

## LA LINEA DE VIGILANCIA ARTICA

El día 13 de agosto el Brigadier General Stanley Wray llegaba a Point Barrow (Alaska) y, en representación de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, se hacía cargo de la línea «Distant Early Warning» (D. E. W.), constituida por los puestos avanzados de radar, para descubrir la aproximación de los aviones o proyectiles enemigos con tiempo suficiente para que el Mando de la Defensa Continental pueda reaccionar con posibilidades de eficaz neutralización.

La organización de esta cobertura electrónica para la seguridad del Occidente americano en las avenidas del cielo ártico, tendrá en las guerras del futuro la misma trascendencia que el despliegue de las Grandes Unidades terrestres en los frentes de contacto o la localización de las flotas aeronavales en la proximidad de los pasos estratégicos del mar. Cuando en la era de los «cohetes» se habla de alcances de más de tres mil millas y los superbombarderos B-52 a principios del año dieron la vuelta al mundo sin escala en cuarenta y cinco horas, con aprovisionamiento en vuelo, las barreras heladas han dejado de ser un obstáculo para los caminos del aire, y la garantía de la cobertura polar es una cuestión de vida o muerte para la tranquilidad de la defensa americana.

Los avances electrónicos del radar eran la aportación técnica para resolver el problema, pero su solución no se presentaba fácil, porque el cielo ártico pone obstáculos a su circulación en suelo. El establecimiento de los puestos en tierra encontró en su despliegue, logística de abastecimientos, comunicaciones y enlace todas las dificultades, peligros y complicaciones que hicieron heroica la proeza de los descubridores de los casquetes polares. Ya no se trataba de cruzar y volar durante unas horas, sino de establecerse, con continuidad de servicio, en verano e invierno, con buenos y malos tiempos.

Lo ineludible del planteamiento forzó a una verdadera batalla ártica, no sólo contra los elementos, que en aquellos inhóspitos parajes están siempre en contra del hombre, sino también contra la información y el despliegue soviético, que, en forma semejante, organizaba sus servicios de vigilancia, con la ventaja a su favor de no enfrentarse en Siberia con tan cruda climatología, comparativamente con la del archipiélago polar americano, al Norte de Canadá.

Venciendo obstáculos, parece que se ha llegado a la meta de la organización defensiva, en una operación en la que han colaborado técnicos civiles, tropas y elementos de las tres Fuerzas Armadas.

La contribución de la Marina ha sido muy importante a este respecto, y durante el verano se organizó la tercera expedición naval para el establecimiento, mantenimiento y preparación de las bases fundamentales de la línea de puestos de observación por radar. La operación ártica en su fase naval ha sido dirigida por el Vicealmirante Jhon M. Will, Jefe de los Servicios Militares de Transportes Marítimos, que, en unión de los Contraalmirantes Henry S. Persons, Jefe de Transportes en el Area del Pacífico, y Frederik C. Stelter, Comandante de la Flota de Abastecimientos, planearon el movimiento de una fuerza de ciento dos Unidades, cruzando los estrechos polares en condiciones difíciles, durante márgenes de tiempo muy limitados y después de un crudo invierno, que las referencias lo consideran como el peor desde hace cincuenta años.

Dos Agrupaciones Navales—Task Forces—fueron organizadas para el reconocimiento polar; la primera, integrada por 46 Unidades, debía efectuar su reconocimiento avanzando de Oeste a Este, después de tocar en Point Barrow (Alaska), y navegando hasta alcanzar un punto situado a 1.500 millas al Sureste de aquella base.

Al mismo tiempo, la segunda Task Force, de 56 buques, en dirección contraria, iniciaría el abastecimiento de las bases de Groenlandia, de Labrador y de la Tierra de Baffin, estando prevista la concentración de toda la fuerza en la Cuenca de Foxe, al Norte de la península de Melville.

Los informes de la Marina consideran que esta tercera campaña de verano podrá ser la última de orden masivo para la organización de las bases electrónicas, y coincide con el anuncio hecho público por las Fuerzas Aéreas estimando el despliegue ártico de la línea de alarma listo para poder actuar en operaciones. En los próximos veranos, los servicios de transporte marítimo continuarán normalmente con sus misiones de abastecimiento, pero

sólo para mantenimiento, y no supondrán las enormes cantidades de transporte que han significado estas tres campañas.

Como idea de su volumen recordamos que en 1955 126 buques y 18.000 hombres efectuaron la empresa logística de transportar un millón de toneladas de medios, recursos y alimentos y tres millones y medio de barriles de petróleo, necesarios para proceder a las obras de instalación y para sobrevivir durante un año prácticamente aislados durante todo el invierno. El pasado año 1956 eran 117 barcos con 16.000 hombres los que situaban 215.000 toneladas y la misma cantidad de petróleo que en la operación anterior. Y finalmente, la maniobra del pasado verano de 1957 ha supuesto el utilizar 102 barcos y 12.300 hombres, transportando 242.000 toneladas de recursos y tres millones de barriles de petróleo.

Mientras los buques y aviones exploraban los espacios helados y reconocían la situación más conveniente de los puestos avanzados, los técnicos electrónicos también trabajaban activamente en la organización y planeamiento de la Cobertura de Radar; pero en la relación de distinguidos debe figurar a la cabeza de todos el ingeniero Vernon B. Bagnall de la Western Electric, que fué el verdadero promotor y creador de la línea del Radar Artico («Distant Early Warning») para la alarma alejada y anticipada. No ha alcanzado a ver culminada su obra, murió el 10 de abril del año 1956, pero al terminarse la obra de despliegue y efectuar la entrega de las instalaciones a las Fuerzas Aéreas, el Gobierno del Canadá, en cuyo territorio radica la mayor parte de la línea, ha querido perpetuar y honrar su memoria dando el nombre de este ingeniero a uno de los puestos más importantes, localizado 120 millas al Norte del Círculo Polar Artico, en la costa de Melville, precisamente en la zona prevista para la conjunción de las dos «task forces» navales del Almirante Will.

También el Ejército ha tomado parte activa en la preparación de estos puestos de vigilancia, y la intervención más importante ha corrido a cargo del cuerpo de Transportes. El avance hacia el interior de las masas heladas, la organización de pistas, el reconocimiento y resistencia del suelo para soportar grandes cargas exigían una especialización y aclimatación al ambiente, que se había logrado en la práctica de continuados servicios en las bases de Groenlandia.

Su técnica fué extraordinariamente eficaz en la disposición del sistema ártico de vigilancia, y las ventajas de su adiestramiento no sólo se han aplicado en el espacio nórdico; durante el último invierno se llevaron también a la Antártida, en regiones en que el peligro de agresión aérea no

impone de momento la preparación de líneas continuas de radar, pero donde también conviene cuidar la vigilancia, aunque sea en la forma discontinua que caracteriza a los frentes extensos de las situaciones estabilizadas. No se debe olvidar que este espacio helado constituye hoy, por las reservas que atesora en su suelo y por las condiciones de polígono para las experiencias nucleares y teledirigidas, uno de los focos geopolíticos de atracción de todas las grandes potencias que allí se han dado cita, unas veces con pretexto de sus campañas balleneras y otras con argumentos científicos de la Geofísica Universal.

Como dato interesante del trabajo de estas Unidades de Transporte Militar del Ejército, merece destacarse que, a requerimiento de la Marina y con el fin de establecer una comunicación entre las bases de «Litte America» y la de «Byrd Station», un equipo especial fué trasladado desde el Artico hasta la tierra de «María Byrd», en el continente Antártico, y recurriendo a sus tractores y mediante un invento electrónico del Mayor Mongenson, lograron durante los meses de noviembre y diciembre preparar y jalonar una pista de 647 millas sobre hielo, que exigió difíciles operaciones, especialmente en el cruzamiento de zonas con grandes hendiduras que exigían detallados reconocimientos, al mismo tiempo que frecuentes voladuras.

De la exposición de estos hechos podría deducirse que el empeño de la batalla ártica tenía sólo un enemigo geográfico; pero sobre esta contingencia de los elementos existe también, como ya hemos aludido anteriormente, una oposición encubierta del antagonista soviético y que puede pasar a ser activa en cualquier instante del mañana.

Bajo la designación de Año Geofísico Internacional se viene trabajando por los científicos de todo el mundo en una labor técnica y práctica para el descubrimiento de muchos fenómenos que tienen su origen en la geografía polar, tanto boreal como austral, verdaderos almacenes donde nacen vientos, corrientes y tormentas; pero aquella colaboración muchas veces languidece hasta el punto de anularse cuando se llega a determinadas zonas que pudieran llamarse el «telón de hielo», en paralelismo con las ya muy conocidas cortinas de «hierro» o de «bambú».

Ejemplo de este aislamiento o inhibición lo demuestra el hecho ocurrido este mismo verano en uno de los puestos organizados sobre hielos flotantes por la «Air Force» en contribución a las observaciones del Año Geofísico. Una de estas estaciones estaba fundiéndose a ritmo más rápido del previsto, ha recorrido unas 125 millas desde su organización la pasada primavera, y los técnicos de las Fuerzas Aéreas consideraron que, mientras no se repro-

dujeran las formaciones de hielo, sólo debía ser utilizada en caso de emergencia.

En estas circunstancias, hubiera sido conveniente la coordinación con las similares organizaciones rusas, cuya contribución técnica estaba prevista para trabajar entre Mursmank y Alaska. No obstante, a raíz de los sucesos políticos de Hungría, los contactos fueron interrumpidos y, según las informaciones de los enviados americanos de Fairbansk, se desconocía la situación concreta de la más próxima estación soviética.

Las palabras y promesas no concuerdan con los hechos, y en esta pugna se plantea una auténtica batalla ártica, que tiene enorme interés para la Unión Soviética, como lo prueba la construcción de un rompehielos de propulsión nuclear, el primero de esta clase, que se halla actualmente en gradas en los astilleros, cerca de Leningrado.

Calladamente, sin la espectacularidad de las explosiones nucleares o de las experiencias teledirigidas, la organización de la «D. E. W.» tiene tanto mérito y trascendencia a la de aquellos ingenios. Mientras las nuevas armas merecen una valoración esencialmente ofensiva, el mérito de esta línea es típicamente defensivo, pero su integridad es imprescindible para la seguridad y la libertad de acción, principios esenciales del arte de la guerra.

Pero de nada servirían sin el concepto de Defensa Conjunta; por ello, simultáneamente con esta contribución técnica del despliegue de Radar, el día 1.º de agosto, el Secretario de Defensa Americana, Charles Wilson, en una de las últimas intervenciones antes de su relevo, concertaba con el Ministro de Defensa de Canadá, George R. Pearkes, la integración de todas las fuerzas aéreas de los dos países en una sola defensa aérea continental que apoyara su reacción en las redes de vigilancia de la línea proyectada por el ingeniero Bganal.

Cuando el 13 de agosto el avión del General Stanley Wray cruzada los puestos de observación de la línea «D. E. W.», como demostración de su capacidad electrónica, a lo largo de tres mil millas, que han supuesto quinientos millones de dólares, se ponían en actividad los órganos de las instalaciones de alarma y transmitían los mensajes del Centro de la Defensa Aérea Continental establecido en Colorado Spring (Estado de Colorado), y también al de las Reales Fuerzas Aéreas Canadienses, en Saint Hubert (Montreal).

Las fuerzas americanas confían en que estas alarmas previas, como el diagnóstico precoz del médico, lograran antelaciones de dos a cuatro horas, que se consideran necesarias para que la coordinación de la defensa

MIGUEL CUARTERO LARREA

pueda llevarse con éxito, bien en la represalia aérea o con la correspondiente reacción teledirigida.

Con esta entrega y apertura de la Cobertura Radar, la aviación americana celebraba la conmemoración del cincuenta aniversario de la Aeronáutica Militar, que un día de 1907 nació en Fort Leavenworth (Kansas) en las experiencias del cuerpo de Transmisiones del Ejército de los Estados Unidos.

MIGUEL CUARTERO LARREA