

EL IMPERIALISMO DE LOS PORTAAVIONES-el programa comunista-Siguiendo el hilo del tiempo-bordiga-1957

EL IMPERIALISMO DE LOS PORTAAVIONES

Siguiendo el hilo del tiempo

El imperialismo de los portaaviones

El imperialismo, en su aspecto general de conquista y dominación de organismos políticos y económicos por parte de un centro estatal superior, no es un hecho exclusivo del capitalismo. Prescindiendo de su contenido social, existen numerosos tipos del mismo fenómeno histórico: un imperialismo asiático, un imperialismo grecorromano, un imperialismo feudal y finalmente un imperialismo capitalista. A los obreros revolucionarios nos interesa, sobre todo, la diferencia sustancial que distingue al imperialismo capitalista de su contraposición histórica, o sea, el imperialismo feudal.

Dejando a un lado siempre las otras diferencias fundamentales, el imperialismo feudal y el imperialismo capitalista se distinguen netamente en cuanto que el uno se manifestó en construcciones estatales que tenían fundamento territorial y terrestre, mientras que el otro se presentó en la escena histórica, sobre todo, como dominación mundial fundada en la hegemonía naval, y por consiguiente, en el dominio de las grandes vías oceánicas. Bajo el feudalismo podía ejercer una función imperialista el poder estatal que disponía de la primacía militar terrestre; bajo el capitalismo, por el contrario, que es el modo de producción que ha conducido a cotas inauditas la producción de mercancías y exasperado hasta lo inverosímil los fenómenos del mercantilismo ya ínsitos en los precedentes modos de producción, el imperialismo está conectado a la primacía naval, hoy convertida en primacía aeronaval.

Imperialismo capitalista es ante todo hegemonía en el mercado mundial. Pero, para conquistar tal supremacía, no bastan una potente máquina industrial y un territorio que les asegure las materias primas. Hace falta una inmensa marina comercial y militar, o sea, el medio con que controlar las grandes vías intercontinentales del tráfico comercial. Los acontecimientos históricos demuestran, efectivamente, cómo la sucesión en la primacía imperialista está ligada estrechamente, en régimen de mercantilismo capitalista, a la sucesión en la primacía naval.

La decadencia de la República veneciana, que se elevó a gran potencia y esplendor en la época de las Cruzadas, se inició con la pérdida del monopolio del comercio entre Asia y Europa. El tráfico intercontinental se desarrollaba, una parte por vía marítima, o sea, en el Mediterráneo y en el Mar Rojo, y otra parte por vía terrestre. En efecto, no existiendo el Canal que acortase el istmo de Suez, era necesario transbordar las mercancías llevadas por las naves que atracaban en los puertos de la costa egipcia del Mar Rojo, a los carros terrestres y fluviales que aseguraban el enlace con los puertos mediterráneos, entre los cuales tenía la primacía Alejandría.

El descubrimiento de América había hecho a Portugal y España patronos de vastos imperios coloniales, los primeros en la historia del imperialismo moderno. Verdaderos precursores del imperialismo de tipo estadounidense, los portugueses no se preocuparon de la ocupación de grandes territorios, ocupándose sobre todo en tomar posesión de los pasajes obligados del tráfico mundial.

En el ámbito de tan grandioso plan, era indispensable conquistarla hegemonía en el Océano Índico, puente de pasaje entre los continentes más desarrollados de la época: Europa y Asia. Así tuvo lugar que, partiendo

de la Colonia del Cabo, conquistada a principios del siglo XVI, los portugueses metieron las manos en Ceilán y en Maloca, extendiéndose hasta el archipiélago de la Sonda, y más tarde en China, donde ocuparon Macao. Pero el golpe que hirió mortalmente la supremacía veneciana fue la ocupación portuguesa de la isla Socotra y del estrecho de Ormuz, situados respectivamente a la entrada del Mar Rojo y del Golfo Pérsico. De tal modo las antiguas vías de agua y de tierra del comercio euro-asiático fueron interrumpidas, y las naves que intentaban violar el bloqueo portugués eran hundidas despiadadamente. Entonces, la República de Venecia y el Sultán de Egipto, para salvar los intereses comunes, estrecharon la alianza contra los nuevos patrones del Océano Indico, pero la flota aliada fue derrotada en la batalla de Diu (1590). El resultado final de la lucha fue, que el tráfico intercontinental vino desviado hacia las rutas atlánticas, por lo que Lisboa se convirtió en el centro del comercio mundial y en la capital de la mayor potencia imperialista de la época, mientras Alejandría decayó rápidamente. La República de Venecia, a pesar del formidable golpe, consiguió durar largo tiempo, pero su primacía imperialista ya estaba perdida.

La historia sucesiva no se desarrolló de manera distinta. Ésta demuestra que el imperialismo burgués es el imperialismo de las flotas, porque su reino es el mercado mundial. Quien detenta la hegemonía mundial en el campo naval se habilita para la hegemonía en el campo del comercio mundial, que es el verdadero fundamento del imperialismo capitalista. Dos guerras mundiales prueban cómo el imperialismo de los ejércitos cede inevitablemente el terreno al imperialismo de las flotas. Dos veces, potencias terrestres como los Imperios Centrales y el Eje nazifascista se han medido con las potencias anglosajonas, superiores en el mar y en el aire, y dos veces han salido del conflicto totalmente derrotadas.

La segunda guerra mundial ha presentado un hecho nuevo; pero hecho que se explica con las seculares leyes de desarrollo del imperialismo. Efectivamente, no sólo las potencias terrestres han conseguido una derrota absoluta, sino que también una potencia en el campo adversario - Gran Bretaña - ha salido derrotada de la enorme lucha, y no por capacidad destructiva del enemigo, sino por la superior potencialidad naval y comercial del aliado mayor: América. Para Gran Bretaña, la segunda guerra mundial, en cuanto a efectos provocados en el equilibrio naval mundial, debía representar lo que representó para la República de Venecia la batalla de Diu. En efecto, Inglaterra no puede decirse ciertamente destruida, pero su primacía naval y su hegemonía han sido definitivamente superadas. La degradación de la flota ha conducido a la disgregación del imperio colonial británico que la flota mantenía precisamente unido.

Hoy es la época del imperialismo americano. No por casualidad los Estados Unidos han repetido a costa de Europa la maniobra estratégica inaugurada por los portugueses en el siglo XV. Interceptando la vía de agua del tráfico comercial Europa-Asia (todos sabemos que el Canal de Suez no habría sido bloqueado si Nasser no hubiese gozado del apoyo estadounidense contra Inglaterra), los Estados Unidos han cogido por la garganta a Europa y han destruido definitivamente las tradiciones residuales imperialistas británicas.

Sabemos que es el imperialismo del dólar: éste no ocupa territorios, incluso «libera» aquellos sobre los que aún grave la dominación colonialista y los unce al carro de su omnipotencia financiera, sobre la que vela la flota aeronaval más potente del mundo. El imperialismo americano se presenta como la más pura expresión del imperialismo capitalista, que ocupa los mares para dominar las tierras. No por casualidad su potencia se funda en los portaaviones, en la que se compendian todas las monstruosas degeneraciones del maquinismo capitalista, que rompe toda relación entre los medios de producción y el productor. Si la técnica aeronáutica absorbe los mayores resultados de la ciencia burguesa, el portaaviones es el punto de encuentro de todas las ramas de la tecnología con la que marcha orgullosa la clase dominante. Aquellos que están deslumbrados por el imperialismo ruso hasta olvidar la tremenda fuerza de dominación y opresión de la

potencia estadounidense, corren el riesgo de caer víctimas de las desviaciones democráticas y liberaloides, que son el peor enemigo del marxismo. No por casualidad la prédica liberal-democrática tiene su mayor púlpito en la sede del máximo imperialismo actual. Esos no ven cómo Rusia, cuyo expansionismo aún se desarrolla en las formas del colonialismo. El imperialismo, con fuerzas prevalementemente terrestres, fue precisamente el del feudalismo. Esto no quiere decir que las potencias imperialistas que disponen de una limitada potencia naval transmitan tradiciones feudales, puesto que, si esto fuese verdad, el Japón habría alcanzado en la época de la segunda guerra mundial un nivel capitalista superior al alcanzado por Alemania, visto que la flota nipona era más aguerrida que la alemana. Quiere decir solamente que, en la confrontación de las potencias imperialistas, o aspirantes al imperialismo, está en el primer puesto la potencia que posee la flota más grande. Es ésta la que para los fines de la conservación y represión capitalista, reviste una importancia mayor. Ahora bien, ¿qué potencia mundial puede desarrollar hoy operaciones de policía de clase en cualquier parte del mundo, si no aquella que posee la mayor fuerza y movilidad? ¿Rusia, pues? No, aunque si bien los acontecimientos húngaros (la represión en Hungría por parte de Rusia en noviembre de 1956) parecen haberle entregado el diploma de primer gendarme de la contrarrevolución mundial. En verdad, tal tarea únicamente puede ser desarrollada por Estados Unidos, o sea, por el imperialismo de los portaaviones. Para ser precisos: por los cien portaaviones. La marina de guerra de Estados Unidos dispone actualmente de 103 naves portaaviones, sobre las cuales pueden tener su base - escribe «Il Tempo» - cinco mil aeroplanos, comprendidos aviones a reacción y bombarderos de medio alcance, y varios centenares de helicópteros. Dentro de unos meses los astilleros navales de Nueva York y Nuevo Puerto entregarán a la U.S. Navy otros tres grandes portaaviones: el «Ranger», el «Independence» y el «Kitty Hawk». Otro del mismo tipo (clase Forrestal) ha sido encargado a los astilleros de Nueva York. Estas naves, actualmente las más grandes existentes en las marinas militares del mundo, tienen 315 metros de largas, cada una dispone de 100 aviones, pueden alcanzar la velocidad de 35 nudos y llevan a bordo 3.360 hombres como equipamiento y 466 oficiales. ¿Cuánto ha costado la «Forrestal»? Doscientos dieciocho millones de dólares, unos 130.800 millones de liras. Estas unidades serán superadas en dimensiones y características por el superportaaviones de la clase OVA (Nuclear Attack Aircraft Carriers) que transportará 85 mil toneladas (frente a las 60 mil del «Forrestal»), tendrá un puente de vuelo de unos 400 metros de largo y, accionado por 8 turbinas con energía atómica, alcanzará una velocidad y una autonomía nunca conocidas hasta ahora por ninguna potencia naval. Para acabar: los superportaaviones de la clase CVAN estarán dotados con misiles dirigidos por radio.

¡Figurémonos en que se convertirá esta máquina de dominio y de guerra - con el balance para la defensa anunciado por Eisenhower -, ahora que los USA no sólo prometen ayudas económicas a Oriente Medio, el que deberá aceptarlas antes o después, sino que cortésmente se ofrece para defenderles en caso de que requiriesen (petición sobre mando) su benévola ayuda militar!

La historia no ha visto jamás una potencia tan espantosa, permanentemente emboscada en los mares. El imperialismo de los portaaviones es el último recurso tremendo de la dominación de clase que no entiende perecer. Con él, la revolución proletaria deberá combatir la batalla decisiva. Así asumen una claridad fulgurante las tesis leninistas sobre la revolución mundial, y caen miserablemente las pseudo-doctrinas traicioneras de las «vías nacionales al socialismo». La burguesía no se puede abatir nación por nación, Estado por Estado, sino sólo a través de la revolución de continentes y el abrazo insurreccional de los proletariados por encima de las fronteras. ¿Qué garantía de duración tendría un Estado revolucionario del proletariado surgido en una parte cualquiera del mundo, donde el imperialismo americano estuviese en

condiciones de manejar, desde los Océanos sus espantosas armas de destrucción? Para aplastar la potencia represiva del capital hará falta que el proletariado se levante en armas a escala mundial contra la clase dominante. Entonces existe una sola «vía» al socialismo: la internacional e internacionalista. El imperialismo americano, con sus cien portaaviones, no solamente monta la guardia para la propia seguridad nacional. Monta la guardia para el privilegio capitalista en todas las partes del mundo, en cualquier lugar que el proletariado represente una amenaza para la- conservación burguesa. ¿Y por qué; frente a la clase enemiga que unifica su defensa, el proletariado debería fraccionar sus propias fuerzas en el ámbito de las diversas naciones? La soberbia flota naval americana, que hoy aterroriza al mundo, se convertirá en un amasijo de hierros viejos si el volcán de la Revolución se reanuda y erupla. Pero será necesario que el incendio randa en las naciones y en los continentes: en Europa, en Asia, en Africa, pero sobre todo en América. Veremos entonces en qué se convierte un superportaaviones atómico cuando la tripulación ize la bandera roja.

No escondemos, efectivamente, que hará falta esperar mucho tiempo para verlo. Pero estamos seguros que no se conseguiría verlo ni pronto ni tarde si las vanguardias del proletariado no adquiriesen una noción exacta del imperialismo capitalista.

Amadeo bordiga

«EL COMUNISTA», NUEVA EDICIÓN, N° 38, OCTUBRE 1999, PP.31-32 («IL PROGRAMMA COMUNISTA», N° 2, 1957)