

LOGISTICA DE LA ERA ATOMICA

Las maniobras paralelas de las flotas de la O. T. A. N. y de las fuerzas soviéticas constituyeron el tema militar de máxima trascendencia en la última decena de septiembre, no tanto por el planteamiento de las hipótesis en los ejercicios como por la coincidencia de su desarrollo en zonas de acción que, si en otros tiempos podían considerarse alejadas, hoy entran dentro de los radios de acción de las armas y proyectiles de las dos fuerzas, ensayando el grado de instrucción de sus Unidades y la eficacia de los supuestos tácticos objeto de estudio.

Todos estos aspectos se refieren a una actualidad militar en presente: lo que pudiéramos llamar la fase táctica. En el proceso prebélico, la instrucción de los ejércitos y la fabricación de los «missiles» podrían estimarse como fases previas a la batalla; pero de poco serviría toda esta preparación si no existiera una logística que asegure la continuidad de la lucha por la aportación de medios, de nuevas armas y de recursos de todo orden. Las modernas armas de reacción recorren los espacios velozmente y en su primera época recibieron una designación expresiva al llamarlas a «chorro»; pero con la misma celeridad que se consumen los carburantes se agota también la vida de los materiales y las industrias de guerra tienen que atender a su reposición.

No se trata sólo de disponer inicialmente los medios, ni siquiera acumular rápidamente todos los recursos existentes, es preciso sustituir, producir y fabricar de prisa. En este programa de planeamientos atómicos, todas las grandes potencias industriales han llegado en la producción a índices elevadísimos de rendimiento, y su problema militar, más que el del mejoramiento de las instalaciones, es el de encontrar la energía suficiente para mover simultáneamente tantas organizaciones industriales, así como descubrir nuevas fuentes naturales de materias primas que alimenten la voracidad de aquellos centros y complejos fabriles.

En los países superindustrializados poco o nada queda ya por explotar, y el empeño de los ingenieros busca la solución en parajes hasta ahora casi inaccesibles. Francia dedica todos sus afanes científicos a la puesta en actividad de las riquezas del Sahara, y otros países, Estados Unidos, Canadá y Rusia, tratan de encontrarlos en los espacios helados de las zonas polares, lo mismo boreal que austral. Necesidades de otro orden, como el establecimiento de la Línea de Seguridad e Interceptación del Radar (D. E. W.), en el Norte, y la justificación internacional del Año Geofísico, en el Sur, han servido para simultanear las exigencias técnicas con las directrices geopolíticas que estudian la determinación de los espacios más típicamente estratégicos para la guerra futura.

Durante el pasado año, con motivo de los acontecimientos de Suez, se divulgó con verdadera insistencia la necesidad del petróleo en las comunicaciones nacionales y en la movilidad de sus ejércitos. Sin llegar a las mismas cifras que representa el abastecimiento y consumo de petróleos, también existen materiales clasificados de interés militar que suponen la obligatoriedad de su prospección y reducción: hierros, cobalto, níquel, estaño, etcétera, son típicos en la producción metalúrgica de los modernos reactores y armas, y por ello, los investigadores tratan de encontrar reservas en lugares que hasta ahora no merecieron atención en este aspecto utilitario.

En la Era Atómica todo ha de lograrse rápidamente, y como reflejo de esta imperiosa necesidad se reciben simultáneamente las referencias económicas y científicas de la exploración, prospección, financiación y puesta en marcha de grandes centros de producción y la organización de bases en las que han de acumularse los medios, máquinas y recursos que permitan «a posteriori», pero inmediatamente, las operaciones para la explotación de los recursos naturales.

De Polo a Polo los acontecimientos de esta índole se han manifestado a lo largo de todo el continente americano durante el verano pasado, y algunos de los ejemplos más destacados los recogemos en esta Nota, como índice de aquella actividad potencial y estratégica.

Níquel y cobalto son objeto de búsqueda en la zona sudoriental de la isla de Cuba, y la firma «Cuban American Nickel Company», subsidiaria de la «Freeport Sulphur Company», procede actualmente a la puesta en explotación de los recursos de la zona próxima a la bahía de Mao. El presupuesto de las obras se calcula en 119 millones de dólares, estableciéndose una corriente de buques con «Port Nickel», cerca de Nueva Orleáns, donde la segunda compañía citada tiene montadas instalaciones de reducción de estos

minerales, fundamentales para la moderna aviación y para la construcción de sistemas de organización electrónica.

Las reservas de la zona ofrecen también grandes yacimientos férricos asociados al níquel y cobalto, y los depósitos de estos minerales se juzgan de los primeros del mundo, con reservas seis veces superiores a las de Canadá, de donde se extraía hasta ahora un gran porcentaje de aquellos minerales.

Aunque los gastos iniciales sean muy elevados, su financiación queda compensada con el rendimiento de la producción, y la compañía ha establecido un contrato con el Gobierno, comprometiéndose a facilitar a los Estados Unidos, durante seis años, de 1959 a 1965, 271 millones de libras de níquel y 23 millones de libras de cobalto, para lo cual el Gobierno americano puede reservarse el 30 por 100 de la producción anual.

Otro de los ejemplos de esta actividad, aunque económicamente independiente del anterior, no podría afirmarse que estratégicamente esté muy alejado. Nos referimos a los trabajos y dragados que se efectúan en el valle del río Demevara, en MacKenzie, en la Guayana británica, para la obtención de bauxita y alúmina. La empresa industrial que opera en esta zona tiene el nombre de «Demevara River Company», más popularmente conocida por la «Demba». El presupuesto de estos trabajos se ha cifrado en 32 millones de dólares, pero se justifican ante los cálculos de unas existencias que harían de esta región en poco tiempo la segunda del mundo en producción de bauxita.

Completamente indispensable de esta aportación de materias primas y recursos naturales es la obtención de la fuerza motriz para sus fases de transformación. También en este orden de movilización energética los proyectos anuales alcanzan valores que, por su cuantía, son similares a los anteriores.

Todos los comentarios de Prensa han recogido los datos del gigantesco plan para la ampliación y explotación de las fuerzas hidráulicas en el Niágara; los juicios de algunos técnicos han lanzado la cifra de 600 millones de dólares, motivando un problema político con la decisión de diferir o acometer inmediatamente la realización de la empresa.

Por esta razón, la idea se halla todavía en proyecto, que a plazo más o menos largo se verá, indudablemente, convertida en realidad; mientras se resuelve su planteamiento, en una zona no demasiado separada geográficamente de los Grandes Lagos de Canadá, se trabaja activamente en una de las obras más curiosas y gigantescas en esta clase de organizaciones hidro-

eléctricas. En plena zona de bosques, a unas 300 millas al Norte de Quebec, se está perforando un túnel en roca granítica de unos 12 kilómetros de largo para la conducción de agua que aumente el caudal y la potencia de la central de Sagueray. ¡Y los gastos de esta obra se calculan en 125 millones de dólares!

Todas estas obras, con ser grandiosas en su concepción y pese a todas las dificultades de ejecución, tienen a su favor el no encontrar excesiva oposición del medio geográfico, aunque alguna de ellas, especialmente en la Guayana, tengan que trabajar en la dura climatología tropical; pero su dificultad queda apagada al compararla con la encontrada en los espacios árticos a los que inicialmente nos referíamos.

Como muestra de aquel interés nos referimos a otro intento llevado a cabo en la más inhóspita geografía polar. Los hermanos Ross y Eric Toms, con un submarino habilitado para exploraciones árticas, han investigado en la cuenca de Fox, en la tierra de Baffin, en Cap Corset y en la península de Ungava Bay, patrocinados y financiados por la compañía «Scurry Rainbow», que sufragaba 1.600 dólares diarios por cada jornada de exploración, y algunas opiniones consideran que en aquella región se hallan los yacimientos de hierro más ricos del mundo.

En la extremidad opuesta de la tierra, en el continente antártico, hace ya varios años que se apreció y hasta se aseguró la existencia de reservas de todos los minerales estratégicos, especialmente de uranio; pero su explotación parece encontrar más obstáculos que en el espacio ártico. La zona boreal, transitada por las rutas aéreas, vigilado por las líneas de radar y abastecida por las bases nórdicas podría afirmarse que es un polo civilizado. El polo Sur, en contraste, se muestra mucho más inaccesible; han de acumularse los medios para proceder a su conquista. En esta fase previa se ha motivado una verdadera carrera hacia los hielos, en la que también se hallan presentes los rusos.

En diversas ocasiones se han señalado las circunstancias que rodeaban a las expediciones que, unas veces con pretextos balleneros y otras con propósitos geofísicos, justificaban su presencia en las aguas antárticas. Pero tal situación, como señalábamos al principio de esta Nota, podríamos considerarla como otra fase táctica de encuentro.

A nuestros proyectos logísticos de hoy ofrece más interés el proyecto americano que prepara la organización de la gran base aeronaval de Marble Port, al Oeste de MacMurdo, en la zona del continente antártico reclamado por Nueva Zelanda, pero que ha sido asegurada por los Estados Uni-

dos, que ya en la estación de Cap Hallet trabajaba conjuntamente con aquel país.

Las últimas exploraciones aseguran que esta zona se halla libre de hielos y reúne las mejores condiciones de todo el continente austral. Una expedición a las órdenes del contraalmirante Gerfe Duffek inició la «Operación Deep Freeze III» para proceder a la acumulación de medios y elementos para las nuevas instalaciones. Y en su primera campaña contaba con 10 buques, 23 aviones, 30 helicópteros y 4.000 hombres.

Hasta ahora, todas las exploraciones y acercamientos aéreos al Polo se realizaban bien desde Nueva Zelanda o desde la base de Ushuaia, en Tierra de Fuego, con recorridos de más de 2.000 millas; la nueva base se halla a casi la cuarta parte de distancia de Little America, la base creada por el almirante Bird, y que permitirá la dominación aérea y la aproximación terrestre para la exploración antártica.

Obra de esta envergadura supone cuantiosos gastos; se ha estimado en 300 millones de dólares el presupuesto de la nueva base, y por su cifra y su situación polar, nos parece tendrá bastantes semejanzas con la organización de la ya famosa base groenlandesa de Thule.

Si en las maniobras aeronavales del ártico el antagonista soviético hizo acto de presencia, también en el Sur antártico se ha manifestado en su propósito de lograr su base austral, y con los consabidos argumentos de cooperación científica al Año Geofísico trata de aproximarse al centro continental en dos pequeños puestos de observación, Vostok y Sovietskaya, tratando de aumentar su importancia alimentándolos por la expedición dirigida por el técnico Toltitok, que llevara quince tractores especiales para hielo y unas 3.000 toneladas de abastecimientos.

En nuestra moderna Era de los proyectiles intercontinentales, con velocidades supersónicas, de alcances miriamétricos y energías kilotónicas, las economías tenían que ser también plusmillonarias... y valores de esta naturaleza justifican que adjetivemos de atómica a la logística de nuestro tiempo.

MIGUEL CUARTERO LARREA.

