

Alejandro Mackinlay Ferreirós

ASIA Y EL PROBLEMA NAVAL
AMERICANO

ASIA Y EL PROBLEMA NAVAL AMERICANO

Resumen:

Este trabajo complementa dos análisis anteriores, ya publicados este mismo año 2011 por el IEEE, "Las Ambiciones Marítimas de China" y "La Transformación del Escenario Marítimo del Océano Índico", en los que se examinaban la expansión de los intereses de seguridad de Beijing en el ámbito naval y las implicaciones de una potencial presencia naval china en aguas del Océano Índico. Ahora se trata de analizar las posibles consecuencias de la expansión naval china en el marco general de la presencia militar de los EE.UU. alrededor de la periferia de Asia, ello en un momento en el que las campañas militares de Washington en Oriente Medio y Afganistán todavía consumen una gran parte de sus recursos y ancho de banda estratégico. Así los EE.UU. se encontrarán en los años próximos en una situación en la que tendrán que hacer frente simultáneamente al crecimiento de las capacidades navales chinas y al reto que supone el vacío estratégico que se producirá ante la inminente retirada de sus fuerzas de Irak. Todo ello en un contexto de crisis fiscal y capacidades militares cada vez más limitadas, particularmente de un número cada vez más reducido de plataformas navales en servicio, lo que bien pudiera resultar en un riesgo para los intereses de seguridad americanos en Asia, como la pérdida de capacidad de influencia global que ha mantenido la Marina americana desde los años finales de la II Guerra Mundial.

Abstract:

This work is the third and last one of a series of three, the two previous "China's Maritime Ambitions" and "The Transformation of the Indian Ocean Maritime Scenario", have been already published by the IEEE earlier this year, they analyze the strategic rationales behind Beijing's naval expansion, and the potential implications of the Chinese People Liberation Army Navy (PLAN) presence in waters of the Indian Ocean. Now, this third part is trying to

look into China's naval growth in the overall framework of the U.S. military presence around the entire periphery of Asia, at a time when Washington's land campaigns in the Middle East and Afghanistan still consume a large share of American resources and strategic bandwidth. Thus, at this very moment the U.S. are simultaneously confronting the growth of Chinese naval capabilities and the strategic vacuum that is left behind by the imminent withdrawal of U.S. forces from Iraq. All this happening at a time of mounting fiscal crisis and an increasingly overstretched military capabilities, remarkably it is the case of naval platforms in service, whose number has been gradually reduced over the last decades, and could have reached a minimum level, not only exposing the American security interests in Asia, but also the ability of the U.S. Navy to exercise a global influence.

Palabras clave:

Asia Central, Oriente Medio, Deng Xiaoping, Pacífico.

Keywords:

Central Asia, Middle East, Deng Xiaoping, Pacific.

INTRODUCCIÓN

La mejor forma de palpar la verdadera magnitud del poder naval americano consiste en darse un paseo por los muelles de la Base Naval de Norfolk, Virginia, considerada la mayor y más importante estación naval del mundo. En el extremo norte de su larga línea de muelles, abierta a los Hampton Roads, en el extremo sudoeste de la Bahía de Chesapeake, amarran los cuatro portaviones y los grandes buques anfibios de cubierta corrida que tienen su puerto base en Norfolk, desde allí siguiendo hacia el Sur por una línea de más de veinte muelles, pantalanos y fosas atracan cruceros, destructores, fragatas, buques anfibios y submarinos nucleares, que si bien son solo una parte de la fuerza de combate de la Marina americana, en potencia de fuego superarían a cualquier otra marina del mundo. Precisamente durante las últimas seis décadas la libertad de navegación y la seguridad de los mares del globo, indispensable para el comercio y el desarrollo económico mundial, ha estado en gran medida garantizada por la presencia en los mares y océanos del globo de los buques de guerra de la 2ª Flota que agrupa a las unidades basadas en Norfolk, las 3ª y 7ª Flotas que despliegan en el Pacífico y las 5ª y 6ª Flotas que despliegan en el Oriente Medio y el Mediterráneo. También, aunque en menor medida, las marinas de los aliados occidentales han contribuido y contribuyen hoy en día a asegurar la libertad de navegación.

Igualmente el despliegue militar americano alrededor de Asia, fundamentalmente aeronaval, ha constituido desde el final de la II Guerra Mundial la piedra angular del sistema de seguridad en Extremo Oriente, permitiendo que se den las condiciones de estabilidad para el impresionante desarrollo económico de las naciones de la región, entre las que destaca el caso de China que, a pesar de estar fuera de ese sistema, se ha beneficiado enormemente de su existencia. Igualmente la presencia naval americana en el Índico, donde se encuentra la estratégica base de Diego García y en los mares y golfos alrededor de la península Arábiga ha resultado indispensable para garantizar a la comunidad internacional el acceso a los recursos energéticos de la región y también, algo innegable, la entrada de las fuerzas militares americanas al área del Golfo Pérsico cuando ha sido necesario.

En los últimos años, coincidiendo con los compromisos militares de los EE.UU. en Oriente Medio y Asia Central, se ha hecho evidente que la resurgencia económica e internacional de China está produciendo un cambio en el paradigma de seguridad en el Extremo Oriente, un cambio que también se extiende hacia el Este alcanzando el Océano Índico. Desde el final de la II Guerra Mundial los equilibrios de seguridad en la periferia de Asia, desde el Golfo Pérsico hasta el Pacífico occidental, han pivotado en torno a la presencia y primacía militar americana en la región. Sin embargo, desde mediados de la década pasada el crecimiento de las capacidades militares de China, particularmente las aeronavales, supone un potencial

reto para la pervivencia de la actual arquitectura de seguridad en Asia, algo que ocurre en un momento en el que Washington tiene limitada su capacidad estratégica de respuesta, debido a las enormes obligaciones que, en capacidades y tesoro, le imponen las campañas militares en Oriente Medio y Afganistán, a una crisis presupuestaria galopante y a un palpable sentimiento de cansancio en la opinión pública sobre las intervenciones militares en el exterior¹. Ante este panorama, resulta particularmente apropiado el análisis de la posible evolución de la presencia militar americana en Asia, especialmente en el ámbito marítimo ya que es en este donde existe una mayor posibilidad de que se crucen los intereses de seguridad y defensa de una China cada vez más poderosa y de unos EE.UU. que, si bien atraviesan un momento de crisis, todavía son la única superpotencia mundial.

LA PRESENCIA DE LOS EE.UU. EN LOS PRINCIPALES ESCENARIOS DE ASIA

El principal factor que define los equilibrios de seguridad en Asia desde el fin de la II Guerra Mundial es la presencia militar de los EE.UU. En el extremo Oriente, según palabras del antiguo Secretario de Defensa Gates, Washington es una “potencia residente”², noción que se puede aplicar con el mismo sentido a la región circundante del Golfo Pérsico. Una presencia que está apuntalada en el Este de Asia por un sistema de alianzas bilaterales y acuerdos de seguridad con las naciones regionales, que proporcionan bases de estacionamiento para las fuerzas americanas, los más antiguos y principales con Corea del Sur, Australia y Japón, todos ellos surgidos en los contextos posterior a la II guerra Mundial y del enfrentamiento entre bloques. La asociación con otras naciones del Sudeste de Asia, como Tailandia o Singapur, es algo posterior y finalmente la aproximación de Washington a naciones como Vietnam o la India, tiene en parte su motivación estratégica en la reciente resurgencia militar de China. También en el área alrededor del Golfo Pérsico la potencia militar americana define el equilibrio estratégico, sobre todo a partir de 1979, entre un Oeste árabe y un Este iraní, presencia que no comienza a materializarse hasta los años 60 y 70 del siglo pasado, a partir de la progresiva retirada británica del Este de Suez y que hasta la década de 1990 se reduce esencialmente a unidades navales. Aunque el interés estratégico americano en la región es anterior, como se manifiesta en el apoyo prestado hasta 1979 al

¹ Es de señalar que durante los debates del verano pasado en los EE.UU. sobre el límite de la deuda pública, una importante parte del movimiento del “Tea Party”, con gran capacidad influencia en el Partido Republicano, mostró su disposición a recortar gastos militares, particularmente aquellos relacionados con las campañas en Asia. Ver, WSJ, NYT y otros periódicos americanos de julio y agosto de 2011.

² El término “potencia residente” aplicado a la presencia de los EE.UU. en Asia fue utilizado por primera vez por el Secretario de Defensa Robert Gates durante su participación en los diálogos Shangri-La en Singapur en junio de 2008.

régimen del Sha en Irán y la alianza estratégica con la Casa de Saud³.

Precisamente la estabilidad en el Este de Asia y una política de pragmatismo por parte de Beijing, expresada por Deng Xiaoping en su frase “mantener la cabeza fría, un perfil bajo (en el exterior) no tomar la iniciativa, pero apuntar a grandes cosas”⁴, evitando la competición estratégica con el coloso americano, han hecho posible que China se haya beneficiado enormemente tanto del comercio mundial⁵, como de la libertad de navegación, condiciones que han favorecido su asombroso crecimiento económico de los últimos treinta años. Ahora China, que ya es la segunda potencia económica mundial, se encuentra que como consecuencia de su salida al exterior, impulsada por el comercio, tiene unas nuevas necesidades de seguridad y defensa. A la vez sus crecientes recursos le permiten llevar a cabo una política exterior más ambiciosa, particularmente en su periferia, donde la influencia de China es cada vez mayor, particularmente en el ámbito marítimo que, como se ha visto en los análisis anteriores y por razones de la geografía, es casi el único por el que Beijing puede proyectarse al exterior.

El otro escenario principal en Asia es el Índico, por el que circula la mayor parte del tráfico marítimo chino, incluidas la energía y materias primas vitales para su industria, pero en el que la presencia naval de Beijing es todavía muy limitada, esencialmente unos pocos buques en misión anti piratería en el Cuerno de África. En esta región no existe actualmente ningún reto naval a la presencia americana y en la que además esta se ve apuntalada por la actual convergencia estratégica entre Washington y Nueva Delhi. Sin embargo ese es un teatro donde las unidades navales americanas están llevando a cabo un enorme esfuerzo en apoyo a las operaciones terrestres en Oriente Medio y Asia Central, a la vez que realizan misiones anti-terroristas y de lucha contra la piratería. Un escenario convulso y en el que la inminente retirada terrestre de Irak hace vital para las naciones árabes la permanencia de las fuerzas aeronavales americanas en el área. Ya que una vez que los EE.UU. retiren sus fuerzas de Irak, el despliegue aeronaval americano representará el único obstáculo creíble para las ambiciones de Teherán de convertirse en la principal potencia militar regional y ejercer su influencia libremente en el área del Golfo Pérsico, el fin del despliegue aeronaval americano

³ El punto de partida de esa alianza se considera la reunión que mantuvo el Presidente Franklin Delano Roosevelt con el Rey Abdulazid Ben Saud el 14 de febrero de 1945, en su camino de regreso a los EE.UU. tras la conferencia de Yalta.

⁴ Deng Xiaoping, 1904-97, político chino que llegó a ser Secretario General del Partido Comunista y fue el principal impulsor en la década de 1980 del proceso de apertura y reformas económicas en China.

⁵ China ingresó en la Organización Mundial del Comercio, siglas en inglés WTO, en diciembre de 2001, lo que le ha permitido incrementar exponencialmente sus exportaciones al mundo desarrollado, las cuales constituyen el motor de su economía. Así China entre 2001 y 2010 multiplicó casi por seis, hasta los 1,6 billones de dólares sus exportaciones al exterior, datos según: The USA-China Business Council, *Report Analysis and Statistics*, Washington-Beijing, 2011.

forzaría seguramente a los árabes a negociar con Teherán, suscribiendo su acceso a la hegemonía regional.

LOS LÍMITES DE LA PRESENCIA MILITAR AMERICANA EN ASIA

Las principales características del despliegue naval americano desde la Segunda Guerra Mundial han sido su carácter global, la presencia avanzada en las zonas de crisis, o de interés estratégico para los EE.UU. y la credibilidad, es decir que la fuerza naval americana está lista para el combate y que el inquilino de la Casa Blanca no dudaría en utilizarla para la protección de los intereses americanos, algo con lo que han debido vivir hasta la fecha los amigos y adversarios de Washington, ya que la enorme superioridad americana en la mar impide que su presencia global sea contestada. La clave para la continuidad en el tiempo de esa capacidad de influencia global ha sido disponer de una fuerza que se correspondía con el nivel de ambición nacional, sin embargo a lo largo de las últimas décadas la Marina americana ha sufrido una continua disminución del número de plataformas navales en servicio, ver tabla I⁶. Un número tan reducido en la actualidad que ha llevado a algunos expertos a considerar que la Marina americana se encontraría a punto de perder su capacidad de influencia global.

AÑO	1947	1953	1968	1973	1979	1988	2001	2009
Nº BUQUES	842	1122	932	641	530	594	337	286

Tabla – I. Buques en servicio en la Marina americana, todos los tipos.

Precisamente la disminución del número de buques en servicio en la Marina americana ha continuado durante la última década, en la que ha disminuido en un 10%, algo que además ha ocurrido en un periodo en que las necesidades de presencia naval americana alrededor del globo se han incrementado, entre un 30 y un 40% de las unidades navales están desplegadas continuamente en operaciones⁷ y ello a pesar de una época caracterizada por campañas militares terrestres. Durante las que a Marina ha tenido que proporcionar un ingente apoyo aéreo, desplegar prácticamente a todas las unidades operativas del cuerpo de

⁶ Fuente: Informe CNA Analysis & Solutions para OPNAV N00X “*The Navy at a Tipping Point: Maritime Dominance at Stake?*” Daniel Whiteneck, Michael Price, Neil Jenkins y Peter Swartz, Washington, marzo 2010.

⁷ *Ibíd.* 6

Infantería de Marina, prestar un importante apoyo logístico, realizar simultáneamente misiones de lucha contra la piratería y contra el terrorismo y además a desplegar en tierra hasta 10.000 oficiales, suboficiales y marineros en apoyo directo a las operaciones terrestres. Unos años durante los que los EE.UU. no han tenido retos importantes para sus intereses marítimos, pero que han servido para mostrar las limitaciones que para el poder militar americano supone una campaña terrestre en Asia, proporcionando una ventana de oportunidad para que otras potencias aprovecharan la distracción estratégica de Washington en Irak y Afganistán. Una de ellas China que ahora es percibida como una potencia naval emergente en el Este de Asia, la otra ha sido Rusia que ha aprovechado la ocasión para restablecer una esfera de influencia alrededor de sus fronteras.

El caso es que los EE.UU. han estado utilizando una gran parte de su capacidad aeronaval en apoyo de campañas terrestres en Asia, algo que ha sido posible gracias a un largo periodo, que va desde la caída de la URSS al final de 1991, en el que no han existido retos navales de importancia para los EE.UU. Sin embargo, la aparición de futuros desafíos de seguridad simultáneamente en el Extremo Oriente y la región del Golfo Pérsico, ya identificados por el antiguo Secretario de Defensa Gates⁸ como eminentemente “navales y aéreos, ya sea en Asia, en el oriente Medio, o en cualquier otra parte”, podrían saturar las capacidades aeronavales americanas, poniendo en riesgo no solo la capacidad de influencia a escala global de la Marina americana, sino también la primacía militar de Washington alrededor de Asia, imprescindible para asegurar sus intereses estratégicos de seguridad.

LAS CAPACIDADES NAVALES AMERICANAS

La Marina de los EE.UU. disponía en 2009 de 286 buques de todo tipo⁹, hoy en día ese número es incluso menor y aunque es indiscutiblemente la más poderosa del mundo, ver Tabla II¹⁰, su tamaño actual es aproximadamente el mismo de la de los años veinte del siglo pasado, época en la que el liderazgo marítimo global estaba todavía en manos de la Royal Navy británica y durante la cual los EE.UU. se complacían en un periodo de aislamiento. Esta progresiva disminución en buques es su debilidad más evidente y por ello requiere un análisis de su posible evolución en el futuro, ya que de ello dependerá el mantenimiento de la capacidad de influencia a escala global de la Marina americana, o de si por el contrario se

⁸ Discurso del Secretario de Defensa Robert Gates en la academia Militar de West Point, 25 de febrero de 2011. Disponible en <http://www.stripes.com/news/text-of-secretary-of-defense-robert-gates-feb-25-2011-speech-at-west-point-1.136145>

⁹ Datos según, Congressional Budget Office, Congress of the United States (2010) “*An Analysis of the Navy’s Fiscal Year 2011 Shipbuilding Plan*” Washington 2010.

¹⁰ Datos según, Jane’s Fighting Ships, IHS Global Limited, 2010.

retirá de determinadas regiones del globo, dejando en el futuro el dominio de ciertos mares en manos de otros.

Tipo de Buques	Marina Americana	Marinas aliadas	Resto del Mundo
CVN	11	1	0
LHA/LHD	10	5	4
CG/DDG	78	26	32
SSBN	14	8	11
SSN	53	15	24

Tabla – II, Comparativa de la Marina americana, marinas aliadas y resto del mundo

El plan de construcciones de la Marina americana para los próximos 30 años establece un requerimiento total de más de 320 buques de combate, portaviones, anfibios, submarinos, destructores y cruceros, logísticos y buques de apoyo en servicio¹¹, previendo la construcción de un total de 276 buques hasta 2040, de ellos 6 portaviones de la clase *Gerald R. Ford* (CVN), 44 submarinos nucleares de ataque (SSN) y 50 nuevos destructores, lo que permitirá mantener una flota de unos 300 buques a lo largo del periodo. Sin embargo la propia oficina presupuestaria del Congreso americano (CBO) muestra importantes dudas sobre la viabilidad del plan de construcciones navales¹², estimando que la Marina necesitaría recibir en servicio una media de 9,2 buques por año durante el periodo, con un coste medio de 19.000 millones de dólares (constantes de 2010) anuales, frente a la media de los últimos años que se sitúa en 6,4 buques año, lo que requeriría un incremento en el presupuesto anual de la Marina para el programa de construcciones de unos 3.100 millones, durante todo el periodo.

Además, los planes de construcción naval americanos tradicionalmente no se han ajustado a presupuesto y plazos, debido al empeño en utilizar tecnologías no del todo desarrolladas, y que en ocasiones tienen un precio inasumible. A este respecto resulta paradigmático el caso de los DDG-1000, que después de más de 20 años desde que comenzó el programa y con unos costes de desarrollo entorno a los 9.000 millones de dólares, la US Navy únicamente recibirá tres buques de la clase "ZUMWALT" de los 32 inicialmente previstos, cada uno de los

¹¹ Datos según, Department of the Navy (February 2010) "Report to the Congress on Annual Long-Range Plan for Construction of Naval vessels for FY 2011", disponible en

<http://www.militarytimes.com/static/projects/pages/2011shipbuilding.pdf>

¹² *Ibíd.* 10, pag 5.

cuales tiene un precio estimado de unos 3.000 millones de dólares¹³. Caso parecido es el de los Littoral Combat Ships (LCS) de los que la Marina americana pretende adquirir un total de 55 buques, a un coste previsto de unos 600 millones de dólares por barco y que inicialmente se presupuestó en 270 millones de dólares¹⁴, un sobrecoste debido tanto al desarrollo de dos modelos diferentes del buque, que supuestamente competían entre si, como a la inclusión de costosos sistemas en la plataforma y de combate, que proporcionan unas capacidades finales limitadas. Aunque es de señalar que el plan de 2011 trata de atajar el problema de los sobrecostes con la cancelación del programa para construir 19 nuevos cruceros CG(X), que iban a sustituir a partir de 2020 a los viejos CG-47 "TICONDEROGA", en su lugar se extenderá el programa de DDG-51, con la configuración Flight-III que incluye capacidades mejoradas contra misiles balísticos, previéndose la adquisición de 24 buques al coste de unos 1.800 millones de dólares por unidad, un 30% mayor del Flight-II actualmente en construcción¹⁵.

También señalar que el plan de 2011 se desarrolló para un escenario diferente al actual, de crisis de deuda y fiscal, por lo que los sobrecostes y retrasos de los programas bien pudieran resultar en una reducción significativa de los actuales planes de construcción de la Marina americana y en una situación en la que sea muy difícil para Washington desplegar el número preciso de unidades navales para cubrir todas sus necesidades estratégicas. En el otro plato de la balanza estaría el evidente cansancio americano para llevar a cabo más intervenciones terrestres, particularmente en Asia, el antiguo Secretario Gates señaló que "en el futuro cualquier Secretario de Defensa que aconseje una intervención en tierra en ese continente debería ser examinado por un psiquiatra"¹⁶. Ello bien podría resultar en un renovado esfuerzo de Washington en los programas navales, ya que la fuerza naval por sus características exclusivas de permanencia y flexibilidad de empleo, permitiría que los EE.UU. preservase sus intereses nacionales de seguridad y capacidad de influencia global sin necesidad de verse atrapado en costosos conflictos terrestres.

EL DILEMA MARÍTIMO AMERICANO Y LAS POSIBLES OPCIONES

Washington se enfrentaría hoy en día a un dilema estratégico, debiendo decidir entre invertir enormes recursos para continuar manteniendo la capacidad de influencia global de su marina, o reducir su nivel de ambición, manteniendo una capacidad sustancial para influir

¹³ Para más información ver, United States Government Accountability Office (GAO) Report on "Cost to deliver Zumwalt Class Destroyers Likely to Exceed Budget", July 2008.

¹⁴ *Ibíd.* 10, pag 19.

¹⁵ *Ibíd.* 10, pag 18.

¹⁶ *Ibíd.* 10.

aquellas regiones de mayor importancia estratégica y reduciendo su capacidad para intervenir en otros escenarios, donde dejaría en manos de otros la garantía de la seguridad. Opción que tiene importantes riesgos aparejados, ya que los EE.UU. necesitarían que otras naciones amigas llevaran a cabo una presencia naval permanente en determinadas áreas del globo, una aproximación que ya se adelantaba en la estrategia marítima de los EE.UU. de 2007¹⁷. La cual abogaba por una seguridad marítima cooperativa, introduciendo el concepto de “*Global Maritime Partnership*”, nacido de la idea, expuesta en agosto de 2005 por el Almirante Mullen, entonces CNO, de una flota de 1000 barcos, americanos y de naciones amigas, que asegurarían la libertad y seguridad de la navegación mundial. A este respecto la contribución de los aliados de Washington, europeos y de la región de Asia-Pacífico resulta imprescindible aunque sería muy diferente en causa y carácter.

Mientras en el Extremo Oriente el mantenimiento de la capacidad de influencia estratégica de las EE.UU. en la región, frente al desafío que representa una potencial expansión de las capacidades militares chinas, va a depender en buena medida de la posición que tomen las naciones regionales con respecto al crecimiento del poder de Beijing. Así, mientras China se hace cada vez más fuerte, las naciones en el Este y Sudeste de Asia tendrán que optar entre continuar beneficiándose de las relaciones comerciales con China, transformándolas en estratégicas, o bien formar un frente común con los EE.UU., respondiendo a la expansión del poder de Beijing, posiblemente incrementando sus capacidades militares y desarrollando acuerdos multilaterales de seguridad y defensa, hasta el momento inexistentes en la región y que complementarían los acuerdos bilaterales con los EE.UU. A su vez la elección que puedan hacer esas naciones dependerá grandemente de la percepción que tengan del compromiso de permanencia y participación de Washington en la seguridad asiática¹⁸. En este sentido el pulso que ha lanzado China por el control de los mares del Este y del Sur de China y que se materializa en las reclamaciones de soberanía y disputas de aguas territoriales con Japón, por las islas Senkaku/Diaoyu, con Viet-Nam, por los archipiélagos de Parcelso y con las restantes naciones ribereñas del mar del Sur de la China por la soberanía de casi todas sus aguas y archipiélagos menores, ha provocado la reacción de las naciones afectadas, desde Japón a Vietnam y las Filipinas, han tratado de involucrar a los EE.UU. en las disputas, mientras que hacían votos sobre la importancia de la presencia militar de los

¹⁷ Department of the Navy “*A Cooperative Strategy for the 21st Century Seapower*”, Washington octubre 2007, disponible en <http://www.navy.mil/maritime/Maritimestrategy.pdf>.

¹⁸ Congressional Research Service, “*Report to the Congress on Emerging Trends in the U.S. Security Architecture in Asia: Bilateral and Multilateral Ties with Japan, Australia, and India*”, Washington 7 enero 2007 (código de orden RL 34312)

EE.UU. en la región¹⁹.

Por otra parte los aliados occidentales, que también están inmersos actualmente en una crisis económica, incluso más grave que la americana, resultarían esenciales para rellenar el vacío dejado por la retirada de la Marina americana de sus habituales áreas de operaciones. El reciente caso del conflicto de Libia es una prueba de que los EE.UU. en este momento no pueden continuar siendo el actor principal en todos los escenarios a la vez. Sin embargo es de señalar que aunque Washington y los aliados europeos comparten valores comunes e intereses estratégicos de seguridad, la situación geopolítica mundial se encuentra actualmente en flujo y existen determinadas regiones donde los intereses nacionales de las naciones europeas no están estrictamente alineados con los americanos, por lo que habría casos en los que los EE.UU. no podrían contar con el apoyo aliado. Aunque es de señalar que en lo que se refiere a la libertad de navegación y misiones no tradicionales como la lucha contra la piratería y el terrorismo, los aliados y los EE.UU. difícilmente divergirán. Por otra parte, Washington desconfía de las capacidades militares de los aliados europeos²⁰, muy inferiores a las americanas y de que por lo tanto puedan llenar efectivamente los vacíos estratégicos que vayan siendo dejados por la retirada americana. A este respecto es significativo hacer notar la impresionante reducción de la Royal Navy británica, hasta hace poco la segunda marina del mundo y que ahora es una más entre las cuatro o cinco europeas más importantes²¹.

Una posible línea de acción alternativa, que seguro que está considerando la Marina americana, es hacer uso extensivo de su ventaja tecnológica en medios de reconocimiento, satélites y medios aéreos, para mantener el conocimiento del entorno marítimo en aquellas áreas marítimas donde no pueda desplegar buques de guerra. A este respecto el empleo de

¹⁹ El Wall Street Journal, en su edición del 14 de noviembre de 2010, cita al Primer Ministro japonés, Naoto Kan, resaltando la importancia de la presencia militar de los EE.UU. en Extremo Oriente para mantener la paz y estabilidad, <http://online.wsj.com/>

²⁰ El antiguo Secretario de Defensa Robert Gates, en su discurso sobre el futuro de la OTAN en la reunión del Consejo Atlántico el 10 junio de 2011 en Bruselas, avisó de los peligros para la cohesión de la alianza que suponen las limitadas capacidades militares de los aliados europeos y su reluctancia a participar con fuerzas significativas en las operaciones militares aliadas. El discurso está disponible en <http://blogs.wsj.com/washwire/2011/06/10/transcript-of-defense-secretary-gatess-speech-on-natos-future/>

²¹ La Revisión Estratégica de Defensa y Seguridad" del Reino Unido, de 2010, ha resultado en una reducción más que significativa del número de buques de la Marina británica, hasta ahora la mayor de Europa y en la eliminación de capacidades como la aviación de ala fija embarcada, que resultan fundamentales para la proyección del poder naval. Esa capacidad sería recuperada alrededor del 2020 cuando el segundo de los dos nuevos portaviones en construcción entre en servicio, embarcando los F-35 (JSF) al tiempo que el primero de los dos portaviones, que no contará con catapulta, pasará a situación de bajo alistamiento. La SDSR está disponible en <http://www.mod.uk/DefenceInternet/DefenceNews/DefencePolicyAndBusiness/StrategicDefenceAndSecurityReviewPublished.htm>

medios no tripulados (UAV's) de largo alcance seguirá indudablemente creciendo, como el de aviones de patrulla marítima, sobre todo en aquellas áreas en las que existe una potencial amenaza submarina en desarrollo, como pueden ser los mares alrededor de Asia Oriental. Sin embargo, eso no solventará la carencia de buques en misiones de presencia avanzada, algo que difícilmente se podrá resolver si no es con nuevas unidades navales.

CONCLUSIONES

La presencia aeronaval americana continúa siendo un factor determinante en los equilibrios de seguridad de Asia, especialmente en el Extremo Oriente, donde el despliegue se apoya en bases en algunas de las naciones de la región, vinculadas a Washington por alianzas y acuerdos de seguridad. Por otra parte, la presencia militar americana alrededor del Golfo Pérsico establece el actual equilibrio de seguridad entre el Este persa y el Oeste árabe. Ambas situaciones son un ejemplo de la importancia central de las fuerzas aeronavales, que desplegadas alrededor del globo durante los últimos 60 años han proporcionado a Washington una capacidad de influencia global en la defensa de sus intereses. Algo que ha sido posible porque los EE.UU. han sido capaces de sostener hasta ahora una Marina de guerra pareja a su nivel de ambición.

Las campañas terrestres de Washington en Asia durante la última década han mostrado importantes limitaciones al poder militar americano, que han sido aprovechadas por otras potencias para reafirmar su posición estratégica a escala regional, una de ellas es China que ahora se percibe como una potencia naval emergente, con la potencialidad de representar un desafío al actual equilibrio de seguridad en Extremo Oriente. Precisamente las campañas terrestres en Asia han hecho evidente que la Marina americana es un elemento vital para su sostenimiento y que debido al limitado número de buques en servicio ha tenido que utilizar una gran parte de sus capacidades exclusivamente en apoyo de esas campañas. Ello hace evidente que en el futuro de simultanearse varios retos al poder naval americano este podría entrar en saturación, perdiendo su capacidad de influencia global.

La perspectiva para incrementar de forma significativa, e incluso mantener el requisito mínimo de unidades navales que establece la Marina, se adelanta sombría debido a la actual crisis fiscal americana, durante la cual será muy difícil que los objetivos del plan de construcciones navales se puedan alcanzar plenamente. Como consecuencia Washington podría verse forzado a focalizar sus despliegues navales en áreas de mayor interés, abandonando sus unidades determinadas regiones y renunciando a una Marina con capacidad de influencia global. Un dilema que pone a los EE.UU. ante decisiones

importantes, como incrementar la financiación del actual programa de construcciones navales, o llegar a acuerdos con aliados para que estos ocupen los vacíos que dejaría la retirada naval americana de determinadas regiones. Acuerdos posibles casi exclusivamente con los aliados europeos, que si tuviesen voluntad e interés, podrían cubrir las misiones de seguridad marítima en el Atlántico Oriental, Mediterráneo y alrededor de África. Mientras

que en el Golfo Pérsico y el Extremo Oriente la presencia aeronaval americana sería insustituible, pues en caso de abandonar esas regiones los actuales equilibrios de seguridad se desmoronarían, permitiendo la aparición de hegemones militares regionales que, cuando menos, serían adversarios estratégicos de los EE.UU.

*Alejandro Mackinlay Ferreirósⁱ
Capitán de Navío
Diplomado Estado Mayor*

ⁱ Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.