Preponderancia del poder marítimo



CONTRALMIRANTE EDMUNDO GUZMÁN LANFRANCO.

Para todos es bien conocida la influencia del mar, vale decir del poder naval en nuestra civilización, comenzando desde los fenicios, griegos y romanos, para llegar a Portugal, España, Francia y Holanda hasta culminar en la prosperidad del imperio británico, por más de 100 años desde las guerras napoleónicas, con la derrota de la flota combinada de España y Francia en Trafalgar (1805) por Lord Nelson, hasta la Primera Guerra Mundial; luego la aparición incontenible e indiscutible hasta nuestros días del poder naval de los EE.UU. de Norte América y en la Guerra Fría la pretensión fracasada del desafío de la desaparecida Unión Soviética.

Desde el punto de vista militar, las naciones han sido a menudo clasificadas como afectas a una estrategia marítima o a una estrategia continental. La historia demuestra, sin embargo, que ningún país afecto a una estrategia continental ha logrado jamás cimentar una grandeza duradera, como ha sido el caso del Imperio de Napoleón y la Alemania de Hitler. No se ha registrado, en cambio, el caso de que un país grande y poderoso en el mar haya sido batido alguna vez por una estrategia continental.

Hombre de inteligencia extraordinaria, poseedor de una genial concepción de los problemas de la guerra, Napoleón bien vería que el aplastamiento de Inglaterra a través de un desembarco en sus playas, sería la única forma posible de realizar la dominación universal. Decía: "*Denme quince días de tranquilidad en las aguas del mar de la Mancha y conquistaré el Mundo*". Falló, porque en su natural fascinación por los problemas inherentes a sus ejércitos, se olvidó de desarrollar, preparar y adiestrar una armada a la altura del plan que idealizara.

La Segunda Guerra Mundial, guerra global por excelencia, ha demostrado una vez más el valor inmutable del dominio del mar, en toda lucha en la cual tienen importancia las comunicaciones marítimas vitales.

Así se vio a Inglaterra resistir el asalto más formidable de su larga historia contra un poder terrestre y aéreo inmensamente superior, gracias a que su flota pudo mantener abiertos los caminos del mar. Disponiendo de estas rutas pudo mantener en el aire su fuerza aérea que neutralizó el ataque desde el aire. Con este control del mar, pudo sobrevivir el centro vital del Imperio Británico, al mismo tiempo que tuvo el medio indispensable para llegar oportunamente con la fuerza necesaria para dominar en el África, reforzar el Medio Oriente, Persia, la India y Australia; aprovisionar a Rusia, invadir Italia y terminar con la invasión definitiva de Europa por el Occidente con el inmenso apoyo de los EE.UU. de Norte América. Todo ello habría sido imposible si la fuerza aérea o submarina del eje en cualquier mar hubiera impedido en forma efectiva el tráfico marítimo hacia las Islas Británicas.

Igualmente la armada norteamericana detuvo el avance japonés en el Pacífico y su superioridad triunfó con posterioridad, gracias a que pudo completar a través del mar el acopio necesario de hombres, armas, aviones, combustible, municiones, etc. Lo que le brindó el éxito final del dominio de las comunicaciones marítimas en el Pacífico.

Tucídes y la influencia del poder naval

No es necesario leer toda la historia de "La Guerra del Peloponeso" de Tucídedes para tener una clara exposición de sus puntos de vista sobre la influencia del poder naval. Llega a la conclusión. "Fue gracias a la acción naval que se conquistaron las islas. No hubo guerra terrestre que resultara en la adquisición de un imperio".

La "Guerra del Peloponeso", aunque es una historia militar, es sobre todo una historia de poder naval. Sin poder naval no habría habido Imperio Ateniense, como tampoco habría devenido la revolución económica ni la búsqueda de mercados.

A semejanza de todos los historiadores, Tucídedes ve el siglo de Pericles como la Edad de Oro de Grecia, le presta un rendido tributo como héroe porque Pericles fue quien comprendió mejor los principios de la Guerra Naval y el atinado uso del poder naval.

"Todo el mundo que nos rodea puede ser dividido en dos partes: tierra y mar, cada una de las cuales posee gran valor y utilidad para el hombre, se puede controlar toda una parte, no sólo el área que ahora se halla bajo nuestro poder, sino cualquiera otra que nos propongamos. Con nuestra flota actual, no hay poder en la Tierra ni del Rey de Persia ni de ningún ser humano que pueda impedirnos navegar por donde nos plazca". (palabras de Pericles)

Así, pues, vio Pericles la influencia del poder naval, pero al morir el poder naval ateniense, tal como, el lo concibió, empezó a declinar. Sus sucesores pronto olvidaron sus sabios consejos.

La época de los descubrimientos, conquistas y expansión europea

En los tres siglos que van desde el descubrimiento de América en 1492 al Congreso de Viena (fin de las guerras napoleónicas) el mundo se hizo más pequeño, navegantes conquistadores, exploradores todos europeos, así como sus cartógrafos que realizaron su labor en los océanos y las costas del mundo.

Así comenzaron a surgir las primeras potencias marítimas de España, Portugal, Holanda, Francia e Inglaterra, que incluso con las rudimentarias embarcaciones de esa época les permitieron adueñarse de vastos territorios en toda América, incluidas las islas del Caribe, Asia y África, constituyendo las vastas colonias europeas, que muchas de ellas se mantuvieron hasta el siglo XX. Todos estos eventos los estudió detenidamente el evangelista del poder marítimo Alfred. T. Mahan y los materializó en 1889 en su gran obra *La influencia del poder marítimo en la historia (1660-1783).*

Muchas de esas potencias europeas se convirtieron en imperios, aumentando su riqueza y comercio gracias a la libertad que trataban de mantener y conservar en los mares del mundo ya conocidos.

No quiero dejar de mencionar el inhumano tráfico y comercio de esclavos en los siglos XVII y XVIII, en las naves de esa época, apiñados embarcaban encadenados hasta 600, de los cuales muchos morían antes de llegar a su destino, se estima que fueron más de 7 millones de africanos destinados principalmente a Brasil, el Caribe y Estados Unidos. Este comercio lo dominaron los ingleses

y en menor escala los portugueses. Sin las flotas que disponían estos nacientes imperios hubiera sido imposible realizar esta expansión de poder, riqueza y explotación

En el siglo XIX las potencias europeas y los EE.UU usaron sus marinas para extender sus imperios e influencia. Con la Revolución Industrial apareció el vapor y así las flotas se modernizaron en propulsión, tamaño y el empleo del acero en los cascos, la época de la vela y la madera desaparecía. Los grandes e importantes Astilleros aparecieron en Inglaterra, Francia, Alemania y EE.UU, principalmente. También emergía Japón.

La preponderancia de Inglaterra

Las razones que impulsaron a España, Portugal, Francia, Holanda e Inglaterra a alcanzar la categoría de potencias oceánicas fueron algo más que la simple necesidad de ir al mar. El tonel europeo se hallaba en fermento; nebulosos feudalismos regionales se colocaban progresivamente bajo el dominio de señores y reyes, una creciente clase mercantilista presionaba por una protección más centralizada favorable al comercio e industria. Estas y muchas otras fuerzas de pensamiento y actividad de reciente creación, entre las cuales figuraba la perenne necesidad de establecer más impuestos, se combinaron para empujar a los reinos del litoral atlántico hacia los mares.

Así se dejó listo el terreno para las luchas por el dominio inglés del mar, y por las vacilaciones rítmicas entre el poder terrestre y el marítimo. Gran parte de la historia de Inglaterra se basa precisamente en el poder naval.

La Revolución Francesa destruyó la flota ejecutando y exilando a sus mejores cuerpos de oficiales.

Si estamos de acuerdo que el Mediterráneo dio lugar al nacimiento del poder naval inglés, entonces debemos considerar que las guerras inglesas contra Francia le dieron estado de adultez. El poder inglés estaba en cualquier lugar a donde pudieran llegar sus buques.

La primera Guerra Mundial marcó el declive de esta potencia naval. Sin embargo el año 1982 con la Guerra de las Malvinas con la Argentina, con su flota fueron capaces de proyectar poder a gran distancia transportando un ejercito, aviación y controlando el mar en el área de operaciones haciendo capitular a las fuerzas enemigas.

Mahan : "Lo que se necesitaba para administrar, proteger y desarrollar lo que la Historia nos había concedido es una gran marina y bases en ultramar. Decía el filósofo y político inglés Francis Bacon (1561-1626): "El que domine el mar tiene gran libertad de acción, y puede hacer la guerra en la mejor forma que le parezca"

Mahan y el uso del mar

En la apertura del *U.S. Naval War College* de los EE.UU., en 1884, su primer Presidente, Comodoro Stephen B. Luce dijo: "Debemos encontrar a alguien que haga por la ciencia naval lo que Jomini hizo por la ciencia militar". Años más tarde, refiriéndose a un miembro de la planta docente, manifestó: "Está aquí, se llama Mahan". Y como veremos, Mahan

llegó a ser el filósofo más preclaro del poder marítimo y sigue manteniendo ese indiscutible sitial. Además de haber pasado por sus aulas el almirante Luce y Alfred T. Mahan, fueron otros grandes de la historia naval como el almirante Sims que tuvo destacada participación en la creación e implementación y desarrollo de los Juegos de Guerra, le siguieron los almirantes Spruance de destacada participación en la batalla de Midway, y así también los almirantes King, Nimitz y Halsey, ellos estuvieron uno o dos años estudiando en Newport. Es importante mencionar que la Guerra del Pacífico con Japón fue ejecutada en sus salas de juegos de guerra repetidas veces, por mucha gente y de diferentes maneras, nada de lo que pasó en esa guerra fue sorpresa, excepto las tácticas "Kamikaze" al final de la guerra.

No quiero dejar de mencionar uno de los grandes aportes que hizo en este centro de estudios de tan alto nivel, uno de sus Presidentes (Director), el almirante Turner el año 1973, el fue posteriormente director de la CIA. Estableció las cuatro grandes misiones de la Marina de los EE.UU.: control del mar, proyección del poder, disuasión y presencia naval, misiones hasta hoy vigentes y no solo en la marina de EE.UU. sino en el resto de marinas del mundo. A lo largo de este artículo me referiré a estas importantes misiones.

Una nación que tiene fácil acceso a los océanos del mundo está también en posición de dominar las rutas comerciales más importantes y de evolucionar como potencia marítima y mundial. Gran Bretaña es la ilustración clásica. En los siglos XVIII y XIX fue la única nación que obtuvo su riqueza en tiempo de paz usando el poder naval, y en tiempo de guerra gobernando el mar en virtud de su fuerza marítima. Extendió sus bases de operación marítima sobre el globo, el poder marítimo británico fue el factor dominante en esa época.

Una vez que se ha desarrollado una marina, ésta empieza a desempeñar funciones adicionales al rol básico para el cual se ha creado. Se convierte en un instrumento de política nacional en el sentido más amplio. Cuando el comercio expande los contactos de una nación más allá de sus fronteras, la Marina los convierte en intereses y, a su vez, consolida éstos como influencia política. Los hombres de estado, habituados al concepto y uso del poder marítimo, encuentran en una Marina el medio para lograr ciertos ajustes de fuerza, beneficiosos en asuntos internacionales, los cuales serían imposibles sin la existencia de la fuerza marítima.

La marcha de eventos, no solo en los Estados Unidos sino en todo el mundo, políticos, económicos y comerciales ha traído como consecuencia la necesidad de contar con un poder naval activo y marinas más grandes.

La filosofía de Mahan con respecto al poder naval fue llevada a la acción por Theodore Roosevelt, primero como secretario asistente de la Marina, y posteriormente como presidente. Sus puntos de vista desde ambas posiciones fueron respaldados en el Congreso por el senador Henry Cabot Lodge. La colaboración entre ambos se reflejó en el crecimiento espectacular de la Marina.

En un libro producido por el National Maritime Museum (Londres)"Ship" cuyo autor es Brian Lavery (2004), se menciona al Presidente Theodore Roosevelt, gran admirador de la obra de Mahan, y con gran interés en los asuntos mundiales. En 1904 inició la construcción del canal de Panamá, que fue visión de Mahan, en 1906 ganó el Premio Nobel de la Paz por su participación en el fin de la Guerra Ruso Japonesa. En 1907 tuvo la concepción a gran escala del viaje de la Great White Fleet, alrededor del mundo: 16 acorazados y sus escoltas tripulados por 14.000 hombres, que visitaron los puertos donde EE.UU. tenían interés.

Toda esta flota estaba pintada de blanco, zarparon de Hampton Roads, Virginia, el 16 de diciembre de 1907, bordearon Sud América por el Sur Atlántico, pasaron el Estrecho de Magallanes el 7 de febrero de 1908, tocaron el Callao; en San Francisco estuvieron del 6 de mayo al 7 de julio 1908, de donde zarparon a Honolulu, Nueva Zelandia, Australia, Japón, Malasia, Indonesia, India, Mar Rojo, cruzaron el canal de Suez el 7 de enero de 1909, para entrar al Mediterráneo, Gibraltar 6 de febrero 1909 y finalmente arribaron a Hampton Roads el 22 de febrero de 1909 siendo recibidos por el presidente Roosevelt, después de 14 meses, imaginemos los miles de toneladas de carbón que necesitaron para alimentar sus calderas, todo esto fue una clara demostración del prestigio nacional en el mundo (Misión: Presencia Naval y Mostrar la Bandera).

Seguía este gran estadista los dictados de Mahan de la importancia del poder naval. EE.UU. estaba camino a convertirse en potencia mundial. Otro ferviente y entusiasta admirador de Mahan fue el Kaiser Guillermo II,. Las conclusiones de Mahan electrificaron el mundo literario de su época, Oxford y Cambridge, le confirieron títulos Honorarios y el Kaiser Guillermo usó sus tesis a finales del siglo XIX como una base para desafiar la supremacía naval británica. Cuando unos estudiantes visitaron su biblioteca en Potsdam (Alemania), en 1945, descubrieron que había leído profundamente los libros de Mahan haciendo en ellos extensas anotaciones marginales.

Muchos años después tuvo este insigne escritor evangelista del poder naval, un ferviente admirador y seguidor, el almirante Sergei Gorshkov , de la fenecida Unión Soviética. Desde la era de Stalin destacaba y posteriormente fue por varias décadas jefe supremo de la Marina, y con el apoyo de los jerarcas se empeñó en construir una poderosa Marina de guerra desafiando la flota de la US Navy, comprendió que para ser potencia mundial hay que ser potencia marítima.

Vio ventajas y desventajas en la posición de los Estados Unidos. La distancia protegía a los EE.UU. de alguna invasión. Sin embargo, EE.UU. estaba excluido del flujo principal del comercio mundial, y esto se convirtió en uno de los fundamentos de Mahan para la construcción del Canal de Panamá, vale decir, contar con una ruta de comercio que pudiera ser explotada y dominada.

Más tarde, con el Canal en construcción, se erigió en el más ardiente defensor de la adquisición de bases en el Caribe para controlar y defender las zonas

vecinas al canal, y así como bases en Hawai, Filipinas, Samoa y Guam. Piensen en las desventajas que tuvo la URSS, con respecto al escaso acceso al mar, que después detallaré.

Con referencia a las comunicaciones, Mahan opinaba: "Como elemento de estrategia, sobrepasa a todos los demás elementos". Esta es, en gran parte, la esencia del termino "Comando del Mar". Comunicaciones significa flujo de suministros de las bases y territorio patrio a las fuerzas, mantenimiento de contacto entre los elementos de las fuerzas y la capacidad para movilizarse y brindar refuerzos, lo cual significa habilidad para efectuar operaciones de desembarco y apoyo a los ejércitos. La interrupción de las comunicaciones puede ser desastrosa.

El poder naval en la I y en la II Guerra Mundial

El concepto de poder naval sufrió un cambio considerable durante el siglo pasado como resultado de las dos Guerras Mundiales y un tremendo progreso tecnológico.

Quizás Francia y Alemania hayan seguido la estrategia correcta al seguir una "guerra de Corso". Por supuesto, tanto para Napoleón, el Kaiser como para Hitler, una de las claves para la victoria fue negar el acceso británico a su mercado mundial y fuentes de suministros. Existen suficientes "si" en las campañas submarinas de la pasada centuria para llegar a sospechar que teóricamente es posible negar al enemigo el uso de los mares sin controlar uno mismo el océano y, en una crisis inmediata, el objetivo de las potencias continentales no era tanto controlar el mar para usarlo como negar su uso a Gran Bretaña.

Los submarinos alemanes podrían haber derrotado a Inglaterra, y los buques de guerra inglesa, por sí mismos, jamás podrían haber vencido a Alemania. Es muy obvio que si Inglaterra hubiera perdido el control del mar en cualquier momento entre 1914-18 ó 1939 -45, habría perdido todo. La misma observación podría aplicarse al Japón, aun con mayor fuerza, porque su relativa insuficiencia de recursos en su territorio, combinada con las tremendas distancias en el Pacífico, hizo más vital su control del mar si es que deseaba desempeñar el rol de gran potencia. Así, es sabido que los imperios isleños dependen del control de los mares que los rodean a fin de alcanzar su apogeo.

Hablando más específicamente, es casi imposible que una nación controle tanto la tierra como el mar. En el siglo pasado solo dos naciones lo han intentado realmente: Alemania. y la fenecida Unión Soviética. Inglaterra misma nunca pensó retar el control de la masa terrestre europea. Con todo el poder combinado de las flotas británicas y norteamericana en la II Guerra Mundial, sin el ejército rojo, la alianza occidental jamás habría ganado la guerra.

Es claro, entonces que Mahan estuvo errado al insinuar que el control de Europa dependía del control del mar. En ambas guerras mundiales se derrotó a los alemanes debido únicamente a confrontaciones terrestres masivas, posibles a través de alianzas. El control aliado de los océanos negó ciertas cosas

a los alemanes y, en consecuencia, contribuyó a la victoria, pero las marinas aliadas, por la naturaleza del juego, no podían ser decisivas. Del mismo modo, en Vietnam en donde los Estados Unidos ejercieron un control total del mar, la Marina ayudó considerablemente al despliegue y proyección del poder norteamericano a una vasta distancia de su país, pero solo fue capaz de brindar ayuda limitada para lograr una victoria táctica o, lo que es más importante aún, para imponer un arreglo político.

Esta amplia introducción al poder naval en la I Guerra Mundial tiene por único propósito sugerir que la política naval de Alemania no debe ser condenada. Teniendo en cuenta que Alemania siguió una política de guerra de corso, creo que tuvo una estratégica atinada; pero su error radicó en desafiar a Inglaterra en alta mar. La posición geográfica de ambas naciones dictó ciertas regulaciones más bien obvias, de las cuales la más importante fue indudablemente la referente a la distribución de recursos, pues Alemania tuvo que dedicar sus mayores esfuerzos al ejército, en tanto que Gran Bretaña se concentraba en la marina.

Cuanto más recursos hubiera puesto Alemania en la guerra de corso, con su promesa de una recompensa mayor por un bajo costo, le habría resultado mejor; lamentablemente desde el punto de vista estratégico, no lo entendieron así.

Comprendiendo que Gran Bretaña nunca permitiría a Alemania que sobrepasara su flota, Tirpitz planteó una teoría para construir la flota de alta mar, la tan conocida "Teoría de flota de riesgo". Tirpitz sostenía que el comercio exterior y las colonias de Alemania podían ser eficazmente protegidas solo construyendo una flota tan poderosa que ni siquiera "el poder naval más fuerte" pudiera combatirla sin debilitar seriamente su propio poder naval, es decir, que la flota alemana no tenía que ser tan poderosa como la británica pues Inglaterra jamás se atrevería a concentrar todo su poder naval contra Alemania.

El bloqueo británico de Alemania difícilmente habría sido posible sin la Gran Flota, y hay académicos que vehementemente sostienen que en el análisis final fue el bloqueo lo que hizo arrodillarse a las potencias del eje.

Las razones del fracaso en los Dardanelos sigue suscitando controversia; la lista de errores es casi interminable, fue estratégicamente bien planeada pero pésimamente ejecutadas esta fue una gran lección histórica para futuras operaciones anfibias. El otro gran evento naval de la guerra fue una batalla que como Waterloo, ha sido analizada hasta la saciedad: Jutlandia fue la primera gran confrontación entre acorazados de línea y la última acción de superficie gigantesca de esa guerra. Según historiadores fue un empate, pero los ingleses llevaron la peor parte. En esos días Sir Wiston Churchill opinó así sobre el almirante Lord Jellico comandante de la flota británica, que participó en Jutlandia: Es el único hombre que de cualquier lado pudo perder una guerra en una tarde.

La I Guerra Mundial inauguró una nueva era, la de la guerra submarina, que drásticamente cambió las viejas estrategias, especialmente la concerniente a la naturaleza y grado de la guerra de corso.

En la II Guerra Mundial se aprecia un perfeccionamiento de las técnicas submarinas, pero ningún cambio básico, en esencia, la guerra de corso de la II Guerra Mundial fue similar a la de la 1 Guerra. El desarrollo de los convoyes fue vital, progresó la protección antisubmarina y la alarma temprana.

Los dos cambios más importantes fueron la revolución de la guerra anfibia y el advenimiento de la era del porta aviones, que proyectó el poder admirablemente. A lo largo de la historia, las armadas han sido utilizadas para transportar soldados a lugares hostiles, desembarcarlos y proporcionarles apoyo logístico. En un sentido, pues, las marinas de los Estados Unidos y Gran Bretaña en la Segunda Guerra Mundial hicieron solamente lo que ya se había hecho antes, con la diferencia de una escala mucho mayor, pero ésta fue tan vasta que la diferencia no solo fue cuantitativa, sino también cualitativa.

No quiero dejar de mencionar dos grandes batallas navales en el Pacífico, una de ellas decisiva, la de Midway el 4 de Junio de 1942, en que destacó el liderazgo del almirante Nimitz, solo dispuso de 3 portaaviones de los cuales uno era el maltrecho USS Yorktown seriamente averiado en la reciente batalla del Mar del Coral; para repararlo los cálculos más pesimistas requerían tres meses, el almirante Fletcher estimaba dos semanas y el almirante Nimitz dio tres días y así fue, se enfrentaron a 4 portaaviones japoneses. Tres grandes decisiones tomó Nimitz: nombrar al Almirante Spruance, aceptar los informes de inteligencia y la toma de riesgo calculado con una fuerza menor; cuando regresaron a Hawai el almirante Nimitz les expresó: Han escrito una página gloriosa para nuestra historia, y así la victoria fue una combinación de heroísmo, suerte e inteligencia.

La otra batalla fue la de Leyte, una de las más grandes de la II Guerra Mundial y la más violenta de las luchas registradas en el mar.

La contribución de las marinas a la guerra anfibia no finalizó con el apoyo de fuego. Desde luego, la escala de la guerra anfibia difícilmente hubiera sido posible si no habría sido por los enormes avances realizados en los buques de desembarco durante la II Guerra Mundial. Lo que trató de enfatizar aquí no es la importancia de llevar a las tropas a tierra, sino la habilidad para proveerles los suministros necesarios una vez desembarcados. El desarrollo de naves que facilitaron esta labor de abastecimiento en playas abiertas, junto con el desarrollo británico de puertos artificiales, fueron las principales innovaciones de la II Guerra Mundial, la máxima expresión fue el desembarco anfibio en junio de 1944 en las costas de Normandía, en la que participaron un total de 6939 unidades navales: 1213 buques combatientes, 4126 buques de desembarco, 736 auxiliares y 864 mercantes; inicialmente desembarcaron 133.000 hombres.

Es importante señalar la valiosa contribución de los legendarios *Queen Mary* y *Queen Elizabeth*, que transportaron más de dos millones de tropas, Churchill estimó que estos buques acortaron la guerra un año.

El Mediterráneo

"La gran lección de la Historia es el hecho de que una nación confinada a

una estrategia terrestre descuidando la estrategia marítima sale derrotada al final de cuentas. El mar en el cual esta lección se aplica mejor es el Mediterráneo. Nuestra flota mediterránea, es vista por Europa como símbolo y medida del poder británico".

Sir Julian Corbett 1903

Históricamente, el éxito de cualquier potencia en el dominio del mar se ha medido en términos del control que ejercía sobre el Mediterráneo por ser de inmensa importancia estratégica. El mar Mediterráneo ha jugado un importante rol en la historia mundial tanto en comercio como en estrategia naval. Su importancia es evidente porque permite a las potencias marítimas del Atlántico penetrar en Europa Meridional, África del Norte, Oriente Medio y Rusia, este mar es una extensión del Mar Negro y su único nexo con el Atlántico.

Las acciones del poder marítimo británico en esta área durante el siglo XIX son tal vez el ejemplo principal del uso efectivo del poder naval. Todos los cambios políticos de resonancia fueron llevados a cabo con el apoyo o el consentimiento de Gran Bretaña (en la Guerra Fría este concepto fue el mismo, con la diferencia de que la potencia fue Estados Unidos, frente al reto de la Unión Soviética). El interés norteamericano en este océano coincidía generalmente con el de Gran Bretaña, cuya política incluía el mantener los puntos claves lejos del alcance de potencias hostiles potenciales, asegurando el libre acceso a las naciones mediterráneas, manteniendo una ruta abierta a través del canal de Suez (con cuya apertura el año 1869 el mediterráneo alcanzó nueva significancia marítima) y acceso al petróleo del Oriente Medio.

Los Estados Unidos no podían dejar que esta región con su potencial económico y población altamente calificada cayera bajo control de la Unión Soviética. Otro objetivo de los Estados Unidos: la seguridad de los recursos petrolíferos de Oriente Medio de los cuales depende tan vitalmente la economía de Europa Occidental y de las rutas para su transporte a Europa (cuando el canal de Suez está abierto).

Muchas crisis surgieron en esta área en los últimos años, y en casi todas, la potencia naval de los Estados Unidos ha sido crucial, la crisis de Chipre que erosionó las relaciones entre Turquía y Grecia (la OTAN resultó afectada con este conflicto), la tensión continúa entre árabes e israelitas, la crisis de Suez con la humillación del poder británico y francés (1956), la crisis jordana (1957), la intervención en el Líbano con el desembarco de infantes de los Estados Unidos (demostración de proyección del poder), y recientemente la crisis de los Balcanes y las guerras del Golfo Pérsico.

El Mediterráneo es obviamente un excelente teatro en el cual la marina soviética pudo haber iniciado una estrategia agresiva puesto que quien controle esa "antigua ruta marítima" es capaz de ejercer enorme influencia política, militar y económica sobre los estados del litoral. A partir de 1967, la Unión Soviética mantuvo una considerable fuerza naval en esta área como contrapeso político para la sexta flota de los E.E. U.U. En esos días la amenaza soviética

era fuerte y la mayoría de sus buques era de un diseño avanzado, y emergía como verdadera potencia mediterránea. Así, las fuerzas navales de los Estados Unidos y la Unión Soviética tendían a equilibrarse y disuadirse mutuamente. La sexta flota tenía la capacidad del "segundo ataque" para contrarrestar la amenaza estratégica de la Unión Soviética de esa época. La continua presencia de las fuerzas navales norteamericanas en estas aguas constituyen una muestra de la intención de los Estados Unidos de continuar siendo la potencia naval predominante en el Mediterráneo, indiscutible concepto para mantenerse como potencia mundial única.

Visita del Presidente Nixón a la Sexta Flota en el Mediterráneo

He aquí algunos párrafos textuales extraídos de las memorias escritas por el almirante Elmo R. Zumwalt *On Watch* Jefe de Operaciones Navales de la USN en 1971.

La más dramática y probablemente la más convincente evidencia de que los Estados Unidos intentaba proteger sus intereses en el Oriente Medio fue la visita del Presidente Nixón a la sexta flota en los días 28 y 29 de Setiembre de 1970". Su visita era parte de un viaje de nueve días en los que sostuvo conversaciones con los jefes de Estado y Gobierno de Italia, Yugoslavia, España, Inglaterra e Irlanda. "El Presidente abordó el portaviones U.S.S. Saratoga, recorrió el buque y luego observó a la flota en la cual se incluyó demostraciones de reabastecimiento de combustible en la mar (la sexta flota no posee bases propias sino que depende de las fijas ubicadas en los países mediterráneos), despegue de helicópteros y aviones, traqueo y destrucción de submarinos, y descarga de una variedad de armas". A bordo del buque insignia crucero U.S.S. Springfield, rindió tributo a la sexta flota: "Su presencia brinda a nuestras iniciativas la oportunidad de materializarse con éxito. Sin la sexta flota no sé que habríamos podido hacer. Mi visita pretende recalcar al mundo que la Sexta Flota está aquí presente y que la emplearemos y mantendremos".

`El almirante Moorer jefe del estado mayor conjunto de la FF.AA. de los EE.UU. de N.A. en la decada de los años 70, enfatizó que la sexta flota era el único medio por el cual los Estados Unidos podrán proyectar sus potencialidades en el Oriente medio.

El caso de la Unión Soviética

Inglaterra, Estados Unidos, España, Francia, Holanda, Noruega e Italia figuran entre los países que han alcanzado cierta prominencia en el mar en un momento u otro de su evolución histórica. Cada uno ha dependido del mar para efectuar sus conquistas y comercio y mantener comunicaciones con el exterior. Todos han utilizado el mar como medio para proyectar su influencia por todo el mundo y para enfrentarse a otros países en pos de la supremacía en asuntos internacionales. Por otro lado, Rusia se ha caracterizado siempre como potencia terrestre debido a su litoral corto y muy separado, su vasto territorio y sus largas fronteras terrestres.

La Guerra Ruso-japonesa fue una confrontación de ambos países por el control del mar. Para ganar, cada lado necesitaba este control. Los rusos no habían librado ninguna contienda naval con participación de buques capitales desde la guerra con Crimea. Sus desventajas geográficas y logísticas ya habían sido notadas. Habían dedicado muy poca atención al alistamiento operacional de la armada. Aun antes de la derrota de Tsushima, los mismos rusos decían: "Debido a la debilidad de nuestra flota y, sobre todo, a nuestra ignorancia en asuntos navales, estamos expuestos al riesgo de ser finalmente derrotados en esta guerra y forzados a aceptar una paz humillante".

El poder naval ruso no había sido reconstruido cuando en 1914 se inició la Guerra Mundial. En consecuencia, no estaba preparado para conducir operaciones ofensivas a gran escala. Al finalizar la II Guerra Mundial, los proponentes del poder naval ruso retuvieron considerable influencia dentro de la estructura militar soviética, destacaba el almirante Sergei Gorshkov, forjador e impulsor de la marina soviética, aun cuando la marina desempeñó un pequeño rol en la derrota de Alemania.

En 1945 los rusos abandonaron el concepto del acorazado como principal unidad de flota. Sin embargo, completaron cierto número de cruceros y los colocaron en servicio en la segunda mitad de la década de los años 50. También comenzaron un amplio programa de construcción de submarinos que resultó en la más grande flota de submarinos en el mundo, tanto convencionales como nucleares.

La evidencia de que los líderes rusos dudaban de la utilidad de grandes unidades de superficie se manifestó cuando el premier Krushev, en 1956, caracterizó el crucero como adecuado sólo para trasladar diplomáticos. En julio de 1962 condujeron con todo éxito su primer lanzamiento submarino de misiles.

El impacto de la crisis cubana de misiles, en 1962, sobre el rol de la armada rusa es incierto, pero es posible que haya sido una lección sobre el valor de las fuerzas convencionales. Cuba presentó una situación en la cual los soviéticos fueron incapaces de enfrentarse en el mar con éxito en un conflicto no nuclear limitado, porque no contaban con la capacidad necesaria. Por esta razón, es probable que pusieran un énfasis renovado en los aspectos más convencionales del poder naval.

Durante la Guerra Fría, la marina soviética expandió considerablemente sus operaciones internacionales, particularmente en el Mediterráneo donde el conflicto árabe israelí proporcionó un gran fundamento y justificación de su presencia.

Pretendieron proyectar su poder naval construyendo algunos portaviones, pero no se pudieron comparar ni en número ni capacidades a los de la flota de EE.UU. de N.A., así quisieron cambiar sus capacidades defensivas en ofensivas, intentando demostrar que el Kremlin estaba determinado a extender su alcance global disputando el dominio del mar con Estados Unidos, lo que nunca alcanzaron.

La gran desventaja que tenían en una situación de emergencia era que los buques

que no estuviesen ya en la mar, nunca podrían alcanzarla. Con la excepción de la base de la flota del Norte, cerca de Múrmansk, las bases principales de las otras flotas están situadas en posiciones dificiles. Unos pocos centenares de minas bien colocadas en el Scattegat y en los Dardanelos servirían para embotellar a las flotas del Báltico y del Mar Negro. Por otra parte, siendo sus accesos al mar de poco fondo y, a menudo, cerrados por los hielos, el cuartel general de la flota del Pacífico en Vladivostok, situada en el mar del Japón, que tiene solamente cuatro angostos estrechos abiertos al Pacífico, era relativamente fácil mantenerlo bajo vigilancia.

En su estilo y propósitos, la expansión naval soviética pudiera casi haberse inspirado en la profética obra del estratega naval americano Alfred Thayer Mahan (1840-1914), quien mantenía que el poder naval es esencial para el bienestar económico de una nación y, además, un prestigio político. El acercamiento de Rusia al mar, por otra parte, no se limitó a construir buques de guerra. Se preocuparon en crear una flota mercante y pesquera de importancia.

La marina soviética apoyó su política exterior de enfatizar el prestigio y poder internacional de su país manteniendo una "presencia naval" en el extranjero y conduciendo travesías y ejercicios (presencia naval en el mar Mediterráneo y el Océano Índico, ejercicios de flota y recorridos distantes, visitas a Cuba). "Quien controla las comunicaciones marítimas, controla su destino; el amo del mar es el amo de la situación". Bárbara W. Tuchman: *The Guns Of August*. (1962). Esto no pudo ser conseguido por la Unión Soviética.

La Unión Soviética desarrolló una marina moderna con buques, equipos y sistemas de armas de último diseño. La tecnología avanzada fue balanceada con riguroso entrenamiento progresivo. El resultado fue una flota de primera clase que compitió favorablemente con la marina norteamericana en todos los aspectos, excepto en la aviación con base en portaviones.

Finalmente, al caer el muro de Berlín el 11 de Noviembre de 1989, y con la caída de Gorbachov el 25 de Diciembre de 1991 acaban 74 años de la Unión Soviética y empieza su declive como superpotencia política, económica y militar, tratando de proyectar su poder sin resultado, con excesivos gastos en defensa desviando recursos productivos, su marina hoy ya no es una potencia marítima. Actualmente entre la Federación Rusa y Crimea se disputan la propiedad de algunas unidades navales. En una visita que tuve la oportunidad de hacer en el mes de Julio del 2004 a San Petersburgo (ex-Leningrado) en uno de sus hermosos parques pude observar de paseo unos marineros de la marina rusa de aspecto poco disciplinado, mal uniformados y todos con calzados diferentes.

Comentarios Finales

Hoy es indiscutible la supremacía del poder naval de los EE.UU. de N.A., con sus poderosas y modernas flotas, que proyectan su poder a los océanos del mundo, Disuaden cuando es necesario, controlan áreas del mar específicas por el

tiempo requerido donde aparezcan crisis y muestran su bandera (presencia naval) en su rol como potencia mundial, política y económica, lo que le permite disponer de ingentes recursos para desarrollar y mantener su aparato militar.

Poseen la mayor flota del mundo de los más sofisticados y poderosos portaviones. Desde su advenimiento con el legendario USS *Langley* en 1922 a la fecha han diseñado y construido 77 portaviones, aparte de 61 de escolta, siendo la más grandiosa arma jamas creada.

Durante la Segunda Guerra Mundial, su potencial económico, les permitió desarrollar un gigantesco programa de construcción de porta aviones de 1943 a 1946, diseñando y construyendo 23, fue la clase Essex de 33.000 toneladas de desplazamiento, catorce de ellos entraron en acción. Posteriormente muchos de ellos fueron modificados con la cubierta en ángulo, participando en los conflictos de Corea y Vietnam.

El almirante Yamamoto expresó sus temores, "de no despertar al gigante", conocía el potencial de los EE. UU. y no le faltó razón. Comenzaron las hostilidades con 8 portaviones, terminaron con 95 (61 de escolta) fueron hundidos 10. Japón empezó con 10, construyó 12 y terminó con 2. Se conoció a los EE. UU. Como el "arsenal de la democracia". Fue impresionante el programa de construcciones navales, destacando los 2710 buques mercantes de la clase *Liberty* de 7.200 toneladas, a esto se denominó construcción en masa, uno de ellos se construyó en un tiempo récord de 4 días y 15 horas, normalmente tardaban 60 días, de los famosos LST de desembarco fueron 1040, LSM 539, varios miles más pequeños para transporte de tropa y vehículos La lista es grande si consideramos los acorazados, cruceros, destructores y submarinos que construyeron.

Con el control del mar que disfrutaron los aliados transportaron a través del Pacífico y Atlántico millones de tropas, armamento, municiones y aviones con esta impresionante armada.

"Where Are The Carriers" (Dónde están los portaviones), ha sido muchas veces la pregunta de muchos presidentes de los Estados Unidos desde Franklin Roosevelt, el 7 de diciembre de 1941 hasta nuestros días cuando surge alguna crisis en el mundo que compromete sus intereses. Es muy probable también que el almirante Yamamoto después del ataque por sorpresa a Pearl Harbor también se hiciera esa pregunta.

Hoy en sus inventarios disponen de 12 portaviones, 10 nucleares, y 2 con propulsión convencional, el USS *Kitty Hawk* y el USS *John Kennedy*. Entre los nucleares tienen el USS *Enterprise* (1961) y 9 de la clase *Nimitz*. Programan que entre en servicio el último de estos, en diciembre del 2008 y será el CVN-77 USS *George Bush* . El costo de estos buques bordea los 5 billones de dólares sin el ala aérea. El ciclo de vida de sus reactores nucleares es de 15 años y su carga de combustible les permite navegar entre 800.000 a 1.000.000 millas. Sus reservas de gasolina de aviación alcanza para que sus aviones y helicópteros operen 16 días sin interrupción. Todos estos buques se construyen en un solo astillero, el de Newport News Shipbuilding en el Estado de Virginia, cerca de Norfolk;

recientemente éste astillero ha ganado un contrato con el gobierno por 161 millones de dólares por investigación y desarrollo para la próxima generación de portaviones que será la clase CVNX y se vislumbra construir 10, uno cada 5 años, el primero estaría en servicio el año 2013.

Es importante señalar que en el resto de marinas del mundo existen 10 portaviones muy inferiores en tamaño, capacidades y adelantos tecnológicos: Inglaterra 3 (tienen proyectado construir 2 de la clase Queen Elizabeth de 60.000 toneladas que reemplazarían a los antiguos *Ark Royal Invencible* e *Illustrious* de 16.800 toneladas que ya tienen 30 años de servicios) Italia 2, España 1, Francia 1, Brasil 1, India 1 y Rusia 1.

Estas fortalezas flotantes operan en los denominados "Carrier Battle Group", concepción táctica estratégica que representa una importante fuerza militar disponible en tiempo de crisis y conflicto, también ejercen la misión de presencia naval, indudable símbolo del compromiso global que ejerce esta potencia en el mundo.

Según las necesidades estos grupos de combate están constituidos, además del portaviones, por la cantidad que requiere la situación de los más modernos buques de superficie: cruceros clase *Ticonderoga*, destructores clase *Arleigh Burke* y *Spruance* y fragatas clase *Oliver Hazard Perry*, y así como también submarinos de ataque nucleares y fuerzas anfibias con buques de la clase LHA *Tarawa* o LHD *Wasp* y los necesarios buques de apoyo logístico.

Tal vez la primacía del poder naval de EE. UU. dure otros 100 años, en que este país siga liderando el mundo como superpotencia, todo dependerá de cómo evolucionen los acontecimientos. Las naciones proyectan su poder militar según sus recursos económicos, pero el alto costo del mantenimiento y operación de la Supremacía Militar, pueden precipitar la decadencia del país, como ha ocurrido en la historia. Podrá emerger como potencia China y así también crearse alianzas poderosas, el paso del tiempo lo dirá.

Para comprender totalmente el rol vital que el poder naval puede jugar en la política exterior de un país basta observar el hecho de que más del 90 por ciento del comercio mundial es transportado por vía marítima, y casi el 70 por ciento de su población vive dentro de las 30 millas de costa. El nexo entre poder naval y política exterior no es nuevo. En los primeros tiempos, las grandes potencias acostumbraban enviar cañoneras a lo largo de ríos pertenecientes a estados sobre los cuales pretendían influenciar; ahora la presencia de buques de guerra en puertos extranjeros sirve como vehículo de influencia y prestigio internacional.

Efectivamente, en periodos de crisis o tensión, la simple operación de una fuerza naval moderna puede indicar la actitud y grado de interés de su potencia patrocinadora. Un buque de guerra, al igual que una embajada de país extranjero, es parte del territorio soberano, y sirve para simbolizar y robustecer la imagen del estado al cual representa. El hecho de que pueda desplazarse libremente les concede su calidad única de instrumento de diplomacia internacional.

Actualmente, el poder naval representa nuevas dimensiones del poder destructivo,

transporte distante de grandes cantidades de mercancías, comercio mundial sin restricciones a través de los mares, compromisos y alianzas expansivas internacionales, así como control de los mares en áreas específicas donde la fuerza dominante puede realmente influenciar en cualquier momento dado.

El progreso económico del mundo, tal como se ha señalado tantas veces, depende en gran parte del libre intercambio de productos y materias primas usando el mar. Sin progreso económico no progresará la humanidad. Quiero concluir con una expresión que alguna vez hizo a un joven estudiante en 1953 ese gran Estadista, historiador y premio Nobel de literatura que fue Winston Churchill; "Estudien historia, estudien historia, en la historia se encuentran todos los secretos del arte de gobernar". De esto derivan las sabias interpretaciones de las lecciones de la historia para no cometer errores o aplicar sus enseñanzas para tener éxito. Allí el énfasis que se debe poner en su conciente aprendizaje y enseñanza.