Las Marinas latinoamericanas todavía surcan las aguas*

Adrian J. English

Equipos de segunda mano, y a menudo anticuados, es la marca de fábrica de las Marinas de los países de Latinoamérica. El autor investiga sobre el estado de las fuerzas navales de los mismos.

Después de la Segunda Guerra Mundial, grandes cantidades de equipo militar fueron adquiridos, a menudo a precios de oferta, por la mayoría de las Marinas latinoamericanas. Esta situación fue exacerbada por la transferencia adicional de material de guerra de los Estados Unidos en un esfuerzo por reforzar las marinas amigas como un contrafuerte local a la creciente flota de submarinos soviéticos.

Los equipos fueron progresivamente tornándose cada vez más anticuados y la mayoría de las potencias regionales empezaron a ordenar equipos nuevos e incrementar las cantidades, principalmente de los tradicionales proveedores europeos durante los 60's y los 70's. También los astilleros domésticos empezaron a satisfacer las demandas locales. Sin embargo, la crisis de deuda de los 80's encontró muchos de los programas de reequipamiento incompletos y resultó en un periodo de estancamiento en el desarrollo naval latinoamericano. Cuando la mayoría de los países de la región manejaron sus problemas eco-

(*) El autor de este artículo aparecido en la revista *Jane's Navy International* del mes de abril de 1996, Adrian J. English, consultor del Grupo Editorial Jane's, es además, Editor en Jefe para Latinoamérica de la publicación *Jane's Sentinel*. Con treinta años de experiencia en esta área, especializado en temas de defensa de Iberoamérica, ha publicado tres obras relacionadas a este tema.

nómicos, hubieron signos de un pequeño renacimiento dentro de algunas Marinas latinoamericanas, pero otra vez ampliamente basados en la adquisición de desechos de las mayores potencias mundiales.

"LOS CUATRO GRANDES"

Cuatro países -Argentina, Brasil, Chile y Perú- han sido rivales por la supremacía naval regional desde hace casi un siglo. Chile cedió su supremacía a la Argentina en los comienzos de siglo, cayendo al tercer lugar cuando Brasil inició un ambicioso programa de expansión naval. Argentina fue, a su vez, sobrepasado en los 60's, cuando los Estados Unidos transfirió una gran cantidad de equipo a Brasil.

La Guerra de las Malvinas de 1982 cortó un extenso programa de construcciones en Argentina, pero también aceleró el arreglo de "madera vieja" dentro de su Marina. La flota de la Argentina de los 90's está balanceada. Tiene 13 modernos buques escolta (dos destructores tipo 42 y cuatro destructores tipo Meko 360, más cuatro fragatas tipo Meko 140 y tres tipo A-69), cuatro submarinos (dos TR 1700 y dos TR 1200), dos lanchas torpederas de construcción alemana, cuatro patrulleras rápidas israelíes, tipo Dabur, y un antiguo LST modificado, de la Marina Norteamericana clase De Soto (buque de desembarco, y transporte de tanques). Dos Meko 140 incompletas y dos de los cuatro submarinos proyectados tipo TR 1700 -también incompletos- están en la lista de ventas. Dos venerables cazaminas clase Ton de construcción inglesa proveen una limitada fuerza antiminas. La suerte del portaaviones *25 de Mayo*, de 50 años de edad -fuera de servicio desde 1986- permanece incierta. Su casco está en buenas condiciones, pero la falta de fondos impide la reconstrucción de su mayor símbolo de estatus. La Marina continúa haciendo valer su determinación de tener aviación embarcada a través de un acuerdo para compartir el *Minas Gerais* de Brasil con fines de entrenamiento.

La principal debilidad de la Marina Argentina es la pérdida de su capacidad de reabastecimiento en la mar. Tiene dos tanqueros civiles para recargar abarloados pero aún visualiza la adquisición de un verdadero tanquero de reabastecimiento como una de sus prioridades.

La Infantería de Marina argentina ha sido parcialmente reorganizada en dos fuerzas y reequipada, pero sus operaciones están restringidas a las limitadas capacidades de transporte de la Marina la cual dispone de un solo LST y tres transportes.

La Aviación Naval (arma aeronaval) ha gastado una gran cantidad de dinero para reemplazar las

pérdidas de combate que ocurrieron durante la Guerra de las Malvinas de 1982. Queda una pequeña fuerza como hace 14 años. Sin embargo, ha modernizado algunos de sus aviones S-2 Tracker de guerra antisubmarina (ASW), con asistencia israelí, restableciendo con eso parcialmente su capacidad de reconocimiento marítimo. Argentina ha convertido tres Lockheed L-188 Electras, y reemplazado sus destruidos aviones de apoyo Aermacchi MB-326 y 339 con EMB-319 Xavantes de construcción brasileña. Su más urgente requerimiento es reemplazar sus antiguos helicópteros Aloutte SA-319.

Argentina ha participado en recientes operaciones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas contribuyendo con sus cuatro patrulleras tipo Dabur a la operación del Grupo de Observadores de la ONU en Centro América (ONUCA) y contribuyó con una Meko 360 y una Meko 140 a la fuerza de coalición naval durante la Guerra del Golfo en 1990-1991.

Aunque desmoralizado por las purgas políticas, falta crónica de fondos, y una drástica reducción de mano de obra, el más reciente desarrollo es transformar una gran cantidad de conscriptos en una predominante fuerza profesional. La Marina Argentina contemporánea está en un pico de eficiencia raramente emulado en su historia.

El *Minas Gerais* de Brasil ha sido continuamente reparado y es el único portaaviones operativo en Latinoamérica. Su empleo está comprometido por un arreglo por el cual la Fuerza Aérea guarda celosamente su monopolio como operador de aeronaves militares de ala fija. Por lo tanto, el *Minas Gerais* embarca dos destacamentos aéreos: uno naval que opera helicópteros y uno de la Fuerza Aérea que opera los aviones ASW Tracker. Los Super Etendards argentinos, los cuales usan el *Minas Gerais* para entrenamiento, deben provocar la envidia de los aviadores navales brasileños.

La flota de Brasil, aunque más grande que la de Argentina, está menos balanceada, reteniendo algunos viejos destructores construidos en Estados Unidos clase Sunmer y Gearing. Las seis fragatas clase Niteroi de diseño británico -hasta hace poco sus más modernos buques- están cerca de su modernización de media vida. La fuerza de escoltas ha sido aumentada en cuatro fragatas clase García de la Marina de Estados Unidos. Cuatro buques de la Marina Real inglesa tipo 22, el primero de los cuales aún no se ha integrado a la flota brasileña, están también para ser adquiridos en los próximos tres años. Sólo cuatro de las 16 corbetas clase Inhauma, desarrolladas localmente, han sido completadas en fecha reciente, y han tenido problemas referidos a excesivo peso máximo. Esto está siendo remediado en un segundo grupo de cuatro buques, aunque se duda que toda la producción pueda ser completada.

Brasil ha completado dos de los

cinco submarinos tipo 209 / 1400 proyectados. Desde el retiro de servicio de las últimas unidades tipo Guppy, la flota de submarinos está limitada a los primeros y a tres Oberón británicos, los cuales están programados para modernización. El proyecto para un submarino de propulsión nuclear de diseño local está lejos de ser programado.

La fuerza contraminas brasileña que consta de seis cazaminas de construcción alemana clase Schütze ha sido reforzada con la reciente compra de tres buques británicos clase River. Para patrullar su larga línea costera, Brasil tiene una flota de remolcadores artillados y 22 variadas lanchas patrulleras, ninguna de las cuales tiene un potencial militar significativo. Lo mismo se aplica a su numerosa fuerza de patrullaje de ríos. La Marina también mantiene un gran elemento de investigación hidrográfica y un tren de flota que incluye dos tanqueros para reabastecimiento y cuatro transportes. Dos LSD (Buque Dique de Desembarco) y dos LST proveen limitado transporte y capacidad de asalto anfibio para la gran fuerza de Infantería de Marina brasileña.

Después de un largo periodo de debilidad -exacerbado por un boicot internacional al gobierno militar que sucedió al régimen de Salvador Allende en 1973 y que terminó en 1990-, la Marina Chilena ha reobtenido su tradicional tercer lugar dentro de las potencias navales regionales. Aunque perdió con Brasil la adquisición de cuatro fragatas británicas tipo 22, tiene una útil flota de superficie de cuatro destructores británicos clase County y cuatro fragatas clase Leander. Dos de los County han sido convertidos en destructores portahelicópteros.

Los submarinos de la Marina, dos tipos 209 y dos clase Oberon, los últimos modernizados parcialmente, serán reforzados si Chile tiene éxito con la compra de cuatro submarinos clase Upholder ofrecidos por la Marina Real Británica. Dos misileras de ataque de construcción israelí Reshef y dos clase Sa'ar II encabezan la fuerza de patrulleras de ataque, la cual es completada por 10 más clase Dabur de construcción israelí y cuatro torpederas de ataque de diseño alemán y construcción española. Dos tanqueros de reabastecimiento extienden el alcance de la Marina en el Pacífico.

La reciente adquisición de un LST de Estados Unidos reforzará la Infantería de Marina, la cual por otro lado está inadecuadamente servida para transporte y asalto anfibio con tres buques de desembarco clase Batral y dos más pequeños construidos localmente. La Infantería de Marina está en proceso de un importante programa de reequipamiento, el cual incluye 30 tanques ligeros británicos Scorpion. Aunque la aviación naval chilena está confinada a unidades no combatientes, su capacidad de patrullaje marítimo ha sido mejorada con la reciente adquisición de ocho P-3 Orion. Consideraciones de financiamiento han demorado el establecimiento de

un elemento ligero de combate basado en tierra. La Marina también planea adquirir un casco de mercante apropiado para convertirlo en portahelicópteros.

La Marina peruana todavía es superficialmente más grande que la de Chile. Sin embargo, una parte de su equipo es intensivo en mano de obra. Sus unidades principales de superficie son los cruceros holandeses *Aguirre* y *Almirante Grau*. El primero ha sido convertido en un crucero/portahelicóptero aunque los planes para rearmarlos recientemente con misiles superficie-superficie están en estado latente. Perú retiene cuatro destructores convencionales holandeses clase Friesland y dos británicos clase Daring. Han sido finalmente retirados cuatro submarinos de construcción norteamericana clase Mackerel, los cuales eran obsoletos, toda vez que fueron construidos en los 50's. La fuerza de submarinos peruana aún continúa siendo la más grande en Latinoamérica con seis unidades tipo 209 / 1200. Perú tiene el mejor tren de flota, con tres tanqueros de reabastecimiento.

Los elementos más usados de la flota de superficie peruana son las cuatro fragatas misileras clase Lupo y las seis corbetas igualmente misileras clase Velarde de construcción francesa, aunque se sobreentiende que el periodo de olas del Pacífico cause problemas para buques diseñados para el Mediterráneo. Cuatro LST y dos transportes proveen una más que adecuada capacidad de transporte y asalto anfibio para la fuerza de Infantería de Marina. La Marina también mantiene una gran fuerza de patrulleras en el Alto Amazonas. La Aviación Naval del Perú tiene una relativamente pequeña fuerza de patrullaje, ASW y apoyo logístico.

LOS PAÍSES DE BOLÍVAR

Los países de Bolívar -Colombia, Ecuador y Venezuela-, nombrados así por el libertador venezolano Simón Bolívar, son parecidos en términos de importancia naval.

La Marina venezolana fue una fuerza insignificante hasta los años '50 cuando los ingresos del petróleo fueron usados para construir una moderna flota. Ahora es la quinta marina más importante en Sudamérica. Sus submarinos tipo 209 / 1300 han sido modernizados y sus seis fragatas clase Lupo y seis lanchas rápidas de ataque de construcción británica clase Constitución están programadas para modernización. Dos reequipados destructores escolta de construcción italiana, los últimos supervivientes de una clase de seis de los años '50, han sido relegados al servicio de Guardacostas -una parte integral de la Marina- el cual opera con otra docena de patrulleras y lanchas.

La proyección hacia el mar del

poder naval de Venezuela está inhibido por la falta de una capacidad de reabastecimiento en la mar. Un único transporte y cuatro LST construidos en Corea proveen una capacidad de transporte y asalto anfibio para la gran y bien equipada fuerza de Infantería de Marina venezolana, la cual es responsable de la seguridad del extenso sistema de ríos del país, con el uso de más de 60 pequeñas patrulleras. La aviación naval venezolana continúa como una pequeña fuerza basada en tierra, para misiones de patrullaje marítimo, ASW y apoyo logístico, aparte de manejar los seis helicópteros Agusta Bell 212 destacados a bordo de las fragatas tipo Lupo. Venezuela recientemente declinó la oferta de dos fragatas clase Knox de la Marina Norteamericana.

Planes para la construcción de hasta cuatro corbetas, dos de tres submarinos adicionales, una pequeña fuerza contraminas y un tanque para reabastecimiento de la flota están en suspenso por razones económicas.

Colombia siempre ha mantenido una pequeña Marina como su tamaño e importancia indicaban. Aunque está recibiendo más de 50 patrulleras costeras y de río de los Estados Unidos -para su uso en la guerra contra los traficantes de drogas-, sus principales elementos siguen siendo sus cuatro fragatas ligeras de construcción alemana clase Almirante Padilla y dos submarinos tipo 209 / 1200, todos los cuales están programados para modernización. Dos minisubmarinos de construcción italiana continúan en inventario y mantiene una gran fuerza de patrulleras de río.

La Marina tiene un requerimiento de cuatro corbetas. Puede adquirir dos de las seis clase Wadi M'ragh construidas por Italia para Irak, la entrega de las cuales fue impedida por el embargo de armas de la ONU. Su compra por Colombia fue anunciada por el Presidente César Gaviria en noviembre de 1993 pero después fue oficialmente negada por las fuerzas armadas. Aunque la fuerza de Infantería de Marina se ha expandido considerablemente y es más grande que las de Perú o Chile, todavía sigue siendo una infantería equipada solamente con armas ligeras. La capacidad de asalto anfibio está constituida por ocho LCU (lanchas de desembarco) recientemente transferidas de los Estados Unidos. La minúscula arma aeronaval de Colombia está limitada a un pequeño número de helicópteros y de aeronaves de ala fija de comunicaciones y de uso general.

Ecuador mantiene una compacta pero bien balanceada Marina, basada en dos fragatas británicas clase Leander, seis corbetas misileras clase Esmeraldas de construcción italiana, dos submarinos tipo 209 / 1300 y seis lanchas misileras de construcción alemana de dos distintos tipos. Un solo LST provee la única capacidad de transporte y de asalto anfibio para los infantes de marina de Ecuador, los cuales son

responsables de patrullar las vías de aguas interiores. La Infantería de Marina está inadecuadamente equipada para este propósito, con solamente lanchas con motor fuera de borda. Restricciones económicas han demorado el ascenso de las fragatas clase Leander a los estándares similares de las operadas por Chile. Todos los principales elementos de la flota de Ecuador necesitan reajustes de media vida. En el medio ambiente del Pacífico, sus corbetas de construcción italiana también sufren las mismas limitaciones de diseño que las unidades, fragatas, de la Marina peruana. Ecuador mantiene una modesta arma aeronaval, la cual, un poco sorprendentemente, está siendo provista de entrenamiento de vuelo por la (más grande) aviación naval venezolana bajo un arreglo entre los dos países.

MARINAS MENORES

Uruguay recientemente ensambló una modesta pero balanceada flota con la adquisición de tres fragatas francesas clase Commandante Rivière y cuatro patrulleras barreminas clase Kondor II. El país no pudo vender sus tres patrulleras rápidas clase Vigilante, pero agregó dos patrulleras guardacostas de Estados Unidos a su fuerza de seis buques. El único batallón de Infantería de Marina está todavía falto de capacidad de transporte y asalto anfibio significativo. Su arma aérea, una vez la segunda más grande en Latinoamérica, está actualmente reducida a pocas aeronaves de patrullaje, ASW y de propósito general.

La mediterránea Paraguay continúa operando una gran y anticuada fuerza de patrulleras de río, liderada por dos cañoneras de construcción italiana de 65 años, una relativamente moderna patrullera de río de construcción brasileña y tres barreminas de Argentina que datan de 1930.

Bolivia, también sin acceso al mar, tiene una Marina que es mayormente un gesto político hacia la aspiración nacional de reobtener la zona de costa perdida con Chile en la Guerra del Pacífico de 1879 - 1883. Aparte de dos cargueros de altura, operados exclusivamente en viajes comerciales y basados en Hamburgo-Alemania, la Marina está completamente constituida por naves pequeñas.

La minúscula fuerza de patrulleras de costa de Guyana y de Surinam recientemente han cesado su existencia.

MÉXICO Y AMÉRICA CENTRAL

La Marina mexicana es esencialmente un museo flotante, ensamblando la mayor colección de destructores, fragatas, barreminas

y patrulleras de la Segunda Guerra Mundial todavía en servicio. Dos fragatas norteamericanas clase Bronstein son sus únicas unidades de superficie modernas. Sus otras únicas relativamente modernas unidades son seis OPV de construcción española (cuatro localmente construidas) y 30 patrulleras clase Azteca. Una reciente reorganización de la fuerza de Infantería de Marina, la cual ha sido excesivamente envuelta en operaciones contranarcóticos, apunta hacia una expansión del rol de esta fuerza numéricamente grande. El arma aeronaval de México todavía continúa como una modesta fuerza de patrullaje costero. Un ambicioso proyecto de expandir y modernizar la Marina durante los años 70 y los comienzos de los años 80 fue un desastre por problemas económicos y hoy parece más remoto que eso en el contexto de la política actual de México y de su crisis económica.

Siguiendo el colapso de su aliado y protector, la Unión Soviética, la Marina revolucionaria de Cuba es una fuerza en declive. Sus tres submarinos clase Foxtrot están todos fuera de servicio y es improbable que se hagan a la mar otra vez. El estado de sus tres fragatas clase Koni, la única corbeta clase Pauk, las 17 patrulleras rápidas supervivientes clase Osa y las nueve Turya, están seriamente comprometidos por un agudo recorte de combustible y repuestos. Algunos de sus buques quizá todavía se harán a la mar, pero al colapso del régimen de Castro seguirá el desmantelamiento consecuente de cuantas permanezcan de esas, alguna vez, poderosas fuerzas militares.

La única fuerza naval significativa en el Caribe es la de la República Dominicana -una vez la más poderosa de la región- y también en estado de declinación. Sus principales unidades, supervivientes de 52 años de antigüedad, la fragata canadiense clase River, dos contemporáneos barreminas de la Marina norteamericana clase Admirable y tres colocaredes clase Cohoes, convertidos en patrulleras, es casi improbable que naveguen de nuevo. La Marina, por tanto, ha reducido su fuerza de patrullaje costero. Como tal, no es significativamente superior a la de los otros países de América Central y las colonias británicas del Caribe. Las Marinas de Panamá y de Haití han cesado oficialmente de existir con la abolición de sus respectivas fuerzas armadas.

APRECIACIÓN FINAL

Luego de un gran periodo de declinación, las Marinas de las principales potencias sudamericanas parecen estar atravesando por un pequeño renacimiento pero los factores económicos continúan impidiendo su expansión y las progresivas modernizaciones más urgentes de la mayoría de las Marinas de la región.

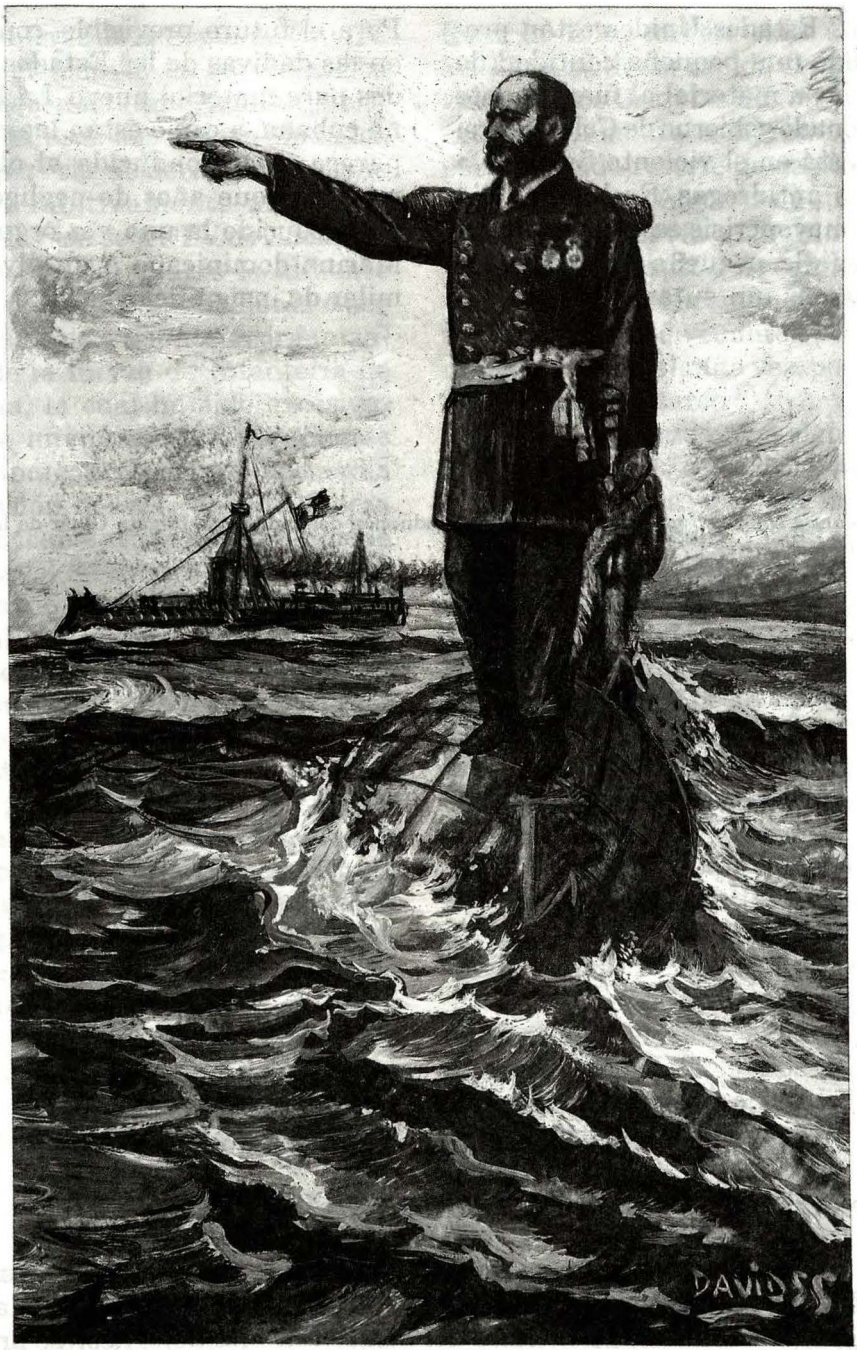
Los Estados Unidos están proveyendo una pequeña cantidad de asistencia material al fuertemente presionado gobierno de Colombia, el cual está en el violento final de la guerra antidrogas. En la angustia de su mayor crisis económica, México tiene la pequeña esperanza de mantener aún su anticuada flota. Para el futuro previsible, confiará en las dádivas de los Estados Unidos para material nuevo. La Marina cubana, a como están las cosas, parece estar conducida al olvido, mientras que años de negligencia han reducido la una vez orgullosa Marina dominicana a un nivel similar de insignificancia.

(*) De *Jane's Navy International*, Abril 1996. Traducción del capitán de fragata César de la Cruz Salcedo.

REVISTA DE MARINA Enero-Febrero-Marzo 1996

Fe de erratas

En la pág. 25 (artículo: "La adquisición del B.A.P. 'Coronel Bolognesi', ex H.M.S. 'Ceylon' "; autor, el Valm. (r) Javier Pinillos Cabada), en la relación de la primera dotación de oficiales del B.A.P. 'Coronel Bolognesi' se produjo la omisión involuntaria de consignar entre ellos al C. de C. Javier Llerena Pérez como Jefe de Control de Averías. (N. del E.).



Gran Almirante Miguel Grau,
concepción artística del pintor David Samillán S.