

LA ESTRATEGIA DE LAS COMUNICACIONES MARITIMAS

José BLANCO NUÑEZ
Capitán de Fragata.

Profesor de la Escuela de Guerra Naval

La mar es la mayor de las autopistas, de este postulado arranca la gran importancia de las aplicaciones del poder marítimo. Es mucho más fácil mover una tonelada por mar que por tierra o aire, y no hay nuevas tecnologías que la ciencia de la prospectiva haya sido capaz de ofrecer como recambio a este hecho singular. Además las comunicaciones marítimas son muchísimo más flexibles, por eso la mar sigue uniendo los pueblos y la tierra, con sus fronteras naturales y sus fronteras políticas, raciales y sociales..., la sigue desuniendo.

Yo estoy de acuerdo con quien dijo que España limitaba al norte con Francia, de la cual la separan unos Pirineos que unas veces existen y otras veces no... Pero gracias al Atlántico, España limita con la Argentina o el Canadá y gracias al Mediterráneo y al Atlántico, si lo prefieren limitamos con el mundo entero.

La misión fundamental de una Fuerza Naval es mantener abiertas las líneas del tráfico marítimo propias y negar al enemigo el uso de las suyas. Por lo tanto, la manida expresión **DOMINIO DEL MAR** significa precisamente eso, libertad para el tráfico propio y negación del enemigo, lo cual fue enunciado por Mahan hace ahora 100 años.

Los medios actuales permiten hacer la guerra al tráfico desde el aire, desde la superficie o desde las entrañas del mar. El orden de importancia que le concedemos actualmente a esas amenazas es: submarinos, aviones y buques u otros medios de superficie.

La estrategia marítima a lo largo de la historia ha trazado o diseñado otra figura, aparte de la principal que acabamos de recordar, y es la de dominio negativo del mar. El que no puede asegurar la libertad de sus comunicaciones marítimas ha procurado por lo menos cumplir la segunda parte de la misión fundamental, cual es negar su uso al enemigo, de ahí los corsarios, dignificación de los piratas, de ahí el nacimiento histórico de la protección del tráfico propio conocido como organización de convoyes. Convoyes que en nuestro Imperio se llamaban flotas y eran protegidos por las Escuadras que recibían los nombres de las áreas marítimas en donde ejercían su misión, así la de la Guarda del Estrecho, la de Indias, la de Barlovento, etc.

El ejemplo típico de querer negar al enemigo sus rutas marítimas suele ser la actuación de la marina alemana en la Segunda Guerra Mundial, corsarios de superficie, aviones de la Luftwaffe y sobre todo los submarinos del Almirante Donitz trataron de imponerse al impresionante tráfico que abastecía a la solitaria Inglaterra, cuya vida dependía del gotero de suero

que en su yugular inyectó su fiel aliada los Estados Unidos de América. Al final, como siempre hasta ahora en la Historia, el dominio positivo se impuso al negativo.

Dicen que el General De Gaulle quiso tener submarinos atómicos prescindiendo por completo de la fuerza naval de superficie, por fin parece ser que sus estrategias lo convencieron de que los submarinos tienen que salir a alta mar en aguas propias, en aguas donde el dominio lo ejerza la marina a la que pertenecen esos submarinos y las propias aviaciones, porque de otra manera el salir a alta mar es una aventura quizás estúpida o quizás imposible y volveríamos a ver repetida la figura bloqueadora de Nelson ante Cádiz o de Calder ante El Ferrol.

También sabemos que los rusos, conscientes del problema alemán de falta de dominio de la superficie para sacar en seguridad a sus submarinos a alta mar, han construido y están construyendo, y de momento no han dado ninguna orden de anulación que sepamos y lo que están desguazando es lo más obsoleto, la fuerza de superficie que les posibilite salir de sus difíciles mares Blanco y Negro, uno bloqueado por hielos y la defensa avanzada de la OTAN en el GAP y el otro por los estrechos turcos y la misma defensa que conocemos como flanco sur. En el Báltico lo tienen igual de difícil, pues franquear aquellos estrechos que aprendimos en nuestro bachillerato: Skagerrak, Kattegat, Sund, Gran Bell y Pequeño Bell, si la orillas siguen en posesión de la OTAN y de la neutral pero bien defendida Suecia, es empresa difícil.

De la necesidad de proteger sus bases para procurar los libres accesos a las zonas de operaciones y de lo que aprendieron de los alemanes en la Segunda Guerra Mundial, ha nacido en la doctrina soviética el concepto de santuarios o bastiones, palabras que no necesitan más explicación.

Y si una Marina de Guerra es un producto de buques y bases, la Mercante, que, es la razón de ser de la primera, pues si una nación no tienen flota mercante propia para qué quiere una de guerra o lo que es lo mismo para qué querriamos Guardia Civil de Tráfico si nuestras carreteras estuviesen desiertas, una Marina Mercante decíamos, es la combinación de sus buques con las facilidades portuarias cada día más especializadas como cada día están más especializados los dichos buques.

Así como hoy en día hay Bulkcarriers, petroleros, portacontenedores, buques Roll-on/Roll-off, hay las correspondientes terminales para dichas cargas especializadas y al ofrecerlas al comercio mundial eleva el poder marítimo de una nación y mejora el rendimiento del transporte y obliga también a su defensa. Al igual que definíamos las amenazas para los buques debemos definir también las amenazas de los puertos, la aérea es común, la de superficie es poco probable como también es poco probable ver repetida en un futuro próximo la figura del corsario de superficie tipo "bajo 10 banderas", como explicaba en el número de marzo de este año de la "Revista General de Marina" mi querido amigo y compañero el CF. J. M. Gutiérrez de la Cámara, y nos queda la insidiosa de la mina, la cual se puede sembrar desde

el aire, desde submarinos o desde buques de superficie, aunque creemos mucho más factibles los dos primeros métodos; para anular esta amenaza hay que disponer de las correspondientes flotillas de dragaminas de puerto, costeros y oceánicos. Para anular la aérea, contamos con todo el sistema de defensa aérea nacional, compuesto por redes de alerta previa, aviones interceptores siempre listos para la acción y artillería antiaérea tanto convencional como misilística.

En su libro sobre la estrategia Naval Soviética el padre de la actual Armada de la URSS, Almirante GORSKOV, resume de este modo la importancia del transporte marítimo:

“A través de los mares y los océanos corren las principales rutas del mundo enlazando los continentes. Si trazásemos sobre una carta las derrotas de todos los buques del comercio mundial durante un año, veríamos una a modo de maraña de diferentes rutas con grosores distintos sobre los distintos océanos. Grosos que provienen de niveles diferentes de desarrollo en las economías de los países ribereños, de sus recursos y de los requisitos de los comercios exteriores correlacionados con ellos, las condiciones naturales de la navegación, la economía del transporte marítimo y las situaciones políticas que enlazan a distintos países de diferentes partes del globo son datos particularmente instructivos y causas constantemente relacionadas con las que han conformado históricamente la distribución de los recursos naturales y las fuerzas de producción.

Ante tan clara percepción de lo que es la importancia del tráfico marítimo, RUSIA optó por dejar sus vastas tierras al abrigo de su fuerza disuasoria de misiles balísticos intercontinentales y de sus numerosos cuerpos de ejército y lanzarse a la conquista de los océanos no sólo por la vía militar sino como es lógico por la comercial en sus vertientes del mercado de fletes, de la pesca marítima, de la investigación científica oceánica; en fin, de todo lo que puedan imaginarse, todos al servicio de la causa común, que en estos momentos se debate en un mar de dudas, y todos tanto, los de guerra como los mercantes, pesqueros, inteligencia, científicos, bajo mando único.

GORSKOV, como verán, creyó en la fórmula MAHANIANA: “quien domina las comunicaciones marítimas domina el mundo”.

La circulación arterial de la sangre que es el comercio mundial, puede concretarse en las siguientes arterias: Mediterránea, Atlánticas (Norte, Central y Sur), la Ruta del Cabo, la del Pacífico, heredera del galeón de Manila, que era el nexo de unión de la metrópoli imperial con sus posesiones filipinas a través del precioso puerto de Acapulco en la Nueva España y por último la ruta del Norte, en la que me detendré algo más por ser menos conocida.

El litoral septentrional de Asia, decía Mackinder, es la costa inaccesible, bloqueada por los hielos a excepción de un angosto canal marítimo que se abre a largo de costa en el corto verano.

Cuando el 3 de agosto de 1958 el submarino nuclear norteamericano “Nautilus” alcanzó el Polo Norte, surgió la idea de construir submarinos de

carga para conseguir un Artico navegable. ¿Por qué?, pues por la misma razón por la que los aviones de Europa a Japón hacen la ortodrómica que sobrevuela el Polo, porque ahorran miles de millas y además por lo poco explotada que están las riquezas minerales del Artico y por razones estratégicas, pues de ser navegable este océano circunavegaríamos la Isla del Mundo que decía el citado Mackinder.

A Rusia le interesa tanto abrir esta ruta que en vez de decidirse por los submarinos mercantes ha desarrollado enormes rompehielos que a través de cualquier mar helado puedan dar cinco nudos, para lo cual los han dotado de plantas propulsoras nucleares de 75.000 caballos de potencia, me refiero a los de la clase "Artica", de los cuales están en funcionamiento cinco. Tal apertura le ahorraría a la Unión Soviética 8.000 millas en la derrota ARKANGEL-VLADIVOSTOK. Recuerden las fatigas del desdichado Almirante Rodesvenky para llegar al Gólgota de Tshutshima. Sin embargo, leemos en el Jane's de este año, que el propósito de extender la navegación en el Artico, más allá de la estación habitual, meses de junio a octubre, es todavía imposible según informó un antiguo Capitán del "Artica", el cual considera que para utilizar este océano en cualquier mes del año necesitarían los barcos el doble de la potencia con que cuentan ahora. Además de esta clase, los rusos, en cooperación con los finlandeses, están construyendo dos rompehielos cuyos nombres son "Tamir" y "Vaygach", que se espera entren en servicio durante este año y el próximo, los cuales están diseñados para operar en los estuarios siberianos con temperaturas de hasta -50° C. Se comprende bien el diseño para los estuarios, pues la navegación fluvial soviética, Pechora, Obi y Yenisey, hasta Murmansk es importantísima.

Pero de llegar a ser el Artico una gran arteria comercial, le plantearía a la Unión Soviética la servidumbre estratégica de añadir a sus poderosos bastiones una gran costa que defender no muy lejana de los Estados Unidos y el Canadá contando, en contrapartida con la facilidad de concentración de sus flotas militares, pues al igual que Castex decía que España sirve para dividir Francia de Francia el Artico también separa a Rusia de Rusia.

Si estas vías son las arterias del mundo y si las arterias son vitales para el corazón, ¿dónde pueden producirse los infartos y los aneurismas?

¿Dónde están las débiles y amenazantes coronarias que preocupen a los cardiólogos del corazón marítimo?

Las hay de dos tipos: los pasos estrechos constituyen una preocupación permanente tanto en paz como en guerra, por la potencial peligrosidad de accidente debido a los enormes tonelajes que barajamos hoy en día para transportes, sobre todo de crudos y las zonas focales que antiguamente denominaban simplemente puntos de recalada, que además de presentar el riesgo de los estrechos constituyen en tiempo de guerra panal de rica miel al cual las moscas, en este caso metamorfoseadas en tiburones de acero, van a procurar su alimento, por ello a la suma de zonas focales y terminales se las conoce actualmente como zonas fértiles.

Los pasos estrechos vitales del mundo son los que le muestro en el gráfi-

co, y como pueden apreciar uno nos atañe fundamentalmente desde todos los puntos de vista, para mí uno de los más atractivos, en tiempo de paz, es considerar si volverá algún día a imponerse el pago de la tarifa que los árabes cobraban en ese paraíso entre dos mares que como en aquella tierra dicen uno es la mar del Poniente y el otro la del Levante.

Los pasos estrechos, los “Choke points” de los anglosajones, que el Almirante Jellicoe calificaba de llaves que abrían las puertas del mundo, limitan en principio solamente las derrotas de buques y submarinos, pero pueden, suponer, llegado el caso, cierto tipo de barrera para la aviación. Aunque se puede sobrevolar un territorio hostil, tal sobrevuelo requiere o fuerte escolta u otras medidas especiales, como puede ser, por ejemplo, volar a muy baja altura para evitar posibles detecciones radar. Pero los cazas y bombarderos modernos no pueden ir muy lejos si vuelan a altas velocidades a baja cota, por lo que podrían ser canalizados a través de los pasos estrechos (como hicieron los norteamericanos cuando su último ataque a Libia) y entonces serían vulnerables a las defensas concentradas en esos pasos.

Para amenazar, decíamos antes que había que disponer de bases que permitan ejercer el poderío de esa amenaza sobre las líneas enemigas, pues de no disponer de las citadas bases el producto por buques da cero e igual pasa con los aviones. No se olviden tampoco que las bases pueden ser fijas o móviles, esta segunda característica es la gran ventaja del portaaviones que, aunque desplazado del escalafón de CAPITAL SHIP por el submarino de propulsión nuclear (base móvil de misiles nucleares intercontinentales a su vez), sigue siendo el mejor aeropuerto del que se puede disponer, aeropuerto que goza de las ventajas inherentes a dicha movilidad y que además se puede concentrar con otros aeropuertos de diferentes numerales, escoger su zona de operaciones en función de los espacios y los tiempos o en función de meteorologías óptimas que difunden sofisticados medios de comunicaciones; por ello, y por ser el avión ojos, oídos y en muchos casos manos de cualquier fuerza naval a la cual aumentan el horizonte en cientos de millas y la posibilidad de proyectar el poder naval sobre tierra en otro tanto manteniendo a la dicha fuerza fuera del alcance del enemigo, es por lo que aprovecho esta tribuna para aplaudir la entrada en servicio en nuestra Armada del “Príncipe de Asturias”.

Si no se dispone de bases móviles potentes y si estas bases móviles no están perfectamente defendidas, lo cual se consigue con los peones de brega conocidos como Fragatas y Destrotores y si no se las alimenta con los correspondientes buques de aprovisionamiento, lo mejor es recurrir a las bases terrestres que posibiliten la amenaza a las líneas de comunicación enemigas.

La Unión Soviética, que en breve contará con dos potentes portaaviones, ha ido, mediante su política de amistad e implantación en el Tercer Mundo, ampliando sus posibilidades de actuación a escala mundial, basando sus unidades en países amigos pero siempre apoyadas desde buques fondeados, pues en tierra goza de pocas facilidades, debido quizás al atraso tecnológico

de esos países. Así por ejemplo, el Sovmedron, que es la Escuadra rusa del Mediterráneo, suele apoyarse en buques nodriza fondeados en el golfo de Hamamed o en Tartus en Siria; en cambio la Sexta Flota dispone además del Apoyo Logístico Móvil de importantes bases en sus países aliados de la OTAN.

Decíamos que de todas las amenazas que pueden cernirse sobre el tráfico marítimo de los países occidentales, hasta que la confusa situación actual no se aclare definitivamente, hasta que las conferencias de Viena, en las que por cierto de lo naval no se trata nada, no lleguen a buen fin, la más peligrosa era la que representaba los submarinos soviéticos, éste es el cuadro resumen de tal amenaza sacado del Jane's de este año. Como pueden ver en él, prescindiendo de los submarinos nucleares portadores de misiles intercontinentales, balísticos o de crucero, la cifra de 226 submarinos de ataque nucleares o convencionales sigue siendo preocupante, recuerden que los alemanes comenzaron la Segunda Guerra Mundial con apenas 40 barcos.

La ciencia de la utilización militar y económica de la posición geográfica que conocemos como geoestrategia nos enseña que hay situaciones excéntricas, centrales, flanqueantes o bloqueantes de las líneas de comunicación marítimas que han proporcionado facilidades para dominar a lo largo de la historia. Desde Inglaterra se pueden controlar las principales zonas terminales del tráfico europeo, Japón geobloquea a China, España ocupa una posición central sobre una de las zonas fértiles de mayor densidad en el mundo y aunque ahora no es zona terminal (para explicarme les diré que Rotterdam mueve la misma cantidad de mercancías que la suma de las movidas en todos los puertos españoles) podría serlo en caso de hostilidades OTAN-PACTO DE VARSOVIA que obligasen al refuerzo del Teatro Europeo desde las orillas americanas.

De lo que ha podido trascender de las conversaciones entre el Presidente Busch y el Presidente Gorbachov, en las aguas, aquellos días revueltas, de Malta, las discusiones sobre desarme siempre llevan a postulados algo simplistas, "tú debes desarmarte en carros, aviones, helicópteros, cañones, batallones, etc., y yo lo mismo", parece que diría Busch a Gorbachov; éste último respondería "¿y de la marina qué?" y entonces la respuesta gallega de Busch: "ah, de eso non se falou": que era la respuesta precisamente del comunista gallego que le pedían entregase la vaca al partido. Porque claro, la OTAN. Y o si lo prefieren su potencia principal que es los Estados Unidos, pretende lógicamente el desarme convencional e incluso atómico en Europa continuando con el Imperio del Mar que sobradamente tiene; por el contrario la ambición de Gorbachov es continuar con la salida al mar de Rusia y convencer a los aliados de la OTAN de llevar el concepto paridad también a los Teatros Marítimos. En el día de hoy, que sepamos, del desarme naval, repito, no se ha hablado nada todavía.

Pero además de los problemas derivados de la confrontación entre los pactos están los que pueden surgir de los vitales abastecimientos de materias primas de las que Europa es claramente deficitaria. Recuerden los su-

dores que pasó Occidente en la recién terminada guerra Irán-Irak, las medidas de protección que hubo que tomar con el tráfico de petroleros, las zonas de seguridad móviles alrededor de cada buque de guerra norteamericano y recuerden sobre todo que el factor desencadenante de la paz, aunque sea terrible reconocerlo, fue el abatimiento de un avión civil de pasajeros iraníes por el crucero norteamericano "VINCENNES". Los aliados por su parte enviaron una flotilla de dragaminas, que limpió los accesos de Ormuz y permitió que el tráfico continuase afluyendo.

Cualquier conflicto de este tipo en las ya repetidas zonas focales puede volver a movilizar grandes medios navales para que los aprovisionamientos no se corten. Ahora que también corren vientos perestroicicos en la política del Apartheid sudafricano debemos tener presente lo que hace una década decía un informe encargado por Helmut Schmidt: "Si las exportaciones a Europa de sólo 5 minerales estratégicos sudafricanos se interrumpieran durante más de 3 meses, 20 millones de obreros perderían sus puestos de trabajo en Alemania Federal."

Las interpretaciones interesadas a que pueda dar lugar el nuevo Derecho del mar, los conflictos que hemos mencionado de Irán-Irak y Libia, así como los siempre candentes de Oriente Medio, pueden dar lugar a agresiones escalonadas contra el tráfico marítimo occidental y, en especial, contra el europeo.

Los problemas marítimos actuales se ven complicados además por el fenómeno conocido como Banderas de Conveniencia. La marina liberiana es propiedad de los Estados Unidos en un 45% y en un 85% está financiada por capital norteamericano, por ello estos buques navegan según lo que el Gobierno de los Estados Unidos denomina oficialmente "Control Efectivo Norteamericano" por convenio entre sus propietarios y la U.S. Maritime Commission. ¿Qué problemas de defensa puede acarrear esta situación? ¿Cómo intervendrá el Coast Guard o la Navy en caso de agresión terrorista o militar a estos buques?

Si Occidente quiere disfrutar, o continuar disfrutando, del acceso a las materias primas de Ultramar, necesita el suficiente poder marítimo que le proporcione la debida seguridad en sus relaciones comerciales con las naciones amigas y no alineadas, haciendo efectivo su poder de disuasión frente a quien quiera atacar tal comercio.

La Unión Soviética, que ha estudiado los errores estratégicos cometidos por otros Imperios continentales que la precedieron en la historia de los conflictos mundiales, conoce y trata de paliar la vulnerabilidad de sus cada día más modernas y eficaces flotas que para su desgracia mantiene o en aguas demasiado restringidas o en aguas de países demasiado débiles. Cuando en el año venidero de 1995 la Marina soviética pueda tener operativos sus dos grupos de combate de portaaviones, el esfuerzo disuasorio, vigilante y de contención de los Estados Unidos y sus aliados, si aún sigue existiendo la OTAN, de lo cual nosotros no dudamos, tendrá que acrecentarse.

El concepto soviético del poder naval apunta hacia las grandes zonas de enfrentamiento con claros afanes de control estratégico, mientras que en Europa parecemos estar más dedicados a estudiar los problemas tácticos que puedan originarse en áreas determinadas.

Para completar este panorama estratégico sobre las comunicaciones marítimas, solamente dos ideas referentes al sistema de control del tráfico marítimo previsto por la OTAN para tiempo de guerra.

Dentro de las servidumbres que, como en todas las actividades imponen las medidas de protección, “a mayor seguridad mayor incomodidad”, el sistema previsto para proteger el tráfico procura optimizar el rendimiento del comercio. Recordemos la frase de Churchill “la guerra es dinero, dinero y dinero”.

El tráfico marítimo debe ser tratado como lo que es, un sistema completo que utiliza y dirige los buques mercantes, los asigna a misiones particulares, determina los puertos de destino y las derrotas más seguras y se ocupa también de efectuar los movimientos portuarios de carga y descarga, lo cual, para nosotros, es mucho más factible de realizar desde nuestra entrada en la OTAN.

Como comprenderán me dejo en el tintero, por ignorancia o por incapacidad para sintetizar en tres cuartos de hora, todas las implicancias, como dicen allende el Atlántico, que el tráfico marítimo, razón de ser de la fuerza naval, tiene en el complejo y nunca del todo bien estudiado terreno de la estrategia.