



INTELIGENCIA ESTRATEGICA

(Continuación)

Capitán de Frag. ALVARO VARGAS CASTRO

De la lectura de las ideas publicadas anteriormente podríamos concluir que el conocimiento que las naciones necesitan para poder conducir apropiadamente sus relaciones exteriores es inmenso, tanto por el tipo de información como por los temas que deben ser tratados, y que es el conjunto de este conocimiento lo que hemos llamado Inteligencia Exterior, positiva, de alto nivel. Que en gracia a la simplicidad, de ahora en adelante, denominaremos "INTELIGENCIA ESTRATEGICA" solamente.

Incidentalmente la naturaleza misma de la información requerida determina las tres formas principales de Inteligencia que producen las organizaciones de Inteligencia:

La Inteligencia básicamente descriptiva.

La inteligencia noticiosa del momento, y

La Inteligencia especulativa-evaluativa.

Elemento básico descriptivo:

El elemento descriptivo de la Inteligencia Estratégica es en realidad la base de los otros dos elementos mencionados, pues es el trabajo que le da significado a los sucesos diarios y sin el cual toda especulación sobre el futuro carecería de significado.

El elemento descriptivo trata o debe estar capacitado para tratar innumerables aspectos. Para dar una idea

a este respecto, se extraerán varios ejemplos tanto de la Estrategia de tiempo de guerra como de la de tiempo de paz, pero quizá con más frecuencia de aquella, ya que ofrece más ricas experiencias en inteligencia, experiencias que por otra parte pueden ser más libremente discutidas que los negocios internacionales del momento actual.

Durante la última guerra mundial la mayoría de los beligerantes (no todos, porque en todas las épocas han existido, y seguirán existiendo pueblos adormilados y despreocupados), compilaron enciclopedias completas sobre los países contendores, o sobre aquellos que pensaban invadir o sobre aquellos que de alguna manera se desvolvían dentro de la órbita de su influencia. Estas enciclopedias aparecieron como interminables series de carpetas alineadas en anaqueles e inclusive, alcanzaron a configurarse como una serie de libros finamente presentados. Las agencias de inteligencia establecidas en el mundo entero mantuvieron estas carpetas y escribieron esta clase de libros. Los ingleses, los llamaron estudios de Inteligencia, monografías; los alemanes, resúmenes de información geográfico-militar; información geográfico-naval; (nosotros, los llamaremos estudios estratégicos, estudios topográficos de Inteligencia).

Su propósito básico es el de proveer

al planeador estratégico del suficiente conocimiento sobre el país que estimula su interés para elaborar estimativos generales sobre sus cualidades como zonas de combate, hoy día dichos estudios sirven para los más variados usos puesto que no fueron únicamente estudios militares, en el sentido limitado de la palabra.

Si nos detuviéramos a mirar uno de esos libros y particularmente uno de los elaborados por los alemanes, podríamos observar en su índice, que el conocimiento requerido para los propósitos militares aparece agrupado bajo los siguientes títulos:

I—Antecedentes generales

Localización, fronteras, aérea, estructura gubernamental y administrativa.

II—Características del País

Superficie -forma- suelo, vegetación, clima, fuente de suministro de aguas.

III—Población

Nacionalidades, lengua, actitudes, distribución de la población, colonización, salud, estructuración social.

IV—Economía

Agricultura, industria, trueque y comercio, minería, pesquería.

V—Transportes

Ferrocarriles, carreteras, puertos, campos de aviación interiores.

VI—Geografía Militar

Descomposición regional detallada.

VII—Instituciones Militares existentes

Ejército: Orden de Batalla, defensas fijas, instalaciones, abastecimientos.

Armada: Orden de Batalla, Flota, Bases Navales, Aviación-Naval, abastecimientos.

Aviación Militar: Orden de Batalla, material volante, Bases Aéreas, aeródromos, aprovisionamiento.

VIII—Apéndices especiales

Datos biográficos sobre las figuras claves del gobierno. Terminología geográfica local. Descripción de los ríos, lagos, canales, lista y especificaciones de plantas eléctricas. Descripción de

carreteras, lista de aeródromos y los aeropuertos más importantes. Lista de las principales líneas telefónicas y cable gráficas. Moneda, Pesos y Medidas, playas (especiales para operaciones anfibia).

Dos reflexiones principales podríamos hacer con respecto a la lista enumerada:

1. Que dada la inmensa y compleja información que se relaciona con todos los países del mundo se hace necesario establecer un sistema ordenado que coordine la información disponible y dirija eficientemente el esfuerzo de recolección adicional, vale decir, se impone la necesidad de separar la inteligencia estratégica en categorías individuales de gran amplitud que podríamos denominar: **Componentes de la Inteligencia Estratégica**, los cuales con algunas pequeñas modificaciones (según la escuela que se siga) son los contemplados en la lista enumerada anteriormente.

2. Que una descomposición de la información en esos aspectos así presentados no revelan el carácter ni sus verdaderas proyecciones. Una lista tal, es tan solo el esqueleto de la materia a considerar, a la cual le faltan los tejidos y músculos que le den articulación.

Veamos sino, el conocimiento que se oculta detrás de cada una de las palabras escuetamente presentadas, por ejemplo: el aspecto población.

Allí se debe encontrar el último estimativo de la población, descompuesto de acuerdo a la edad, sexo, distribución regional, creencias religiosas, educación, capitalismo, amor, honor, bienestar público, educación, etc. etc. Examinemos otro aspecto, por ejemplo: El Capítulo sobre Transportes y estudiemos los detalles presentados en cada sistema. La sección carreteras se inicia con un mapa de la red de carreteras, le sigue la marcación de distancias en las principales carreteras,

con observaciones sobre superficie, anchura, pendientes, curvas, rellenos, cortes y puentes y finalmente una apreciación general de la carretera en observación. Toda esta información al parecer interminable ha sido reunida para permitir a los máximos jefes de Planificación y Transporte, que puedan efectuar cálculos como los siguientes:

1º ¿Cuál es la máxima velocidad permisible que el vehículo más grande y pesado puede mantener sobre la ruta para viajar de un punto determinado a otro?

2. ¿Cuántos vehículos similares pueden pasar sobre el camino y a qué velocidad, antes de que el camino y por lo tanto los vehículos queden fuera de servicio?

Similarmente sobre ferrocarriles, se encontrará el número de vías, el número de trenes, que transitan diariamente, su horario e itinerario, en un plano general y detallado. Así mismo la llamada dimensión vertical de la ruta aparece dada en perfil. Un buen perfil suministra además de la pendiente en grados, una información "milla a milla" de la ruta con sus túneles, puentes, abastecimientos de agua, terminales, cruces de vías y talleres de reparaciones. Junto a esta información de mapas y perfiles se encuentra también información sobre características del balastro, longitud y peso de los rieles, sistemas de señales y luces, inventario de locomotoras y material rodante.

Cuando toda esta información se haya integrado, el planificador contará con los datos necesarios para calcular la capacidad del ferrocarril y conocer los problemas de mantenimiento que se podrían plantear en caso de ser utilizado. Si el planeador carece de esta información la inteligencia estratégica habrá fracasado.

La información sobre puertos contendrá datos sobre: aguas protegidas, profundidad de las aguas, diques, gruas

de los muelles, sistemas de movilización de carga para despejar muelles, capacidad de almacenamiento, embarcaciones menores, servicios de agua, luz, combustibles, facilidades para reparaciones. Todas estas cosas y muchas más todas ellas con suficiente detalle deben ser conocidas antes de pensar utilizar un puerto, que se planea capturar sin destruirlo.

Muchas de estas cosas se pueden averiguar; otras no, porque ha faltado la persona que haya hecho la pregunta precisa, o porque son casi imposibles descubrirlas o porque quizá se encuentran más allá de la responsabilidad de la inteligencia estratégica.

Por ejemplo: Durante el desembarco de las fuerzas Norteamericanas en Argelia el Oficial de Transportes encargado del desembarque de los suministros, equipo y tropas recibió la mejor y más completa información del puerto, pero la inteligencia falló en el suministro de dos simples detalles; no le advirtió que casi todo metro cuadrado del muelle estaba ocupado por enormes barriles de vino y grandes e inmanejables fardos de paja. Por tanto fue necesario aclarar los muelles antes de poder iniciar el descargue de los buques. Este fue un caso de contingencia inesperada. La otra falta más difícil de disculpar consistió en que siendo una de las misiones del Oficial de Transportes la de desembarcar unos de los aviones y transportarlos a un aeródromo de una ciudad cercana en el menor tiempo posible, por no conocer la anchura de las calles de su posible itinerario decidió hacer remover los alerones. Más tarde se estableció que en realidad hubiera podido desembarcar los aviones totalmente ensamblados, listos para volar, pues una de las rutas hubiese permitido su paso obteniendo así la correspondiente economía de tiempo que era una de las condiciones principales que requería la operación.

Consideremos otro aspecto más, el del establecimiento Militar existente; aclarando de antemano que aunque el pie de fuerza del momento es rara vez un índice preciso de potencial que puede desarrollarse en tiempo de guerra, sí es ventajoso conocer lo que existe como núcleo del poder militar y los elementos tanto físicos como morales de las fuerzas componentes.

A grandes rasgos los más importantes componentes del pie de fuerza en el aspecto físico son: el número de hombres bajo bandera. Su distribución entre las tres fuerzas: Ejército, Armada y Aviación. Su organización táctica y administrativa. La calidad y cantidad de su equipo ligero y pesado, inventario de armas, defensas fijas, inventario de aviones y buques por tipo y capacidad de destrucción, naturaleza de las instalaciones militares, arsenales, aeródromos, depósitos, talleres, diques secos, etc., naturaleza de los servicios médicos, auxiliares y de aprovisionamiento.

En cuanto a los componentes morales también existe una amplia gama de aspectos v. gr. métodos y standards de reclutamiento, métodos e intensidad de entrenamiento, experiencia en servicio y en combate, cantidad y calidad de Oficiales, calidad del trabajo de Estado Mayor, personalidad de los altos comandos, naturaleza y fuerza de las tradiciones militares, grado de estimación que la nación dispensa a sus fuerzas militares, etc. etc., aspectos todos estos que confirman dos intangibles: pericia militar y moral.

Esta enumeración si fuese hecha con más detenimiento podría alargarse considerablemente, por ejemplo: consideremos uno de los aspectos menores mencionados dentro de los apéndices especiales. Los aeropuertos. Con relación a las cosas que acerca de ellos de-

biéramos saber se podrían analizar desde tres puntos de vista:

1º El de la utilización que el enemigo potencial podría darle y con qué efectividad podría servirle a sus propósitos. Su localización exacta en el mapa, su localización relativa a otros aeropuertos y centros de abastecimiento, su altura con respecto al nivel del mar, facilidades de servicio con que cuenta (su posición con respecto a la red de transportes y comunicaciones, poder eléctrico, características de sus talleres y hangares, instalaciones de almacenamiento de combustibles y lubricantes, servicios de almacenamiento de municiones) tipo y número de aviones que pueden servir, longitud y tipo de pistas de aterrizaje y de carreteo, características de construcción de las pistas, peligros para la navegación aérea si existen (clima, tiempo y montañas y cualquier otra clase de obstáculos naturales o contruados por el hombre) defensa antiaérea, etc.

2º Desde el punto de vista de susceptibilidad al ataque, muchas de las consideraciones referidas en el punto anterior son aplicables a este, pudiéndosele agregar las características de identificación desde el aire, tipo de mimetización actual, vulnerabilidades específicas de sus construcciones y factor de recuperación posible en caso de sufrir bombardeo aéreo.

3º Desde el punto de vista de la utilización que pudiera darle el captor, si cayera en sus manos, este análisis demandaría un número adicional de datos sobre el inventario detallado del equipo, por ejemplo: ¿los talleres de reparaciones si capturados intactos podrían ser utilizados sin modificaciones, para reparar nuestros propios aviones? ¿el revestimiento de las pistas soportarían su tráfico? En caso negativo ¿qué modificaciones requerirían?

Cuando todo este conocimiento ha sido consolidado para contestar todas estas y muchas más preguntas con respecto a todos los aeropuertos del país, entonces podremos asegurar que el contenido de este apéndice sobre el establecimiento militar se habrá realizado. Estas preguntas aplicables a un Aeródromo se pueden en su esencia, aplicar a cualquier otra instalación, Bases Navales, Arsenales y Buques de Guerra y de nuevo tendremos que todo este conocimiento reunido para contestar todas estas preguntas es solo una parte del contenido de la Inteligencia Estratégica.

y carácter del conocimiento que debe ser compilado para atender a una de las ramas de la ciencia de hacer la guerra, y que ya estamos preparados para comenzar a estudiar las enciclopedias correspondientes a la Estrategia de tiempo de paz, a pesar de que en nuestra imaginación hayan quedado balanceándose en el aire, aspectos de inteligencia de la categoría descriptiva tales como la correspondiente al bombardeo aéreo estratégico, a la guerra económica, a la guerra política e inclusive al gobierno militar. Quizá estos puntos sean motivo más tarde de otras someras reflexiones.

Aceptemos que el recuento de los aspectos mencionados sea suficiente para indicar la magnitud, profundidad

Bástenos por ahora la meditación que debemos consagrarle a todo cuanto no hayan dicho las palabras.

“Vivimos hoy día en un mundo tan complejo en el cual la competencia es aguda y de ordinario sin contemplaciones, que no existe una sola nación que pueda seguir manteniendo una posición de aislamiento, sellada herméticamente del resto del mundo en la confianza de que sus barreras naturales puedan automáticamente defenderla. Toda nación debe imperativamente encajar dentro del sistema global que el progreso tecnológico ha impuesto por su fuerza al mundo.

Las comunicaciones y el transporte han acercado de tal manera los extremos del mundo que aún el país más pequeño y remoto puede encontrarse de pronto en la dirección de una conquista militar o de una agresión política o económica.

Más aún, mientras sobre la faz de la tierra existan naciones con aspiraciones expansionistas las demás naciones estarán en peligro de ser denominadas por la diplomacia de las más listas o infiltradas por sus influencias políticas y económicas o inclusive atacadas por sus fuerzas militares sin que medie explicación alguna.

Reflexionemos pues, en que detrás de la sombra de la amenaza militar reposan, por lo tanto, los más diversos aspectos de inteligencia que a pesar de no poder ser definidos con precisión, son de gran importancia para interpretar sensatamente y entender acertadamente la propia posición de un país en el cada vez más empequeñecido y convulsionado mundo de hoy día.”

Farago, Tadislas