

CESEDEN

EL PODER NAVAL (II)
LAS SUPERPOTENCIAS Y MARINAS

Traducción de la Revista ADELPHI nº 123 ,
por el Excmo. Sr. Vicealmirante Don Fer-
nando MORENO DE ALBORAN Y REYNA.



Abril 1977

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 109 - IV

I N D I C E

	<u>Pág.</u>
- Las Marinas de las Superpotencias: motivos, fuerzas y perspectivas.	1
Hohan Jorgen Holst Director de Investigación, Instituto de Asuntos Internacionales Noruega, Oslo.	
- Estrategia Marítima y las superpotencias.....	31
Michael MccGWIRE Profesor de Estudios Marítimos y Estratégicos, Departamento de Ciencias Políticas, Universidad de Dalhousie, Halifax, Nueva Escocia.	
- Diseño de una Marina moderna: discusión de taller.	53
Almirante Stansfield Turner, Marina EE.UU. Comandante en Jefe de las Fuerzas Aliadas del Sur de Europa. Contralmirante J.H.F. Eberley, Marina Real, Almirante Jefe Adiestramiento Naval de la Marina Real.	

LAS MARINAS DE LAS SUPERPOTENCIAS:

Motivos, fuerzas y perspectivas

Johan Jorgen Holst

Estados Unidos y la Unión Soviética son las dos potencias navales dominantes en el escenario del mundo contemporáneo. Estados Unidos posee larga tradición como potencia marítima principal. La Unión Soviética es un recién llegado a la cumbre de la comunidad y con el impresionante crecimiento de su poder naval en los dos últimos decenios, ha suscitado enorme atención y dado lugar a veces, a advertencias alarmistas de peligro inminente. Hasta ahora sin embargo, las dos superpotencias no se han visto comprometidas en esa apretada y cerrada carrera naval como se vieron arrastradas la Alemania de Guillermo II y Gran Bretaña antes de la I. G.M. La rivalidad Este-Oeste está centrada sobre el mapa político de Europa continental y el mantenimiento del equilibrio central; hasta ahora, el poder naval no ha constituido el instrumento fundamental para cualquiera de las principales dimensiones del conflicto. Esa situación podría cambiar en los años venideros.

El surgimiento del medio ambiente naval.

La creciente precisión lograda con los misiles balísticos de largo alcance para batir blancos fijos, probablemente afectará a la modalidad del futuro despliegue en favor de los sistemas basados en la mar. Igualmente, la estabilización política de Europa Central a través de la diplomacia de apaciguamiento y la aparición del "modus vivendi" basado en la aceptación explícita del resultado territorial de la II G.M., obligará a desviar la atención del centro de Europa. Probablemente se acentuarán las inestabilidades socio-políticas de Europa Mediterránea a causa de una serie sucesivas de crisis; al mismo tiempo, pueden plantearse conflictos so-

bre los derechos a los recursos del océano entre algunos países del norte de Europa y el resto de este continente. Así la cohesión y coherencia en cuanto a la seguridad europea podría quedar sometida a graves tensiones. A su vez, se acentuarían esas tensiones por la tendencia a dotar a la política de apaciguamiento de infraestructura militar, mediante varios acuerdos de control de armamento, limitados a Europa Central y a las fuerzas de tierra y aire. Así, el apaciguamiento puede convertirse en una "carta a ofrecer", en vez de menú fijo para toda Europa. En tales circunstancias el poder naval llegaría a ser el instrumento clave de las superpotencias para ejercer su influencia sobre el molde al cual se adaptarán los desarrollos de los flancos de Europa. Además, evidentemente los conflictos en Europa Meridional y Septentrional pueden perturbar las premisas políticas y esperanzas sobre las cuales se basa el apaciguamiento europeo.

Los océanos son los últimos lugares comunes de la especie humana y están cambiando rápidamente su carácter. El tonelaje mercante mundial crece rápidamente -cuadruplicándose durante los pasados veinte años- constituyendo un problema la congestión en muchos pasos estrechos y frecuentados. La técnica ha mejorado la eficacia de la industria pesquera hasta el punto de poner en peligro la supervivencia de importantes reservas - (las capturas mundiales se incrementaron de unos 16 millones de Tm. en 1950 a 60 millones en 1970) amenazando a la economía y estilo de vida de las comunidades costeras. El desarrollo tecnológico permite el acceso a los recursos de hidrocarburos, así como también, a la arena y grava de las plataformas continentales y nódulos de manganeso de las grandes profundidades - principalmente en el Pacífico. La crisis de energía y creciente dependencia de los estados industriales de las materias primas - cuyos suministros encuentran dificultades para hacer frente a la demanda prevista- sirve de fuerte incentivo para obtenerlas del mar.

El futuro de los océanos plantea problemas que esencialmente son de carácter regulador. En la Tercera Conferencia sobre la Ley del Mar (UNCLOS III), se hicieron esfuerzos sin precedentes de preparación de leyes con intención de implantar un sistema universal, regulador y uniforme. No parece que dicho certamen vaya a obtener éxito y conseguir un tratado de completo acuerdo, por tanto, probablemente el futuro sistema regulador estará constituido por un mosaico de principios generales, acuerdos regionales y legislación nacional. De todas formas si la UNCLOS III hubiera logrado adoptar un tratado completo, quedarían todavía muchos conflictos pendientes sobre divisiones, reglas de acceso, derechos históricos, competencia entre diversas modalidades, normas de protección al medio ambiente, etc.

Las dos superpotencias tienen intereses comunes y se oponen a la paulatina tendencia hacia la soberanía de las naciones costeras, asegurándose así la libertad de navegación. La implantación de zonas económicas exclusivas de 200 millas hará que del 36 al 37% de los océanos se encuentren bajo control nacional (superficie igual al total de las masas terrestres de la tierra), aunque el ejercicio de la autoridad del estado ribereño, dentro de dichas zonas, es objeto de considerables discusiones. Además, la extensión del límite del mar territorial hasta las 12 millas, colocará a unos 110 estrechos bajo control nacional de los estados del litoral, comprometiendo seriamente la libertad de navegación. Esto afectará muy especialmente a las fuerzas navales que traten de cruzar por estrechos internacionales recientemente " apropiados " y declarados de paso inocente. Así, los futuros regímenes reguladores sobre uso del océano originarán muchos conflictos pudiendo también verse comprometidas las fuerzas navales de las superpotencias.

Las actividades en los océanos pueden ser causa de muchos conflictos y además los mismos océanos se convertirán en escenario de la lucha si la manzana de la discordia puede estar en cualquier parte. Hay también muchas cuestiones sin contestar. ¿ Si las pequeñas potencias dispusieran de misiles con guía de precisión, relativamente baratos y proyectiles guiados lanzados por cañón, podrían desafiar realmente a las superpotencias en determinadas zonas del océano? ¿ Cómo podría afectar a las funciones y misiones de las Marinas de las superpotencias la creciente discrepancia entre la codificación legal y las estructuras de vigilancia en la mar? ¿ Podrían las potencias navales establecidas dar legalidad a un orden marítimo en el cual los países del Tercer Mundo juegan un papel solo secundario? ¿ Seguirá la Unión Soviética las reglas de un orden marítimo que es esencialmente Occidental en su concepción? ¿Cuál será el futuro papel de los elementos disuasorios basados en la mar en un medio ambiente donde los misiles basados en tierra tienen reducidas oportunidades de supervivencia, especialmente si tenemos en cuenta el hecho de que los basados en submarinos constituyen el medio más costoso para desplegar misiles balísticos y el medio de lanzamiento con menos precisión? ¿ Cómo afectará a la lucha submarina el despliegue de boyas " ingeniosas " y a la vulnerabilidad de los submarinos de propulsión nuclear con misiles balísticos (SSBN)? ¿ Ha pasado de moda el concepto de " buque capital " en torno al cual se encuentran estructurando las Marinas de las superpotencias? ¿ Cuáles serán los sustitutos funcionales de los costosos portaviones polivalentes? ¿ Cuáles son las ventajas y limitaciones de la propulsión nuclear? ¿ Caben esperar innovaciones técnicas que pudieran alterar las estructuras de las misiones básicas de las Marinas de las superpotencias? Verdaderamente, es imposible.

dar respuestas adecuadas a dichas cuestiones. Sin embargo, antes de sugerir algunas tentativas, es necesario examinar las configuraciones y tendencias actuales en las actitudes navales de las dos superpotencias.

Nos enfrentamos con una serie de problemas de denominaciones al intentar comparar las Marinas de las dos superpotencias. Muchas veces se plantean las comparaciones con objeto de poner de manifiesto determinados puntos de vista relacionados con disputas internas en cuanto a la distribución de los recursos. Es importante el problema de la unidad de medida, pues se trata de establecer un marco de referencia adecuado para las comparaciones. También está la cuestión del alistamiento relativo de combate: las inspecciones de buques han puesto al descubierto graves fallos, aunque pequeños, en la Marina de EE.UU. (1), pero poco sabemos sobre la Marina Soviética en este aspecto. Es preciso examinar las configuraciones específicas de las Marinas de las dos superpotencias, con referencia a los objetivos que tienen fijados, pero los objetivos soviéticos y americanos discrepan, en parte debido a diferencias en tradición, posiciones geopolíticas y cometidos. Además, objetivos e instrumentos guardan estrecha relación en el proceso de estudiar las decisiones y no debemos cometer el error de suponer objetivos fijos e inmutables por parte de ambas potencias. Pueden generarse nuevas opciones e incentivos mediante el desarrollo de las capacidades navales. En algunos contextos políticos las Marinas pueden convertirse en instrumentos en busca de una misión. Por lo tanto, la rivalidad naval de las superpotencias no se encuentra impulsada invariablemente por un motor de acción-reacción; hay "dinámicas internas" importantes en las políticas navales de ambas superpotencias.

Postura naval americana

Las misiones determinantes de la estructura y composición de la Marina de EE.UU. son: la disuasión estratégica, control del mar, proyección del poder a tierra y presencia naval. Desde luego no son categorías puras y excluyentes entre sí, pero para finalidad del análisis es conveniente tratarlas separadamente.

(1) International Herald Tribune 23 Sep. 1975.

Disuasión estratégica

La contribución de la Marina de EE.UU. a la disuasión estratégica está constituida por 41 SSBN (Submarinos nucleares con misiles balísticos), con 16 tubos lanzadores cada uno, un total de 656 lanzadores. - Los misiles balísticos lanzados desde submarinos (SLBM) son los " Polaris A3 ", con 3 vehículos de re-entrada múltiples (MRV) y el " Poseidón C3 ", con 14 vehículos de re-entrada múltiple de seguimiento del blanco independientemente (MIRV). Ambos son misiles de dos etapas, propulsor sólido, gufa inercial, con alcance de unas 2.500 millas náuticas. La cabeza de combate del " Polaris " tiene una carga de 200 Kilotones (KT) y la del " Poseidón " una de 50 KT. El error circular probable (CEP) a máxima distancia está en un área de 600-900 metros.

Los 31 submarinos de la clase " Lafayette " se adaptarán a la configuración " Poseidón C ", realizándose la conversión en todos excepto siete. El programa de conversión estará terminado a principios del año fiscal 1978. No se transformarán las dos primeras clases de " Polaris ", " Ethan Allen " y " George Wáshington " (cinco barcos cada una), ni en los misiles " Poseidón C3 " o la siguiente " Trident C4 ". Dichos submarinos tienen de promedio 14 años de antigüedad y probablemente se retirarán cuando entren en servicio los nuevos SSBN " Trident ", proyectados para montar 24 tubos. El primer " Trident " entrará en servicio a principios del año fiscal 1979. El misil " Trident C4 " tendrá un alcance máximo de 4.000 millas náuticas (mn), calculado para llevar vehículos de re-entrada manio-brables (MARV).

El submarino " Trident " será muchísimo más grande que sus predecesores, con un desplazamiento en inmersión de unas 18.700 Tm., en comparación con las 8.250 Tm. de los " Lafayette ". Más silencioso que los " Poseidón ", los tubos lanzadores tendrán mayor volumen. Es posible que se desarrolle un misil de mayor alcance todavía, capaz de utilizar plenamente los tubos lanzadores y entrar en servicio en la segunda mitad de los años 1980. El misil " Trident C4 " será tan exacto como el " Poseidón C3 " a máximo alcance. Los Estados Unidos proyectan construir 10 submarinos " Trident " a ritmo alternativo 1-2-1-2 anual; además, se acondicionarán 10 submarinos de la clase " Poseidón " para montar el " Trident - C4 ", empezándose en 1979. Se estima que los SSBN tienen una edad eficaz de servicio medio de unos 20 años y puesto que el último SSBN entró en servicio en 1967 posiblemente toda la flota quedará reemplazada a fines de los años 1980 o principios de los 1990.

Cuando se sustituyan los 10 submarinos " polaris " por los "Trident" a principios de los años 1980, los Estados Unidos tendrán 736 SLBM. Según las directrices de Vladivostok en la segunda fase de las Conversaciones para Limitación de Armas Estratégicas (SALT II), se permitirá a EE. UU. un total de 2.400 vehículos portadores estratégicos. Como los sub-teuchos para los ICBM, según el acuerdo de SALT I para la Fuerza Ofensiva Provisional son en esencia para plantear en SALT II, los Estados Unidos pueden tener que decidir entre una mezcla de SLBM y bombarderos estratégicos con un techo máximo de 1346 o, posiblemente 1400, cuando se retiren los misiles " Titan ". Como no haya limitaciones especiales negociadas para los SLBM, parece probable que se incremente el peso relativo de la contribución de la Marina a la actitud de la fuerza central de los Estados Unidos.

En los años 1980 los SLBM alcanzarán un 75% de las cabezas de combate de la fuerza estratégica americana.

Los SSBN americanos tienen acceso a las siguientes bases: Rota (España), Holy Loch (Escocia) y Guam. A medida que aumentan los alcances de los misiles, los submarinos podrán permanecer, dentro del alcance de los objetivos soviéticos, en áreas oceánicas no intensamente patrulladas por submarinos de ataque nucleares soviéticos (SSN) como sucede, por ejemplo, en el Mar de Noruega. Se sabe que los submarinos " Trident " tienen su base en Bangor, en el estado de Wáshington, costa del Pacífico de Estados Unidos.

Fuerzas de Portaviones de Ataque

A medida que la técnica ha ido dejando caducas los antiguos conceptos de negar los mares al enemigo mientras se afirmaba el uso exclusivo para uno, ha cambiado el objeto del control del mar. Hoy, la expresión " control del mar " connota dominio de áreas limitadas por periodos concretos de tiempo - por ejemplo, para proyectar el poder a tierra o reabastecer fuerzas en ultramar y aliadas. Desde el punto de vista táctico las operaciones de " control del mar " pueden comprender el control de salida (embotellar al adversario en su puerto y bases), control de punto de estrangulación (impedir el paso del enemigo a través de determinados estrechos geográficos), operaciones de búsqueda en áreas abiertas (caza de fuerzas enemigas en alta mar) y defensa local (negar al adversario el acceso a ciertos objetivos específicos). Las fuerzas navales polivalentes están configuradas en gran medida para misiones de control del mar.

Las fuerzas navales americanas concentran su potencia de ataque en un número de portaviones relativamente pequeño, y las fuerzas operativas de portaviones están integradas por buques de escolta que vienen a reforzar el armamento defensivo. El crucero de ataque de propulsión nuclear (CSGN) ofrece cierta capacidad complementaria para ejercer el control del mar y en algunas circunstancias constituye una alternativa . El CSGN puede montar el sistema de misiles " Aegis " para defensa contra aviones y misiles, misil de crucero de largo alcance superficie-superficie, el " Harpoon " para distancias más cortas, así como varios aviones de despegue y aterrizaje vertical (VTOL). Deberá ser capaz de ejercer el control del mar con independencia, excepto en áreas muy amenazadas .

A partir de la guerra de Corea, Estados Unidos viene manteniendo cinco o más portaviones desplegados permanentemente en áreas avanzadas, dos en el Mediterráneo y tres por lo menos en el Pacífico Occidental. Se necesitaría un total de 15 portaviones para sostener este nivel de despliegue avanzado con sus bases en Estados Unidos. La actual fuerza de portaviones asciende a 13 unidades, una de ellas basada en Japón. Esta fuerza solo puede sostener cuatro portaviones en despliegue avanzado, de forma que la fuerza permanente en el Pacífico Occidental ha quedado reducida a dos. Hacia 1981 los Estados Unidos dispondrán de una flota de 12 portaviones compuesta enteramente de grandes porta-aeronaves posteriores a la II G.M., incluyendo cuatro de propulsión nuclear - "Enterprise", "Nimitz", "Eisenhower" y "Vinson" - y ocho convencionales de la clase "Forrestal" (1955-59) y "Kitty Hawk" (1961-68). (En el periodo 1977-81, se retirarán del servicio los tres portaviones de la clase "Midway" y los dos de la clase "Hancock" en 1976). Se transformarán todos los portaviones para misiones polivalentes, llevando una mezcla de aviones para lucha A/S (ASW) y tácticos. La fuerza de 12 portaviones tendrá unos 1.100 aviones, incluyendo los cazas F14 "Tomcat" para defensa aérea de la flota, A-7 "Corsair" para ataque a tierra y buque, aviones S-3 "Viking" y helicópteros SH-3 "Sea King" para lucha A/S.

Como parte del " concepto alto-bajo " de la Marina Americana, se proyectó construir una plataforma de aviones más pequeña y bastante austera capaz de lanzar aviones de despegue y aterrizaje vertical corto (V/STOL), aviones de caza/ataque y helicópteros A/S, para misiones de control del mar en áreas fuera del alcance de aviones soviéticos basados en tierra. Sin embargo, el Congreso Norteamericano rechazó el proyecto de construir un buque de 14.000 Tm. para control del mar. El Departamento de Defensa está trabajando ahora en un programa para una nueva clase

de portaviones medios, de 50.000 Tm. de desplazamiento aproximadamente y la Marina insiste en reemplazar sus ocho portaviones convencionales de la clase "Kitty Hawk" y "Forrestal" con portaviones de 90.000 Tm. de propulsión nuclear. Incluyendo a los aviones y demás equipos cada portaviones nuclear representará una inversión de capital de unos 8.000 millones de dólares. Actualmente casi la mitad del presupuesto de la Marina se invierte en la adquisición y funcionamiento de los portaviones.

Grandes Buques de Combate

El número de buques en servicio para misiones polivalentes de la Marina Americana ha quedado reducido en el 48% en el año fiscal de 1968. A fines de dicho año había en activo 951 barcos en la flota de EE.UU., en el año fiscal 1976 el número descendió a 496, el más bajo desde 1939. La decisión se aceleró por medidas tomadas en 1970-72 de retirar pronto varios buques al objeto de poder contar con más fondos para el programa de nuevas construcciones. Probablemente la cifra de 1976 será el punto más bajo pues las nuevas construcciones aumentarán el nivel de la fuerza, dando lugar a incrementar el número absoluto de buques de combate de superficie de 210 a 240 a mediados de los años 1980. Según los actuales planes el 75% de la flota de buques de guerra de superficie estará entonces integrada por cinco nuevas clases de buques. Todos ellos excepto los 46 barcos FF-1052 clase "Knox" (diseñados en 1962) habrán sido proyectados entre 1969 y 1975. Por tanto, los grandes programas de construcciones actuales comprenden: 30 barcos DD-963 clase "Spruance", 50 fragatas de misiles guiados FFG-7 y 10 cruceros de propulsión nuclear y misiles guiados CGN-38.

Las clases CGN y DD-963 están concebidos principalmente para defender fuerzas de alto valor. Estas serán: 12 portaviones, 10 grupos de abastecimiento en la mar, transportes para 1 1/3 de la División de Infantería de Marina y equipos aéreos y 5 convoyes de barcos de reabastecimiento militar. Desde el punto de vista americano los buques de guerra de combate son muy eficaces para la misión de defensa de punto contra aviones y misiles, así como, contra los ataques con torpedos de los submarinos. Cuando se entregue el último CGN en 1979-80, los Estados Unidos podrán llevar a cabo dos reacciones rápidas, todas con grupos de ataque de portaviones con propulsión nuclear.

El Congreso de EE.UU. ha ejercido presiones en favor de una Marina nuclear. El pasado año promulgó el Título VIII de la Ley de Autori

zación de Asignaciones para la Defensa, requiriendo a la Marina para que adquiriera solamente buques de propulsión nuclear para sus fuerzas de ataque (submarinos, portaviones y escoltas de portaviones) salvo si el Presidente advierte al Congreso que los buques de propulsión nuclear no son de interés nacional para determinadas misiones. Los buques de propulsión nuclear son más costosos que los convencionales tanto su adquisición como en servicio; en general, en el caso de los submarinos se está de acuerdo que la propulsión nuclear merece ese extraordinario coste, pero en buques de superficie es cuestión de muchas controversias.

Quizás el desarrollo más importante en la postura americana, sea la introducción de una capacidad significativa de misiles superficie-superficie. El misil principal contra-buque será el " Harpoon " de propulsor sólido y combustión con aire, alcance superior al horizonte lo cual permite a los buques americanos enfrentarse con barcos de combate de superficie soviéticos más allá del alcance del poder aéreo basado en tierra y en zonas donde pueden operar sin ayuda del poder aéreo basado en la mar. Se puede lanzar el " Harpoon " desde buques de superficie y aviones. Además se reforzará la capacidad de defensa aérea de la flota con la adopción del sistema de misiles "Aegis"; el misil ASROC constituye potente arma A/S. Hacia 1980 el número de buques con sistemas de misiles superficie-aire quedará incrementado casi en el 60%; los de ASROC en el 35% y los dotados con apoyo de helicópteros en un 50%.

La eficacia combativa de los modernos buques de guerra está determinada principalmente por sus armas y sensores, más que por la plataforma en sí, y (quizás más que todo) por la acción integrada de varios buques, hecha posible por la comunicación táctica de datos. El éxito en las misiones polivalentes es cada vez más una función de perfecta integración de vigilancia, comunicación y seguimiento del blanco. La duración máxima prevista para la plataforma (25 años) sobrepasa a la vida de la carga útil en un factor de dos a tres, por consiguiente son necesarias las modernizaciones periódicas y transformaciones. Este hecho ha originado gran impacto en la apreciación entre plataformas de características altas y bajas, obligando a la Marina Americana a adoptar la política de la " mezcla alta-baja ". Según este concepto la flota se compondrá de un pequeño número de buques con elevadas posibilidades, proyectado para operar en áreas muy amenazadas, complementados por una cantidad mayor de buques menos complejos. Las fragatas con misiles guiados FFG-7 de 3.400 Tm. de un coste por unidad de 122 millones de dólares, están proyectadas para proteger buques de alto valor, navegando a velocidades relativamente bajas, en zonas de amenazas aéreas moderadas.

La Marina Americana está desarrollando embarcaciones hidroalas de patrulla (PHM) con misiles proyectadas para vigilancia, protección y operaciones especiales en áreas costeras y archipiélagos. El programa de Vehículos Navales Avanzados está orientado al desarrollo de un prototipo de buque con efectos de superficie, oceánico de 2.000 Tm. y 80 nudos (SES), y un buque más grande como objetivo final.

Lucha antisubmarina

Los submarinos soviéticos constituyen la principal amenaza a las fuerzas navales Americanas e integridad de las líneas marítimas de comunicaciones. La estrategia americana para hacer frente a la amenaza es la defensa en profundidad mediante la implantación de una serie de barreras A/S. Las barreras de primera línea alrededor de las bases enemigas probablemente estarán formadas por submarinos de ataque y aviones de patrulla, las barreras de segunda línea posiblemente estarían concentradas en ciertos puntos de estrangulamiento, como el espacio entre Groenlandia-Islandia-Gran Bretaña en el Atlántico Norte y sostenidas por aviones de patrulla de gran radio de acción, submarinos de ataque ayudados por sistemas de vigilancia y aviones basados en portaviones. La tercera barrera o cercana comprendería principalmente las fuerzas de escolta y sus helicópteros.

Estados Unidos se encuentra en proceso de construir una fuerza de 90 SSN. A finales de 1975 disponía de 64 SSN, incluyendo 37 de la clase " Sturgeon " y 13 " Permit " dotados con misiles A/S SUBROC y torpedos A/S. Los 6 submarinos SSN clase " Los Angeles " ya cuentan con créditos y estarán terminados antes de acabarse el año fiscal 1981. El coste de los SSN " Los Angeles " es aproximadamente 225 millones y el Departamento de Defensa tiene interés en desarrollar un SSN menos costoso para reemplazar a los tipos más viejos en los años 1980.

Para aumentar la capacidad de los SSN clases " Permit ", " Sturgeon " y " Los Angeles " se les instalará misiles " Harpoon " en cápsulas flotantes para dispararlos con los tubos lanzatorpedos. Se está desarrollando un misil de crucero estratégico lanzado desde el agua, de largo alcance (1.400 m.n.) para las plataformas SSN. Así adoptando la idea soviética los submarinos de ataque americanos incrementarán sus capacidades ofensivas contra los buques de superficie enemigos a largas distancias.

La Marina de EE.UU. tiene en desarrollo dos grandes sistemas de vigilancia bajo el agua, el de sonido fijo (SOSUS), ya operativo, y el sensor remolcado (SURTASS). Funciona en 36 escuadrones de aviones - A/S de gran radio de acción, basados en tierra y a fines de 1980 se habrán reemplazado todos los viejos " Neptunos " P2 por los P-3 " Orión ". Los 24 escuadrones de la fuerza operativa dispondrán del moderno P-3C con sistema de sonoboya direccional " Difar ", calculador integrado aéreo y sistema de análisis acústico.

Asalto anfibio

Estados Unidos con sus fuerzas operativas de portaviones pueden proyectar su poder aéreo táctico a tierra, donde no disponen de bases - disponibles o a escasas distancias dentro del alcance de las mismas. También darán apoyo a las operaciones anfibia. La actual fuerza anfibia compuesta de 65 buques puede transportar simultáneamente los elementos de asalto correspondientes a algo más de una Fuerza Anfibia de Infantería de Marina (MAF). Sin embargo, los transportes se encuentran repartidos aproximadamente por igual entre los océanos Atlántico y Pacífico. Se pretende incrementar esta fuerza para obtener una capacidad de transporte de 1 1/3 MAF, mediante la adquisición de cinco grandes buques de asalto (39.000 Tm.) de helicópteros anfibios (LHA) clase " Tarawa ". Estados Unidos dispondrá entonces de un despliegue permanente avanzado de cuatro Unidades Anfibia de Infantería de Marina tamaño batallón, en lugar de las dos actuales. Se podrá también destacar al LHA a zonas avanzadas como respuesta ante crisis, en lugar de los portaviones.

La Marina Soviética

En la última década aparece la Marina Soviética como fuerza moderna o impresionante. No se dispone de información verídica en todos los casos en cuanto a los objetivos y funciones de vigilancia determinantes de la misión de la estructura de la flota soviética, por tanto, hasta cierto punto nuestro análisis se basa en conjeturas. Sin embargo, el margen de error no será probablemente demasiado grande. Las publicaciones soviéticas sobre estrategia naval vienen siendo en muchos modos más francos que en otros aspectos de su política militar. (2)

(2) Por ejemplo, ver la serie de artículos del Almirante Sergi C. Gorshkov sobre " Navies in War and Peace " (Las Marinas en guerra y paz)

.../...

La Marina Soviética comparte con la Marina Americana la misión de disuasión estratégica, pero para la Unión Soviética el objetivo del control del mar no tiene los mismos imperativos operativos como le ocurre a EE.UU. La Unión Soviética no depende de las líneas marítimas de comunicaciones para la importación de mercancías y enlace con sus grandes aliados. Su interés fundamental es asegurar para los SSBN soviéticos el acceso a las áreas de patrulla desde las cuales alcanzar con sus misiles los objetivos en Norteamérica. Esta misión puede comprender la destrucción o ocupación de las barreras A/S de Occidente en los puntos claves de paso obligado. Segundo, la Unión Soviética tiene sumo interés en negar el dominio del mar y en este contexto ha construido una fuerte defensa de las áreas operativas de su flota. Además, ha insistido en la misión de contra-atacar a los SSBN Americanos y fuerzas de portaviones capaces de amenazar directamente al territorio metropolitano soviético. Deberá analizarse desde esta perspectiva el énfasis puesto en la aviación naval basada en tierra de gran radio de acción y en los SSN. Además se han concebido las fuerzas navales soviéticas para la misión de negar a Occidente el uso de las líneas de comunicaciones marítimas de importante impacto en el resultado de una guerra en el continente europeo o asiático. Ha reducido significativamente fuerzas dedicadas a esta misión -principalmente submarinos con propulsión diesel- con la retirada de muchos de los primeros submarinos de la posguerra. Aunque la escalada de costes puede ser factor importante, también es posible que la reducida capacidad de intercepción contra el tráfico mercante refleje el punto de vista de que no es probable se prolongue cualquier guerra grande Este-Oeste según moldes de la II G.M.

Hasta ahora la Unión Soviética no ha desarrollado alguna capacidad de cierta entidad para proyectar el poder a tierra en áreas lejanas. Al parecer las misiones asignadas a la Infantería de Marina son quizás la conquista de áreas contiguas costeras a las zonas de operaciones de la flota - aunque el adiestramiento de tropas de infantería en operaciones de desembarco utilizando mercantes puede indicar alcances expansionistas.

...
publicados en "Morskoi Sbornik" en 1972-3 y re-editado en inglés como - "Red Star Rising at Sea" (Estrella Roja amanece en la mar) (Annapolis, Md:U.S. Naval Institute, 1974). El trabajo colectivo de V.I. Achkasov et al Boevoy Put' Sovetskogo Voennno-Morskogo, también es de interés. Es muy instructivo comparar los últimos capítulos sobre la Marina Soviética de la posguerra en la segunda (1967) y tercera (1974) ediciones..

Por último, la Marina Soviética ejerce cada vez más su presencia en áreas oceánicas estratégicamente importantes. Hasta 1967 no estableció su presencia significativa fuera de las aguas costeras, concentrando su actividad inicial en el Atlántico nordeste y Pacífico noroeste en conexión con los grandes ejercicios de la flota. Sin embargo, en el Mediterráneo es donde ha mostrado actividad más extensa. A partir de 1968 ha establecido una cierta presencia en el Océano Indico, y manteniendo intermitentemente cruceros de combate en el Caribe (desde 1969) y litoral occidental africano (desde 1970). La Unión Soviética también ha intentado al parecer desplazar el umbral de tolerancia de Estados Unidos hacia Cuba, tratando de establecer una base de submarinos y visitar la isla con diferentes clases de sumergibles. (3) No obstante, en los últimos años ha disminuido significativamente el ritmo de crecimiento de la presencia soviética en aguas lejanas; al mismo tiempo las operaciones de sus submarinos constituyen la parte decreciente de la actividad total en aguas lejanas mientras ha incrementado las operaciones de combate de superficie, buques anfibios y actividades auxiliares.

En algunos casos se puede considerar la presencia naval soviética para contrarrestar el poder naval americano (ese poder de interposición afectará al cálculo de riesgo de los Estados Unidos y actores locales en crisis). Además, puede emplearse la presencia naval soviética con la finalidad de dar apoyo y obtener influencia política con actores particulares (por ejemplo, en Abril de 1973, la fuerza operativa naval visita Irak durante el conflicto fronterizo con Kuwait y el transporte aéreo de la fuerza expedicionaria marroquí a Siria en Abril-Julio de 1973). Sin embargo, no debe ser fácil para los almirantes soviéticos demostrar convincentemente, a sus superiores políticos precisamente, como el poder naval ha conseguido ejercer influencia política viable en áreas como el Oriente Medio.

Disuasión estratégica

La fuerza SSBN soviética comprende 34 submarinos de la clase Y, con 16 misiles SS-N-6 cada uno. El primer buque entró en servicio hacia fines de 1967 y el último en 1974. Hay tres variantes de misiles SS-N-6, todos de propulsión líquida. La Mod. 1 es de cabeza única, con alcan-

(3) Barry M. Blechman y Stephanie E. Levinsen, "Soviet Submarine Visits to Cuba" ("Submarinos soviéticos visitan Cuba") "US Naval Institute - Proceedings" 101 (9) Sep. 1975, pág. 31-39.

ce de 1.300 m.n., mientras que la versión Mod. 2 tiene un alcance de 1.600 m.n. La versión Mod. 3 tiene también 1.300 m.n., pero monta MR-V. La combinación rendimiento/precisión reduce su eficacia a blancos blandos (1,8 - 1,3 Km. CEP). Se han botado 13 submarinos de la clase D, con 12 tubos lanzadores (una versión más larga de la clase Y) y se encuentra en construcción otra serie todavía mayor con 16 tubos por lo menos. Los submarinos clase D montan SLBM SS-N-8, propulsor líquido, con alcance de 4.200 m.n. Existen también 8 submarinos de la clase H, capaces de lanzar tres misiles cada uno SS-N-5 con alcance de 700 m.n.

Además hay 20 submarinos clase G, propulsión diesel, portando cada uno tres misiles SS-N--4-5. Estos misiles no figuran contabilizados en el acuerdo SALT I, según el cual la Unión Soviética puede desplegar 950 SLBM a bordo de 62 SSBN, si se retiran del servicio los 209 de los ICBM (SS-7-8) más viejos. A su vez, las directrices de Vladivostok estipulan que la Unión Soviética puede desplegar solamente un total de 782 SLBM y bombarderos estratégicos sin reducciones compensatorias en ICBM. Probablemente Rusia se orientará, por lo menos, hacia la construcción de SSBN con 950 SLBM/62 tope máximo del acuerdo SALT I e incrementar así el peso relativo de la fuerza de SSBN en la acción de disuasión total. Actualmente, los SLBM ascienden a un 30% de las cabezas de combate de misiles estratégicos soviéticos. (Es posible que los ocho submarinos de la clase H se transformen en SSN).

A diferencia de EE.UU. la Unión Soviética no viene manteniendo parte de su flota de SSBN, en posiciones avanzadas para lanzar sus misiles contra sus objetivos. En realidad al parecer solamente ha mantenido como promedio dos o tres submarinos de la clase Y en patrulla durante algunos años. Con la entrada en servicio de submarinos de la clase D, basados en su mayoría en puertos metropolitanos junto con la flota Septentrional en la península de Kola, la Unión Soviética parece haber optado por un despliegue cercano a la metrópoli en los mares de Barents y de Noruega . Con el incremento en alcance de los SS-N-8 La Unión Soviética podrá afectar un despliegue en áreas donde posiblemente podrá prestar gran protección activa contra la acción A/S de los Occidentales.

Es sorprendente el fracaso al no lograr mantener una parte significativa de los submarinos clase Y en estación (pues dichos submarinos podrán constituir la fuerza SSBN soviética más importante durante algunos años). Esto puede ser debido a dificultades técnico/políticas con respecto a las comunicaciones de largo alcance, mando y control. Otras hipótesis se orientan a creer en la posibilidad de que el mando soviético confie en

tener la iniciativa en una crisis intensa y esperar en ataque repentino por sorpresa, o se considere capacitada de llevar a cabo el despliegue masivo con la protección de las fuerzas de superficie y submarinas. Quizás Rusia vea también a los SLBM como fuerza residual para fines de negociación - como parte de una estrategia de contención.

La Fuerza submarina

La flota soviética activa de submarinos de ataque y misiles de crucero, asciende a unas 245 unidades, lo cual representa considerable reducción de un total de casi 500 disponibles a fines de los años 1950. Cabe esperar el posterior declive, y se retiren del servicio los submarinos de propulsión diesel, construídos en gran número durante los años 1950 (clases W, Z, Q y R.). Los 56 submarinos de patrulla convencionales, clase F, - probablemente continuarán en activo hasta principios de los años 1980. Ha entrado últimamente en servicio un nuevo submarino de ataque, clase T, propulsión diesel encontrándose ya en construcción en serie. Podría estar concebido principalmente para defensa del área de la flota, posiblemente para proteger el despliegue en aguas metropolitanas de los SSBN clase D.

La fuerza de submarinos soviética comprende también unos 40 submarinos de propulsión nuclear con misiles de crucero (SSGN). Los SSGN clase C llevan sistemas de misiles de cruceros SS-N-7, para lanzamiento en inmersión, con alcance hasta el horizonte (30 m.n.); el primero de estos buques fue entregado en 1968. Esta clase se está construyendo al ritmo de dos unidades por año y en 1975 se encontraban operativas 13 - unidades. Los 27 submarinos clase E-II montan misiles de crucero SS-N-3, largo alcance (250 m.n.), para lanzarlos en superficie. Este misil, requiere guía externa desde avión y también lo llevan los 16 submarinos clase J y los 12 clase W de propulsión diesel. Algunos de estos buques han estado desplegados en el Mediterráneo. Posiblemente los submarinos con misiles de crucero están concebidos principalmente para ataque a los portaviones.

Se tiene conocimiento de que la Marina Soviética ha desarrollado un nuevo misil superficie-superficie, el SS-N-13, con un alcance de 400 m.n. Este puede montarse en el submarino clase P y en tal caso entraría en producción en serie. (Al parecer en 1971 entró en servicio una unidad de esta clase). También puede montarse el SS-N-13 en los SSGN clase E.

Los SSN soviéticos ascienden a 30 unidades. Los 13 submarinos de la clase N, que entraron en servicio entre 1958 y 1963, son bastan-

te ruidosos, pero capaces de dar grandes velocidades (especialmente después de las modificaciones realizadas a fines de los años 1960). Los submarinos de la clase V, cuyos primeros barcos fueron entregados en 1967, son más silenciosos y rápidos, y se construyeron a un ritmo de tres unidades por año.

Dado el número de los SSBN Americanos, la Unión Soviética estará durante algunos años algo escasa en submarinos de alta velocidad para misiones antisubmarinas. Probablemente aparecerá alrededor de 1978-80 una nueva clase de SSN y es posible que el único sumergible de la clase A esté terminado en 1980 y sea el precursor de una nueva serie de submarinos de flota de propulsión nuclear. Extrapolando en las tendencias actuales de construcción, la Marina Soviética podrá disponer de 180-200 submarinos nucleares a mediados de los años 1980, 60 de los cuales probablemente serán SSBN.

La Marina de superficie

La Marina de superficie soviética se compone de dos buques - portahelicópteros con misiles guiados (clase "Moskva"), 19 cruceros con misiles (clase "Kara", "Kresta I" y "Kyada"), 12 cruceros artilleros (clases "Sverdlov", "Chapayev" y "Kivov"), 45 destructores lanzamisiles (clases "Krivak", "Kashin", "Kanin", "Kotlin" y "Kildin"), 36 destructores artilleros (clases "Kotlin", "Skory" y "Tallim") y 106 escoltas, sumando un total de 220 barcos. Las nuevas clases de grandes buques de superficie poderosamente armados con armamento ofensivo y defensivo, están todos clasificados como "grandes buques A/S", lo cual indica su misión fundamental. Pero los barcos soviéticos también requieren mayor capacidad ofensiva contra los buques de superficie americanos que operan apoyados con portaviones. Esta diferencia en composición de fuerza puede explicar, en cierto modo, el énfasis soviético en sistemas de misiles superficie-superficie. Los buques soviéticos muestran un diseño compacto y armamento pesado, de gran potencia de fuego pero con poca o ninguna capacidad de recarga para sus sistemas de grandes misiles y torpedos. Hay también marcado énfasis en su elevada velocidad y moderado tamaño.

Los cruceros clase "Kara", visto por primera vez en 1973, se han construido a un ritmo de uno por año; la tercera unidad entró en servicio operativo en 1974. Estos cruceros de 9.000 Tm. llevan un nuevo misil de alcance hasta el horizonte (30 mn.), el SS-N-10, que puede tener doble acción, contra submarinos y buques de superficie, además de dos siste

mas de misiles superficie-aire (SA-N-3, SA-N-4). El SS-N-10 lo montan también seis o siete cruceros "Kresta II", y los 6 ó 8 destructores con misiles guiados clase "Krivak". Probablemente el "Krivak" reemplazará a los destructores artilleros, y será entregado a un ritmo de tres o cuatro por año aproximadamente.

La Marina Soviética dispone de dos portahelicópteros con misiles guiados, de 18.000 Tm. de desplazamiento a plena carga y 30 nudos de velocidad. Estos "Moskva" y "Leningrado" fueron terminados en 1967 y 1968. La Marina Soviética los ha clasificado como cruceros A/S disponiendo de una cubierta despejada de vuelo para operar 18 helicópteros A/S "Hormone". El armamento consiste en dos lanzadores dobles para misiles A/A SA-N-3 y un lanzador doble para misiles A/S, además de cañones antiaéreos y tubos lanzatorpedos.

Se espera que el primer portaviones, el "Kiev", de 35.000 Tm clase "Kuril", entre en servicio en la flota soviética durante 1976; el segundo, "Minsk" está en construcción y podría incorporarse a la flota en 1978. Estos podrán llevar 25 aviones V/STOL ó 38 helicópteros "Hormone", pero es más probable una combinación de ambos. No se cree que los portaviones posean capacidad significativa para proyectar el poder aéreo a tierra mediante el empleo de aviones tácticos y envolvimiento vertical de los helicópteros, pero si es posible que se les puedan asignar funciones de coordinación de fuerza operativa. Su clasificación en la Marina Soviética es de crucero A/S -términos que podrían estar ajustados a las restricciones de la Convención de Montreux reguladora del paso a través de los estrechos turcos.

La Infantería de Marina Soviética consiste en unos 17.000 hombres, organizados en brigadas asignadas a las flotas. Su capacidad de transporte es limitada y aparentemente no están concebidos para su proyección a larga distancia. Los buques anfibios comprenden 12 barcos de desembarco de carros "Alligator" de 4.100 Tm. y 60 de tamaño medio "Polnocny" de 780 Tm., que se encuentran aproximadamente igualmente distribuidos entre las cuatro flotas. Puede utilizarse su capacidad de proyección a corta distancia para una rápida expansión de defensa en profundidad de las áreas donde opera la flota.

La Marina Soviética ha desarrollado y desplegado buques que están claramente ideados para operaciones más lejanas y su incremento en tamaño -aunque modesto en comparación con los buques americanos- con-

cede un mayor valor a la autonomía. También ha experimentado un aumento firme pero moderado, en el número de buques de abastecimiento en la mar. Se están construyendo en serie, buques de la clase "Boris Chilkin", de 16.000 Tm. para relleno rápido de los barcos.

La aviación naval soviética constituye importante elemento en la capacidad para negar el dominio del mar. La principal amenaza de ataque a las fuerzas navales de superficie Occidentales está constituida por unos 350 "Badger" y "Blinder" dotados con misiles aire-superficie (ASM), pero es posible haya entrado en servicio el nuevo bombardero supersónico "Backfire" ASM en 1975, incrementando sustancialmente la capacidad de la aeronáutica naval en alcance y capacidad. Los aviones de ataque están apoyados por aviones de reconocimiento de gran radio de acción o intermedio y los cisternas "Badger". Las misiones A/S corren a cargo del "Bear" F, de gran radio de acción, 60 de alcance medio, 60 "May" medios y 100 -- "Mail" de corto radio de acción, así como helicópteros "Hound" y "Hormone".

Algunas comparaciones

La construcción naval Soviética viene a ser hasta cierto punto una respuesta al poder naval americano -especialmente a los portaviones y SSBN capaces de llevar a cabo asaltos directos contra territorio soviético. Sin embargo, no es suficiente esta explicación basada en la reacción rusa. Sería difícil la prolongada insistencia en submarinos de ataque (los cuales son anteriores al programa "Polaris") si su único objetivo era hacer frente a los SSBN americanos que por otra parte, posiblemente continúan siendo, prácticamente invulnerables. Existe un elemento ofensivo en esta insistencia en disponer de una gran fuerza de submarinos contra las líneas marítimas de comunicaciones Occidentales.

La Marina Soviética en cierta manera viene alimentándose a sí misma y desarrollando misiones más amplias a medida que crecen sus capacidades. El Almirante Gorshkov ha resaltado que con "la creación de una Marina oceánica se esperaba realizar cuantitativamente nuevas misiones (se le ha agregado lo subrayado) exigiendo un desarrollo significativo del arte naval soviético". (4) Las operaciones avanzadas de la Marina Soviética ini

(4) "Historical experience and the present day" (La experiencia histórica y el día de hoy), Voprosy Filosofi (5) 1975, pág.33.

ciadas seriamente en 1964 se han multiplicado desde entonces por el factor 15, medido en buque/días. Aunque las motivaciones originales eran en su mayor parte de defensa estratégica, la implantación de moldes para operaciones avanzadas y de una base provisional e infraestructura de abastecimiento de apoyo puede generar nuevas opciones.

Como hemos indicado cualquier comparación numérica entre las Marinas de las dos superpotencias puede dar lugar a falsas interpretaciones, debido a las diferencias básicas en misiones, intereses y tradiciones. La diferencia mayor estructural es la ausencia de fuerzas de ataque de portaviones soviéticos. La carencia de cobertura área rusa ha quedado compensada hasta cierto punto, por una apreciable fuerza de aviones de ataque basados en tierra de gran radio de acción. Sin embargo, el alcance y versatilidad de dichos aviones es limitado siendo probablemente el caza avanzado F14 buen rival para el "Backfire" o sus amenazas predecesoras a los grupos de ataque navales americanos. El avión también tendrá que enfrentarse con los misiles de defensa aérea embarcados, tanto con los de defensa de área como los destinados a defensa de punto.

Los submarinos soviéticos con misiles de crucero y los barcos de combate de superficie, constituyen otra amenaza para la supervivencia de las fuerzas de portaviones operativas. La primera generación de SLCM de largo alcance soviéticos, tienen una serie de vulnerabilidades operativas y al parecer la Unión Soviética ha adoptado ahora sistemas de alcance hasta el horizonte. Los Estados Unidos están acomodándose a la situación y desarrollando además un sistema de largo alcance con elevada precisión. Probablemente vehículos dirigidos a distancia (RPV) llegarán a sustituir en el futuro a los aviones basados en barcos en muchos casos. Así, el resultado de la batalla se hará más incierto todavía.

Las dos Marinas están ahora más o menos igualadas en lo que respecta a la edad media de los buques de guerra. La edad media de los submarinos americanos es alrededor de los 11 años y 10 para la Unión Soviética; para los grandes buques de combate de superficie son 13 y 13 1/2 años, para pequeños buques de combate de superficie 8 1/2 y 11 1/2 y para buques anfibios 8, 7 y 7, 9 años, respectivamente. (5)

(5) Norman Polmar. "A matter of comparison". (Una cuestión de comparación), Navy International, Octubre 1975, pág.9.

Algunas de las diferencias en diseño entre los buques de combate de superficie soviéticos y americanos pueden tener explicación motivados por las distintas exigencias del control del mar y misiones negativas. La misión del dominio negativo obliga a conceder prioridad a la gran potencia de fuego y de dar primero, en lugar de la propia autosuficiencia para amplios despliegues. Por consiguiente, los buques soviéticos generalmente tienen superior velocidad que sus homólogos americanos, en cambio estos últimos poseen mayor autonomía, debido principalmente a su mayor tamaño. La capacidad americana de reabastecimiento en la mar es muy superior a la Unión Soviética y los niveles de habitabilidad de los buques americanos considerablemente mayor, aunque ha mejorado en los soviéticos. Los buques soviéticos portan el doble de armamento que los correspondientes americanos, pero en ambas Marinas el 15-20% del volumen total del buque está asignado a las armas y electrónica. (6) Los buques soviéticos llevan, por lo general, mayor peso total de munición que los barcos de EE.UU., pero no pueden llevar casi ninguna recarga para sus grandes sistemas de misiles y torpedos.

La actitud naval soviética muestra por tanto muchas características anómalas. A este respecto merece la pena citar al Almirante Gorshkov: " la antigua y bien conocida fórmula -la batalla se decidirá en la primera salva- lo cual está tomando especial significado en el combate naval en las condiciones hoy existentes (condiciones donde figuran el posible empleo de medios de combate de potencia colosal). El retardo en el disparo de las armas en el combate u operaciones navales, pueden dar lugar, inevitablemente, a graves e incluso fatales consecuencias, independientemente donde se encuentre la flota bien en la mar o en puerto". (7) Se acentuarán estas presiones con la introducción de misiles con guía de precisión en los buques o en aviones; así los misiles guiados electro-ópticamente de la Marina, aire-superficie y búsqueda automática, "Condor", pueden constituir una amenaza fundamental para los buques de combate de superficie soviéticos. Este concepto podría quizás generalizarse más y con marcadas connotaciones: la introducción de misiles pequeños, relativamente poco costosos, guiados en su trayectoria final y basados en la mar o misiles de crucero buscado--

(6) Capitán de Navío James W. Kehoe, Jr., Marina de EE.UU., "Warship designours and theirs" (Diseños de buques: los nuestros y los de ellos). Navy International, Octubre 1975, pág. 9.

(7) Sergei G. Gorshkov, "Red star rising at sea", ob. cit. pág. 131-2.

res puede obligar a una reconfiguración fundamental de las Marinas de las superpotencias en el sentido de disponer de Marinas de superficie con dos modalidades, consistente de un gran número de pequeños barcos de patrulla de bajo coste y alta velocidad por una parte y unos pocos buques muy complicados y fuertemente defendidos por otra. Dicha configuración estaría más próxima a la Marina Soviética que a la Marina Norteamericana.

Los misiles compactos con guía eficaz de precisión, así como los proyectiles guiados lanzados por cañón, pueden a su vez, alterar el equilibrio entre las grandes Marinas y los países ribereños, intentando limitar el acceso a las vías de comunicaciones marítimas y a los recursos. En el contexto del mosaico existente en cuanto a regímenes reguladores para la administración del océano, también podrían ser utilizados por intrusos tratando de disputar las peticiones al acceso exclusivo o preferencial. Así en general el problema de mantener el orden en la mar puede plantear obligaciones a las Marinas de las superpotencias y otros países.

Las presiones inherentes al diseño y características operativas de los buques de guerra soviéticos con consecuencia de las condiciones referentes a una base de partida confinada para sus fuerzas navales. Las flotas soviéticas están sujetas en gran medida al paso a través de puntos de estrangulamiento. La Flota del Norte depende del paso entre el Mar de Barents y el de Noruega al sur de Svalbard y, más al sur, de los pasos a través de Groenlandia-Islandia-Gran Bretaña. La Flota del Báltico tiene que desfilarse por el Oresund; la Flota del Mar Negro a través del Bósforo y parte de la Flota del Pacífico, con base en Vladivostok/Nakhodka, a través de los estrechos de Corea, Tsushima, Tsugaru o Soya. La importancia dada a su alta velocidad y rápida salida, pueden por tanto, indicar una nueva estrategia para alcanzar los puntos de estrangulamiento antes que las fuerzas Occidentales. Las presiones ejercidas sobre la Marina Soviética para su intervención ante crisis intensas puede llegar a ser consustanciales. Por extensión, la dependencia soviética en su rápida salida para llevar a cabo sus misiones, puede obligar a los EE.UU. a actuar bastante cautelosamente en crisis donde los rusos inicien el despliegue de sus SSBN.

Todo esto daría lugar a un seguimiento de los dispositivos navales soviéticos bastante gravosos para países como Noruega y Japón. Si combinamos las presiones de salida rápida con las ejercidas para disparar primero, podríamos ver en el transcurso del tiempo surgir un molde que daría alta prioridad a decisiones y compromisos rápidos, en llegar el primero al objeto de transferir la responsabilidad de la escalada sobre los hombros del adversario. Dichos incentivos estructurales, que pueden ser

inherentes en las actitudes navales de las dos superpotencias, no deberían, por supuesto, ejercer imposiciones y dominar la conducta. El análisis de la decisión con respecto a la asignación de misiones a las fuerzas navales, se realizará dentro de un marco de limitaciones políticas más amplias e incentivos que puedan mitigar o neutralizar los inherentes a las actitudes navales.

La capacidad para el dragado de minas constituye otra asimetría estructural entre las Marinas Soviéticas y Americanas. La Marina - Soviética dispone de unos 188 dragaminas de flota (clases "Natya", "Yurca", "F-58" y "T-43") y 112 costeros. La flota activa americana cuenta solamente con 3 dragaminas oceánicos, con otros 22 en reserva; también se emplean helicópteros (RH-53D) para misiones de contramedidas contra minas. El desarrollo de minas "ingeniosas", como la americana "Cap -- tor" (con un torpedo en su interior), constituye un gran avance en potencia y eficacia. Este sistema, dispone de un torpedo MK-46 inserto en la envuelta de la mina, y puede depositarse en el fondo del mar dejándola caer desde el aire (por ejemplo desde un B52); la movilidad del torpedo le da un radio de destrucción muy superior al de las convencionales. El sistema posee la habilidad de discriminar entre submarinos y buques de superficie y reaccionar ante submarinos amigos no activándose el mecanismo de lanzar el torpedo. Pueden usarse para establecer barreras a través de ciertos canales de salida y acordonar determinados puertos o zonas costeras. Pueden aportar una potente capacidad anti-SSBN, y es de suponer que dicha capacidad -junto con el despliegue de patrullas de SSBN americanas- obligará a la Unión Soviética a mantener una mayor proporción de su fuerza de SSBN en estación en todo momento. Al mismo tiempo, aumentarán los estímulos soviéticos para negar a las bases Occidentales la vigilancia aérea de las zonas de patrulla de los SSBN, de lo contrario se verán muy disminuidas las ventajas de los SSBN capaces de operar cerca de su propia cobertura costera. Por consiguiente, el desarrollo de un sistema seguro de patrulla SSBN en aguas propias puede comprender incrementar la presión contra Islandia, Noruega, islas Aleutianas y Japón.

El medio ambiente marítimo del futuro

La preocupación americana sobre el Océano Indico no es debida principalmente al volumen actual de la presencia naval soviética "per se", sino al posible aumento de dicha fuerza para amenazar el suministro de petróleo procedente del Golfo. Solo el 7,9% del petróleo americano pro

cede del Golfo, pero la cifra del Japón asciende al 79,6% y Europa Occidental el 64%. Por tanto, ha vuelto a resurgir como preocupación fundamental la protección a las líneas vitales de comunicaciones a raíz de la crisis de energía.

Es necesario sin embargo, ser bastante precisos en cuanto a los riesgos previsibles de las líneas de comunicaciones marítimas, al objeto de determinar las posibles funciones a este respecto de las marinas de las superpotencias. El desafío soviético, en época de paz, en forma de intento deliberado para interceptar el tráfico mercante con destino a los Estados Unidos o sus aliados, podría constituir un acto de agresión que tendría implicaciones de gran trascendencia para las relaciones soviético-americanas. La Marina Soviética se encontrará por mucho tiempo en condiciones muy difíciles para sostener un desafío tal a Estados Unidos en áreas lejanas, por tanto, posiblemente el poder naval soviético se orientará a las funciones de interposición. Podrá emprender dicha interposición para desbaratar los esfuerzos navales americanos a forzar los accesos a través de vías estrechas, comunicación o embargando materias primas. Sin embargo, de no producirse un grave deterioro en las relaciones soviético-americanas, el desafío a las líneas marítimas de comunicaciones procederá probablemente primero de todos los países que controlan los puntos de paso claves.

Se considera necesario el poder naval para disuadir y defenderse contra los intentos de los países ribereños a interferir al libre flujo del tráfico. Las disputas por los derechos de tránsito en estrechos internacionales cubiertos por las 12 millas del límite del mar territorial o pasos a través de archipiélagos, pueden obligar a los Estados Unidos a emprender "acciones de política de cañonero" y -dada la creciente flota mercante soviética- no son inconcebibles operaciones conjuntas, o aceptadas tácitamente entre las Marinas de las dos superpotencias. Pero, como ya hemos indicado, la disponibilidad de sistemas de misiles superficie-superficie compactos y precisos y proyectiles guiados lanzados por cañón, pueden proporcionar a las naciones costeras con capacidades sustanciales para ofrecer resistencia a las políticas de las grandes potencias. Además, la Marina - China, con sus pequeños barcos, puede servir de modelo a otros países necesitados de instrumentos para enfrentarse con los más poderosos adversarios.

Los serios intentos de interferir a las líneas de comunicaciones marítimas pueden obligar también a Japón e incluso a Europa a emprender un gran programa de construcciones navales. Además, podría ser de

mayor coste/eficacia, en caso de guerra, cortar los abastecimientos de petróleo en las fuentes de suministro (destruyendo oleoductos, refinerías , instalaciones de pozos, etc.)que atenuar el flujo de suministros en la mar. La elección de la estrategia posiblemente dependerá en gran medida, de la escala e intensidad de la guerra. También es posible prever para el futuro una clase de guerra secreta en la mar, comprendiendo principalmente submarinos. El objeto de dichas campañas limitadas podría ser bajar la moral, incrementando los riesgos de las patrullas submarinas o, en otros aspectos, demostrar la incapacidad de los países costeros en negar los accesos a las aguas territoriales; podrían emprenderse acciones para evitar que un submarino enemigo se lleve información positiva, o hacer cesar cierta clase de actividad de inteligencia mediante la disuasión.

Nosotros también podremos ver algún cambio importante en las líneas de comunicación en los próximos decenios. Los países industriales del hemisferio norte están mirando cada vez más al distante Norte por recursos -principalmente hidrocarburos-, y otras materias. Esta tendencia podría abrir la posibilidad del transporte trans-ártico, usando nuevas técnicas como los 216 millones de dólares asignados por Noruega para construir un petrolero rompehielos semisubmarino. Podría acortarse significativamente la duración del transporte entre Europa. América y Japón eludiendo los puntos de estrangulamiento del Tercer Mundo mediante las derrotas del Artico para el transporte. Sin embargo, la puesta en vigor de ese nuevo sistema podría requerir la activa cooperación de la Unión Soviética, la cual aumentaría su tráfico comercial a través de las derrotas marítimas - del norte incompatibles con las exigencias del despliegue seguro de los SS BN. Las crecientes presiones originadas por el uso conflictivo de los océanos proporcionaría más incentivos para establecer acuerdos entre las superpotencias sobre los accesos y "de facto" observación de zonas de restricción.

Incluso si UNCLOS III obtuviera éxito en adoptar un tratado completo, continuarían existiendo muchas cuestiones de contención, comprendiendo líneas de división, islas, líneas bases, concesionarios y con derechos históricos de acceso, intimidación y conflicto inadvertido. Podrían surgir conflictos por la promulgación de medidas imposibles de cumplir y la existencia de una destacada separación entre los derechos codificados y las estructuras de vigilancia, pueden llegar a constituir serios problemas para muchos estados incapaces de imponer la observancia de sus exclusivos derechos en vastas zonas económicas. Padecerían más los países débiles, pues son probablemente más frecuentes las intrusiones en las zonas donde es más baja la probabilidad de detección y capacidad de obligar a

cumplirla. No parece probable como norma, llamar a las superpotencias a establecer y observar el orden, aunque podrían tomar parte vendiendo su protección a cambio de acceso a los recursos. En este caso la Unión Soviética siendo país pesquero, que faena a grandes distancias, tendrá motivaciones más fuertes para apoyar las peticiones de acceso con su Marina, pero puede ser considerable la pérdida en prestigio e influencia. Quizás parezca más probable se les exija a las pequeñas potencias lleven a cabo sus funciones de vigilancia e informen sobre las zonas costeras en litigio, en manera similar al mantenimiento de la paz en tierra por la ONU. Sin embargo, también podemos confiar en que las Marinas de las superpotencias proporcionen su brazo de palanca en las negociaciones sobre derechos concesionarios o acuerdos de licencias.

A este respecto el Tercer Mundo se las ha arreglado para marchar juntos en UNCLOS III en lo que respecta al régimen de los profundos fondos marinos. En consecuencia de un acuerdo sobre concesión de poderes a una Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, las superpotencias pueden desplegar sus Marinas para defender y proteger unilateral o incluso conjuntamente, los trabajos de la minería de nódulos de manganeso. No obstante, si fuera preciso trazar los límites del conflicto de esta manera, los países del Tercer Mundo probablemente no cooperarían en la reconstrucción del actual orden marítimo. Pero como los conflictos sobre los accesos a los recursos minerales del fondo del mar pueden extenderse a la administración de los yacimientos costeros si fallaran las reglas y costumbres normalizadoras del tráfico a través de los estrechos, zonas económicas exclusivas, aguas de archipiélagos, etc., en regular las nuevas explotaciones oceánicas causarían perturbaciones y darían origen a conflictos que también afectarían a los derechos establecidos y códigos de ordenación de conducta.

Si fracasaran los intentos para negociar una ley completa del tratado del mar, dependerá mucho de la habilidad de las naciones interesadas para llevar a cabo un proceso ordenado de disgregación y gobierno limitado, al objeto de evitar anárquicas competencias que podrían causar grandes daños al orden marítimo existente, así como al de seguridad dentro del conjunto del sistema internacional. Las líneas conflictivas en potencia con respecto al mar se entrecruzan con las alineaciones políticas que podrían también quedar dislocadas.

Las negociaciones de UNCLOS III no se refieren solamente a la regulación y protección de recursos. Están orientadas fundamentalmente a la distribución -quien lo obtiene, que, como y donde. Por consiguiente

están íntimamente ligadas al crecimiento de la demanda para redistribución su equidad y "nuevo orden económico".

Las instalaciones productoras de petróleo situadas frente al litoral pueden plantear nuevas exigencias de protección. Es indiscutible la capacidad de la Unión Soviética para amenazar a la integridad física de las operaciones de sondeo, pero no es contingencia muy verosímil en tiempo de paz. Su coste sería muy alto en cuanto al clima general de relaciones políticas y la vulnerabilidad soviética a la revancha muy sustancial. (sin embargo, si Occidente intentará proteger los suministros de combustible en una guerra grande, probablemente habría que concentrar todos los esfuerzos en los almacenamientos situados tierra adentro). En ciertas áreas como en el Mar de Barentz, las potencias Occidentales no serían capaces de ofrecer verdadera resistencia ante un ataque naval soviético contra las instalaciones de la costa.

Puede que haya funciones más importantes e inmediatas como la vigilancia de los yacimientos costeros contra el espionaje industrial realizado desde los barcos, derrame de petróleo, violación de las reglas de navegación, etc. (8) Entonces se podrá apelar a las superpotencias para que asuman dichas misiones en áreas fuera de sus propias zonas de recursos. Por consiguiente, podrán ampliarse y transformarse las funciones de las Marinas ante el impacto de la acción del hombre para asegurarse los tesoros de los recursos oceánicos.

Probablemente no veremos surgir nuevas superpotencias con Marinas de Guerra en el próximo par de décadas. Pero podrían implantarse una multitud de limitaciones políticas en cuanto al mantenimiento y funcionamiento de grandes fuerzas navales. Los accesos a las bases pueden provocar fuertes tensiones ideológicas y conflictos con el Tercer Mundo, los cuales serían explotados por las superpotencias adversarias (por ejemplo, cuando el Consejo de Seguridad de la ONU apruebe los planes para transformar las Marianas en comunidad de naciones de EE.UU. Algunos -

(8) Para este trabajo véase Johan Jorgen Holst, "The Strategic and Security Requirements of North Sea oil and Gas" (Requisitos estratégicos y de seguridad del petróleo y Gas del Mar del Norte), Martin Salter y Ian Smart (eds). "The Political Implications of North Sea Oil and Gas" (Las implicaciones políticas del petróleo y gas del Mar del Norte) (Londrés: IPC Science and Technology Press Ltd, 1975), pág. 131-44.

países probablemente desarrollarán capacidades sustanciales para fines limitados como parte de un proceso de especialización funcional. Así, Japón insistirá en las posibilidades de vigilancia marítima y lucha A/S, como (a menor escala) lo hacen Canadá y Noruega. Nuevas potencias navales. Irán probablemente, insistirán en su capacidad para ejercer el control en áreas limitadas.

Las fuerzas navales continúan siendo atributos importantes de las grandes potencias, así como instrumentos visibles y flexibles de sugestión, persuasión y disuasión. Ambas superpotencias tienen vitales intereses en Europa, Oriente Medio, subcontinente de la India y Pacífico. Algunos intereses son más vitales que otros y las fuerzas indígenas eruptivas fuertes e imprevisibles. En la era actual de fluidez política e incertidumbre, para configurar alineaciones y conflictos, así como para la sustancia de los problemas determinantes de las grandes divisiones, las fuerzas navales continúan siendo instrumentos de seguridad residual para las superpotencias. Hasta que punto pueden entrar en confrontación directa dependerá en gran medida de las relaciones mutuas entre la Unión Soviética y los Estados Unidos.

FUENTES

Todos los datos aportados en la exposición anterior han sido obtenidos en fuentes abiertas. Además de los títulos citados al pie de las páginas, se han consultado las siguientes obras:

- Barry M. Blechman, *The Changing Soviet Navy*. Washington, DC, The Brookings Institution, 1973.
- Siegfried Breyer, *Guide to the Soviet Navy*. Annapolis, Md., United States Naval Institute, 1970.
- General George S. Brown, *United States Military Posture for FY 1976*. Washington, US Government Printing Office, 1975.
- Dieter Mahncke and Hans-Peter Schwarz, *Seemacht und Aussenpolitik*. Frankfurt am Main, Alfred Metzner Verlag, 1974.
- Michael McGwire (ed.), *Soviet Naval Developments, Capability and Context*. New York, Praeger, 1973.
- Michael McGwire, Ken Booth, John McDonnell (eds.), *Soviet Naval Policy, Objectives and Constraints*. New York, Praeger, 1975.
- Norman Polmar, *Soviet Naval Power, Challenge for the 1970's*. London, Macdonald and Jane's, , 1974.
- James R. Schlesinger, *Annual Defense Department Report FY 1976 FY 1977*. Washington, US Government Printing Office, 1975.
- Edwar Wegener, *Moskaus Offensive Zur See*. Bonn-Bad Godesberg, MOV-Verlag, 1972.
- Various articles in *Morskoi Sbornik* and *United States Naval Institute Proceedings*.
- Jane's *Fighting Shps 1974/75*. London, Sampson Low, 1974.

The Military Balance 1975-1976. London, IISS, 1975.

World Armaments and Disarmaments, SIPRI Yearbook 1975. Stockholm,
Almqvist and Wiksell, 1975.

- - - - -

" LA ESTRATEGIA MARITIMA Y LAS SUPERPOTENCIAS "

Michael MccGWIRE

Problemas conceptuales

El "poder en la mar" es un título soberbio para una conferencia, pero el "poder naval" tiene el inconveniente de ser expresión analítica. "Poder" en sí mismo es concepto notoriamente resbaladizo, y, aunque a veces se emplea como simple sinónimo de fuerzas, su alcance y sustancia suelen diferir según los gustos y contexto. Mahan, quien eligió la expresión de "poder naval" por su círculo evocativo, lo vió como uno de los tres círculos entrelazados -los otros dos lo constituían las colonias y comercio- y se refería al mismo como comprendiendo al comercio y tráfico marítimo, de carácter pacífico, así como al "poderío militar a flote". (1) Aunque Hedley Bull toma a Mahan como su punto de partida, a diferencia de aquél, adopta una definición muy restrictiva del poder naval, igualándolo al "poder militar que se ejerce en la mar". (2) Excluye por tanto, la proyección de la fuerza militar tierra adentro, que es probablemente el empleo más antiguo del poder naval como medio para ganar influencia, y causa fundamental, hoy de la inter-acción Este-Oeste en la mar.

Se presentan estos problemas de definiciones porque nos estamos concentrando en los medios más que en los fines. La cualidad estraté-

(1) A.T. Mahan. "The influence of seapower on history 1660-1783 (Londres: Methuen 1965), pág. 23. ("Influencia del poder naval en la historia").

(2) Hedley Bull, "Sea power and political influence", en "Power at sea". Parte I: "The new environment", Adelphi Paper nº 122 (Londres: IISS, 1976), pág. 1. (El poder naval y la influencia política).

gica del mar es consecuencia de la facilidad de poder llegar a zonas no adyacentes. Por consiguiente, la estrategia marítima se refiere al "uso" del mar: utilizándolo para los propios fines y evitando su empleo en perjuicio nuestro, tanto en paz como en guerra. La utilización del mar se divide en dos categorías principales: (1) transportar mercancías y personal, y (2) - proteger a la fuerza militar contra objetivos situados en tierra. Hay también una tercera categoría instrumental: (3) desplegar las fuerzas navales al objeto de (a) "prevenir" o (b) "asegurar" las dos principales categorías en función. Todos sabemos que determinadas unidades navales encierran la capacidad para llevar a cabo la categoría (2) así como también la indicada en el párrafo (3), no obstante, es digno de mantener la diferencia analítica pues sirve para insistir en que la estrategia marítima se refiere completamente al "uso del mar" y solo en parte a las Marinas de Guerra. La influencia política de las Marinas es consecuencia de su capacidad para proyectar la fuerza militar y asegurarse o evitar el uso del mar. Sin embargo, la fuerza naval no es solo medio para asegurar y prevenir su uso, pues puede que haya más instrumentos disponibles políticamente en eficacia-coste.

La primera categoría de utilización comprende el comercio - transportado por mar, que en el contexto estratégico se traduce en comunicaciones marítimas. También abarca el movimiento de cargamentos militares en barcos mercantes, aunque esto entra en la segunda categoría, especialmente cuando está la guerra en curso. Sin embargo, es inevitable la interposición, puesto que la utilización militar y comercial del mar constituyen una continuidad; aunque es factible identificar lo puramente militar, hay muy pocos cargamentos comerciales que no posean ningún valor militar. Por consiguiente, para fines analíticos es impracticable distinguir entre utilización militar y no militar del mar, excepto en términos amplios, mientras que la proyección de fuerza y transporte de mercancías y personal son funcionalmente distintas.

La segunda categoría tiene dos formas: la tradicional de llevar la fuerza (real o latente) para apoyar a países ribereños y la disuasoria con armas nucleares amenazando objetivos terrestres lejanos. Actualmente solo cuatro países pueden realizar esto último, confiando el papel de disuasión a submarinos armados con misiles continuamente en estación. Incluso hay muy pocos países con capacidad para proyectar la fuerza militar tradicional a cualquier distancia de sus costas; algunas naciones tienen capacidad limitada, pero su eficacia disminuye marcadamente al aumentar la distancia a sus bases metropolitanas. Solamente los Estados Unidos tienen capacidad a nivel mundial para proyectar la fuerza a tierra contra oposición sustancial y sin ninguna clase de apoyo local.

Si pasamos de los conceptos estratégicos a los intereses nacionales, puede definirse la estrategia marítima de un país en términos de su interés por el uso del mar: intereses "dirigidos", cuando se preocupa en utilizar el mar para sus propios fines; e intereses "preventivos" cuando la preocupación es para evitar el uso del mar en desventaja nuestra. En términos muy generales, podemos decir que en tiempo de paz la mayoría de los países tienen interés dirigido en utilizar el mar para transportar mercancías y personal e interés preventivo en el uso para la proyección de la fuerza militar contra su propio territorio. Muy pocos países tienen interés "dirigido" en utilizarlo para proyectar la fuerza contra otros estados. En tiempo de guerra, todos los beligerantes tendrán intereses preventivos en el uso del mar por sus enemigos, pero sus intereses dirigidos pueden diferir considerablemente.

Una de las ventajas de este tipo de marco conceptual, es que se aplica igualmente en paz y en guerra, y los términos deducidos se refieren a los fines y no a los medios. Esto nos conduce a la expresión "control del mar", que falla en estos cálculos y elude totalmente los problemas relacionados con el término "dominio del mar" que trata de reemplazar.

El "dominio del mar" se usa de dos formas: para describir una situación -existente o deseada- y como título de una teoría o concepto. En sentido descriptivo, el dominio del mar es cuestión evidente por sí misma, pues nos permite utilizar el mar para nuestros propios fines y prevenir al enemigo en usarlo en su beneficio; constituye un medio para alcanzar un fin. De la misma manera, el control del mar, es evidente por sí mismo y, como decía anteriormente Johan Holst, es una forma indistinguible del mando local y que Corbett definió en sus conferencias de 1906 en el Curso de Guerra en Greenwich. (3).

Sin embargo, en su forma teórica, las ideas de Colomb/Mahan hicieron del dominio del mar un fin en sí mismo, conseguido mediante la acción de la flota o bloqueo. Y aunque Corbett tuvo cuidado en no caer en este error, desarrolló una creencia fuera de lugar sobre una "teoría" del dominio del mar que abarcaba una serie de reglas universales para obtener éxito en la mar, usando medios prescritos. De la misma manera, existe la

(3) "Notes on Strategy" (Notas sobre Estrategia), preparadas por J.S. Corbett y E.W. Slade. Almiranty B.R., 1906, (facilitadas por D.M. Schurman).

probabilidad de que, pensando en términos de " control del mar ", los estrategas navales se concentren en los medios y no en los fines -en el cometido y no en la misión-. Esto impide considerar todas las posibles líneas de acción y, a lo más, conduce a soluciones sub-óptimas; en el peor de los casos, puede llevarnos a políticas muy mal concebidas.

Existe la tendencia a usar el " control del mar " y " negación del mar " como si fueran opuestos, aunque uno es un medio y el otro un fin, y sus significados se solapan. Esto se ve en los propios ejemplos de Holst, donde el control de salida puede traducirse como negación de salida, el control de punto de estrangulamiento por denegación de paso, y defensa local como negación de acceso. Carece, por tanto, de precisión la afirmación de que la Marina de EE.UU. tiene una misión de control del mar mientras que la Soviética tiene una misión negativa del mar. Entre tanto, estoy todavía a favor del término " prevenir " sobre el de " negar ", incluso aunque ambos coincidan. La " negación del mar " tiene connotaciones especiales y una extensión comparable, desfavorablemente, con la finalidad selectiva de " evitar el uso del mar " para algunos fines específicos.

Como objeción final al término " control del mar " es que enfoca la atención solo sobre una parte del problema de asegurar el uso del mar. El alcance y diversidad de las armas susceptibles de aplicarse en apoyo de los objetivos marítimos significa que las unidades navales tienen que confiar cada vez más en la integridad de sus coberturas defensivas, pues los lanzadores de las armas están fuera del alcance de cualquier posible " control " por parte de las unidades marítimas. Sin embargo, esto no significa que dichos lanzadores no merezcan atención. Lo cual nos plantea el segundo aspecto de la cuestión.

El entorno marítimo y político

Bull y Holst coinciden ambos en nuevos desarrollos de idéntico significado en el entorno marítimo y político necesitando solo insistir aquí en ciertos factores que parecen de particular relevancia en la presente exposición.

El desarrollo técnico más importante ha sido el gran incremento en el alcance, carga útil y precisión del moderno sistema de armas. Esto ha afectado a todos los aspectos de la guerra naval, pero en particular, ha permitido el despliegue de sistemas de lanzamiento nuclear estratégico a bordo de los buques, los cuales a su vez han reaccionado para hacerles frente.

En consecuencia, un número sustancial de unidades navales de ambos bandos llevan a cabo continuamente en tiempo de paz funciones esencialmente de tiempo de guerra, como patrullas con SSBN, vigilancia A/S y seguimiento de los portaviones de Occidente. Esto ha producido gran repercusión en los moldes de despliegue en época de paz.

Probablemente los siguientes avances más significativos han sido los sistemas de vigilancia. Esto ha privado al mar de su capacidad de ocultación para los buques de superficie y, en mucho menor extensión, a los submarinos. Si combinamos la vigilancia con el mayor alcance y precisión de las armas, significa que las unidades navales son cada vez más vulnerables a los sistemas de armas basados en tierra, incluyendo los de alcance intercontinental. El corolario es que ahora, la guerra marítima - comprende a todas las armas, hecho que al parecer, ha sido reconocido - más concretamente en la Unión Soviética que en Estados Unidos.

Estos desarrollos, combinados con la proliferación de sistemas de armas muy complicados entre los países costeros del mundo, ha originado un marcado cambio en favor de estos estados ribereños en el coste de asegurar el uso del mar en lugar de prevenir su uso. La única excepción es el caso de submarinos con misiles balísticos.

Sin embargo, estos factores militares son solamente partes del cuadro, siendo de utilidad considerar el entorno marítimo contemporáneo en términos del marco conceptual destacado anteriormente. Empezamos con el transporte de mercancías y personal, concretamente con el comercio marítimo. La desaparición de la estructura económica colonial de Occidente ha puesto de relieve el hecho en virtud del cual la importación de mercancías comprende tres elementos, todos igualmente esenciales: (1) disponibilidad de mercancías para transporte marítimo, (2) disponibilidad del transporte marítimo, y (3) el tránsito del buque. La atención estratégica tiende a concentrarse en el tránsito. Pero los tres elementos están sujetos a impedimentos y cuando se trata de "impedir" el comercio marítimo, el tránsito es con mucho, menos vulnerable que los otros dos, especialmente en condiciones de guerra general breve. La disponibilidad de mercancías y transporte puede ser (y ha sido) bloqueada en su origen por acción administrativa, si bien usualmente requiere acción física directa (y provocativa políticamente) para evitar el tránsito del buque una vez en la mar. Además, a excepción de las proximidades de los puertos terminales, normalmente suele ser posible puentear las obstrucciones que se oponen al tránsito, siendo mucho más difícil impedir la no disponibilidad de mercancías y transportes marítimos. Entretanto, los barcos pueden con

tar con cierta protección positiva durante el tránsito a consecuencia de la creciente y difusa naturaleza del comercio internacional y proliferación de las flotas mercantes nacionales, lo cual da lugar a que barcos de un país sean rehenes de otras naciones.

Hasta ahora, no se han obstaculizado el tránsito de barcos mercantes con carga militar con destino a países de garantía quedando los ataques a las líneas de comunicación a puertos y aguas costeras de los beligerantes principales. Toda violación a esta convención alteraría radicalmente la política y costes económicos de la acción militar ultramarina y en este contexto el minado de Haipong sentó un precedente, que los EE.UU., como país con los máximos intereses en el uso dirigido del mar, puede tener que lamentar.

Volviendo a la proyección del poder militar tradicional, se han producido tres importantes evoluciones. Primeramente han ido disminuyendo progresivamente las circunstancias favorables de éxito en las intervenciones a gran distancia. A partir de la II G.M. la intervención coercitiva de las grandes potencias solamente ha tenido éxito dentro de sus zonas nacionales de seguridad contiguas, donde son elevados los gradientes de poder y cometidos políticos. Para obtener éxito en las intervenciones ultramarinas se requiere ahora equilibrio favorable de fuerzas políticas en el país "anfitrión", así como suficiente peso en el sostenimiento de la acción. No obstante, la intervención coercitiva es experiencia desagradable para el país objetivo. Una amenaza verosímil de intervención física es probablemente para introducir algunos elementos de disuasión en los cálculos políticos del objetivo y por tanto, no puede descartarse como instrumento de política, como hemos visto con el petróleo árabe.

En segundo lugar, la diseminación de armamento complicado entre los países ribereños ha elevado el coste de la intervención armada. La Unión Soviética siempre ha refunfuñado por la proyección por mar de la fuerza de Occidente para sofocar progresivos movimientos, pudiendo considerarse su programa de suministro de armas para limitar las oportunidades de Occidente. Sin embargo, es todavía cuestión de capacidades relativas y no puedo estar de acuerdo con Hedley Bull de que el "Enterprise" se hallaba en grave peligro ante los misiles contra-buque de la India en Diciembre de 1971. (4)

(4) Ob. cit. en nota 2, pág. 31.

Como los "misiles no conocen a sus mamás" las armas suministradas por los soviéticos pueden protegerlos contra éstos así como también de la intervención americana. De la misma manera, los Estados Unidos pueden tener que lamentar la profusa distribución de sus últimos buques y aviones de caza.

En tercer lugar, después de dos décadas de monopolio naval de Occidente ha entrado en escena la flota soviética, y (al mismo tiempo) se han retirado las fuerzas británicas y francesas. Sin embargo este suceso se viene a producir después del marcado declive de la utilidad política de la fuerza coercitiva y no por causa de ello. Indudablemente, la presencia naval soviética introdujo un factor complicador en el planeamiento americano, eliminando ciertas opciones e imponiendo costes en el sentido de mejorar las medidas de vigilancia y alerta. Pero no encuentro muchas pruebas evidentes de que esto haya impedido a Estados Unidos a hacer uso de sus fuerzas navales. Si hay algo, es que Estados Unidos ha utilizado más diplomática y militarmente su Marina de Guerra desde que la Unión Soviética entró en escena, y en términos presupuestarios ha dado más énfasis a este instrumento de política exterior.

En particular, no puedo estar de acuerdo con las sugerencias de Hedley Bull de que una puesta en escena de la crisis cubana utilizando fuerzas navales en 1975, podría conducir a un resultado diferente en cuanto al regreso de los buques soviéticos. Incluso si hacemos caso omiso de los muy diferentes niveles del riesgo que se corre, dicho juicio ignora las capacidades comparativas de las dos fuerzas marítimas, la naturaleza mostrada en todos los despliegues soviéticos en aguas lejanas, y los gradientes relativos de potencia en esas circunstancias. Ambos países en sus comentarios escritos y en la forma en que operan con sus buques en momentos de tensión, los oficiales de Marina soviéticos se muestran profundamente conscientes de esos factores.

Por último, debemos volver al problema de asegurar y, o también, evitar el uso del mar. Hemos observado ya la creciente capacidad para evitar su uso, y deseo poner de manifiesto dos puntos no mencionados en cuanto a asegurar su uso. El primero se refiere al tránsito por los estrechos. La cualidad estratégica de aguas angostas es geo-política, en el sentido de oponerse a una combinación de configuración geográfica y control político de las costas adyacentes. Esto tiene dos implicaciones. Por una parte, la respuesta militar ante el intento de impedir el paso a través de los estrechos no puede eludir los costes políticos; y sin embargo estos tenderán a ser fuertes, porque usualmente se requerirán ataques

contra el territorio nacional. Por otra parte, normalmente es posible puentear los estrechos de una u otra forma, excepto en áreas terminales. Ha --
brá por tanto que sopesar los costes políticos derivados del empleo de la
fuerza para asegurar el paso con los costes de aceptar la diversión; esto úl
timo probablemente es más bajo de lo que generalmente se supone. (5).

El segundo punto se refiere al dominio del mar. Los avances --
técnicos a comienzos de este siglo no aminoraron la " conveniencia " en
nuestra capacidad de utilizar el mar para los propios fines e impedir el uso
a los enemigos; lo convirtieron justamente en objetivo impracticable. Aho--
ra, después de otro medio siglo, los posteriores avances técnicos han ser--
vido para restablecer el bloqueo como medio práctico para implantar el do--
minio del mar. La Marina Soviética es muy vulnerable a un bloqueo exten--
so en la era nuclear. El Báltico, Mar Negro y estrechos japoneses se pue--
den cerrar herméticamente con relativa facilidad; disponen de pocos puer--
tos con acceso directo a mar abierta y las bases navales en Petropavlosk--
Kamchatka y el complejo de la península de Kola en el norte, se encuentran
situados en las extremidades de la tierra, lejos de los centros de població
n y por tanto, objetivos adecuados para quirúrgicos ataques nucleares. Mien--
tras tanto, los submarinos nucleares padecen las mismas limitaciones de
las unidades diesel en cuanto a limitada carga de armas y resistencia de la
dotación y no pueden operar sin apoyo de aprovisionamiento. Todas las uni--
dades navales requieren inteligencia estratégica, pero la Unión Soviética ca--
rece de frente oceánico amplio y los satélites de vigilancia pueden neutrali--
zarse. Al parecer Occidente abriga la esperanza de la posibilidad de un --
gran conflicto en la mar sin degenerar en una guerra general en tierra; no
deberían descartarse los medios para implantar el dominio del mar, consi--
derando el concepto como un objetivo ya anticuado.

(5) Estimo que si se negara todo paso a través del archipiélago de Indonesia,
se incrementaría el coste de las importaciones japonesas en un 8% apro--
ximadamente y elevaría el costo de vida en algo menos del 1%. Ello in--
crementaría el tiempo del tránsito submarino entre Guam y Diego Gar--
cía en 8-10 días (lo cual se podría absorber). El efecto grave recaería
en los portaviones desplegados en la bahía Subic que tardarían 12-14 --
días en pasar. Véase mi artículo "The Geopolitical significance of the
strategic waterways in Pacific Asia", en "Orbis" (Otoño 1975). (El sig--
nificado geopolítico de los países marítimos en el Pacífico Asiático).

Hasta ahora, solo he considerado el uso del mar para navegar, sin tener en cuenta su empleo como recurso. Aunque se reconoce la creciente importancia de este factor, estoy poco convencido de que esto puede conducir a un marcado incremento en conflictos en la mar, como una característica de los conflictos entre naciones por los recursos. En el caso de minerales, estamos realmente hablando de adquisición territorial, más que uso del mar. Dado el elevado coste y relativa vulnerabilidad de las instalaciones situadas frente a la costa, no es real pensar en explotar dichos recursos sin alguna forma de anexión "de facto" de territorio. Como cualquier otra forma de expropiación, el éxito dependerá de las disparidades del poder; y, para vecinos, esta disparidad no comprende el componente marítimo. Las pesquerías siempre han sido fuentes de conflictos y a pesar del enorme incremento en presiones por los recursos, no está claro que ha ya cambiado la situación radicalmente. Donde existan pesquerías en la plataforma continental, tendremos de nuevo una forma de territorialidad y como los intereses regionales de las flotas en aguas lejanas tienen que competir con objetivos más amplios de política exterior, habrá limitaciones políticas sobre las formas de ejercer presiones en cuanto a reclamaciones.

Motivos de las superpotencias

El tercer aspecto se refiere a los motivos en que se apoyan las políticas navales de las superpotencias. Me voy a concentrar principalmente en la Marina Soviética empezando por disipar tres conocidas falacias. La primera la pone por ejemplo la sugerencia de Johan Holst: "Como" la Unión Soviética está comprometida en imponer su misión de potencia global, "la habilidad para proyectar el poder naval en apoyo de dicha misión se convierte en importante exigencia". El segundo está contenido en la analogía que Hedley Bull establece entre la Marina Soviética y la Flota Imperial Alemana. Y la tercera es la tendencia a comparar Gorshkov con Tirpitz. Las tres tienen las mismas raíces y consideradas conjuntamente dan la falsa impresión de una acción decidida hacia la supremacía naval soviética, guiada sabiamente por una gran jefe naval. Esto a su vez nos lleva a obtener falsas conclusiones en cuanto al tipo de compromisos políticos e inversiones económicas sustentadoras de la política naval soviética.

La primera falacia se deriva de lo que yo llamo "la teoría de la pubertad del poder naval". Es preeminentemente occidental y sostiene: "como" la Unión Soviética es una superpotencia, por tanto, necesita capacidad naval mundial. Aunque los Almirantes Mahan y Gorshkov podrían apoyar esta proposición, ya no es válida hoy, pues ni la actitud de los astille-

ros pone de manifiesto esa creencia del mando soviético. La teoría supone que todas las naciones tienen el mismo interés en el uso de la fuerza en el mar e ignoran el impacto de las circunstancias geopolíticas. Estas últimas son muy importantes para el caso ruso y responden a la consistencia de sus objetivos navales en los doscientos años últimos. (6) Su política naval ha estado dictada principalmente por su dilatada extensión de la costa y el hecho de que cuatro mares completamente separados, bañan sus playas, requiriendo cuatro flotas antosuficientes para defenderlas. Esto ha significado que si bien Rusia fue (y es) predominante potencia terrestre, el conjunto de su flota ha venido siendo, en general, la tercera o cuarta en tamaño del mundo y a veces la segunda, solo a continuación de Gran Bretaña. A pesar de esto, ha considerado tradicionalmente a su Marina como costosa necesidad y no como símbolo de virilidad de gran potencia.

La analogía entre la construcción de las Marinas Alemana y Soviética depende enormemente en la teoría de la pubertad, junto con otros varios supuestos en cuanto a su comportamiento de gran potencia. Aunque es prudente tener presente el caso alemán, las disparidades entre las circunstancias geopolíticas y económicas de los dos países y las situaciones internacionales de ambos períodos son demasiado grandes para la analogía, lo cual no puede conducir a otra cosa que engaño. Sin embargo, ayuda a cimentar la diferencia entre las tradicionales percepciones Occidentales de la utilidad de la fuerza naval y la forma en que la Unión Soviética comprende sus exigencias. Por una parte, cree que la lucha por la influencia en el mundo es principalmente "económica, política e ideológica"; y por otra parte, se encuentra con la oposición de las "potencias marítimas tradicionales", quienes claramente conceden gran valor a las fuerzas navales y continúan poseyendo el predominio naval general. Dentro de la actual correlación de fuerzas, evidentemente la Unión Soviética en interés propio tratará de puentear la competición directa en esta área.

(6) La teoría de la pubertad del poder naval: "Cuando las grandes potencias se convierten en superpotencias, necesitan Marinas globales, de la misma manera que las niñas al hacerse muchachas necesitan de sostén frontal". La segunda parte de la analogía no se apoya en el nivel mundial, poniendo de manifiesto el límite cultural creador de la teoría. La analogía es mía, pero debo a Ken Booth su título evocativo.

Esto no significa que descuide su potencia naval. El programa de construcción naval iniciado en 1945, constituye el cuarto intento en 65 años, de reconstruir la flota rusa, reemprendido este programa donde quedó interrumpido el anterior (iniciado en 1928) por la guerra. Por tanto , es de lo más significativo que en 1955, el mando supremo soviético, una vez descartada la amenaza de invasión marítima, procediera a rebajar el tonelaje anual de nuevas construcciones navales en más de dos tercios, re distribuyendo más de la mitad de los medios asignados a la construcción de cruceros, entre las flotas mercantes y de pesca.

La Unión Soviética daba así prioridad al uso del mar como recurso y para el transporte comercial y ayuda, ambos como medio de obtener influencia mundial y por razones económicas internas. Esta utilización se apoyaba totalmente en la libertad de los mares, mientras que la misión naval se concentraba en la defensa de las áreas de la flota metropolitana . La reformulación en 1961, de esta misión y la decisión adoptada por la Marina Soviética de cambiar para implantar un despliegue avanzado no fue indicativo de status, recién adquirido, de superpotencia. Fue respuesta a la decisión americana de invertir la mitad de su capacidad de lanzamiento nuclear en sistemas marítimos.

¿Qué nos depara el Almirante Gorshkov? Su reputación en Occidente es totalmente consecuencia de su cargo como Comandante en Jefe durante el período en el cual la Marina Soviética ha adquirido alta visión como resultado de la decisión de adoptar el despliegue avanzado. Pero dar crédito a Gorshkov por el tamaño actual, forma y despliegue de la Marina Soviética es ignorar el hecho de que, a lo largo de su mandato, la Unión Soviética ha tenido que hacer frente a un creciente y sustancial ataque nuclear en potencia procedente de áreas marítimas distantes -amenaza de preocupación directa para el mando supremo político-. Se podría comparar muy bien al hombre que con su remo proporciona la energía motriz a una canoa en medio de un rápido arroyo. En realidad, es dudoso si Gorshkov ha obtenido mucho éxito con el remo utilizándolo como timón para gobernar. Revisemos algunas pruebas evidentes.

Hasta sus recientes series de artículos, no había indicios de que Gorshkov abogara desde hace tiempo en favor de las flotas de ataque lejano; se podría argumentar lo contrario. Hace veinte años Khrushchev se lo llevó a Moscú para poner en ejecución decisiones que en principio estaban orientadas a sacar recursos para la economía civil, que habrían dado lugar a una específica tarea, una Marina defensiva, más firmemente ligada a las aguas metropolitanas que en cualquier época de su historia.

El concepto de las operaciones se apoyaban en misiles superficie-superficie de largo alcance (SSM), ya desarrolladas y se suponía que la zona de encuentro se hallaría dentro del alcance de la cobertura aérea basada en tierra. Hacia 1958 este supuesto se veía desbordado por los avances de la capacidad naval americana. El resultado fue una serie de nuevas decisiones posteriores, confiando esta vez enteramente en submarinos y aviones para operaciones lejanas. La nueva política requería doblar la capacidad de construcción de submarinos nucleares.

Si bien podría decirse que esta adopción concreta de decisiones emanaba directamente del mando supremo político, no se ofrecía tal defensa donde figuraban involucradas las capacidades de combate y alistamiento operativo. Con todo, al parecer el cambio hacia el despliegue avanzado fue mal acogido por la Marina Soviética, sorprendida por este hecho, pues no se encontraba operativamente preparada para dicho cambio. Ya a finales de 1963, siete años después de haber sido nombrado Gorshkov Comandante en Jefe, tuvo que reprender a la flota sobre la necesidad de hacerse a la mar y permanecer allí para demostrar su capacidad oceánica en todas condiciones meteorológicas. (7) Gorshkov se ha referido en diferentes ocasiones a la necesidad de "hacer frente a las nuevas exigencias cualitativamente", lo cual comprendía la "reestructuración orgánica de la Marina y reorientación naval tradicional". (8) Esto viene a ser casi el aspecto de una Marina sometida a tensión bajo el látigo político.

Pasemos por alto la intervención de Gorshkov en la decisión adoptada de apostar por los SSM de largo alcance como armamento principal de la flota, error que la Marina Soviética está ahora tratando de corregir. Pero esto nos recuerda que su predecesor, Kuznestsov, fue retirado debido a su decidida oposición a este pobre concepto. Por el contrario, Gorshkov ha permanecido como Comandante en Jefe pese a la serie de cambios radicales en política naval introducidos por el mando supremo político y a la continua escasez en la asignación de recursos para la construcción de buques de guerra de acuerdo con las exigencias de la flota. Una de las críticas más fuertes contra Gorshkov en el seno de la Marina podría ser que en virtud de su capacidad profesional no se había mostrado partidario

(7) " Krasnaya zvezda", 5 Feb. 1963.

(8) Id. 11 Feb. 1968.

de apoyar al mando político, bien fuera en cuestión de conceptos operativos o, más recientemente, de tratar de hacer demasiado con sus escasísimos buques. No es desde luego un Juanito Fisher.

Por último, si dejamos las falacias y volvemos a los motivos, tenemos que empezar por intentar desenmarañar las estrategias de tiempo de guerra partiendo del empleo de la fuerza naval en época de paz. Para ambos, Estados Unidos y Unión Soviética, la estrategia en guerra es un determinante de la política naval en época de paz, pero en grado diferente. Para las potencias navales Occidentales, el empleo en tiempo de paz de las fuerzas navales ha sido consideración predominante durante los últimos treinta años generando sus propios requerimientos sustanciales de fuerza. Así continua siendo en el caso de la Marina de EE.UU. pues solo puede explicarse una gran parte de su flota en cuanto a la proyección en tiempos de paz de la fuerza tradicional.

En el caso soviético, por el contrario, las exigencias generales de guerra, continúan dominando la estructura de la flota y las características de sus buques. En términos de moldes de despliegue y buques en servicio, la política naval soviética contemporánea nace en 1961 ante la abrupta aceleración del Presidente Kennedy de adquirir armas estratégicas. Los dirigentes soviéticos continuaron sin darse cuenta que esta construcción por parte de EE.UU. de misiles estratégicos lanzados desde submarinos y bases en tierra, obedecía a pura acción "defensiva" mostrándose seriamente preocupados de que Norteamérica tratara de desarrollar su capacidad para un ataque contundente. El cambio de política soviética en cuanto a armas estratégicas puede también datar de aquel período. (9) Al analizar la respuesta de la Marina a esta nueva situación, conviene distinguir entre las misiones de (a) atacar al territorio enemigo, y (b) oponerse a los sistemas estratégicos del enemigo basados en la mar,

Empezando con lo último, observamos que la doctrina militar soviética no hace distinción entre la "disuasión nuclear" del concepto general de defensa. La defensa de la Unión Soviética se apoya en la capaci--

(9) Véase mi artículo "Soviet Strategic Weapons Policy 1955-70". (Política de armas estratégicas soviéticas) en M. McGwire, K. Booth y J. McDonnell (eds.), "Soviet Naval Policy: Objectives and Constraints". (Política Naval Soviética: Objetivos y limitaciones), (Nueva York: Praeger, 1975), pág. 486.

dad de rechazar cualquier ataque del Oeste y después ganar lo que inevitablemente será una guerra mundial entre dos sistemas sociales antagónicos. Se considera a la " guerra mundial " como lucha hasta el fin, por tanto, la victoria es sinónima a supervivencia. En tales circunstancias Europa asume lugar muy especial en la estrategia militar soviética.

En las fases iniciales de dicha guerra, la extensión en devastación de Europa dependería principalmente de la elección soviética de las armas. Si la Unión Soviética pudiera disponer de una zona adyacente parcialmente indemne, sobre lo cual reconstruiría el sistema socialista le permitiría proyectar sus planes basándose en el supuesto de que si se viera obligada a la " guerra mundial ", no sería necesario el mutuo suicidio. Y en este sentido el gran cambio de énfasis americano hacia las armas nucleares estratégicas basadas en la mar fue tan perturbador. Esas armas serían solamente aquéllas que de prohibirse, habría alguna seguridad de supervivir al intercambio nuclear inicial y se continuaría negando a la Unión Soviética el uso de Europa. La manera más sencilla de contrarrestar esta amenaza para la supervivencia esencial del sistema soviético, sería eliminando la opción americana de retener estas armas haciendo improbable la supervivencia real. Esto requeriría atacar al estallar la guerra y significaría que las fuerzas soviéticas tendrían que estar dentro del contacto del alcance del arma en el momento vital.

A fines de 1961 se decidió en principio el cambio hacia un despliegue avanzado, pero el debate en cuanto a los medios continuó hasta 1963-64. (10) El concepto operativo que por fin se adoptó era extender el perímetro defensivo de la Unión Soviética para cubrir el área marítima - donde pudieran lanzarse ataques nucleares, estableciendo una creciente presencia activa en estas áreas, primero para disputar y quizás por último para negar, su uso a Occidente, mediante el despliegue de armas estratégicas. Mientras tanto se desarrollaría la capacidad para seguir el movimiento de todas las unidades lanzadoras cuando zarparan de sus bases.

Estas medidas sería preciso introducirlas progresivamente , durante los quince años siguientes poco más o menos, a medida que fueran entrando en servicio las fuerzas y los sistemas de armas necesarios a

(10) Véase " The evolution of soviet naval policy 1960-74" (La Revolución de la política naval soviética) en McGwire, Booth y McDonnell (eds), ob, cit, pág. 507.

través de un proceso de gran transformación, modificando las nuevas construcciones y por último, con nuevos diseños y desarrollos. Para conseguir la economía en cifras, se adoptó la política de utilizar las facilidades navales en tierra existentes en áreas de operaciones avanzadas. Además, estas contramedidas no quedaron limitadas a la Marina, pues al parecer tuvieron en cuenta desde el principio a los sistemas basados en tierra, incluyendo misiles balísticos y satélites.

En cuanto al despliegue operativo el orden de prioridades fue bastante claro. Con centro en Moscú y un radio de 1.500 m.n. (alcance de los "Polaris A2") se trazó un círculo estableciendo la separación en el Mar de Noruega y Mediterráneo Oriental - áreas donde las fuerzas de ataque de Occidente estaban ya operando. Ampliándolo a 2.500 m.n. (alcance del "A-3"), las puntas del compás llegaban más allá de la extremidad de Groenlandia, describiendo un arco que pasaba por el Atlántico Oriental, cortaba la costa africana a la altura aproximada de las islas Canarias y cruzaba el mar de Arabia entre el saliente de Africa y Bombay. Aquella era la extensión correspondiente al problema del área de defensa. También era necesario cubrir las bases de la flota situadas en las costas de América del Norte y las derrotas de tránsito a las áreas de operaciones. La fase inicial duró hasta 1967, constituyendo los accesos a los puertos de Egipto punto de referencia vital. La segunda fase empezó en 1968 finalizando el plan hacia 1972, aunque no está en su sitio todavía toda la estructura.

Aunque todos aceptan ahora esta explicación del cambio inicial hacia el despliegue avanzado, muchos no se muestran muy de acuerdo en creer que la segunda fase siguió el mismo plan estratégico. Pero, a menos que se trate de pura coincidencia, hay también demasiados factores distintos para que se ajusten a cualquier otra explicación. Por ejemplo: el clarísimo corte de molde geográfico; la insignificancia política (pero no estratégica) de los pequeños estados a quienes cortejaba en Africa Occidental; fuerte coste político al insistir en obtener facilidades navales de apoyo en Egipto; ausencia de presencia naval soviética en el mar al sur de China. Estas y otras pequeñas pruebas más ambiguas pero evidentes, todas se ajustan perfectamente a la hipótesis estratégica, pero no aportan elementos para formar otra. Una de las objeciones más frecuentes a esta hipótesis es que no se puede luchar contra los "Polaris". Quizás sea así, pero esta objeción ignora los muchos ejemplos de los deseos soviéticos de invertir sustanciales recursos en proyectos de escasas probabilidades de éxito y pobres rendimientos, cuando va en ello la defensa del país. También ignora las desgraciadas experiencias de la propia Unión Soviética ante las medidas anti-submarinas, lo cual le ha dado ocasión a comprender la desigualdad.

Esto nos plantea la función de los submarinos lanzadores estratégicos soviéticos. Su función procede de tres orígenes: (1) la Marina rusa posee una larga y fructífera tradición de atacar a los buques de guerra en puerto, incorporando esta experiencia a su doctrina naval; (2) al final de la II G.M. el submarino diesel era el único vehículo lanzador con alcance y carga útil para portar armas que llegaran hasta el continente Norteamericano; (3) la doctrina militar soviética considera a las armas nucleares estratégicas como la fuerza principal, dentro de una capacidad general de combate, de la cual depende la defensa de Rusia. Si juntamos estos tres orígenes significa que, si bien la Unión Soviética fue la primera en explotar sistemáticamente el potencial submarino como lanzador estratégico, las exigencias operativas fueron muy diferentes a aquellos en que se apoyaban el concepto del "Polaris", el cual se derivaba de una mezcla de la "teoría de disuasión nuclear" y "política burocrática".

En el período de la postguerra, se les asignó a los submarinos lanzadores soviéticos la máxima prioridad en propulsión nuclear, cabezas y misiles balísticos. A pesar de esto, los avances norteamericanos en capacidad antisubmarina, junto con la insuficiencia tecnológica soviética, significó que las dos primeras generaciones no pudieron hacer frente a las exigencias operativas proyectadas. Por consiguiente, en 1958, se suprimió la prioridad en el lanzamiento estratégico pareciendo probable que en principio se proyectara construir solamente dos SSBN clase Y al año, con entrada en servicio a partir de 1968. (11).

Sin embargo, la nueva amenaza surgida en 1961 de un ataque contundente dió nueva prioridad a los sistemas navales; en consecuencia, se aumentó el ritmo de construcción de SSBN a unos seis por año, a expensas de otros tipos de construcciones de submarino. Esos desarrollos en submarinos marchaban paralelamente con los avances obtenidos en sistemas de misiles y firme incremento en alcance: 1957-350 m.n.; 1962-650 m.n.; 1967-1.300 m.n.; y 1972-4.200 m.n. Mientras el incremento puede considerarse como mejora normal en diseño, la segunda y tercera fase se vieron casi con certeza influenciadas por la capacidad A/S americana. La tercera fase (que se origina en el periodo de 1961) es muy significativa:

(11) Véase mi artículo "Current Soviet warship construction" (Construcción de buques de guerra soviéticos en vigor) en MccGwire, Booth y McDonnell (eds.), ob. cit. pág. 425.

este triple incremento permitiría a los submarinos dotados con misiles balísticos atacar a Norteamérica desde zonas de defensa A/S, relativamente seguras, de la flota metropolitana propia. Los desarrollos en capacidad de misiles se reflejaba entretanto por la naturaleza de la misión asignada a los submarinos. Las unidades armadas con sistemas de 350 m.n. y 650 m.n., quedaron limitadas a contribuir a la misión naval de atacar las comunicaciones marítimas, mediante golpes a las bases navales y complejos de puertos. (12) Los submarinos dotados con misiles de 1.300 m.n. quedaban enlazados con las Fuerzas de Cohetes Estratégicos como parte de la " fuerza principal" para disuadir al agresor y derrotarlo decisivamente en guerra. (13) Y con la aparición del sistema de 4.200 m.n. Gorshkov podría afirmar que, debido a su mayor supervivencia, los submarinos con misiles venían a constituir una disuasión más eficaz que los misiles balísticos intercontinentales (ICBM). (14)

La exigencia para los submarinos de patrullar dentro del alcance del misil de sus blancos, no es lo mismo para la Unión Soviética que para Estados Unidos. Los últimos cálculos están dominados por la batalla terrestre en Europa y por la preocupación de un " hecho cumplido " y posiblemente este requiere una gran proporción de unidades en estación.

Las exigencias soviéticas son más simples. La misión de disuasión se apoya en la certeza de retribución, no su velocidad; por tanto, solo es necesario asegurar que los submarinos con misiles escapen del intercambio inicial y sean capaces de lanzar sus misiles a su debido rumbo. Igual sucede con la misión de combate en guerra; hay relativamente pocos objetivos urgentes en tiempo, que requieran a los submarinos estar dentro del alcance de misil al estallar la guerra, y solamente es preciso tener unas pocas unidades en estación para hacer frente a esas exigencias. (15) Además

(12) V.D. Sokolovsky, Voennaya Strategiya (Moscú: Veonizdat, 1963) pág. 400.

(13) Id. edición 1968, pág. 235.

(14) Morskoi sbornik, Feb. 1973, pág. 21.

(15) Por ejemplo, supongamos 62 de las clases "Y" y "D", 42 en el Norte y 20 en la Flota del Pacífico. De los 42 situados en el Norte, se permite tener 6 en recorrido o reacondicionamiento periódico. Dividamos los

hay grandes ventajas en mantener solamente una pequeña proporción de la fuerza desplegada. Por ejemplo, permite tener en la mar un número mayor de unidades en épocas de tensión; requiere solamente disponer de una dotación por barco (capítulo costoso); reduce la carga de mantenimiento y aumenta la disponibilidad operativa; y niega al enemigo un análisis completo de su problema. Pero desde el punto de vista de la Unión Soviética, probablemente el factor más importante es el de las defensas A/S que ha de hacer frente. La experiencia pasada no puede darle ninguna confianza de que Estados Unidos, si lo desea, no pueda expulsar a todos los submarinos en patrulla de golpe; y, por supuesto, esta es la capacidad que la Unión Soviética ha estado buscando para sí. Por otra parte, las oportunidades de los submarinos soviéticos de llegar a sus posiciones de lanzamiento se verán enormemente mejoradas, una vez haya comenzado la guerra y se hayan puesto fuera de combate a las fuerzas A/S y sistemas sensores, especialmente si los submarinos barren las defensas con el despliegue en masa.

Esto se desprende de las dos tareas relacionadas con la guerra que la Marina de la Unión Soviética ha llevado a cabo continuamente en tiempo de paz. Ahora tenemos que echar una ojeada a las otras formas en que se están empleando estas fuerzas navales en despliegue avanzado, y con las pruebas evidentes de 11 años de actividad, podemos distinguir tres tipos de misiones de " tiempo de paz ". La más importante se obtiene por deducción; las otras dos están sacadas de la prensa abierta.

La misión más importante en tiempo de paz es " establecer una infraestructura estratégica en ultramar ": es decir, construir, consolidar y preservar la infraestructura física, política y operativa necesaria para apoyar a las misiones relacionadas con la guerra de la Marina Soviética y con

restantes 36 en tres grupos: Operativos, Listos y en Mantenimiento. En épocas de tensión " Baja ", 4 barcos se encontrarán en servicio de patrulla, el resto en puerto, en distintos grados de alistamiento, o en recorridos diarios.

<u>Operativos</u>	<u>Listos</u>	<u>Mantenimiento</u>
4 en patrulla	6 listos para 8 horas	6 hasta 7 días
4 listos para zarpar inmediatamente	6 listos para 24 horas	6 hasta 28 días
4 listos para 4 horas		

trarrestar los sistemas de lanzamiento estratégicos navales de Occidente . Esta tarea (que figura con el título general de "protección de los intereses del estado", por el contrario no se deduce abiertamente) podría parecer - que ofrece el motivo principal para un ancho cauce de decisiones operativas abarcando desde prevenir el derrocamiento de un régimen amigo, hasta adquirir derechos a bases mediante coacción semioculta. Como esta tarea - concierne a la seguridad del territorio metropolitano, está respaldada por compromisos políticos de alto nivel, y las pruebas evidentes ponen de manifiesto el buen deseo de aceptar los costes políticos en tanto que el objetivo estratégico se logre en el futuro.

Otro cometido " contrarrestar la agresión capitalista" ha quedado claramente articulada durante ocho o más años. Esto comprende el reto al empleo de las fuerzas navales de Occidente para desbaratar los intereses del "movimiento de liberación del mundo". El cometido político parece de nivel bastante bajo, aunque en un limitado número de ocasiones, se han desplegado especialmente fuerzas para esta tarea. En áreas como el Mediterráneo Oriental, que se encuentran dentro del alcance de ataque estratégico de la Unión Soviética, es a veces difícil distinguir esta misión de la relacionada con la guerra de situar un oponente al potencial de ataque nuclear de la VI Flota. Sin embargo, en épocas de tensión, esta última misión tiene precedencia, pues es superior la necesidad de evitar cualquier confrontación que pueda escalar la guerra general.

Una tercera misión " incrementar el prestigio e influencia" - (también claramente formulada) utiliza a las fuerzas navales para conseguir unos objetivos de política exterior general de manera familiar a las Marinas Occidentales. Esta misión al parecer es casi enteramente de apoyo y, exceptuando las operaciones de limpieza de minas, explota la presencia de buques ya en despliegue avanzado.

Durante 1971-72 se inicia la construcción de estos buques de cubierta corrida, (16) y a partir del mismo periodo, ha habido marcado incremento en el uso de fuerzas navales en las dos últimas misiones de tiempo de paz. Este periodo comprende también el 24º Congreso del Partido ,

(16) Ver R.G. Weinland "Soviet naval operations; Ten years of change " (Operaciones navales soviéticas: diez años de cambio), en Mccgwire, Booth y McDonnell (eds) ob. cit. pág. 375.

SALT I y una serie sin precedentes de artículos del Almirante Gorshkov, y esta coincidencia incide a preguntas como si hubiera habido algún gran ajuste de política. No había habido tiempo todavía a salir a relucir las pruebas evidentes sobre decisiones a largo plazo. Pero a corto plazo es posible que el proceso de negociaciones SALT persuadiera a la Unión Soviética de que los riesgos de escalada eran sustancialmente menores de lo temido, animándola así a utilizar sus fuerzas navales más dogmáticamente.

En este contexto no puedo estar de acuerdo con Johan Holst de que existen inherentes presiones " preventivas ", en el diseño y características operativas de los buques de superficie soviéticos. Como dice Gorshkov " la batalla por la primera salva " apenas si es dogma nuevo.

Podría argumentar que la configuración del armamento de los buques de superficie nuevos (y los remodelados de las clases más viejas) están diseñados para proporcionar la máxima protección contra ataque repentino por sorpresa, especialmente de aviación. Esto podría reducir, - más que incrementar las presiones preventivas.

Mientras tanto, a pesar del mayor uso de buques de superficie en áreas avanzadas, no hay todavía indicios que esta arma de la Marina esté recibiendo más prioridad. La construcción de buques ha habido que hacerla con las asignaciones de recursos ya existentes y capacidad de los astilleros, y esto ha obligado a tachar a los buques de escolta del inventario.

El ritmo anual de entregas consiste en algo más de un crucero y dos barcos tamaño destructor (además del circunstancial crucero porta-helicópteros) es bajo si se tiene en cuenta la experiencia anterior y exigencias actuales.

Mis propias impresiones es de expectación y observación, especialmente en los campos del submarino y aeroespacial. Hacia 1978 habrán construido unos 60 submarinos SSBN de las clases "Y" y "D". Este es el año en que se espera la entrada en servicio de una nueva familia de submarinos nucleares y exceptuando que no serán probablemente SSBN, solamente podemos especular en cuanto a su función (aunque han estado experimentando por lo menos dos prototipos durante varios años). Mientras tanto, - hay dudas en cuanto a la función de los principales sistemas de misiles de las unidades grandes y creciente sospecha de que es exacta la clasificación soviética de estos buques como A/S. Esto viene a reforzar la impresión general que el oponerse a los submarinos con misiles balísticos, continúa sien

do la prioridad número uno. Sin embargo, no explica, como la Unión So-
viética piensa enfrentarse con el "Trident", ni si las pruebas evidentes
que vemos ahora reflejan las futuras intenciones, o es la inercia de las
políticas desechadas.

Suponiendo que "haya" nuevos desarrollos a la vuelta de la
esquina, el ritmo de construcción de buques de superficie relativamente
bajo, junto con la repugnancia a facilitar apoyo sustancial a flote, se su-
pone que se centrarán principalmente en los submarinos nucleares y dis-
tintos tipos de apoyo aeroespacial.

- - - - -

DISEÑO DE UNA MARINA MODERNA: DISCUSION DE TALLER

Almirante Stansfield Turnes (E.U.)

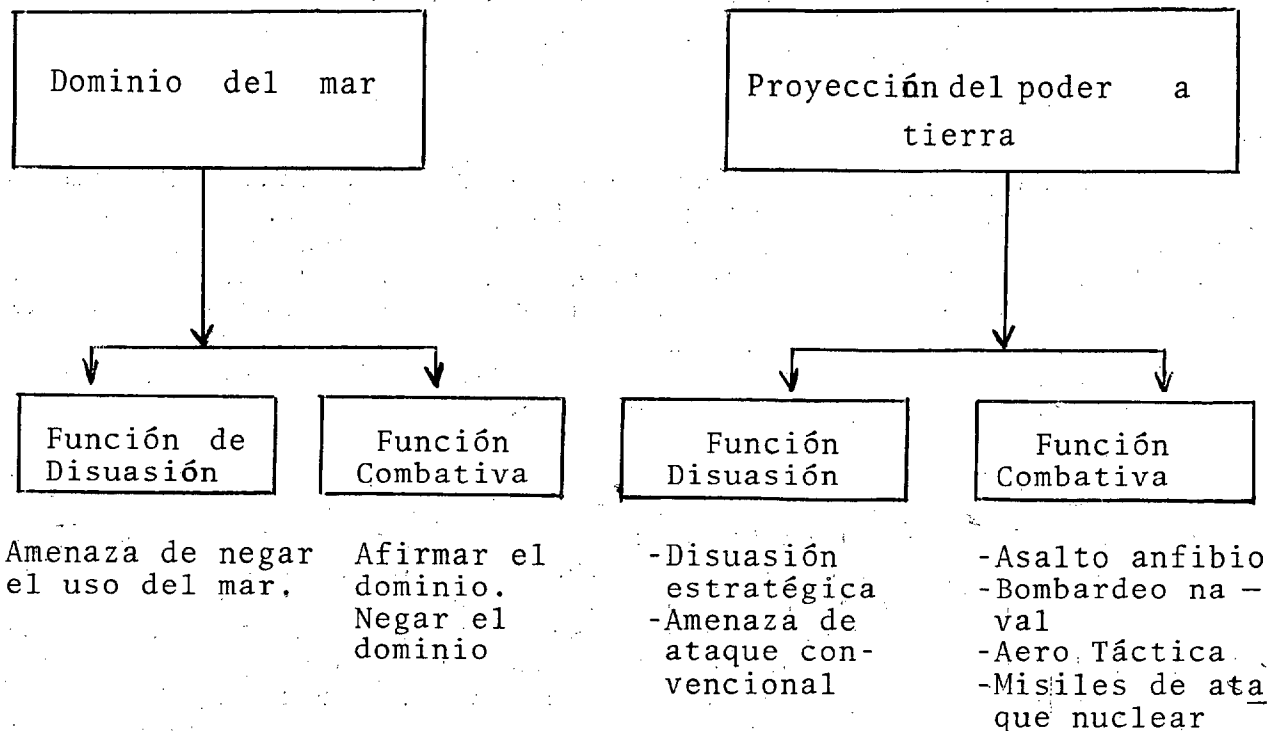
Para proyectar una Marina de Guerra nacional, lo primero que debemos saber es a donde vamos, lo que se pretende conseguir y la misión. Ken Booth enumera diez misiones para las Marinas, siete de paz y tres de guerra. (1) El Almirante Zumwalt, ex-Jefe de Operaciones Navales, señalaba cuatro misiones para las Marinas. Yo condenso las cuatro de Zumwalt en dos categorías fundamentales. Creo existe una marcada división en el uso de las Marinas, entre el dominio del mar y proyección del poder a tierra.

El dominio del mar es el elemento tradicional surgido tras la Batalla de Salamina y ha venido siendo la exclusiva misión de las Marinas hasta bien entrado el siglo XIX; las demás funciones, que agrupo bajo la proyección del poder, se desarrollan y a partir de, la II G.M. En la Fig. 1, subdivido cada una de las dos misiones fundamentales en disuasión, o función de tiempo de paz y la de guerra, o función combativa. Así, para ejercer el dominio del mar en tiempo de paz, se amenaza en negar al otro el acceso al mar; pero si es preciso entrar en guerra hay dos caras de la moneda: una antagónica, intentando negar al otro el uso del mar, la otra asegurar el uso propio.

(1) Figura en el borrador de su próximo libro "Navies and Foreign Policy" (Marinas y Política Exterior) que será publicado por Crom Helm, Londres, a fines 1976.

Figura 1

Misiones Navales



La Fig. 2 viene a ser un termómetro del dominio del mar y cuando el índice está en la misma cubeta, o temperatura más baja, se está intentando ejercer influencia o coacción; a continuación, al ir subiendo el índice, se intenta negar al otro el acceso a sus puertos, a sus aguas costeras, después, a algunos canales marítimos que desee usar. Por último, las ambiciones pueden llegar a ser mayores, hasta alcanzar un punto donde se intenta controlar zonas o casi todos los mares, para el propio uso.

Figura 2

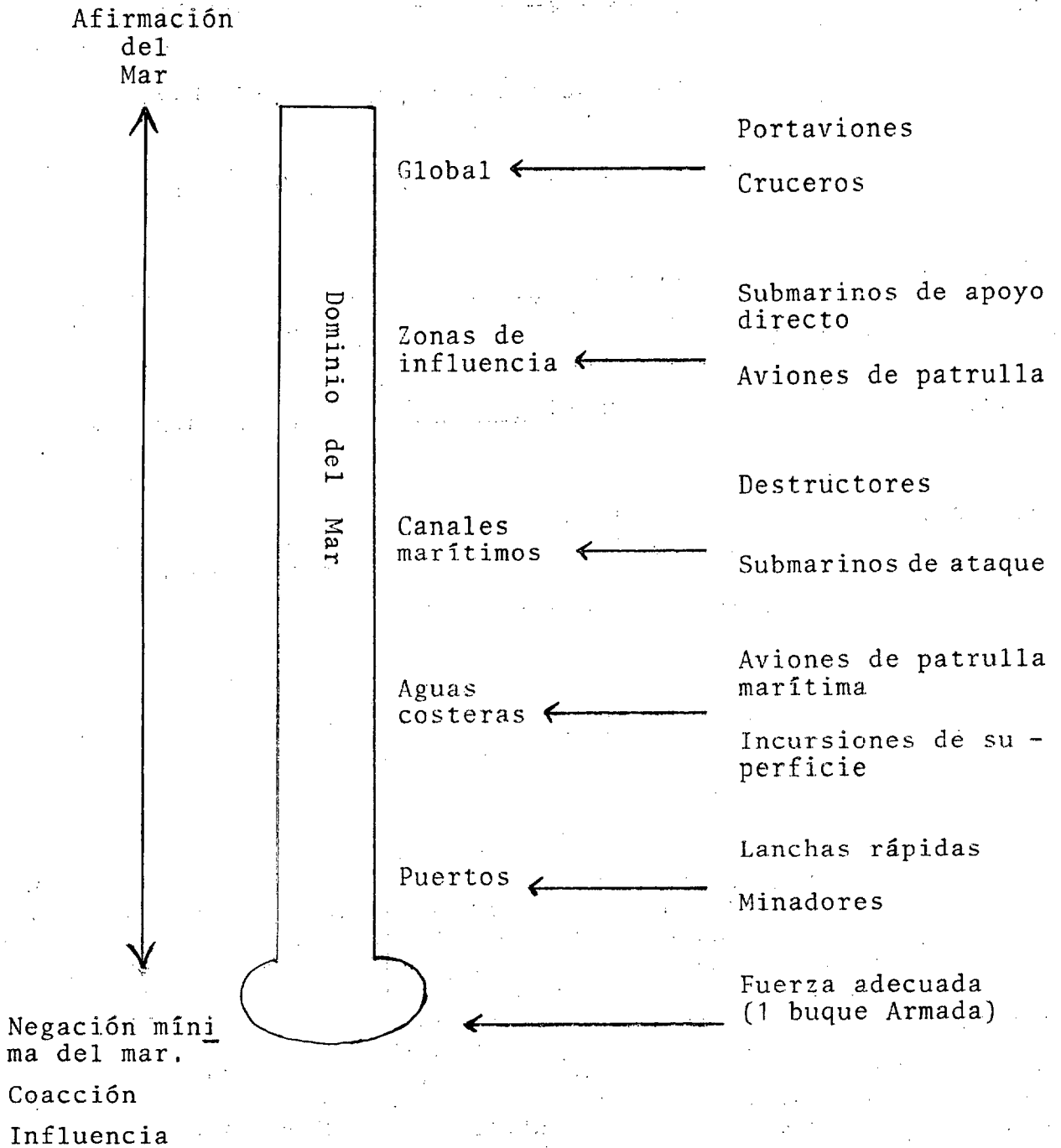
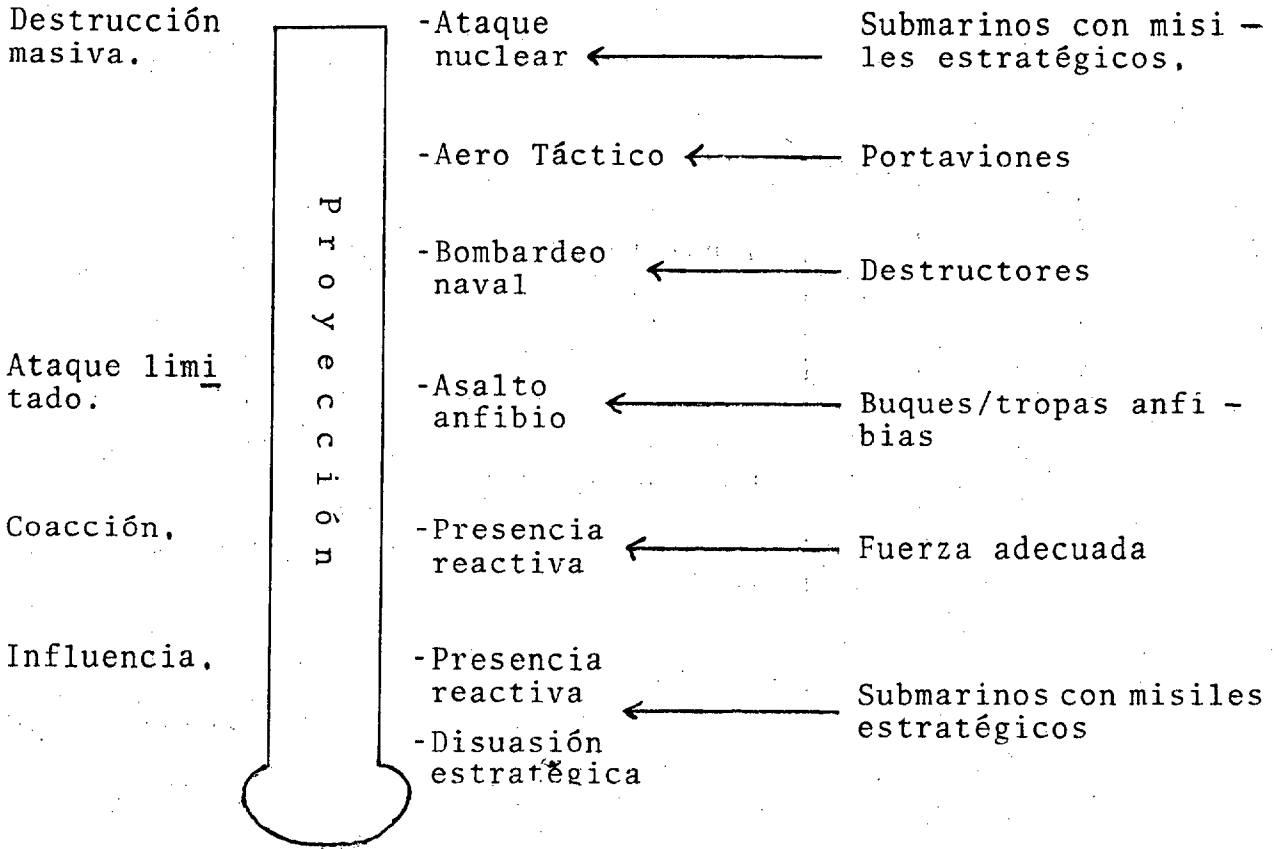


Figura 3



Conviene recordar que en la Fig. 1a, con la proyección del poder en época de paz, se intenta simplemente amenazar con las distintas modalidades de proyección de la fuerza que se dispone. Aunque he colocado separadamente, la disuasión estratégica y convencional, como existe excesiva atención en la disuasión estratégica, es realmente una continuidad. Si se quiere entrar en guerra será preciso proyectar el poder mediante el asalto anfibio, con bombardeo artillero o misiles, con aviones o con los decisivos misiles estratégico. La Fig. 3, indica en su termómetro de proyección, que empieza en la cubeta con influencia y coacción, después se inicia el ataque con uno de los métodos mencionados, haciéndose progresivamente más belicoso hasta el punto de la destrucción masiva.

Las columnas de la derecha de las Figuras 2 y 3, muestran unas técnicas típicas, aunque no necesariamente específicas ajustándose esas graduaciones a la intensidad del encuentro. Así, lógicamente, si se pretende construir una Marina parece que lo primero es ver en esta escala, hasta donde se desea o necesita llegar, teniendo en cuenta la amenaza que se preve habrá que hacer frente. A continuación, se procederá a considerar las tecnologías correspondientes y si sus circunstancias económicas concretas, capacidades tecnológicas de su industria y recursos del pueblo, pueden apoyarlas. Si diseña la Marina de acuerdo con esto y a continuación se consulta a un economista, probablemente, dirá que no podrá contar con recursos y deberá comenzar de nuevo, bien reduciendo el número de misiones o cambiando las tecnologías.

Me gustaria esbozar, desde el punto de vista de los Estados Unidos en los años 1970, cuatro consideraciones particulares que fluyen de esta combinación de misiones y tecnología. Estas no son necesariamente las que considero más críticas para la Marina de EE.UU., ni tampoco constituyen la lista completa de las que deben analizarse, y a las cuales debería acomodarse la Marina en las próximas décadas, pero son de utilidad para esta exposición.

La primera consideración es fundamentalmente el equilibrio entre nuestros énfasis en el dominio del mar y en la proyección del poder. Por una parte, el dominio del mar se ha convertido claramente en la misión más importante para nosotros en la pasada década, al surgir la Marina Soviética con su potente capacidad para negar el dominio del mar. Al mismo tiempo, el dominio del mar ha cobrado aún más importancia para nosotros a medida que nos vamos retirando gradualmente de nuestras posiciones avanzadas en todo el globo. Tenemos todavía amigos y aliados quienes tienen que sentirse seguros de nuestra capacidad para cruzar los mares y llegar hasta ellos en tiempo de paz con intercambios económicos y en guerra con reabastecimientos y apoyo. Con todo, la proyección es también muy importante para la Marina de EE.UU. debido a tres razones. Primero, aunque tenemos la OTAN y otros aliados que pueden aumentar notablemente nuestro potencial del dominio del mar, nosotros aguantamos un porcentaje muy elevado de la proyección de la capacidad del poder naval existente hoy en el mundo libre. Segundo, la proyección del poder ha sido la única utilización combativa de la Marina de EE.UU. en los pasados treinta años; es difícil imaginar que pueda volver a necesitarse y solamente quedará en el futuro el dominio del mar. Tercero, sospecho que quizás la mayor influencia disponible para nuestro papel de disuasión en tiempo de paz, sea a través de la amenaza de la proyección del poder. Volveré sobre esto más adelante.

El equilibrio entre estas misiones es difícil y será preciso hacer frente a elecciones muy específicas. Podemos ver, en la parte superior de las Figuras 2 y 3, que las aplicaciones extremas del dominio del mar y la proyección, exigen ambas portaviones, pero no necesitan ser la misma clase de portaaeronaves. En realidad, un portaviones mucho más pequeño más barato y más limitado, podría hacer la función del control del mar (desde luego, el portaviones diseñado para la proyección, también hará muy bien la función del control del mar, pero le costaría más). Tenemos que tomar aquí difíciles decisiones, dados nuestros limitados recursos. ¿Podemos aportar una combinación de ambos o comprar un número de portaviones más pequeños capaces de llevar a cabo ambas misiones? ¿O debemos quizás escoger algo que no sirva para desempeñar la doble función del control del mar y la proyección?. Elección difícil.

Hay todavía otra cuestión que depende del énfasis relativo entre el control del mar y la proyección, el avión de ataque. En la modalidad del control del mar, el avión de ataque está orientado principalmente contra buques de superficie, y quizás también contra sus aeródromos, para impedir que nos ataque la aviación adversaria. Pero el avión de ataque recibiría bastante menos énfasis en su función del control del mar que si su acción fuera para la misión de proyección. Nos encontramos sumergidos en esta clase de discusiones para sopesar el equilibrio entre estas dos misiones.

El segundo problema que nos plantea hoy intensas discusiones se refiere a la forma de llenar las exigencias del control del mar. Esto es muy problemático porque no hemos insistido en dicha misión en los pasados treinta años. ¿Qué debemos hacer hoy? Por una parte, ¿convendría adquirir muchas plataformas baratas o unas pocas caras? ¿Hasta donde debemos llegar en la adquisición de nuevas plataformas? Desde mi punto de vista el control del mar reclama unidades sacrificables; con todo, por otra parte, es preciso ofrecer a las dotaciones de los barcos oportunidades de combatir cuando se les ordena hacerse a la mar y arriesgar su vida. Otra elección difícil.

En el debate surge la cuestión subsidiaria sobre llevar a cabo mejor el control del mar; cómo hacer frente a los misiles contra-buque. Aquí vuelve a tropezar uno con la cuestión de cantidad y cualidad. Por una parte, se podría optar por tener cierto número de buques, dotados cada uno con sistemas de defensa de punto, sabiendo que se perderán algunos; o se podrían disponer de menos buques, pero con costosos sistemas de defensa de área, que permitirían a cada buque ayudar a defender varios puntos. De nuevo la elección se hace difícil.

Existen además otras preocupaciones referentes al control del mar consistentes en la necesidad de dar mayor énfasis al mando y control. Muchos afirman que estos problemas son extremadamente graves. Mi punto de vista es que son significativos aunque remediables, si somos capaces de ligar los diferentes sistemas para conseguir el magnífico resultado del trabajo en coordinación. Uno de los sistemas puede obligar al submarino enemigo a utilizar su velocidad y por consiguiente a producir ruido; otro puede destinarse a escuchar ruidos; existe uno capacitado para utilizar sensores activos de óptimo rendimiento cuando el submarino se mueva lenta y silenciosamente. Esta misma ventaja de trabajar en equipo se verifica en cuanto a la capacidad antimisil: si un avión de alerta inmediata, basado en portaviones, puede aportar algún tiempo de ventaja, esa diferencia beneficiará a su artillería defensiva, misiles y aparatos de guerra electrónica. Sin embargo, cuando se llega a perfeccionar el mando, control y coordinación, casi se pasa a sistemas de cálculos extremadamente complejos y costosos, que no son solamente caros, sino difíciles de mantener y funcionar en cualquier parte con la eficacia prevista y con el personal que probablemente se dispondrá.

Por último, permítaseme mencionar las funciones en tiempo de paz del control del mar y proyección o presencia naval como también se llama. A este respecto existen algunas cuestiones claves que normalmente no reciben la merecida atención. Creo que la esencia de la función de disuasión en tiempo de paz es tener muchos tipos diferentes de buques, capaces de orquestar la línea de acción correcta en varios lugares diferentes. Pero ¿sabemos bastante en cuanto a orquestación? ¿En qué circunstancias la presencia contra-naval, tal como posee ahora la flota Soviética, vis-a-vis con la flota Americana, perturba a la eficacia de la presencia naval básica?. Eso dependerá de la sensibilidad del pueblo sobre el que se intenta influir. Efectivamente, si tratamos de ejercer influencia en la Unión Soviética, su capacidad de presencia naval es factor muy relevante. Pero si pretendemos influir en un estado amigo de la Unión Soviética, nuestro éxito dependerá del grado de confianza que dicho estado amigo tiene en que la Unión Soviética se arriesgue a una guerra con los Estados Unidos para protegerlo. Si se desciende por la escala hasta un estado cliente que no tiene aquella confianza, o a países no clientes ¿podrá realmente la presencia de la Unión Soviética aminorar la influencia de la presencia naval americana? Pienso que esta cuestión no se ha explorado adecuadamente.

Además, creo que siendo nosotros quienes ejerceremos la presencia naval no sabemos lo suficiente sobre la forma de ajustar la acción a la situación: cómo asegurarnos de que si se ordena a la fuerza de apoyo colabore en alguna situación dada, es en

realidad la más apropiada a las circunstancias. Sugeriría también que en una era de distensión probablemente veríamos mucha más rivalidad entre las Marinas de la Unión Soviética y del mundo libre en el campo de la presencia.

Y por último, ¿cómo ensamblaríamos la utilización de fuerzas navales en época de paz con los demás instrumentos de la diplomacia, bien sea económica, política o intermedia?. Permítaseme también sugerir que con frecuencia se exagera el período difícil de alta tensión que se produce cuando nos trasladamos desde la presencia a la guerra. Por supuesto toda fuerza es vulnerable a amenazas del tipo Pearl Harbour, pero cuando la tensión crece uno tiende a reducir la amenaza a uno mismo. No suelo estar de acuerdo con los que consideran la capacidad ofensiva y velocidad de los buques propios la mejor oposición para no ser sorprendido con los pies planos en un período de tensión. Pero sí estoy de acuerdo que es preciso determinar ahora cuales son las técnicas mejores para puentear el período de tensión y reducir al mínimo los daños que podrían acaecer al desplazarse el período a la guerra abierta. Pero como el buque es vulnerable al primer ataque eso no quiere decir que vayamos a perder totalmente el juego. Una vez los proyectiles en el aire la situación es enteramente diferente; necesariamente no perderemos nosotros la guerra desde el principio, ni estará el enemigo dispuesto forzosa-mente a iniciar la guerra en la mar en forma ideada concretamente para aprovechar al máximo su ventaja en la mar. Puede ser cuestión mucho más grande, de la cual esto es solo una parte.

Contralmirante J.H.F. Eberle (Marina Real)

Como hombre práctico, voy a intentar contestar a la pregunta, si en 1975 se pretende empezar a diseñar una Marina, partiendo de chatarra, ¿qué se debe proyectar?. No se puede pensar que esto es cuestión muy práctica, porque no hay muchos países en 1975 que estén empezando a proyectar una Marina de la chatarra. Pero en los últimos años, algunos países han empezado desde comienzos relativamente modestos -por ejemplo, la Marina Imperial del Irán-. Pero la cuestión es de gran importancia para aquellos países a quienes se les podrían exigir se convirtieran en naciones marítimas y creo se nos ofrece un importante patrón con el cual juzgar el imprevisible e incierto desarrollo de nuestra tecnología de defensa. Marchamos en una dirección que no sabemos si es correcta y a una velocidad que tampoco conocemos si es buena, por consiguiente, debemos usar tal modelo para asegurar nuestro progreso.

No es cuestión fácil de decidir que clase de Marina debe uno tener, No hay una sola resouesta, por la sencilla razón de que depende para lo que se quiera la Marina. Aquí me gustaría volver a los escritos de Hedley Bull. (1) Realmente nos pone de manifiesto que es una pregunta muy difícil de contestar, pues las razones reales por qué los países tienen Marinas son las mismas ya previstas en el análisis hecho, por ejemplo, por Mahan; pero cuando se quieren traducir aquellas razones a nuestra actual situación mundial, entonces traducir es extremadamente difícil como probar como las Marinas pueden verdaderamente cumplir las misiones tradicionales. Creo que los oficiales de Marina y los navegantes profesionales tienen su especial responsabilidad aquí. Utilizamos algunas frases tradicionales: por ejemplo, la "defensa del comercio" frase que retumba en los oídos a medida que siembra confusión. Cuando no podemos dar respuesta tendemos a echar la culpa a los demás, a los políticos, a la carencia de voluntad política, (como si la voluntad política fuera una especie de cualidad mística de los políticos y si estos conectan con la misma todo marchará perfectamente, pero de momento está desconectada). A veces re-

(1) "Sea power and politcal influence", en "Power at Sea: 1ª Parte "The New Environement" (Poder Naval e influencia política). - Adelphi Paper N° 122 (Londres: OOSS, 1976).

nunciamos y nos damos respuesta aunque nos gustaría tener una Marina "adecuada". Desde luego, tiene su mérito tratar de seguir un proceso ideado para dar al gobierno el máximo número de opciones con el mínimo coste, una especie de equilibrio mini-máximo. Pero desgraciadamente en días de escasez de recursos, los políticos no se muestran muy complacientes en disponer de Marinas adecuadas o algo similar. Todo lo que pueda mover su corazón, es la potencialidad bastante más que la conveniencia de tomar el pulso a los políticos.

Ahora, por supuesto, el peligro de no ser capaz de definir para que sirve nuestra Marina no solamente nos hará fracasar en la obtención de recursos, considerados como necesarios para la seguridad nacional, sino también contribuiremos a malgastarlos y acabar con ellos y si por fin llega el conflicto, nos sorprenderá con series de buques malos y deficientes armamentos. Creo que si no se obtienen los recursos o se malgastan será este el gran peligro de nuestra sociedad, porque, le recuerdo, que la seguridad es como una política de seguros pero la única política de seguros que conozco en la cual el no pagar la prima, aumenta realmente el riesgo.

Es necesario en este punto dejar perfectamente claro para que sirve la fuerza naval. Estoy completamente seguro que la fuerza naval es para establecer el control del mar sobre determinadas zonas marítimas. La primera zona marítima en que es necesario establecer el control, en interés nacional, será sobre el propio patio trasero y nuestro propio patio trasero se extenderá dentro de poco desde unas cuantas millas (puede que sean tres, seis, doce millas, según las actitudes nacionales) a unas doscientas. Sin embargo, por encima de todo, si se tiene la ventaja del poder naval, esta zona de control puede desplazarse todo lo que se quiera. Goza de gran flexibilidad. Pero hay un coste, y un grado hasta donde es posible desplazar esta zona de control en torno al globo, pero el área de dicha zona, es directamente proporcional a lo que se esté dispuesto a gastar en defensa. Estos costes no son solamente en buques, sino también se miden en términos de bases, apoyo a flote y todas las distintas dificultades políticas originadas al operar alrededor del mundo con bases y buques.

Una vez vista la misión me gustaría ahora echar una breve ojeada a lo que se podría llamar el espectro de la capacidad marítima, desde las funciones de policía más simples a las de más alto nivel. En cada uno de los niveles de este espectro de capacidad marítima hay una elección. En esta exposición no voy a considerar la disuasión nuclear estratégica, sino el extremo superior del espectro y creo que Vd. podrá ver que, para cualquier país grande, hay una gran estaca, la cual quizás podría ser el porta-

viones de ataque de propulsión nuclear, o el submarino nuclear -- con misiles submarino-superficie. No solamente hay posibilidades de elecciones en cada nivel, sino también elecciones del propio nivel, pues para desarrollos en tecnología siempre están abiertos nuevos campos, nuevas avenidas en este espectro de respuestas. La clase de elección presentada nos viene expuesta por la reacción de la Unión Soviética ante la amenaza planteada por los portaaviones de ataque americanos a principios de los años 1950. No respondió construyendo portaaviones de ataque, sino descendiendo por la carretera, a los misiles superficie-superficie. Ahora hay una especie de aproximación tradicional al hacer la elección de esta clase, con lo cual se mira la amenaza que se le presenta a uno y después, se intenta oponerse a la misma. Pero en mi opinión esto tiene dos riesgos. El primero es la introducción de un síndrome de defensivo. Uno está siempre mirando en defenderse a sí mismo, pero olvidamos quizás, que como alianza defensiva, se puede afirmar todavía muy claramente, que la mayor disuasión será aquella en virtud de la cual, el enemigo sepa que si le dá a Vd., Vd. podrá devolverle el golpe en forma más dura y contundente.

Otro riesgo de esta aproximación tradicional es lo que llamamos la respuesta recíproca. Si la Unión Soviética hubiera intentado construir portaaviones se hubiese encontrado con un largo camino por recorrer siempre reaccionando, siempre quedándose rezagada. Y así, en esta elección, uno desea claramente buscar las avenidas de la nueva tecnología, nuevas sendas de guerra donde se pueda uno mover, más que dar traspiés en las bien gastadas y conocidas sendas.

Cualquier cosa que se haga, siempre encontrará que los recursos disponibles son inferiores a lo deseado, siendo preciso adoptar una decisión que llamamos la ecuación de cantidad/calidad. ¿En qué grado de debilidad se encuentra uno para extender la mermelada a través del espectro de la respuesta?. Es cuestión difícil, planteándose tales problemas como. ¿Qué es calidad?. En algunas de las Marinas de Occidente creo hemos cometido graves errores al confundir la calidad con la complejidad y sofisticación, y afirmaríamos, aunque no voy a extenderme aquí, que hasta cierto punto, la calidad es simplicidad y no complejidad.

Fundamentalmente la guerra es negocio peligroso; envuelve riesgos y estos hay que relacionarlos con el coste. Aquí otra vez creo que hemos cometido cálculos erróneos en las ecuaciones cantidad/calidad. En épocas pasadas poco se ha ganado en la guerra sin riesgo. Pero si los buques son tan caros y complejos no pueden arriesgarse fácilmente, entonces sugiero que en muchas ocasiones, no seremos realmente capaces de obtener los frutos de la victoria que se podrían haber alcanzado si los costes de los riesgos mal calculados no fueran tan grandes.

Como persona eminentemente práctica no soy demasiado perspicaz en argumentos de coste; no siento ninguna gran satisfacción cuando murmuro en voz baja por tercera vez pensando que al enemigo le cueste tres veces el coste de mi barco para hundirme a mi. Esto no me satisface mucho en los momentos de horrible angustia, pero es preciso tener en cuenta estas consideraciones y relacionarlas con el riesgo.

Sin embargo, inevitablemente, si equilibramos la ecuación cantidad/calidad, terminaremos obteniendo menos de los que se juzga necesario. Por tanto, se buscará alrededor otros medios para satisfacer los compromisos siendo uno de los procedimientos que disponemos tratar de encontrar lo que en la Marina Norteamericana se ha denominado la combinación alta/baja que en la Marina Británica solemos llamar primer once y segundo once, buques de alta capacidad y buques de capacidad más baja. Desde mi punto de vista se trata de un campo donde hemos hecho graves errores de apreciación en épocas pasadas y podremos cometer graves errores en el futuro. Creo firmemente en el concepto del primer y segundo once, pero soy completamente contrario a la idea de que es posible construir buques de segundo once. No se construyen nuevos buques de segundo once; se usan los primeros buques "once" de hace diez años. Siempre han surgido algunas observaciones en cuanto a quedar el buque anticuado y el desfase con su duración, normalmente de unos 20 años y la del sistema de armas que suele ser alrededor de unos 10 años. Y por tanto, se prepararán programas a intervalos aproximados de 10 años, cuando los sistemas de armas esten modernizados. Pero estos son costosísimos y adquiriría mi segundo once pero no invertiría dinero en la modernización del viejo; lo dejaría continuar para realizar muchos cometidos para los cuales son realmente muy útiles, y concentraría mis recursos en los nuevos.

Alguien podría argumentar que la tecnología moderna en construcción modular, hará en realidad, a los barcos muchísimo más baratos y fácil de modernizar. (Para los que no esten familiarizados con la expresión "construcción modular" es como disponer de pocos bloques de construcción: uno el sistema de armas, otro el sistema de propulsión y por último el módulo de acomodación. Se acopla todo el lote cuando uno se desgasta, se demonta y se coloca otro). A pesar de los dicho sobre esto se debe recordar que todo buque de guerra moderno está integrado por un sistema de armas. Desde mi punto de vista nuestra tecnología no ha alcanzado realmente la estapa para que este concepto tenga significado excepto en el caso de barcos muy sencillos.

Hay otro camino para buscar la ecuación calidad/cantidad cuando se recorren ciertas avenidas en el espectro de respuesta marítima donde se puede esparcir el riesgo. Esto es, por alian-

zas y especialización. Ha habido algunas iniciativas en la Alianza Atlántica, especialmente por parte del gobierno de Holanda, con respecto a las fuerzas aéreas y hasta cierto punto, en los ejércitos. La Marina ha intentado zafarse aunque no con completo éxito. Desde mi punto de vista, lamentable. La especialización, mientras comprenda cierto grado de compromisos, grado de confianza en los aliados, es para mí el único camino sensible para hacer progresos al tratar con problemas de la clase que nos plantea la Alianza. Si nosotros no podemos tener confianza en nuestros aliados ni fiarnos de los amigos ¿en qué confiar?.

Antes de concluir deseo echar una ojeada a un pequeño escenario con la esperanza de ofrecerles alguna idea sobre la clase de problemas y cuestiones que pueden presentarse al mando en la mar. No debemos concentrarnos en el escenario -correcto o no- sino en las conclusiones deducidas del mismo. Toda relación aparente entre el escenario y hechos recientes, son pura coincidencia.

Después de un periodo de disturbios políticos acaecidos en un país Azul, una pequeña minoría comunista ha llegado casi a hacerse con el poder, pero elementos moderados reaccionan y tras alguna violencia han recuperado el mando. Un país Naranja ha mostrado su apoyo a los comunistas, como los verdaderos revolucionarios y guardianes de la revolución, declarando que enviará ayuda por mar a sus amigos comunistas. Los moderados Azules han declarado una zona de exclusión marítima y pedido a sus amigos que impidan esa ayuda, al parecer de armas, lo cual dicen es una gran interferencia en los asuntos internos de su país. En consecuencia, se encuentran en la mar dos fuerzas navales al producirse el aumento de tensión.

Como Jefe de la fuerza Azul, mis órdenes son actuar como disuasión ante la posible acción de apoyo militar Naranja a los comunistas Azules. Estoy operando según ordenes estrictas de acción que condicionan los límites y mi libertad de acción: no estoy autorizado a tomar ninguna medida preventiva; estoy autorizado a tomar acción de represalia pero debe ser solamente de respuesta mínima, asegurando entonces solamente la supervivencia de mi propia fuerza; y no debo iniciar la escalada.

Estamos cerca de la amanecida. Sé que en la noche pasada las fuerzas Naranja se hallaban a unas 200 millas al sur de mi posición. También, como sucede frecuentemente en la mar, avisté a una de las unidades Naranja en la noche pasada -permaneciendo en mis proximidades. También se que hay un submarino en la zona pero desconozco su identidad. ¿Dónde está ahora la fuerza enemiga?. Hay muchísimos barcos alrededor, dentro de un radio de 200 millas y puede que haya otros 75 buques -sé donde estaban hace

cuatro horas pero, ¿dónde están ahora?. Si obtengo eco radar, ¿es del enemigo, o se trata de uno de los barcos mercantes?. Si veo un avión en mi pantalla radar, ¿es en realidad un Boeing 707 en vuelo programado, o avión de reconocimiento enemigo?,

¿Qué está haciendo este intruso en medio de nosotros? ¿Está allí para facilitar información del blanco a los buques Naranjas de los cuales sé que se hayan a unas millas de distancia? ¿Permanece allí para simple misión de inteligencia?. ¿Está ahí sencillamente para provocarme?. Si se marcha, ¿qué debo hacer yo?. ¿Lo dejo marchar, o significa realmente que ha pasado información del blanco a otra fuerza y estoy a punto de recibir un ataque preventivo?. Si es así, quizás debería permanecer junto a él, pues si estoy con él, entonces si dispara el enemigo probablemente alcanzará también a su propio compañero. Por tanto no voy a permitir dejarlo marchar. Pero, ¿tengo velocidad suficiente?. Si puede dar 36 nudos y yo solamente 28 no me va a salir muy bien, y además va en demanda de la fuerza del enemigo. Por tanto quizás sería mejor que yo navegue en sentido contrario, porque constituyo un blanco de alto valor. Tengo tres buques muy valiosos; ¿puedo permitirme el lujo de perderlos?. Si no puede perderlos o arriesgarlos, entonces quizás debería navegar al rumbo opuesto de todas formas. Pero ¿si sigo al rumbo opuesto estoy en realidad aumentando el riesgo de mis buques?

Mi reconocimiento de helicópteros me acaba de informar de dos grupos de buques, ¿se ha dividido el enemigo? si es así ¿por qué?. Transmite un largo mensaje de urgencia inmediata. ¿Qué es eso?. ¿Ha lanzado el enemigo misiles contra mí?. ¿Puedo tomar yo alguna acción?. El helicóptero se ha quedado silencioso, ¿por qué?. ¿Habrá sido derribado, o se le ha estropeado la radio?. Si ha sido derribado ¿se trata de acción ofensiva? ¿me encuentro en posición para efectuar represalias?. Mi oficial de comunicaciones me dice que se oyen voces rusas en la radio. ¿Quiere eso decir que uno de esos grupos es soviético, o se trata en realidad de buques Naranjas?. ¿Puedo alcanzar la zona de exclusión Azul antes que las fuerzas Naranja?. ¿Estoy amenazado?. ¿Qué informe debe hacer a mi gobierno?. ¿Qué le debo advertir?. ¿Qué pasó con aquél submarino?.

Podría proseguir. Pero estos son la clase de pensamientos que transcurrirán por la mente de cualquier mando en la mar durante todo el tiempo y quizás pueda tener algún interés para Vd. conocer el modelo.

De este escenario podemos sacar importantes conclusiones para las futuras Marinas. Lo primero, aunque el orden no tiene particular significado, es que mis buques deberán disponer de capacidad ofensiva para amenazar al enemigo, porque sin eso, ellos

podrían muy bien no estar allí. Sin más capacidad ofensiva que para defenderse a sí mismo sería mejor dejarlo en puerto. En segundo lugar, es preciso contar con velocidad. Hay tres situaciones críticas de tensión que deben considerar: puedo querer huir de un enemigo y este no desea que me escape; puede tener intención de alcanzar o apresar un enemigo que no desea que lo haga; y, como en mi escenario, puedo desear estar con alguien que no quiere mi permanencia con él. En todos esos casos, si yo no tengo la ventaja de la velocidad relativa sobre mi enemigo (o al menos igualdad en velocidad relativa), entonces estaré en posición táctica muy mala. Tercero, tengo que poseer capacidad de reconocimiento. Si puedo conocer algo más sobre el enemigo de lo que pueda él saber sobre mí, entonces me encontraré en situación muy fuerte. La capacidad de reconocimiento -habilidad para reconocer, encontrar e identificar, es por tanto, de crucial importancia. Por último, está la cuestión de vulnerabilidad o valor. He expresado mis dudas en cuanto al valor del coste, pero hay cierto cam balacheo aquí; si mis buques no son demasiado valiosos y puedo arriesgarlos -lo contrario a las oportunidades- entonces estaré en posición mucho más fuerte.

Ahora no voy a aplicar lo expuesto a mi Marina, ni recomendar la mejor ganga. Pero debo decir que, cualquiera que sea la forma o tamaño de la futura flota, es evidente que como el avance de la tecnología de las armas reduce la incertidumbre en el lanzamiento de las mismas, entonces el empleo eficaz de dicha fuerza naval, exigirá un resurgir de la destreza táctica, una in tuición como de abogado para las trampas del derecho internacional y del orden, así como un conocimiento político de gran sen sibilidad. Tenemos que reconocer que la era de pulsar el botón no está llegando a nosotros, se está alejando muy rápidamente.
