidas por los países -

Occidentales a través de las diferencias nacionales pertenecientes a países de la alianza oceánica. Existen por supuesto, muchas inconsistencias en este cuadro e incluso extraños desarrollos en ciertas partes. Sin embargo, mirando en plena perspectiva, podremos ver a la sociedad Occidental como representando una fase, la última y no menos digna, en la historia de la civilización Occidental. Podemos hablar propiamente de los valores de Occidente, sin considerar con ello que Occidente ostenta el monopolio de los mismos, sino que la expresión más articulada de ciertos valores procede de la tradición de Occidente. En el campo político, el concepto de democracia es muy real, con todo el complejo de creencias subsiguientes, en tolerancia, libertad y sociedad abierta. Aunque es bastante corriente ridiculizar a la moderna sociedad Occidental, los verdaderos términos por los cuales se critica a nuestra sociedad, están sacados probablemente de los ideales formados en la mente de Occidente, siendo uno de esos la inquebrantable proclamación del espíritu de crítica.

Los ideales pueden dejar la puerta abierta al idealismo y en ninguna sociedad Occidental sus idealismos son inmoderados, como se ha puesto de manifiesto en Estados Unidos. Anthony Howard decía "Para mi la atracción más predominante de América ha sido siempre su sentido de idealismo; puede haber sido a veces inseguro, o ciertamente con frecuencia tristemente mal situado....."(16). Idealismo que ha sido a menudo su propio y peor enemigo. El idealismo es motivo de fuerza dudosa e incluso peligrosa, si no se dispone de equipo común con su correspondiente realismo. "Se pudieron haber salvado muchas vidas humanas, libertad y satisfacción en todo el mundo, si la política de Estados Unidos hubiera estado guiada por objetivos menos elevados y más prácticos, presididos por menos retórica moralista y más calculos realísticos con los bienes que dispone esta nación dispuesta a ayudar a sus amigos pero frustrando los designios de sus adversarios"(17).

Hay verdaderamente misiones trascendentales para Occidente que realizar en el mundo. Existen limitaciones en la propia naturaleza de las cosas, pero las perspectivas también son grandes. Debería seguir nuevos derroteros bien para su ilusión ó desilusión. La perspectiva del nuevo mundo necesaria para Occidente y satisfacción de otros países del mundo, es una unión de ideales democráticos y realidad

NOTAS DEL CAPITULO X

1. Jones, S.B., "Global Strategic Views" ("Puntos de vista estratégicos globales"), en "Military aspects of world political geography" (Aspectos militares de la geografía mundial), Fuerza Aérea de Estados Unidos, Alabama, 1959, pág. 67.
2. Cohen, S.B., "Geography and politics in a divided world" (Geografía y política en un mundo dividido), Methuen, , 1964, pág. 62.
3. La cita es de Kennan, George F., "Realities of American Foreign Policy" ("Realidades de la Política Exterior Americana"), Norton, Nueva York, 1966, pág. 65. Los comentarios de Kennan sobre "Makers of modern strategy" ("Creadores de la estrategia moderna") se encuentran en sus "Memoirs, 1925 a 1950" ("Memorias 1925 a 1950"), Atlantic Boston, 1967, pág. 308.

Sin ninguna justificación, la impresión dada por la identificación de Kennan con la política de contención sería injusta para él. Dijo que sus propuestas originales fueron deformadas. "El esfuerzo estéril y peligroso de vencer a los rusos en la carrera de armas nucleares... no tenía lugar en mi esquema de pensamiento", escribió en el "Foreign Policy", Primavera 1972.

Verdaderamente, Kennan era más complicado políticamente que los gobiernos a que sirvió y deseaba contrarrestar la expansión del "bloqueo" comunista más por influir en los medios políticos que por la estrategia de disuasión militar que se adueñó del pensamiento de los dirigentes Occidentales.

4. Djilas, Milovan, "Conversations with Stalin" ("Conversaciones con Stalin"), Rupert Hart Davis, 1962, pág. 164.
5. Por supuesto, históricamente, los rusos tienen un gran problema de defensa y este tercer frente en potencia les obliga a considerarlo una vez más. Las comunicaciones laterales a través de Rusia no son buenas y los rusos tendrían dificultades en trasladar fuerzas para hacer frente a dichas amenazas. Cabría suponer que dichos riesgos se podrían contrarrestar con la fuerza nuclear. Este podría ser el caso, pero no necesariamente así. Dependería de la naturaleza de la amenaza y como la interpretarían los dirigentes del Kremlin. Si consideramos el traslado de

5. ... fuerzas como el realizado por Hitler para destruir a los eslavos, entonces habría motivos de peso para utilizar la fuerza nuclear, a menos que tuviesen confianza en la acción de las fuerzas convencionales. Si la amenaza fuera claramente de naturaleza limitada, como los típicos choques fronterizos, entonces los rusos probablemente no irían a la escalada de la fuerza y por tanto de los objetivos políticos, introduciendo imprudentemente armas nucleares.

En cualquier conflicto militar directo sobre la Isla del Mundo, entre Rusia y Occidente, el poder naval operaría en conjunción con alguna gran potencia terrestre de la Isla del Mundo. Las tierras del Artico ofrecen al poder naval un posible frente de acción y tendría que ser defendido contra cualquier invasión u operaciones restringidas.

6. Véase East, W.G. y Moodie, A.E. ediciones, "The changing world" ("El Mundo cambiante"). Harrap, 1956, pág. 23. J.R.V. Prescott llama la atención sobre la recomendación del Profesor East sobre el uso del término en "The Geograpy of state politics" ("Geografía de la política del Estado"), Hutchinson, 1968, pág. 39.
7. Prescott, ob. cit., pág. 58.
8. Nicolson, Harold, "Diaries and Letters" ("Diarios y Cartas"), 1930-1939, Collins, 1969, pág. 345.
9. Buchan, Alastair, "War in modern society" ("Guerra en la sociedad moderna"), Watts, 1966, pág. 26.
10. "The Times", 22 Diciembre de 1969. Compara esto con la dolorida candidez de Dean Rusk, Secretario de Estado durante los gobiernos de Kennedy y Johnson, quien dijo a Louis Heren, corresponsal del "The Times" en Washington: "Todo lo que necesitábamos era un regimiento. La Guardia Negra podría haberlo hecho. Justo un regimiento, pero Vd. no lo creería. Bien, no confíe que lo salvemos a Vd. otra vez. Ellos pueden invadir Sussex, y nosotros no nos preocuparíamos por ello". Pero la petulante reacción del Presidente Nixon ante las críticas del Primer Ministro sueco, por reanudar el bombardeo de Vietnam del Norte en Diciembre de 1972 debería tenerse en cuenta también: se le prohibió al recién nombrado embajador sueco hacerse cargo de su puesto. Muchos de los indicios inspiran poca confianza de que la política americana se asentara en una razonable madurez durante el segundo mandato de Nixon; se han hecho algunos reajustes muy significa

10. cativos y sensibles por mucho tiempo retrasados, pero un defecto temperamental de la perspectiva americana de Nixon amenaza seriamente viciar la respuesta de Estados Unidos a los acontecimientos mundiales en otros aspectos.
11. William F. Buckley, editor del "National Review" y otros neo-conservadores americanos, sugirieron en 1967, que los Estados Unidos deberían bombardear las instalaciones nucleares chinas. Los rusos se hubieran quedado bastante satisfechos y podrían haber convertido a Buckley en héroe de la Unión Soviética por sus servicios. Podría incluso haberles servido de oportunidad de extender sus fronteras más allá a Sinkiang y Manchinia.
12. McLuhan, Marshall, "War and peace in the global village" ("Guerra y paz en la población mundial"), Bantam, Nueva York, 1969, pág. 97.
13. Beloff, Max, "The balance of power" ("El equilibrio del poder") Allen and Unwin, 1968, pág. 67.
14. Los chinos habían planteado el concepto de que cada nación tiene que seguir su propia doctrina, acomodada a sus necesidades. "Fueron los chinos quien plantearon la doctrina de que las decisiones de los partidos nacionales son efectivas solamente dentro del área sobre la cual el partido tiene jurisdicción. Pero como Benjamin Schwartz señala elegantemente, al hacerlo así. Pekín no solamente socavó las peticiones de Moscú en autoridad ideológica y política, sino que dañó, quizás irrecuperablemente, sus peticiones para reconstruir una autoridad central comunista bajo su amparo" /Gelbert, Harry B., "Limitaciones de armas estratégicas y las relaciones chino-soviéticas". Asia Survey", Abril 1970). La declaración ideológica de independencia que Pekín apuntó contra Moscú es de naturaleza de "bumerang".
15. Camus, Albert, "Reply to Shepilov" ("Respuesta a Shepilov") en "Resistance, Rebellion and Death" ("Resistencia, rebelión y muerte"), traducción O'Brien, Justin, Hamish Hamilton, 1964, pág. 117.
16. Howard, Anthony, "New Statesman" ("Nuevo estadista") 14 de Abril de 1972.
17. Ullman, Adam B., "The rivals: América and Russia since World War II" ("Los rivales: América y Rusia desde la II Guerra Mundial"), Viking Press. Nueva York, 1972, pág. 586.