4305

EJEMPLAR
N.° 352

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA

ESCUELA DE GUERRA NAVAL

ALGUNOS PRINCIPIOS
DE
ESTRATEGIA MARITIMA

POR

JULIAN S. CORBETT, LL. M.

NUEVA EDICION

BUENOS AIRES
1936

04305



ALGUNOS PRINCIPIOS

DE

ESTRATEGIA MARITIMA

EJEMPLAR
N.º 352



ESCUELA DE GUERRA NAVAL

ALGUNOS PRINCIPIOS

DE

ESTRATEGIA MARITIMA

POR

JULIAN S. CORBETT, LL. M.

NUEVA EDICION

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 359.4/C77
Nro. Inv.: 1577
Fecha: 26/15

BUENOS AIRES
1936



INDICE

INTRODUCCION

PAG.

El Estudio Teórico de la Guerra - Su valor y limitaciones . 11

1ª PARTE

TEORIA DE LA GUERRA

CAPÍTULO I. — La Teoría de la Guerra 23
» II. — Naturaleza de las Guerras. - Ofensiva y Defensiva 39
» III. — Naturaleza de las Guerras. - Limitada e Ilimitada 49
» IV. — Guerra Limitada e Imperios Marítimos ... 61
» V. — Guerras de Intervención. - Intervención Limitada en la Guerra Ilimitada 69
» VI. — Condiciones de Fuerza en la Guerra Limitada 81

2ª PARTE

TEORIA DE LA GUERRA NAVAL

CAPÍTULO I. — Teoría del Objeto. - Dominio del Mar 99
» II. — Teoría de los Medios. - La Constitución de las Flotas 117
» III. — Teoría del Método. - Concentración y Dispersión de la Fuerza 141

3ª PARTE

CONDUCCION DE LA GUERRA NAVAL

		PÁG.
CAPÍTULO I. — *Preliminares.*		
	1. Diferencias inherentes a las condiciones de la Guerra en Tierra y en el Mar ...	169
	2. Formas Típicas de Operaciones Navales .	176
» II. — *Métodos para Conseguir el Dominio.*		
	1. Sobre la Obtención de una Decisión ...	181
	2. Bloqueo	196
» III. — *Métodos para Disputar el Dominio.*		
	1. Operaciones Defensivas de Flota. - « Flota en Potencia »	223
	2. Contraataques Menores	241
» IV. — *Métodos para Ejercer el Dominio.*		
	1. Defensa contra Invasión	247
	2. Ataque y Defensa del Comercio	275
	3. Ataque, Defensa y Apoyo de Expediciones Militares	297
Indice alfabético		325

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA

Algunos Principios

de Estrategia Marítima

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA

INTRODUCCION

EL ESTUDIO TEORICO DE LA GUERRA

SU VALOR Y LIMITACIONES

A primera vista, nada puede parecer menos práctico, menos promisorio de resultados útiles, que abordar el estudio de la guerra con una teoría. Parece, en verdad, que existe algo esencialmente antagónico entre el hábito mental que busca una guía teórica y aquello que lleva a una conducción afortunada de la guerra. La conducción de la guerra es en tal grado una cuestión de personalidad, de carácter, de sentido común, de decisión rápida acerca de factores complejos y siempre cambiantes; y esos mismos factores son tan diversos, tan intangibles y tan dependientes de condiciones inestables, tanto morales como físicas, que parece imposible someterla a algo que se asemeje a un verdadero análisis científico. A la sola idea de una teoría o « ciencia » de la guerra, la mente acude intranquila a los casos bien conocidos en que oficiales altamente « científicos » han fracasado como conductores. Por otra parte, sin embargo, nadie negará que desde que los grandes teóricos de principios del siglo XIX trataron de producir una teoría razonada de la guerra, su planeo y conducción han ad-

quirido un método, una precisión y una certeza que eran desconocidos anteriormente. Menos aun se negará el valor que han atribuído al trabajo de los escritores clásicos sobre la estrategia, los jefes más perspicaces y afortunados en la guerra. La verdad es que la falta de confianza en la teoría, nace de un error de concepto acerca de qué es lo que esta teoría pretende realizar. No pretende dar la facultad de conducción en el campo de batalla; sólo trata de aumentar el poder efectivo de esa conducción. Su valor práctico principal reside en que puede ayudar a un hombre capaz a dominar una amplia perspectiva, con la cual podrá estar más seguro de que sus planes abarcarán todo el terreno, y mediante la cual podrá comprender con mayor rapidez y seguridad todos los factores de una situación repentina. Hasta el más grande de los teóricos confiesa esto con bastante franqueza. Hablando del estudio teórico, dice: «Debería educar la mente del hombre destinado a conducir en la guerra, o más bien, guiarlo hacia la autoeducación; pero no debería acompañarlo en el campo de batalla».

Su utilidad práctica, sin embargo, no queda de ningún modo confinada a sus efectos sobre los poderes de un conductor. No es suficiente que un conductor posea la habilidad de decidir correctamente; sus subordinados deberán comprender de inmediato todo el significado de su decisión, y ser capaces de expresarlo con acierto en una acción bien coordinada. Para ello, todos los que tomen parte deben haber sido adiestrados para pensar del mismo modo; la orden del jefe debe despertar en todo cerebro el mismo proceso mental; sus palabras deben tener el mismo significado para todos. Si hubiera existido una teoría de la táctica en 1780, y si el capitán Carkett hubiera tenido un buen adiestramiento en tal teoría, no le habría sido posible confundir el significado de la señal de Rodney. En realidad, la verdadera intención de la señal era confusa y el descuido de Rodney al no explicar el

dispositivo táctico que ella indicaba, privó a su país de una victoria en una hora de suprema necesidad. No había existido ningún adiestramiento teórico previo para suplir la omisión, y la admirable concepción de Rodney fué ininteligible para todos, excepto para él mismo.

No sólo es indispensable la teoría para lograr la solidaridad mental entre el jefe y sus subordinados: es de un valor aún mayor a fin de producir una solidaridad similar entre él y sus superiores cuando se reúnen en Consejo. ¿Cuán a menudo no ha ocurrido que oficiales hayan prestado su consentimiento tácito para la realización de operaciones poco aconsejables, simplemente por carecer de las facultades mentales y verbales necesarias para señalar a un Ministro impaciente en qué consistían los errores de su plan? Cuán a menudo, por otra parte, no ha sucedido que estadistas y oficiales, aún en conferencias realizadas en la mayor armonía, han sido incapaces de decidir sobre un plan de guerra coherente, debido a su incapacidad para analizar científicamente la situación que debían encarar y para reconocer el carácter general de la lucha que estaban por emprender. Raras veces podrá esperarse que se interprete la verdadera naturaleza de una guerra por sus contemporáneos en forma tan clara como llega a conocerse posteriormente a la luz de la historia. Vistos de cerca, los factores accidentales resaltarán indebidamente y éstos tienden a ocultar el verdadero horizonte. Tal error raras veces podrá ser eliminado, pero mediante el estudio teórico podremos reducirlo, no existiendo ningún otro medio por el cual podamos esperar aproximarnos a la visión clara con que la posteridad leerá nuestras equivocaciones. La teoría es, en efecto, una cuestión de educación y de reflexión, pero no de ejecución; ésta depende de la combinación de cualidades humanas intangibles que llamamos capacidad ejecutiva.

En consecuencia, esto es todo lo que las grandes autoridades han exigido siempre de la teoría; pero la prin-

cipal de estas autoridades, por lo menos, después de muchos años de servicio activo en Estados Mayores, atribuyó la máxima importancia a dicha exigencia. «En las operaciones reales», escribió en uno de sus últimos memorándums, «los hombres se guían únicamente por su criterio, y acertarán con más o menos exactitud, según posean más o menos talento. Esta es la forma en que han obrado todos los grandes generales... Así sucederá siempre en el combate, y hasta este punto bastará el criterio; pero cuando se trata de una cuestión en la que no debe entrar en acción uno mismo, sino convencer a otros en una reunión de Consejo, entonces todo depende de la clara comprensión y de la exposición de las relaciones inherentes a las cosas. Tan poco se ha progresado a este respecto, que la mayoría de las deliberaciones son meras contiendas verbales que no descansan en fundamentos sólidos y que terminan, ya sea en que cada cual mantiene su propia opinión, o en una transacción por consideraciones de respeto mutuo; es decir, un término medio sin ningún valor real» (1).

La experiencia del autor acerca de tales discusiones era abundante y directa. La clara comprensión de las ideas y factores inherentes a un problema de guerra y una exposición definida de las relaciones entre sí, eran, a su juicio el remedio contra la discusión desorientada y sin objeto; y tal comprensión y exposición es cuanto significamos por teoría o ciencia de la guerra. Es un proceso mediante el cual coordinamos nuestras ideas, definimos el significado de las palabras que usamos, apreciamos la diferencia entre factores esenciales y no esenciales, y fijamos y exponemos los datos fundamentales sobre los que todos están de acuerdo.

En esta forma preparamos la estructura de la discusión práctica; nos aseguramos los medios de disponer los fac-

(1) CLAUSEWITZ. *De la Guerra*, pág. IX. Las referencias corresponden a la traducción del coronel Graham, de la 3ª edición alemana, pero su fraseología no siempre se ha seguido exactamente.

tores en forma manejable y de deducir de ellos, con precisión y rapidez, un modo de acción práctico. Sin tal estructura, dos hombres no podrán siquiera orientar su pensamiento en la misma dirección; menos aun podrán esperar poner de manifiesto el punto en desacuerdo, a fin de aislarlo y resolverlo reposadamente.

En nuestro caso, este modo de juzgar el valor de la teoría estratégica tiene una especial significación, mucho más amplia que la que le atribuyeron quienes la enunciaron en el Continente. Para un imperio marítimo mundial, la conducción afortunada de una guerra girará no sólo en torno a las decisiones tomadas en la metrópoli por el Gabinete, sino también en torno al resultado de conferencias en todas partes del mundo, entre comandantes de escuadras y las autoridades locales, tanto civiles como militares, y aún entre los comandantes en jefe de estaciones adyacentes. En tiempo de guerra, o de preparación para una guerra que incumba al Imperio, las disposiciones deben basarse siempre hasta un grado excepcional en la mutua relación de consideraciones navales, militares y políticas. El nivel medio de eficiencia, aunque indicado desde la metrópoli, debe ser alcanzado localmente y en base de factores que no son del dominio de una sola arma. La conferencia siempre es necesaria, y para que tenga éxito deberá haber un vínculo común de expresión y un común modo de pensar. Esta preparación esencial sólo puede procurarla el estudio teórico; y en esto consiste su valor práctico para todos aquellos que aspiren a los cargos de mayor responsabilidad al servicio del Imperio.

Tan grande es, en verdad, el valor del estudio estratégico abstracto desde este punto de vista, que es necesario precavernos para no exagerarlo. Lejos de exigir de la así llamada ciencia más que las posibilidades que hemos indicado, los estrategas clásicos insisten repetidamente en el peligro de pedirle lo que no puede dar. Repudian aún el mismo nombre de « ciencia » y prefieren el término más

antiguo de « arte ». No admiten leyes ni reglas. Tales leyes, según dicen, en la práctica sólo pueden conducir al error, puesto que la fricción a que son sometidas debido tan sólo a los incalculables factores humanos es tal, que la fricción es más fuerte que la ley. Es un viejo refrán de los abogados, que nada es tan engañoso como una máxima legal; pero una máxima estratégica es indudablemente y en todo sentido, menos digna de confianza en la acción.

¿Cuáles son, se preguntará, los resultados tangibles que podemos esperar obtener de la teoría? Si todo sobre lo cual tenemos que construir es tan indeterminado, ¿cómo podremos llegar a una conclusión práctica? Es verdad que los factores son infinitamente variables y difíciles de determinar, pero esto mismo, debe recordarse, es justamente lo que recalca la necesidad de alcanzar puntos de apoyo tan firmemente establecidos como sea posible. Mientras más vago sea el problema a resolver, más decididos debemos mostrarnos en buscar puntos de partida desde los cuales podamos trazar un rumbo, manteniéndonos siempre alertas para evitar las circunstancias accidentales que nos asedian y estando siempre prevenidos contra sus influencias perturbadoras. Esto es precisamente lo que puede hacer el estudio teórico de la estrategia; puede, por lo menos, determinar lo normal. Mediante un cuidadoso cotejo de los hechos del pasado, se evidencia que ciertas normas de conducta tienden normalmente a producir ciertos efectos; que las guerras tienden a tomar ciertas formas, cada una con su modalidad particular; que estas formas se relacionan normalmente al objeto de la guerra y a su valor para uno o ambos beligerantes; que un sistema de operaciones que conviene a una forma, puede no ser el que mejor convenga a otra. Podemos ir más lejos aún: siguiendo un método histórico y comparativo, podremos descubrir que hasta el factor humano no es enteramente indeterminable; podemos afirmar que ciertas situaciones producirán normalmente, ya sea en nosotros mismos o en nuestros adversarios, ciertos estados morales con los que podremos contar.

Habiendo determinado lo normal, nos hallamos de inmediato en mejores condiciones para comparar cualquier proposición, y podremos proceder a discutir con claridad el valor de los factores que nos inclinan a apartarnos de lo normal. Cada caso debe juzgarse de acuerdo con su propia importancia; pero sin una normal desde la cual partir, no podemos formar absolutamente ningún juicio verdadero; sólo podemos adivinar. Cada caso seguramente se apartará de lo normal en mayor o menor grado, y es igualmente seguro que los mayores éxitos en la guerra han sido las desviaciones más audaces de lo normal; pero en su mayor parte han sido desviaciones hechas a sabiendas, por hombres geniales que pudieron percibir en las circunstancias accidentales del caso una justa razón para esta desviación.

Tomemos un ejemplo análogo y el campo de la teoría estratégica se aclara de inmediato. La navegación y las partes de la ciencia marinera que pertenecen a ella, se ocupan de fenómenos tan variados y poco dignos de confianza como los de la conducción de la guerra; juntos forman un arte que depende, tanto como el arte del general, del criterio de los individuos. La ley de las tormentas y mareas, de los vientos y corrientes y toda la meteorología, están sujetas a infinitas e incalculables variaciones, y sin embargo, ¿quién negará hoy en día que mediante el estudio teórico de tales factores, el arte del marino ha ganado en coherencia y valor? Este estudio por sí solo no formará un marino o un navegante, pero sin él ningún marino o navegante puede hoy pretender tal nombre. Porque las tormentas no se comporten siempre de la misma manera, porque las corrientes sean irregulares, ¿negará el más práctico de los marinos que el estudio de las condiciones normales le es inútil para sus decisiones prácticas?

Entonces, si se encara el estudio teórico de la estrategia en esta forma, es decir, si se lo considera no como un sustituto del criterio y la experiencia, sino como un medio de fertilizar a ambos, no podrá perjudicar a nadie. El pensa-

miento individual y el sentido común seguirán siendo los amos y continuarán como guías, para señalar la orientación general, cuando el cúmulo de hechos empiece a ser desconcertante. La teoría nos prevendrá en el instante en que empecemos a dejar la senda y nos permitirá decidir conscientemente si la desviación es necesaria o justificable; sobre todo, cuando los hombres se reúnan en Consejo, ella mantendrá la discusión dentro de las líneas esenciales y nos ayudará a poner los asuntos secundarios en su lugar.

Pero además de todo esto, hay en la teoría de la guerra otro elemento de especial valor para un imperio marítimo. Estamos acostumbrados, en parte por conveniencia y en parte por falta del hábito de pensar científicamente, a hablar de la estrategia naval y de la estrategia militar como si fueran ramas distintas del saber que no tienen fundamento común. La teoría de la guerra pone de relieve su íntima relación; revela que abarcando a ambas hay una estrategia mayor, que considera a la flota y al ejército como una sola arma, que coordina su acción e indica las líneas sobre las que cada uno debe marchar para desarrollar toda la potencia de ambos. Nos llevará a asignar a cada uno su función adecuada en un plan de guerra; permitirá a cada arma apreciar mejor las limitaciones y posibilidades de la función que tiene a su cargo y de cómo y cuándo sus propias necesidades deben ceder ante la más importante o urgente necesidad de la otra. Descubre, en una palabra, que la estrategia naval no es algo independiente y que sus problemas nunca o sólo raras veces podrán ser resueltos en base de consideraciones navales únicamente, sino que es sólo una parte de la estrategia marítima, o sea del estudio más elevado que nos enseña que para que un estado marítimo pueda conducir con éxito una guerra y desarrollar su poder, el ejército y la marina deben ser considerados y empleados como instrumentos no menos íntimamente ligados entre sí que las tres armas en tierra.

Por estas razones es de poca utilidad encarar el estudio

de la estrategia naval, si no es por medio de la teoría de la guerra. Sin tal teoría, no podremos en realidad comprender nunca su alcance o significado, ni podremos esperar interpretar las fuerzas que más profundamente afectan sus conclusiones.



1.ª PARTE

Teoría de la Guerra

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA

CAPITULO I

LA TEORIA DE LA GUERRA

Lo último que un explorador llega a obtener es un mapa completo que abarca toda la extensión que ha recorrido; pero para aquellos que le siguen y que desean aprovechar y aumentar sus conocimientos, este mapa es aquello con lo que deben empezar. Así también sucede con la estrategia. Antes de comenzar su estudio, buscamos una carta que nos muestre exactamente a primera vista cuál es el campo que tendremos que recorrer y cuáles son los rasgos principales que determinarán su forma y características generales. Tal carta sólo podrá ser proporcionada por una « teoría de la guerra ». Es por esta razón que en el estudio de la guerra debemos comprender claramente la teoría, antes de aventurarnos en busca de conclusiones prácticas. Tan grande es la complejidad de la guerra, que sin esta guía seguramente nos extraviaríamos en medio de la desconcertante multiplicidad de caminos y obstáculos que nos saldrían a cada paso. Si el valor de la teoría ha sido ampliamente comprobado para el caso de la estrategia continental, para la marítima, en la cual las condiciones son mucho más complejas, su necesidad es todavía mayor.

Por estrategia marítima queremos significar los principios que rigen a una guerra en la cual el mar es un factor esencial. La estrategia naval no es sino aquella parte de la misma que determina los movimientos de la flota cuando la estrategia marítima ha decidido qué papel

deberá desempeñar la flota con relación a la acción de las fuerzas terrestres; pues apenas es necesario decir que resulta casi imposible que una guerra pueda decidirse únicamente por acción naval. Sin ayuda, la presión naval sólo puede obrar por un proceso de agotamiento. Sus efectos tienen que ser siempre lentos y tan irritantes, tanto para nuestra comunidad comercial como para los neutrales, que en todos los casos se tenderá a aceptar términos de paz que disten mucho de ser concluyentes. Para una decisión firme, se necesita una forma de presión más rápida y más enérgica. Dado que los hombres viven sobre la tierra y no en el mar, los grandes sucesos entre las naciones en guerra se han decidido siempre, salvo en muy raros casos, ya sea por lo que el ejército puede hacer contra el territorio enemigo y su vida nacional, o por el temor a lo que la flota permite que el ejército pueda hacer.

Por lo tanto, la función principal de la estrategia marítima es la de determinar las relaciones mutuas del ejército y marina en un plan de guerra. Cuando se haya hecho esto, y no antes, puede la estrategia naval comenzar a determinar la forma en que la flota pueda dar mejor cumplimiento a la función que se le ha asignado.

El problema de esta coordinación es de naturaleza tal que es susceptible de soluciones muy variadas. Puede ocurrir que el dominio del mar sea de una importancia tan inmediata que el ejército tenga que dedicarse a secundar a la flota en su tarea especial, antes de que pueda actuar directamente contra el territorio del enemigo y sus fuerzas terrestres. Por otra parte, podrá ser el deber inmediato de la flota promover la acción militar en tierra, antes de quedar libre para dedicarse de lleno a la destrucción de la flota enemiga.

Las toscas máximas sobre los objetos primordiales, que parecen haber servido bastante bien en la guerra continental, nunca han resultado tan claras cuando el mar ha intervenido seriamente en una guerra. En tales casos, no será

suficiente decir que el objeto primordial del ejército es destruir al del enemigo, o que el de la flota es destruir la flota enemiga. La delicada interacción de los factores de tierra y de mar producen condiciones demasiado complicadas para soluciones tan rudas; aun las ecuaciones iniciales que presentan son demasiado complejas para ser resueltas por la simple aplicación de tales máximas. La solución correcta de estas ecuaciones depende de los principios más amplios y fundamentales de la guerra, y donde la teoría de la guerra ha mostrado quizá su más alto valor es considerándola como un punto de observación desde el cual se obtiene un panorama claro y libre de los factores en sus verdaderas relaciones.

La teoría que ahora predomina es que la guerra, en su sentido fundamental, es una continuación de la política por otros medios. El proceso mediante el cual los estrategas continentales llegaron a esto, implicó un razonamiento filosófico difícil. Aunque se trataba de veteranos prácticos y experimentados, su método no es tal que se adapte fácilmente a nuestros modos de pensar. Será mejor, por lo tanto, tratar de presentar primeramente sus conclusiones en una forma concreta, lo que hará inteligible de inmediato el fondo del asunto.

Tomemos ahora el caso común de un Estado Mayor, naval o militar, al cual se le pide la preparación de un plan de guerra contra cierto Estado y qué aconseje qué medios se requerirán. Para todo aquel que haya considerado tales asuntos, es obvio que la contestación deberá ser otra pregunta: ¿Cuál será el motivo de la guerra? Sin una respuesta definida, o respuestas alternativas a tal pregunta, un Estado Mayor apenas podrá realizar otra cosa que ocuparse en hacer tan eficientes como sea posible las fuerzas que el país puede sostener. Antes de que pueda dar un paso ulterior con seguridad, deberá saber muchas cosas; deberá saber si espera tomar algo del enemigo, o evitar que tome algo de nosotros o de algún otro Estado; si se trata de to-

marlo de algún otro Estado, las medidas a adoptar dependerán de la situación geográfica y poder relativo en mar y tierra de éste. Aun cuando el objeto sea claro, es necesario saber el valor que le atribuye el enemigo. ¿Es tal que sea probable luche a muerte por éste, o es este objeto tal que lo abandonará frente a una resistencia relativamente débil? Si se trata de lo primero, no podremos esperar tener éxito sin abatir por completo su poder de resistencia; si de lo último, será suficiente, como ha sucedido a menudo, aspirar a algo menos costoso e incierto, y más al alcance de nuestros medios. Todas estas son cuestiones que quedan al cuidado de los ministros encargados de la política exterior del país y antes que el Estado Mayor pueda proceder a formular un plan de guerra, deberán ser contestadas por los ministros.

En resumen, el Estado Mayor debe preguntarles: ¿Cuál es la política que persigue su diplomacia, dónde y por qué esperan que ésta fracase, obligándonos a tomar las armas? El Estado Mayor, en efecto, tiene que seguir adelante cuando la diplomacia ha fracasado en su intento de alcanzar el objeto en vista, y el método a emplear dependerá de la naturaleza de ese objeto. De esta manera hemos llegado *grosso modo* a nuestra teoría de que la guerra es una continuación de la política, una forma de intercambio político en que empeñamos batallas en lugar de escribir notas diplomáticas.

Fué esta teoría, sencilla y hasta sin significado a primera vista, que dió la clave para el trabajo práctico de bosquejar un plan de guerra moderno, revolucionando el estudio de la estrategia. Recién a principios del siglo XIX se llegó a esta teoría. Durante siglos, los hombres habían escrito acerca del « arte de la guerra »: pero por falta de una teoría utilizable, sus trabajos en definitiva no habían sido científicos, consistiendo principalmente en discusiones acerca de modas pasajeras y en la elucubración de trivialidades. Es cierto que se había realizado buen trabajo

en cuanto a los detalles; pero no se había conseguido una visión amplia que permitiera determinar las relaciones entre éstos y las constantes fundamentales del asunto. No se había encontrado un punto de vista desde el cual se pudiera separar de inmediato estas constantes de lo que era simplemente accidental. El resultado fué una tendencia a razonar demasiado exclusivamente en base de los últimos ejemplos, y a complicarse en ideas erróneas por tratar de aplicar a la guerra en general los métodos que habían producido el último éxito. No existía medio de determinar hasta qué punto el éxito particular se debía a condiciones especiales y hasta qué punto era debido a factores comunes a todas las guerras.

Fueron las guerras napoleónicas y las revolucionarias, al coincidir, como ocurrió, con un período de actividad filosófica, las que revelaron la superficialidad y naturaleza empírica de todo lo que se había hecho hasta ese tiempo. Los métodos de Napoleón, a los ojos de sus contemporáneos, parecían haber producido una alteración tan profunda en la conducción de la guerra terrestre, que ésta adquirió un aspecto enteramente nuevo, y fué evidente que aquellos conceptos que anteriormente habían sido aplicables, llegaron a ser inadecuados para servir de base a un estudio racional. La guerra terrestre parecía haberse transformado, desde un asunto compuesto de arremetidas y paradas entre ejércitos pemanentes, hasta hacerse una embestida ciega de una nación en armas contra otra, cada una de ellas ansiosa de destruir a la otra y resuelta a obtenerlo o morir en la tentativa. Los hombres se sentían frente a una manifestación de la energía humana que no había tenido precedente, por lo menos en los tiempos civilizados.

Esta suposición no era completamente cierta, puesto que aunque el continente europeo nunca había adoptado antes los métodos en cuestión, nuestro país no los desconocía, tanto en tierra como en el mar. Como veremos, nuestra propia revolución en el siglo XVII había produ-

cido métodos enérgicos de guerrear, muy afines a los que adoptó Napoleón, quien a su vez los tomó de los jefes de la Revolución Francesa. Un punto de vista más filosófico podría haber sugerido que el fenómeno no era realmente excepcional, sino más bien el resultado de la energía popular agitada por un ideal político. Pero se había olvidado el precedente británico y tan profundo fué el trastorno causado por los nuevos métodos franceses, que sus efectos aun perduran.

Estamos, en efecto, dominados aún por la idea de que desde la época napoleónica la guerra ha sido algo esencialmente distinto. Nuestros maestros tienden a insistir en que hay ahora una sola forma de hacer la guerra, y que ésta es a la manera de Napoleón. Pasando por alto el hecho de que finalmente fracasó, tildan de herejía la simple sugestión de que pueden existir otras formas de conducir una guerra, y no contentos con suponer que su sistema se adapta a todas las guerras terrestres, no obstante lo distinto que sean su naturaleza y objeto, ellos impondrían a la guerra naval el mismo carácter, aparentemente en la creencia de que procediendo así la hacen presentable y le dan nueva fuerza.

Viendo cuán estrecha se ha vuelto la idea napoleónica, será conveniente, antes de seguir adelante, determinar exactamente sus características especiales; pero esto no es asunto fácil. En cuanto lo encaramos con espíritu crítico, empieza a hacerse confuso y muy difícil de determinar. Podemos distinguir confusamente cuatro ideas definidas, incluídas en la noción corriente. En primer lugar, está la idea de hacer la guerra no simplemente con un ejército permanente, sino con toda la nación armada; concepto que, desde luego, no era en verdad de Napoleón. Fué heredado por él de la Revolución, pero en realidad era mucho más antiguo; no fué más que la resurrección de la práctica general que se observaba en las épocas bárbaras del desarrollo social y que toda civilización ha abandonado a su vez por ser económica-

mente ilógica y porque trastorna las actividades propias de la vida civil. Los resultados del abandono de estas prácticas fueron unas veces buenos y otras malos; pero las condiciones determinantes se han estudiado hasta ahora demasiado imperfectamente como para justificar una amplia generalización.

En segundo lugar, existe la idea del esfuerzo enérgico y persistente, no deteniéndose para afianzar cada ventaja secundaria, sino presionando al enemigo sin tregua ni descanso hasta que quede totalmente abatido, idea en la cual Cromwell se anticipó a Napoleón en un siglo y medio. Apenas discernible de ésta existe una tercera idea, la de tomar la ofensiva, en la cual en realidad no hay absolutamente nada nuevo, dado que sus ventajas fueron siempre comprendidas, y Federico el Grande la había llevado hasta sus límites con poco menos audacia que el mismo Napoleón, más aun, hasta con una imprudencia culpable, como lo admiten los más altos exponentes de la idea napoleónica.

Finalmente, existe la noción de hacer de las fuerzas armadas del enemigo, y no de su territorio ni parte alguna de él, nuestro objetivo principal. Esto quizás es considerado como la característica predominante de los métodos de Napoleón y, sin embargo, aun en esto nos encontramos confundidos por el hecho de que indudablemente en algunas ocasiones muy importantes, la campaña de Austerlitz por ejemplo, Napoleón hizo de la capital enemiga su objetivo, como si creyera que su ocupación fuera el paso más efectivo para abatir el poder del enemigo y su voluntad de resistir. Es indudable que no hizo del ejército principal del enemigo su objetivo primordial, puesto que este ejército no era el de Mack, sino el del archiduque Carlos.

En resumen, pues, cuando los hombres hablan del sistema napoleónico, parecen incluir dos grupos de ideas: uno que comprende la concepción de la guerra hecha con la fuerza total de la nación; el otro, un grupo que comprende la idea cromweliana del esfuerzo persistente, la preferencia

de Federico por la ofensiva casi a cualquier riesgo, y finalmente la idea de las fuerzas armadas del enemigo como objetivo principal, que era también la de Cromwell.

Se dice que la combinación de estas ideas, de ningún modo originales o bien definidas, ha ocasionado cambios tan grandes en la conducción de la guerra, que la han convertido en algo completamente diferente. Es innecesario para nuestros propósitos considerar hasta qué punto los hechos parecen confirmar tal conclusión, puesto que por la naturaleza inherente a las cosas debe ser radicalmente falsa. Ni la guerra ni otra cosa puede cambiar en su esencia; si parece ser así, es porque aun estamos confundiendo los aspectos accidentales con los esenciales, y esto es justamente lo que sucedió a los pensadores más sagaces de los tiempos napoleónicos.

Es verdad que durante cierto tiempo se hallaron perplejos; pero tan pronto pudieron despejar sus cerebros de la confusión de la lucha en que tomaron parte, empezaron a ver que los nuevos fenómenos no eran después de todo, más que accidentes. Se apercibieron que los métodos de Napoleón, que habían tomado al mundo de sorpresa, tuvieron éxito únicamente en guerras de cierta naturaleza y que cuando éste trató de extender esos métodos a guerras de otra naturaleza, se encontró con el fracaso y aún el desastre.

¿Cómo se podía explicar esto? ¿Qué teoría, por ejemplo, podría abarcar los éxitos de Napoleón en Alemania e Italia, como así también sus fracasos en España y Rusia? Si había cambiado todo el concepto de la guerra, ¿cómo podríamos explicar el éxito de Inglaterra, que no había modificado sus métodos? La contestación a estas preguntas tiene para nosotros una importancia vital. Nuestro punto de vista permanece aun invariable. ¿Existe algo inherente a la concepción de la guerra que justifique esa actitud en nuestro caso? ¿Podemos esperar de ella nuevamente el mismo éxito que tuvo en el pasado,

El primer hombre que enunció una teoría que explica-

ra los fenómenos de la era napoleónica y los coordinara con los hechos históricos anteriores, fué el general Carl von Clausewitz: un hombre a quien sus difíciles servicios de Estado Mayor y su obra de instrucción superior le habían enseñado la necesidad de sistematizar el estudio de su profesión. No era simplemente un profesor, sino un soldado formado en la más severa escuela de la guerra. Alumno y amigo de Scharnhorst y Gneisenau, había servido en el Estado Mayor de Blücher en 1813, había sido jefe de Estado Mayor de Wallmoden en su campaña contra Davoust en el Elba inferior, y también del tercer cuerpo del ejército prusiano en la campaña de 1815. Luego, por más de diez años, fué director de la Academia General de Guerra de Berlín y murió en 1831 siendo jefe de Estado Mayor del general Gneisenau. Durante los cincuenta años que siguieron a su muerte, sus teorías y sistemas fueron muy atacados, como él mismo lo presintió. Sin embargo, hoy su trabajo está más firmemente afianzado que nunca como base necesaria de todo pensamiento estratégico, principalmente en la escuela de « sangre y hierro » de Alemania.

El proceso mediante el cual llegó a su famosa teoría puede ser seguido en su trabajo clásico, « *De la Guerra* » y las « *Notas* » acerca del mismo, que nos ha dejado. De acuerdo con la moda filosófica de su tiempo, trató primeramente de formular una idea abstracta de la guerra. La definición con que empezó fué que « la guerra es un acto de violencia para obligar al adversario a someterse a nuestra voluntad ». Pero ese acto de violencia no era simplemente el « choque de los ejércitos », como lo había definido Montecuculi un siglo y medio antes. Si se sigue la idea abstracta de la guerra hasta su conclusión lógica, el acto de violencia debe ser realizado con todos los medios a nuestro alcance y con todas las fuerzas de nuestra voluntad. En consecuencia, obtenemos la concepción de dos naciones armadas lanzándose una contra otra y continuando la lucha con la mayor

fuerza y energía de que puedan disponer, hasta que una u otra sea incapaz de resistir por más tiempo. Esto es lo que Clausewitz llamó « Guerra Absoluta », pero su experiencia práctica y madurado estudio de la historia le hicieron ver de inmediato que la « Guerra Real » era algo radicalmente distinto. Es verdad, dijo, que los métodos de Napoleón se habían aproximado a lo absoluto y habían dado algún fundamento al empleo de la idea absoluta como teoría utilizable. « Pero », pregunta ingeniosamente, « ¿quedaremos satisfechos con esta idea y juzgaremos por ella a todas las guerras, no obstante cuánto puedan diferir de la misma? ¿Deduciremos de ella todos los requisitos de una teoría? Debemos resolver este punto, pues no podremos decir nada digno de fe acerca de un plan de guerra antes de haber decidido si la guerra deberá ser de esta clase o si podrá ser de otra distinta ».

Advirtió en el acto que una teoría formada sobre la idea abstracta o absoluta de la guerra, no abarcaría totalmente el asunto y por lo tanto, dejaría de producir lo que fuese requerido de ella para propósitos prácticos: excluiría a casi todas las guerras desde la época de Alejandro hasta Napoleón, y ¿qué seguridad existiría de que la próxima guerra se conformaría al tipo napoleónico y de que se ajustaría a la teoría abstracta? « Esta teoría », dice, « es aún bastante impotente ante la fuerza de las circunstancias ». Se comprobó esto pues, en efecto, las guerras de mediados del siglo XIX volvieron al tipo pre-napoleónico.

Dicho en pocas palabras, la dificultad que encontró Clausewitz al adoptar su teoría abstracta como regla utilizable, fué que su mente práctica no podía olvidar que la guerra no había comenzado con la era revolucionaria, ni era probable que terminara con ella. Si esa época había cambiado la conducción de la guerra, debía presumirse que cambiaría nuevamente con otros tiempos y condiciones. Una teoría de la guerra que no tuviera esto en cuenta y que no abarcase todo lo acontecido anteriormente, no sería en

realidad una teoría. Si una teoría de la guerra había de ser de alguna utilidad como guía práctica, debía comprender y explicar no sólo la extrema manifestación de hostilidad que él mismo había presenciado, sino también toda manifestación que hubiese ocurrido en el pasado, o que era probable se repitiese en el futuro.

Al investigar las causas fundamentales de las oscilaciones manifestadas en la energía e intensidad de las relaciones hostiles, encontró la solución. Su experiencia en el Estado Mayor y sus estudios de los factores intrínsecos de la guerra, le indicaron que en realidad no se trataba nunca de una cuestión de esfuerzo puramente militar, dirigido siempre al máximo de lo que era posible u oportuno desde el punto de vista exclusivamente militar. La energía a desarrollar sería siempre modificada por consideraciones políticas y por la importancia del interés nacional en el objeto de la guerra. Vió que la verdadera guerra era, en realidad, un asunto de carácter internacional, que difería de los otros asuntos internacionales únicamente en el método que se adoptaba para alcanzar el objeto de la política. Fué así como llegó a su famosa teoría, de que «la guerra es una mera continuación de la política por otros medios». A primera vista, esto parece significar poco. Podrá parecernos quizá que hemos visto acumularse una montaña y que de allí sólo ha resultado una insignificancia; pero solamente sobre una fórmula así tan sencilla y hasta evidente, puede construirse con seguridad un sistema científico. Sólo tenemos que desarrollar el significado de ésta para ver cuán importantes y prácticas son las directivas que de ella se desprenden.

Con la noción de que la guerra es una continuación de las relaciones políticas, se evidencia que todo lo que esté fuera de la concepción política, es decir, todo lo estrictamente peculiar a las operaciones militares y navales, se relaciona simplemente con los medios que empleamos para realizar nuestra política. En consecuencia, el primer desi-

derátum de un plan de guerra es que los medios adoptados deben estar lo menos reñidos posible con las condiciones políticas de que nace la guerra. En la práctica, desde luego, como en todas las relaciones de la vida humana, existirá dificultad para armonizar las exigencias políticas y militares, los medios y la finalidad. Pero Clausewitz sostuvo que la política siempre debe predominar. El oficial encargado de la conducción de la guerra puede, naturalmente, exigir que las tendencias y miras de la política no sean incompatibles con los medios militares puestos a su disposición; pero por fuerte que sea la reacción que pueda ocasionar esta exigencia sobre la política en casos particulares, la acción militar debe siempre ser considerada solamente como una manifestación de la política. Nunca deberá desplazar a ésta. La política es siempre el objeto; la guerra es únicamente el medio por el cual logramos ese objeto y los medios deberán tener siempre presente el fin que se persigue.

Ahora aparecerá con claridad la importancia práctica de este concepto. Veremos que permitirá hacer la exposición lógica o teórica de aquello que empezamos por plantear en su forma puramente concreta. Cuando a un jefe de Estado Mayor se le pide un plan de guerra, no deberá decir que haremos la guerra en tal o cual forma, porque tal fué la de Moltke o Napoleón. Preguntará cuál es el objeto político de la guerra, cuáles son las condiciones políticas; y cuál es el grado de importancia que el asunto en cuestión tiene para nosotros y para nuestros adversarios, respectivamente. Estas consideraciones son las que determinan la naturaleza de la guerra. Una vez sentada esta cuestión primordial, estará en condiciones de decir si la guerra es de la misma naturaleza que aquellas en que tuvieron éxito los métodos de Napoleón o de Moltke, o si será de otra naturaleza en la cual estos métodos fracasaron. Entonces formulará y presentará un plan de guerra, no porque lleve el sello de tal o cual gran maestro militar, sino porque ha demos-

trado ser el método que se adapta a la clase de guerra de que se trata. Suponer que un método de conducir una guerra servirá para todas las clases de guerras, es hacerse víctima de la teoría abstracta y no ser profetas de la realidad, como tienden a considerarse los discípulos más intolerantes de la escuela napoleónica.

Por tanto, dice Clausewitz, la primera, la más grande y más crítica de las decisiones sobre la que tendrán que aplicar su criterio el Estadista y el General, es la de determinar la naturaleza de la guerra, para estar seguros de no confundirla, ni tratar de hacer de ella algo que nunca podrá ser por sus condiciones intrínsecas. « Esta », declara, « es la primera y más trascendental de las cuestiones estratégicas ».

La mayor utilidad, entonces, de su teoría de la guerra, es que proporciona una guía clara con la que podemos proceder a determinar la naturaleza de una guerra en la que estamos por participar, y asegurarnos de que no tratamos de aplicar a una guerra de cierta naturaleza un determinado desarrollo de las operaciones, simplemente porque éstas han obtenido éxito en una guerra de otra naturaleza.

Es tan sólo, insiste, considerando la guerra no como una cosa independiente, sino como un instrumento político, que podremos asimilar las enseñanzas de la historia y comprender, a los fines de nuestra orientación en la práctica, en qué forma las guerras deben diferenciarse en su carácter, en concordancia con la naturaleza de los motivos y circunstancias de los cuales ellas proceden. Esta concepción, afirma, es el primer rayo de luz que nos guía hacia una verdadera teoría de la guerra y por tanto, nos permite clasificar las guerras y distinguir las unas de las otras.

Jomini, su gran contemporáneo y rival, aunque procediendo por un método menos filosófico, si bien no menos lúcido, acepta por completo este modo de ver. Militar suizo afortunado, su experiencia fué muy semejante a la de

Clausewitz; la obtuvo principalmente en el Estado Mayor del mariscal Ney y más tarde en el Estado Mayor del cuartel general ruso. No llegó a formular ninguna teoría definida de la guerra, pero sus conclusiones fundamentales fueron las mismas. El primer capítulo de su último trabajo, « *Précis de l'art de la Guerre* », se dedica a « *La Politique de la Guerre* ». En él clasifica las guerras en nueve categorías, de acuerdo con su objeto político, y sienta como una proposición básica que « estas distintas clases de guerra tendrán mayor o menor influencia sobre la naturaleza de las operaciones que serán necesarias para alcanzar el fin que se tiene en vista, sobre la cantidad de energía que deba emplearse y sobre la extensión de las empresas en que debamos participar ». « Habrá », dice, « una gran diferencia en las operaciones, según los riesgos que debamos afrontar ».

Ambos hombres, por lo tanto, aunque a menudo muy opuestos en lo referente a los detalles de los medios, están de acuerdo en que la concepción fundamental de la guerra, es política. Ambos naturalmente están de acuerdo en que, si aislamos mentalmente las fuerzas empeñadas en cualquier teatro de guerra, reaparece la concepción abstracta. En cuanto concierne a estas fuerzas, la guerra es una cuestión de lucha en que cada beligerante debe esforzarse por todos los medios a su alcance y con toda su energía, en destruir al otro; pero aun así, podrán encontrarse con que ciertos medios les están vedados por razones políticas, y en cualquier momento el azar de la guerra, o una evolución de las condiciones políticas con que está ligada, podrá hacerlos volver hacia la teoría política fundamental.

No será provechoso desarrollar más esta teoría en este momento. Bástenos por ahora observar que ella nos da una concepción de la guerra como aplicación de la violencia para conseguir un fin político que deseamos alcanzar y que de esta fórmula, amplia y sencilla, podemos deducir de in-

mediato que las guerras variarán en concordancia con la naturaleza de la finalidad y con la intensidad de nuestro deseo de obtenerla. Podemos, pues, dejar de considerar esta teoría para que reúna fuerza y coherencia a medida que examinemos las consideraciones prácticas que son su resultado inmediato.





CAPITULO II

NATURALEZA DE LAS GUERRAS: OFENSIVA Y DEFENSIVA

Habiendo determinado que las guerras deben variar en su carácter en concordancia con la naturaleza e importancia de su objeto, nos encontramos con la dificultad de que las variaciones serán infinitas. Tan compleja es, en verdad, la gradación que presentan, que a primera vista apenas parece posible tomarla como base de un estudio práctico; pero si se continúa el examen se verá que aplicando el método analítico usual, todo el asunto es susceptible de mucha simplificación. Debemos, en una palabra, tratar de llegar a algún sistema de clasificación; es decir, tendremos que ver si es posible agrupar las variaciones en algunas categorías bien fundadas. En una materia tan compleja e intangible, es natural que la agrupación tendrá que ser en cierto modo arbitraria y en algunos casos los límites serán poco definidos; pero si se ha encontrado posible y útil la clasificación en Zoología y en Botánica, con las infinitas y nimias variantes individuales de que deben ocuparse, no será menos posible ni útil en el estudio de la guerra.

De cualquier modo, la teoría política de la guerra nos dará dos clasificaciones amplias y bien definidas. La primera, que depende de si el objeto político de la guerra es positivo o negativo, es sencilla y bien conocida. Si es positivo, es decir, si nuestro propósito es quitar algo al ene-

migo, entonces nuestra guerra, en sus líneas principales, será ofensiva. Si, por otra parte, nuestro propósito es negativo y simplemente buscamos evitar que el enemigo pueda obtener alguna ventaja en nuestro perjuicio, entonces la guerra, en su orientación general, será defensiva.

Esta clasificación sólo tiene valor si se considera como una concepción amplia; aunque fija la tendencia general de nuestras operaciones, no afectará de por sí su carácter. Por lo menos, es evidente que esto deberá ser así para una potencia marítima, puesto que en cualquier circunstancia le será imposible a tal potencia establecer su defensa o desarrollar enteramente su poder ofensivo, sin haberse obtenido un dominio adecuado del mar mediante la acción agresiva contra las flotas del enemigo. Además, hemos observado siempre que no obstante cuán estrictamente defensivo haya sido nuestro propósito, el medio más efectivo de lograrlo ha sido por contraataque en el mar, ya sea para apoyar directamente a un aliado o para despojar a nuestro enemigo de sus posesiones coloniales.

Ninguna de estas categorías, por lo tanto, excluye el empleo de operaciones ofensivas ni tampoco la idea de abatir a nuestro enemigo, en lo que sea necesario para alcanzar nuestro fin. En ningún caso nos conduce esta concepción a otro objetivo que las fuerzas armadas del enemigo y en particular, sus fuerzas navales. La única diferencia real es ésta: que si nuestro objeto es positivo, nuestro plan general deberá ser ofensivo y por lo menos deberíamos empezar con un movimiento verdaderamente ofensivo; mientras que si nuestro objeto es negativo, nuestro plan general será preventivo y podremos esperar un momento oportuno para nuestro contraataque. Hasta este punto, nuestra acción deberá tender siempre a la ofensiva, puesto que el contraataque es el alma de la defensa. La defensa no es una actitud pasiva, pues ésta es la negación de la guerra; correctamente concebida, es una actitud de alerta espera. Esperamos el momento en que el enemigo se exponga a un

contragolpe, el éxito del cual lo dejará tan maltrecho como para darnos la suficiente fuerza relativa para pasar nosotros a la ofensiva.

Por estas consideraciones se verá que a pesar de lo lógica y real que es esta clasificación, es objetable desde todo punto de vista la denominación de « ofensiva » y « defensiva ». En primer lugar, no recalca cuál es la verdadera y lógica distinción. Sugiere que la base de la clasificación no es tanto una diferencia de objeto, como una diferencia en los medios empleados para alcanzar ese objeto. En consecuencia, nos encontramos en continuo conflicto con la falsa suposición de que la guerra positiva significa emplear el ataque y que la guerra negativa se conforma con la defensa.

Esto es bastante confuso, pero una segunda objeción a la designación es mucho más seria y susceptible de conducir a errores, puesto que la clasificación « ofensiva y defensiva » implica que la ofensiva y defensiva son ideas que se excluyen mutuamente; mientras que en realidad, y ésta es una de las verdades fundamentales de la guerra, ellas se complementan mutuamente. Toda guerra y cada forma de ella, debe ser a la vez ofensiva y defensiva; a pesar de lo claro que sea nuestro propósito positivo o lo vigoroso de nuestro espíritu ofensivo, no podremos desarrollar plenamente una forma de estrategia agresiva sin el apoyo de la defensiva, en toda línea de operaciones que no sea la principal. En la táctica sucede lo mismo. Aun el más ferviente partidario del ataque, admite la pala además del fusil; y hasta tratándose de una cuestión de hombres y de material, sabemos que sin disponer de una cierta cantidad de protección, ni buques, ni cañones, ni hombres pueden desarrollar el máximo de su energía y resistencia en poder ofensivo.

Nunca hay en realidad una opción clara entre ataque y defensa. En operaciones agresivas, el problema consiste siempre en saber hasta qué punto debe entrar la defensa en

los métodos que empleamos, a fin de permitirnos realizar, dentro de nuestros medios, el máximo esfuerzo para quebrantar o paralizar el poder del enemigo. Así también con la defensa, pues hasta en su utilización más legítima, deberá ser siempre complementada con el ataque. Aun detrás de las murallas de una fortaleza, los hombres saben que tarde o temprano la plaza deberá caer, a menos que mediante un contraataque a los elementos de sitio del enemigo, o a sus comunicaciones, puedan anular su poder de ataque.

Parece, por lo tanto, que sería mejor dejar enteramente de lado la designación de « ofensiva y defensiva » y sustituirla por los términos de « positiva y negativa »; pero aquí nuevamente nos encontramos ante una dificultad. Han existido muchas guerras en las que se han utilizado constantemente los métodos positivos para conseguir un fin negativo, y tales guerras no entrarán fácilmente en ninguna de estas clases. Por ejemplo, en la guerra de la Sucesión Española, nuestro objeto fué principalmente evitar que el Mediterráneo se convirtiera en un mar francés mediante la unión de las coronas de Francia y España; pero el método por el cual logramos realizar nuestro propósito, fué apoderarnos de las posiciones navales de Gibraltar y Menorca, de modo que en la práctica nuestro método fué positivo. Nuevamente, en la reciente guerra Ruso-Japonesa, el objeto principal del Japón fué evitar que la Corea fuera absorbida por Rusia. Ese propósito era preventivo y negativo, pero el único camino eficaz para obtenerlo fué tomar la Corea para sí; de modo que para el Japón la guerra fué, en la práctica, positiva.

Por otra parte, no podemos cerrar los ojos ante el hecho de que en la mayoría de las guerras el contendiente cuyo objeto era positivo, ha obrado generalmente en la ofensiva y el otro, por lo general, en la defensiva. Por lo tanto, aunque la distinción parezca ser poco práctica, es imposible rechazarla sin averiguar por qué ha sucedido esto, y es en

esta investigación donde se encontrará que residen los resultados prácticos de la clasificación; esto es, nos obligará a analizar las ventajas comparativas del ataque y la defensa. La clara comprensión de sus posibilidades relativas, constituye la piedra fundamental del estudio de la estrategia.

Las ventajas de la ofensiva son ahora evidentes y aceptadas. Unicamente la ofensiva puede producir resultados positivos, mientras que la fuerza y energía que nacen del estímulo moral del ataque son de un valor práctico que sobrepuja a casi toda otra consideración. Todo hombre de espíritu desearía emplear la ofensiva, ya sea que su objeto fuera positivo o negativo, y sin embargo, hay ciertos casos en que algunos de los maestros más agresivos de la guerra han elegido la defensiva, y la eligieron con acierto; la prefirieron cuando se encontraron inferiores al enemigo en fuerza física y cuando creyeron que grado alguno de espíritu agresivo podría remediar esa inferioridad. Es evidente, entonces, que a pesar de toda la inferioridad de la defensiva como forma extrema de guerra, ésta deberá tener alguna ventaja inherente de la que no goza la ofensiva. En la guerra adoptamos todo método para el cual podamos disponer de suficiente poder; por consiguiente, si empleamos el método menos deseable de la defensa, será debido ya sea a que no tenemos suficiente poder para llevar la ofensiva, o a que la defensa nos da algún poder especial para la obtención de nuestro objeto.

¿Cuáles son, entonces, estos elementos de poder? Es muy necesario averiguarlo, no sólo para saber que si por algún tiempo estamos obligados a reducirnos a la defensiva, todo no estará perdido, sino también para que podamos juzgar con cuánta audacia deberemos forzar nuestra ofensiva para evitar que el enemigo obtenga las ventajas de la defensa.

Como regla general, todos sabemos la importancia que tiene la posesión. Es más fácil conservar dinero en nues-

tro bolsillo que extraerlo del de otra persona. Si un hombre desea robar a otro deberá ser el más fuerte, o el mejor armado, a menos que pueda conseguirlo mediante la habilidad o astucia, y en esto reside una de las ventajas de la ofensiva. Quien toma la iniciativa tiene generalmente más probabilidades de obtener ventajas por habilidad o astucia. Pero no siempre es así; si podemos tomar por tierra o por mar una posición defensiva tan buena que no pueda ser evitada por rodeo y que deba ser destruída por el enemigo antes de que pueda alcanzar su objetivo, en tal caso pasará a nosotros la ventaja de la habilidad y astucia. En esta forma elegimos nuestro terreno para la lucha. Estamos resguardados en terreno conocido; el enemigo está expuesto en un terreno que le es menos conocido. Podremos tender trampas y preparar sorpresas mediante contraataques, cuando esté más peligrosamente expuesto. De esto proviene la doctrina paradójica de que cuando la defensa es racional y bien planeada, la ventaja de la sorpresa está en contra del atacante. Se observará, por consiguiente, que cualesquiera sean las ventajas inherentes a la defensa, éstas dependen de que se mantenga el espíritu ofensivo. Su esencia es el contraataque, esperando deliberadamente una oportunidad para atacar, no amilanándose en la inactividad. La defensa es una condición de actividad restringida y no una mera condición de reposo. Su verdadera debilidad está en que si se la prolonga indebidamente, tiende a destruir el espíritu ofensivo. Esta es una verdad tan vital que algunas autoridades, en su afán de darle fuerza, la han transformado en la máxima engañosa de que: « El ataque es la mejor defensa ». De aquí se deriva nuevamente una noción propia de aficionados, de que la defensa es siempre una ligereza o pusilanimidad que conduce invariablemente a la derrota, y que lo que se denomina « espíritu militar » no significa otra cosa que tomar la ofensiva. Nada se halla más lejos de las enseñanzas y prácticas de los mejores maes-

tros. Lo mismo que hizo Wéllington en Torres Vedras, todos ellos emplearon en ocasiones la defensiva hasta que los elementos de poder propios de esa forma de guerra, oponiéndose al desgastador esfuerzo característico de la forma que impusieron a sus adversarios, mejoraron su propia situación al punto de que ellos a su vez fueron suficientemente fuertes, con relación al enemigo, para emplear la forma de guerra más agotadora.

La confusión de ideas que llevó a los errores de concepto acerca de la defensa como método de guerra, es debida a varias causas evidentes. Los contraataques, llevados a cabo partiendo de una actitud general defensiva, han sido considerados como verdaderas ofensivas; como, por ejemplo, las más conocidas operaciones de Federico el Grande, o el brillante contragolpe del almirante Tegethoff en Lissa, o nuestras propias operaciones contra la Armada Invencible. Por otra parte, la defensiva se ha desprestigiado por habérsela confundido con una ofensiva detenida equivocadamente, en la cual faltó a la potencia más fuerte que tenía el objeto positivo, el espíritu necesario para utilizar su superioridad material con suficiente actividad y perseverancia. Contra tal potencia, un enemigo inferior siempre podrá equilibrar su desventaja, pasando a una audaz y rápida ofensiva, adquiriendo así un impulso tanto moral como material, que compensará con exceso su inferioridad. La defensiva también ha fallado por la elección de una mala posición, que el enemigo pudo contornear o evitar. Una actitud defensiva no significa nada: sus elementos de fuerza desaparecen por completo, a menos que sea tal que el enemigo se vea obligado a destruirla por la fuerza antes de alcanzar su objetivo final. La defensiva ha fallado aún más a menudo cuando el beligerante que la ha adoptado, apercibiéndose de que no dispone de una posición defensiva que obstruya los progresos del enemigo, intenta proteger todas las líneas posibles de ataque. El resultado, naturalmente, es que aminorando su fuerza sólo acentúa su inferioridad.

Claras y bien probadas como lo son estas consideraciones para la guerra terrestre, su aplicación al mar no es tan evidente. Se objetará que en el mar no hay defensiva. Esto, en general, es verdad con respecto a la táctica; pero aun así, no es cierto en todos sus aspectos. Las posiciones tácticas defensivas en el mar son posibles, por ejemplo, en fondeaderos protegidos; éstos fueron siempre una realidad y las minas han aumentado sus posibilidades. En los últimos sucesos de la guerra naval, hemos visto a los japoneses en las islas Elliot preparando una verdadera posición defensiva para cubrir el desembarco de su segundo cuerpo de ejército en la península de Liaotung. Estratégicamente considerado, el enunciado en cuestión no es en modo alguno cierto. Una defensiva estratégica ha sido tan general en el mar como en tierra y a menudo nuestros problemas más graves consistieron en hallar la forma de quebrantar una actitud de esta naturaleza, cuando era adoptada por nuestro enemigo. Generalmente ello ha significado que el enemigo permanecía en sus propias aguas y cerca de sus bases, donde nos era casi imposible atacarlo con resultado decisivo, y desde donde siempre nos amenazaba con contraataques en momentos de agotamiento, como lo hicieron los holandeses en la bahía Sole y en el Medway. La dificultad de proceder en forma decisiva con un enemigo que adoptaba este procedimiento, fué comprendida desde un principio por nuestra marina y, desde el comienzo hasta el final, una de nuestras principales preocupaciones fué la de evitar que el enemigo pudiera emplear este recurso y obligarlo a luchar en descubierto, o por lo menos interponernos entre él y su base, para forzar allí una acción.

Probablemente la manifestación más notable de las ventajas que pueden derivarse, en condiciones favorables, de una defensiva estratégica, se encuentra también en la última guerra Ruso-Japonesa. En los momentos finales de la lucha naval, la flota japonesa pudo sacar ventaja de una

actitud defensiva en sus propias aguas, a la cual la flota rusa del Báltico se habría visto obligada a vencer para conseguir su fin; y el resultado fué la victoria naval más decisiva que se haya registrado.

El poder disuasivo de operaciones activas y diestras, conducidas desde una posición semejante, fué bien conocido por nuestra antigua tradición. El método se utilizó varias veces, particularmente en nuestras aguas, para evitar que una flota a la cual no podíamos momentáneamente destruir por ser demasiado débiles localmente, pudiera llevar a cabo la tarea que le había sido asignada. Una situación típica de esta clase fué la que se presentó frente a Scilly y quedó demostrado una y otra vez que aun una flota superior no podía tener la esperanza de llevar a cabo algo eficaz en el Canal, hasta que hubiera llevado a una acción decisiva a la flota de Scilly. Pero la esencia del recurso era la de preservar el espíritu agresivo en su forma más audaz; su éxito dependía, como mínimo, de la voluntad de aprovechar toda ocasión para llevar a cabo contraataques atrevidos y fatigantes, tales como los que Drake y sus colegas dirigieron contra la Armada Invencible.

Someterse al bloqueo a fin de distraer la atención de la flota de un enemigo superior, es otra forma de defensiva, pero ésta es sumamente perjudicial. Por un corto tiempo podrá ser beneficiosa, al permitir llevar a cabo operaciones ofensivas en otro lugar, que de otro modo serían imposibles; pero si se prolonga, tarde o temprano destruirá el espíritu de nuestra fuerza y la hará incapaz de una agresión eficaz.

La conclusión es, entonces, que aun cuando para el propósito práctico de bosquejar o apreciar planes de guerra, la clasificación de las guerras en ofensivas y defensivas resulta poco útil, es esencial tener una clara comprensión de las ventajas relativas inherentes al ataque y defensa. Debemos comprender que en ciertos casos y siempre que conservemos el espíritu agresivo, la defensiva permitirá

que una fuerza inferior alcance ventajas cuando la ofensiva la conduciría probablemente a su destrucción; pero los elementos de fuerza dependen enteramente de la voluntad y discernimiento para asestar golpes rápidos en las oportunidades favorables. Tan pronto como se deje de considerar a la defensiva como un medio de acumular fuerza a fin de atacar y reducir el poder de ataque del enemigo, pierde todo su valor; no es siquiera una actividad en suspenso, y todo lo que no es actividad, no es guerra.

Con estas indicaciones generales sobre las ventajas relativas del ataque y la defensa, podremos dejar el tema por el momento. Es posible, naturalmente, enumerar las ventajas y desventajas de cada forma; pero cualquier afirmación categórica, sin ejemplos concretos para explicar su significado, parecerá siempre controvertible y puede conducir al error. Es mejor reservar su consideración más completa hasta que tratemos de las operaciones estratégicas y podamos notar su verdadero efecto sobre la conducción de la guerra en sus varias formas.

Dejando, por lo tanto, nuestra primera clasificación de las guerras en ofensivas y defensivas, pasaremos a la segunda, única que tiene verdadera importancia práctica.

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA

CAPITULO III

NATURALEZA DE LAS GUERRAS: LIMITADA E ILIMITADA

La segunda clasificación a que nos conduce la teoría política de la guerra, es la que Clausewitz fué el primero en formular y a la cual llegó a atribuir la mayor importancia. Se hace necesario, por lo tanto, examinar con cierto detalle sus puntos de vista, no porque exista la necesidad de considerar a un militar del Continente, por distinguido que sea, como una autoridad indispensable para una nación marítima; la razón es precisamente la inversa, pues un cuidadoso examen de su doctrina sobre este punto pondrá de relieve cuáles son las diferencias radicales y esenciales entre la escuela de estrategia alemana o continental, y la británica o marítima, es decir, nuestra escuela tradicional, que tantos autores en el país y en el extranjero suponen que no existe. Nunca se insistirá demasiado sobre lo erróneo de tal suposición, y el propósito principal de éste y los siguientes capítulos será el de demostrar cómo y por qué hasta el más grande de los estrategas continentales no llegó a darse cuenta exacta de la concepción característica de la tradición británica.

Mediante la clasificación de que se trata, Clausewitz distinguió las guerras en aquellas de objeto « limitado » y aquellas cuyo objeto fuera « ilimitado ». Tal clasificación era enteramente original, pues descansaba no tan sólo en la naturaleza material del objeto, sino en ciertas conside-

raciones morales a las cuales él fué el primero en atribuir su verdadero valor en la guerra.

Otros autores, tales como Jomini, habían tratado de clasificar las guerras de acuerdo con el propósito especial por el cual se combatía; pero el detenido estudio de Clausewitz lo convenció de que tal distinción no era filosófica, y que no tenía una relación precisa con ninguna teoría sostenible de la guerra.

Es decir, que tenía mucha importancia que una guerra fuese positiva o negativa; pero su propósito especial, sea, por ejemplo, de conformidad con el sistema de Jomini, una guerra para « afirmar derechos », o « ayudar a un aliado », o « adquirir territorio », no significaba absolutamente nada.

Cualquiera fuese el objeto, el asunto vital y de mayor importancia era la intensidad con que se absorbía el espíritu de la nación para lograrlo. Los verdaderos puntos a determinar, al encarar cualquier plan de guerra, eran: ¿qué significaba el objeto para ambos beligerantes?, ¿qué sacrificios harían por él?, ¿qué riesgos estaban dispuestos a afrontar? Planteó su punto de vista del siguiente modo: « Mientras menor sea el sacrificio que exijamos de nuestro adversario, es de presumir que menores serán los medios de resistencia que empleará, y mientras menores sean sus medios, menores tendrán que ser los nuestros. En forma semejante, mientras menor sea nuestro objeto político, menor valor le atribuiremos, y más fácilmente se nos inducirá a abandonarlo ». Así, el objeto político de la guerra, su motivo original, determinará no tan sólo para ambos beligerantes recíprocamente con qué fin deberán aplicar la fuerza que empleen, sino que será también la medida de la intensidad de los esfuerzos que harán: de manera que llega a la conclusión de que habrá guerras de todo grado de importancia y energía, desde una guerra de exterminio, hasta el empleo de un ejército de observación. Así también, en la esfera marítima, podrá haber una lucha a

muerte por la supremacía en el mar u hostilidades que nunca pasen de un bloqueo.

Este modo de considerar el tema, era naturalmente una gran desviación con respecto a la teoría de la « Guerra Absoluta », sobre la cual había comenzado a trabajar Clausewitz. De acuerdo con esta teoría, la « Guerra Absoluta » constituía la forma ideal que debían alcanzar todas las guerras, y aquellas que no llegaban a dicha forma eran guerras imperfectas, deformadas por falta de verdadero espíritu militar. Tan pronto como comprendió el hecho de que en la vida real el factor moral debe siempre sobreponerse al factor puramente militar, observó que había estado trabajando sobre una base estrecha; base que era puramente teórica, en cuanto prescindía del factor humano. Empezó a comprender que era lógicamente falso suponer como fundamento de un sistema estratégico, que existía un patrón al cual debían conformarse todas las guerras; comprendiendo finalmente todo el valor del factor humano, advirtió que las guerras se agrupaban en dos categorías bien definidas, cada una de las cuales sería encarada de una manera radicalmente distinta, y no necesariamente según los lineamientos de la « Guerra Absoluta ».

Advirtió asimismo que había una clase de guerra en que el objeto político era de importancia tan vital para ambos beligerantes, que tenderían a luchar hasta el límite extremo de su resistencia para conseguirlo; pero existía otra clase en que el objeto era de menor importancia, es decir, en que su valor para uno o ambos beligerantes no era tan grande como para merecer sacrificios ilimitados de sangre y dinero. A estas dos clases de guerra las llamó provisionalmente « Ilimitada » y « Limitada », con lo cual no quiso significar que no se debía aplicar la fuerza empleada con todo el vigor de que se era capaz, sino que podría haber un límite más allá del cual sería contraproducente emplear ese vigor; un punto en el cual, mucho

antes de que las fuerzas estuvieran agotadas o de que fuesen completamente empleadas, sería más sensato abandonar el objeto que consumir más en él.

Es necesario apreciar esta diferencia claramente, pues a menudo se la confunde a primera vista con la distinción a que se ha hecho referencia, y que Clausewitz dedujo en la primera parte de su trabajo: es decir, la diferencia entre lo que él llamó el carácter de la guerra moderna y el carácter de las guerras que precedieron a la era napoleónica. Se recordará que insistió en que las guerras de su tiempo habían sido guerras entre naciones armadas, con una tendencia a volcar todo el peso de la nación en la línea de combate, mientras que en los siglos XVII y XVIII las guerras eran emprendidas por ejércitos permanentes, y no por toda la nación en armas.

Esta distinción es, desde luego, cierta, y de consecuencias de gran alcance, pero no tiene relación con la que existe entre la guerra « Limitada » y la « Ilimitada ». La guerra puede ser conducida con el sistema napoleónico, ya sea por un objeto limitado o ilimitado. Un ejemplo moderno servirá para aclarar el asunto. La reciente guerra Ruso-Japonesa se llevó a cabo por un objeto limitado: la afirmación de ciertas pretensiones sobre un territorio que no formaba parte de las posesiones de ninguno de los beligerantes. Las hostilidades fueron conducidas con métodos completamente modernos, por dos naciones en armas, y no únicamente por ejércitos permanentes. Pero en el caso de uno de los beligerantes, su interés en el objeto fué tan limitado que esto condujo a su abandono mucho antes de que la totalidad de su fuerza como nación en armas quedara agotada, o hubiera sido empleada. El costo de vidas y dinero que requería la lucha resultaba mayor que el valor del objeto.

Esta segunda distinción, es decir, entre la guerra limitada e ilimitada, la consideró Clausewitz como más importante que su clasificación previa, fundada sobre la

naturaleza positiva o negativa del objeto. Tardó mucho en llegar a ella. Su gran obra « *De la Guerra* » se desarrolla casi por completo sobre la concepción de la ofensiva o defensiva aplicada al ideal napoleónico de la guerra absoluta. La nueva idea se le presentó hacia el final, en la plena madurez de sus prolongados estudios, y se le ocurrió al tratar de aplicar sus especulaciones estratégicas al proceso práctico de bosquejar un plan de guerra con anticipación a una amenaza de ruptura con Francia; recién en su parte final, *De los planes de guerra*, empezó a tratarla.

En esa época había asimilado el primer resultado práctico a que conducía su teoría. Vió que la distinción entre la guerra Limitada y la Ilimitada, denotaba una diferencia capital entre los métodos empleados para conducirlas. Cuando el objeto era ilimitado y, en consecuencia, exigía todo el poder guerrero del enemigo, era evidente que no se podía alcanzar una decisión segura de la lucha antes de que su poder guerrero fuera completamente aplastado. A menos que existiera una esperanza razonable de poder hacer esto, sería imprudente tratar de obtener la finalidad por la fuerza; es decir, que no se debería ir a la guerra. Sin embargo, en el caso de un objeto limitado, buscar la destrucción completa de la fuerza armada del enemigo, era más de lo necesario; es natural que se puede conseguir la finalidad si es posible apoderarnos del objeto, y aprovechando los elementos de fuerza inherentes a la defensiva, provocar una situación tal que costara más al enemigo desalojarnos que el valor que atribuye al objeto.

En esto, entonces, había una gran diferencia en el postulado fundamental de nuestro plan de guerra. En el caso de una guerra ilimitada, nuestra ofensiva estratégica principal debe dirigirse contra las fuerzas armadas del enemigo; en el caso de una guerra limitada, aun cuando el objeto sea positivo, no es necesario proceder en esta forma. Si las condiciones fueran favorables, sería suficiente hacer del objeto mismo el objetivo de nuestra ofensiva

estratégica principal. Es claro, entonces, que Clausewitz había llegado a establecer una distinción teórica que modificaba toda su concepción de la estrategia. Ya no existe lógicamente una sola clase de guerra, la Absoluta, y ya no hay un sólo objetivo legítimo, las fuerzas armadas del enemigo. Siendo una teoría sólida tenía, desde luego, un valor práctico inmediato, pues es evidente que era una distinción de la cual debía partir el trabajo real de preparar un plan de guerra.

Una curiosa corroboración de la solidez de estas opiniones, es que Jomini llegó a conclusiones casi idénticas, independientemente y por un camino muy distinto. Su método fué rigurosamente concreto, basado en la comparación de los hechos observados, pero le condujo con tanta seguridad como el método abstracto de su rival, a la conclusión de que había dos clases bien definidas de objetos. « Ellos son de dos clases diferentes », dice: « una que podría llamarse territorial o geográfica . . la otra, por el contrario, consiste exclusivamente en la destrucción o desorganización de las fuerzas enemigas sin preocuparse de puntos geográficos de ninguna especie ». Dentro de la primera categoría de su primera clasificación principal, « Sobre las guerras ofensivas para afirmar derechos », es donde se ocupa de lo que Clausewitz llamaría « Guerras Limitadas ». Citando como un ejemplo la guerra de Federico el Grande para la conquista de la Silesia, dice: « En esa guerra . . las operaciones ofensivas deberían estar en proporción con el propósito en vista. El primer movimiento es naturalmente ocupar las provincias pretendidas », (obsérvese que no es dirigir el golpe contra la fuerza principal del enemigo). « Luego », continúa, « podréis impulsar la ofensiva de acuerdo con las circunstancias y vuestro poder relativo, a fin de obtener la deseada cesión, amenazando al enemigo en su territorio ». En esto tenemos toda la doctrina de Clausewitz sobre la « Guerra Limitada »: primero, la etapa inicial o territorial, en la que

se trata de ocupar el objeto geográfico; y luego la etapa secundaria o coercitiva, en la cual, ejerciendo una presión general sobre el enemigo, se trata de forzarlo a aceptar la situación adversa que se le ha creado.

Es evidente, pues, que tal método de hacer la guerra, difiere de una manera fundamental del que habitualmente adoptaba Napoleón y, sin embargo, lo vemos expuesto por Jomini y Clausewitz, los dos apóstoles del método napoleónico. La explicación es, desde luego, que ambos tenían demasiada experiencia para no saber que el método de Napoleón era sólo aplicable cuando se podía disponer de una verdadera preponderancia física o moral. Dada esta ventaja, ambos insistían en el uso de los medios extremos, a la manera de Napoleón. No es que recomienden el método inferior como algo más ventajoso que el método superior; pero siendo oficiales veteranos de Estado Mayor y no simplemente teóricos, sabían bien que un beligerante encontrará a veces que el empleo del método superior sobrepasa su poder, o el esfuerzo que el espíritu de la nación está dispuesto a realizar para obtener el fin en vista; y como eran hombres prácticos encararon el estudio de las posibilidades del método inferior, por si se vieran en la dura necesidad de tener que seguirlo, comprobando que estas posibilidades eran grandes en ciertas circunstancias. Como ejemplo de un caso en que era más apropiada la forma inferior, Jomini cita la campaña de Napoleón contra Rusia, en 1812. En su opinión, habría sido preferible que Napoleón se hubiese conformado con empezar por el método inferior, con un objeto territorial limitado; atribuye su fracaso al abuso de un método que, no obstante lo bien que se adaptaba a sus guerras en Alemania, era inapropiado para alcanzar éxito en las condiciones que presentaba una guerra con Rusia.

Sabiendo la elevada opinión que Napoleón tenía de Jomini como maestro en la ciencia de la guerra, es curioso observar cómo se ha prescindido en la época actual de sus

opiniones sobre las dos naturalezas de guerras. Es aun más curioso en el caso de Clausewitz, desde que sabemos que en la plenitud de sus facultades llegó a considerar esta clasificación como la clave del asunto. La explicación es que esta distinción no está muy claramente formulada en sus siete primeros libros, que fueron los únicos que dejó relativamente terminados; recién al escribir el octavo libro, « *De los Planes de Guerra* », percibió la importancia vital de la distinción sobre la cual había estado cavilando. En ese libro, la distinción se formula claramente, pero por desgracia el mismo no fué terminado. Sin embargo, con su manuscrito dejó una « Nota » previniéndonos que no considerásemos sus primeros libros como una exposición completa del desarrollo de sus ideas. De la nota se desprende con evidencia que Clausewitz pensó que la clasificación que había descubierto era de la mayor importancia y que creyó que ésta aclararía todas las dificultades que había encontrado en sus primeros libros; llegando a comprender que estas dificultades se originaban en una consideración demasiado excluyente del método napoleónico de conducir la guerra.

« Considero los primeros seis libros », escribió en 1827, « únicamente como un conjunto de materiales que está aún en cierto modo informe, y que debe ser revisado de nuevo. Al hacer esta revisión, las dos clases de guerra serán tenidas en cuenta en forma más destacada en toda la obra, y así todas las ideas ganarán en claridad, en precisión y exacta aplicación ». Evidentemente, había llegado a estar desconforme con la teoría de la Guerra Absoluta, de la cual había partido; su nuevo descubrimiento le había convencido de que la teoría no podría servir como término de comparación para las guerras de cualquier naturaleza. « ¿Quedaremos», pregunta en su libro final, « satisfechos ahora de esta idea, y juzgaremos por ella todas las guerras, no obstante cuánto puedan diferir entre sí? » (1).

(1) *De la Guerra*: Libro VIII, Cap. II.

Contesta negativamente a su pregunta: «No podréis determinar los requisitos de todas las guerras partiendo del tipo napoleónico. Tened presente este tipo y su método absoluto, para usarlo *cuando podáis o cuando debáis*, pero recordad asimismo que hay dos naturalezas principales de guerra».

En su nota, escrita en esa época, cuando por primera vez reparó en tal distinción, define las dos naturalezas de guerra como sigue: «Primero, aquellas en que el objeto es el de *abatir al enemigo*, ya sea que persigamos su destrucción política o simplemente desarmarlo y obligarlo a hacer la paz de acuerdo con nuestras condiciones; y segundo, aquellas en que nuestro objeto es *meramente realizar ciertas conquistas sobre la frontera del enemigo*, ya sea con el propósito de retenerlas permanentemente, o de utilizarlas como elemento de canje al concertar las condiciones de paz» (1). En su octavo libro tuvo la intención de desarrollar la vasta idea que había concebido. Acerca de ese libro dice: «El objeto principal será dejar bien establecidos los dos puntos de vista antes mencionados, mediante lo cual todo se simplificará y cobrará vida. Espero que este libro disipará muchas preocupaciones de la mente de los estrategas y hombres de Estado; cuando menos, mostrará el objeto de la acción y el verdadero punto a considerarse en la guerra» (2). Esta esperanza nunca se realizó, y ésa es tal vez la causa de que su análisis sagaz haya sido tan ignorado. El octavo libro, tal como lo tenemos, es sólo un fragmento. En la primavera de 1830, en momentos angustiosos, cuando parecía que Prusia necesitaría de todos sus mejores elementos para otra lucha sin ayuda contra Francia, fué destinado para un comando activo. Lo que dejó en el libro sobre «Planes de Guerra», lo describe como «una mera senda, ape-

(1) *De la Guerra:* Libro VIII. Cap. II. pág. VIII.
(2) *De la Guerra:* Nota del Prefacio. pág. VII.

nas entreabierta a través de los materiales, para poder precisar los puntos de mayor importancia». Fué su intención, dice, «llevar el espíritu de estas ideas a sus primeros seis libros», coronar su trabajo desarrollando e insistiendo sobre sus dos grandes proposiciones, es decir, que la guerra era una forma de política, y que siendo así, ella podría ser Limitada o Ilimitada.

En cuanto a la extensión con que pudo haber infundido su nueva idea en el conjunto de su obra, cada uno queda en libertad para juzgar por sí mismo; pero su exactitud es indiscutible.

En el invierno, en vista de la actitud amenazadora de Francia hacia Bélgica, proyectó un plan de guerra, que fué basado, no en el método napoleónico de hacer de la fuerza armada del enemigo el objetivo estratégico principal, sino en apoderarse de un objeto territorial limitado y forzar a los franceses a una desventajosa contraofensiva. El movimiento revolucionario en toda Europa había deshecho la Santa Alianza. No sólo se encontró Prusia casi sola contra Francia, sino que ella misma estaba minada por una revolución. Adoptar la forma más elevada de guerra, y buscar destruir la fuerza armada del enemigo, excedía a sus fuerzas; pero aun podría utilizar la forma inferior, y apoderándose de Bélgica, obligar a Francia a una tarea tan agotadora que la obtención del éxito estuviese dentro de sus fuerzas. Fué precisamente de este modo que tratamos de comenzar la guerra de los Siete Años; y fué también así cómo los japoneses condujeron con éxito su guerra con Rusia; y lo que llama aun más la atención, fué que Moltke formuló en 1859 su primer plan de guerra contra Francia basado en lineamientos semejantes. Su idea en ese tiempo siguió las orientaciones que Jomini sostuvo debieron haber sido las de Napoleón en 1812. No se trataba de atacar directamente a París, o al ejército principal francés, sino ocupar Alsacia-Lorena y conservar ese territorio hasta que el cambio en las condiciones le dieran la

necesaria preponderancia para proseguir la guerra por la forma más elevada o imponer una paz favorable.

En conclusión, entonces, debemos notar que el fruto madurado de la época napoleónica fué una teoría de la guerra basada, no sobre la sola idea absoluta, sino en la doble distinción de Limitada e Ilimitada. Cualquiera que sea la importancia práctica que podamos atribuir a esta distinción, debemos admitir que su alcance se basa en las exposiciones claras y terminantes de Clausewitz y Jomini. Su importancia práctica es otro asunto; podrá argüirse con razón, que en la guerra continental, a pesar de los casos citados por ambos autores clásicos, esta importancia no es muy grande, por motivos que se reconocerán de inmediato. Pero debe recordarse que la guerra continental no es la única forma en que se deciden los grandes conflictos internacionales. Llegados al punto final que alcanzaron Clausewitz y Jomini, estamos recién en el comienzo de la materia. Deberemos empezar donde ellos dejaron y averiguar qué significan sus ideas para las condiciones modernas de estados imperiales que abarcan el mundo, para las cuales el mar constituye un factor directo y vital.

CAPITULO IV

GUERRA LIMITADA E IMPERIOS MARITIMOS

DESARROLLO DE LAS TEORIAS DE CLAUSEWITZ Y JOMINI SOBRE UN OBJETO TERRITORIAL LIMITADO Y SU APLICACION A LAS CONDICIONES IMPERIALES MODERNAS

Los planes de guerra alemanes ya citados, que se basaban en la ocupación de Bélgica y de Alsacia-Lorena, respectivamente, y las observaciones de Jomini sobre la desastrosa campaña de Napoleón en Rusia, son útiles a fin de mostrar hasta qué punto han llegado los estrategas continentales en el camino que Clausewitz fué el primero en indicar con claridad. Debemos considerar ahora su aplicación a las condiciones imperiales modernas y sobre todo, a los casos en que forzosamente domina el elemento marítimo. Entonces veremos lo poco que se ha adelantado en este camino, en comparación con la gran influencia que ese elemento ejerce sobre una potencia marítima, máxime si es insular.

Es evidente que el mismo Clausewitz nunca abarcó todo el significado de su brillante teoría; su punto de vista era puramente continental, tendiendo las limitaciones de la guerra en el Continente a velar el más amplio significado del principio que sentó. De haber vivido, no hay duda de que lo habría desarrollado hasta su conclusión lógica; pero la muerte condenó a su teoría de la guerra limitada a permanecer en el estado incipiente en que la dejó.

Se observará, como es natural, que en el curso de su obra Clausewitz tuvo en su mente la idea de la guerra entre dos países continentales contiguos, o por lo menos adyacentes, y una breve consideración nos mostrará que en ese tipo de guerra el principio del objeto limitado nunca o sólo muy raras veces, podrá imponerse con una precisión absoluta. El mismo Clausewitz lo dijo con bastante claridad. Suponiendo un caso en que el « abatir al enemigo », es decir, la guerra ilimitada, excede nuestro poder, señala que esto no implica la necesidad de obrar defensivamente; nuestra acción puede, a pesar de ello, ser positiva y ofensiva; pero el objeto no podrá ser más que la conquista de una parte del territorio enemigo. Se apercibió de que tal conquista podría debilitar tanto al enemigo o fortalecer de tal modo nuestra propia situación, como para permitirnos obtener una paz satisfactoria.

En efecto, a través de la historia encontramos infinidad de estos casos; pero él tuvo el cuidado de señalar que esta clase de guerra se prestaba a las objeciones más graves. Una vez ocupado el territorio propuesto, nuestra acción ofensiva quedaba, en general, detenida. Debía asumirse entonces una actitud defensiva, y ya nos había mostrado que tal interrupción de la acción ofensiva era por su propia naturaleza perjudicial, aunque sólo fuera por razones morales. Además de esto, podríamos encontrarnos con que al realizar nuestro esfuerzo para ocupar el objeto territorial, hubiéramos separado irremisiblemente nuestra fuerza de choque de la destinada a la defensa del país, en forma tal de no poder hacer frente al enemigo si éste estuviera en condiciones de replicar obrando en forma ilimitada con un ataque a nuestras partes vitales. Un ejemplo de este caso fué la campaña de Austerlitz, en la cual el objeto de Austria fué separar el Norte de Italia del Imperio napoleónico; con este fin, Austria envió su ejército principal, bajo el mando del archiduque Carlos, a apoderarse del territorio de-

seado. Napoleón atacó a Viena de inmediato, destruyó su ejército nacional y ocupó la capital antes de que el archiduque pudiera regresar para cerrarle el camino.

La razón es la siguiente: como todo ataque estratégico tiende a dejar puntos propios al descubierto, éste siempre implica tomar medidas, en mayor o menor grado, para defenderlos. Es evidente, por lo tanto, que si nuestra intención se dirige hacia un objeto territorial limitado, la proporción de defensa requerida tenderá a ser mucho mayor que si dirigimos nuestro ataque contra las fuerzas principales del enemigo. En la guerra ilimitada nuestro ataque tenderá, de por sí, a defender todo lo demás, puesto que obligará al enemigo a concentrarse contra el mismo. Si se justifica o no la forma limitada dependerá entonces, como lo indica Clausewitz, de la posición geográfica del objeto.

Hasta este punto, la experiencia británica está de acuerdo con él; pero luego continúa diciendo que cuanto más estrechamente esté el territorio en cuestión ligado con el nuestro, más segura será esta forma de guerra, puesto que en ese caso nuestra acción ofensiva cubrirá con tanta más certeza nuestro país. Como ejemplo alusivo cita la iniciación de la guerra de los Siete Años por Federico el Grande, con la ocupación de la Sajonia, acción que fortaleció considerablemente la defensa prusiana. Nada dice de los comienzos británicos en el Canadá. Su punto de vista era demasiado exclusivamente continental para que se le ocurriera poner a prueba su doctrina con un caso de extraordinario éxito en el cual el territorio pretendido se encontraba distante del territorio patrio, no cubriendo en modo alguno a este último. Si hubiera hecho esto, debería haber observado cuánto más notable era el caso del Canadá, como ejemplo del poder de la guerra limitada, que el caso de Sajonia; más aún, habría comprobado que las dificultades que encontraba al tratar de aplicar su descubrimiento, no obstante la fe que le merecía, se debían al hecho de que

los ejemplos elegidos no constituían, en realidad, ejemplos.

Cuando concibió su idea, la única clase de objeto limitado en que pensó fué, para citar sus propias palabras, «algunas conquistas en las fronteras del país enemigo», tales como fueron la Silesia y Sajonia para Federico el Grande, Bélgica en su propio plan de guerra, y Alsacia-Lorena en el de Moltke. Resulta ahora evidente que tales objetos no son verdaderamente limitados, por dos razones: en primer lugar, tal territorio es por lo general parte orgánica del país enemigo, o si no una parte de tal importancia para éste que estará dispuesto a hacer esfuerzos ilimitados para retenerlo en su poder; en segundo lugar, no existirá un obstáculo estratégico para que pueda utilizar la totalidad de su fuerza a este fin. Para satisfacer la concepción amplia del objeto limitado, es esencial que se cumpla una de estas dos condiciones: primera, no debe ser tan sólo limitado en cuanto a su extensión, sino de una importancia política realmente limitada; y segunda, debe estar situado en forma tal que quede estratégicamente aislado, o sea, susceptible de ser prácticamente aislado mediante operaciones estratégicas. Cuando no existe esta condición, será posible para cualquiera de los beligerantes, como lo observó el mismo Clausewitz, pasar a la guerra ilimitada si así lo deseara y, sin reparar en el objeto territorial, atacar al corazón de su enemigo obligándolo a desistir.

De ahí que consideramos solamente las guerras entre estados continentales contiguos, en las cuales el objeto consiste en la conquista de territorio situado sobre cualquiera de ambas fronteras, no habrá ninguna diferencia específica entre la guerra limitada y la ilimitada. La línea que las divide es en todo caso demasiado indefinida o inestable para dar una clasificación de alguna solidez; es una diferencia de grado más bien que de clase. Si, por otra parte, extendemos nuestra consideración a guerras entre imperios mundiales, la distinción se hace de inmediato orgánica. Las posesiones de ultramar, o situadas en las

extremidades de vastas áreas de territorios imperfectamentamente organizados, pertenecen a una categoría completamente distinta a la de los objetos limitados que contempló Clausewitz. La historia muestra que nunca podrán tener la importancia política de los objetos que forman una parte orgánica del sistema europeo, y muestra además que podrán ser suficientemente aisladas por acción naval como para crear las condiciones de la verdadera guerra limitada.

Jomini trata este punto, pero sin destacarlo claramente: en su capítulo « De las grandes invasiones y expediciones lejanas », señala cuán inseguro es tomar las condiciones de guerra entre estados contiguos y aplicarlas con ligereza a casos en que los beligerantes estén separados por grandes extensiones de tierra o de mar. Trata superficialmente el factor marítimo, comprendiendo la magnitud de la diferencia que él implica, pero sin llegar a acertar con la verdadera distinción. Su concepción de la interacción de las flotas y ejércitos no llega más allá de la cooperación real, en contacto mutuo, en un teatro de guerra lejano. Tiene presente la ayuda que la flota británica prestó a Wéllington en la Península Ibérica y los sueños de Napoleón sobre conquistas asiáticas, declarando que tales invasiones lejanas son imposibles en los tiempos modernos, excepto quizás en combinación con una flota poderosa que pudiera proveer de sucesivas bases avanzadas al ejército de invasión; pero no insinúa el valor tan esencial de las funciones de aislamiento y prevención de la flota.

Aun al tratar de las expediciones de ultramar, lo que hace con alguna extensión, su comprensión del asunto no es más precisa. Es en verdad indicativo de la medida en que el pensamiento continental no había logrado interpretar el asunto, el hecho que al dedicar más de treinta páginas a enumerar los principios de las expediciones de ultramar, él, al igual que Clausewitz, ni siquiera menciona la conquista del Canadá; y sin embargo, éste es el caso más nota-

ble de una potencia militarmente débil que logra, mediante el uso de la forma limitada de guerra, imponer su voluntad a una potencia fuerte, triunfando porque pudo asegurar la defensa nacional y aislar el objeto territorial, mediante la acción naval.

Para nuestras ideas acerca de los verdaderos objetos limitados debemos, por lo tanto, dejar los teatros continentales y volvernos hacia las guerras mixtas o marítimas. Tendremos que considerar casos tales como los de Canadá y La Habana, en la guerra de los Siete Años y Cuba en la guerra Hispano-Americana, casos en que se pudo lograr un aislamiento completo del objeto mediante la acción naval; o ejemplos como los de Crimea y Corea, en que se pudo obtener un aislamiento suficiente del objeto mediante acción naval, debido a la extensión y dificultad de las comunicaciones terrestres del enemigo y a la situación estratégica del territorio en disputa.

Estos ejemplos también servirán para ilustrar y hacer valer la segunda condición esencial de esta clase de guerra. Como ya lo hemos dicho, para un verdadero objeto limitado, debemos tener no sólo el poder de aislar, sino también el poder de contener un contragolpe ilimitado, mediante una defensa nacional segura.

En todos los casos anteriores existió esta condición: en ninguno de ellos tuvieron los beligerantes fronteras contiguas, siendo éste un punto vital, porque es evidente que si dos beligerantes tienen una frontera común, le es posible al más fuerte pasar a voluntad a la guerra ilimitada mediante la invasión, no obstante lo lejano o fácil de aislar que pueda ser el objeto limitado. Este procedimiento es también aplicable cuando los beligerantes se encuentren separados por un estado neutral, dado que se violará el territorio de un neutral débil si el objeto es de suficiente importancia; y si el neutral es demasiado fuerte para ser sometido, aun queda la posibilidad de conseguir su alianza.

Llegamos entonces a esta proposición final: que la gue-

rra limitada es posible en forma permanente, únicamente para potencias insulares o entre potencias que se encuentran separadas por el mar; y en ese caso, únicamente cuando la potencia que desee la guerra limitada pueda dominar en el mar hasta el punto que le sea posible, no sólo aislar el objeto lejano, sino también hacer imposible la invasión de su propio territorio.

Ahora comprendemos pues el verdadero significado y más alto valor militar de lo que llamamos el dominio del mar, y con esto llegamos al secreto del éxito de Inglaterra contra potencias tan superiores a ella en fuerza militar. No es sino natural que tal secreto haya sido penetrado por primera vez por un inglés; así ocurrió en efecto, aunque debe decirse que sólo a la luz de la doctrina de Clausewitz, se revela todo el significado del famoso aforismo de Bacon: «Es cierto, por lo menos», dijo el gran contemporáneo de la reina Isabel al hablar de la experiencia de nuestra primera guerra imperial, «que aquel que domina el mar dispone de gran libertad y puede tomar tanto o tan poco de la guerra como deseare, mientras que aquellos que son más fuertes en tierra, se encuentran muchas veces, a pesar de ello, en serios aprietos». Sería difícil expresar con menos palabras el significado final de la doctrina de Clausewitz; su verdad esencial queda claramente indicada: que las guerras limitadas no dependen de la fuerza armada de los beligerantes, sino de la cantidad de esa fuerza que puedan o deseen aplicar en el punto decisivo.

Es muy de lamentar que Clausewitz no haya vivido lo suficiente para ver con los ojos de Bacon y así desarrollar plenamente su doctrina. Su ambición fué formular una teoría que explicara todas las guerras. Creyó haberlo hecho y, sin embargo, es evidente que no percibió lo completo de su éxito ni la amplitud del campo que había abarcado. Parece que nunca se dió cuenta de que había encontrado la explicación de uno de los problemas más

inescrutables de la historia, o sea la expansión de Inglaterra, por lo menos en lo que respecta a la parte que se debió a guerras afortunadas. Que un país pequeño, con un ejército débil, hubiera podido posesionarse de las regiones más deseables de la tierra, y anexarlas en perjuicio de las más grandes potencias militares, es una paradoja con la que esas potencias encuentran difícil conformarse. El fenómeno siempre parecía ser producto del azar, un accidente que no se fundaba en las constantes esenciales de la guerra. Le cupo a Clausewitz, sin saberlo él mismo, descubrir esa explicación, y nos la revela en la fuerza inherente a la guerra limitada cuando los medios y las condiciones son favorables a su empleo.

Encontramos entonces, si tomamos un punto de vista más amplio que el que se presentaba a Clausewitz y sometemos sus últimas ideas a la prueba de las condiciones imperiales actuales, que en vez de ser insuficientes para abarcar el terreno, adquieren un significado más amplio y una base más firme. Apliquémoslas a la guerra marítima, y se evidenciará que la distinción por él establecida entre la guerra limitada y la ilimitada, no reside únicamente en el factor moral. Una guerra puede ser limitada, no sólo porque la importancia de su objeto sea demasiado reducida como para necesitar el empleo de toda la fuerza nacional, sino también porque puede hacerse del mar un obstáculo físico insuperable que impida emplear la totalidad de la fuerza nacional; es decir, una guerra puede ser limitada físicamente mediante el aislamiento estratégico del objeto, como también moralmente por su relativa falta de importancia.

CAPITULO V

GUERRAS DE INTERVENCION INTERVENCION LIMITADA EN LA GUERRA ILIMITADA

Antes de abandonar la consideración general de la guerra limitada, deberemos tratar aún otra forma de la misma que hasta ahora no habíamos mencionado. Clausewitz le asignó provisionalmente el título de « Guerra limitada por contingente » y no pudo encontrarle lugar en su sistema. Le pareció que se diferenciaba de una manera esencial de la guerra limitada por su objeto político, o según la llamaba Jomini, la guerra con un objeto territorial. A pesar de esto, había que tenerla en cuenta y explicarla, aunque más no fuera que por el papel que había desempeñado en la historia de Europa.

Para nosotros, es necesario someterla al más cuidadoso examen, no sólo porque desconcertó al gran estratega alemán en su intento de conciliarla con su teoría de la guerra, sino también porque representa la forma en que la Gran Bretaña demostró con el mayor éxito la potencialidad de un ejército pequeño, actuando en unión con una flota dominante, para intervenir directamente en el Continente.

Las operaciones combinadas que fueron la expresión normal del método británico de conducir la guerra sobre una base limitada, eran de dos clases principales. En primer lugar, las destinadas puramente a la conquista de los

objetos por los cuales entramos en la guerra, los que por lo general eran territorios coloniales o ultramarinos distantes; y en segundo lugar, operaciones efectuadas en o cerca del litoral europeo, destinadas no a hacer conquistas permanentes, sino como medio de perturbar los planes de nuestro enemigo, y fortalecer a nuestros aliados y nuestra propia situación. Estas operaciones podrán tomar la forma de diversiones costeras insignificantes, o elevarse en importancia hasta que, como las operaciones de Wéllington en la Península Ibérica, llegan a hacerse indistinguibles en su forma de la guerra continental común.

Parece, por consiguiente, que estas operaciones se distinguen no tanto por la naturaleza de su objeto, como por el hecho de que dedicamos a ellas no toda nuestra fuerza militar, sino sólo una cierta parte de ella, que se denominaba nuestra « fuerza disponible ». En consecuencia, esta clase de operaciones parece requerir una clasificación especial y caer naturalmente dentro de la categoría que Clausewitz denominó « Guerra limitada por contigente », la cual era un tipo de guerra bien conocido bajo otra forma en el Continente. Durante el siglo XVIII hubo gran número de casos en que las guerras fueron realmente limitadas por contingente, es decir, casos en que un país no teniendo interés vital en el objeto, hacía la guerra suministrando al beligerante principal un cuerpo de ejército auxiliar de fuerza convenida.

En el sexto capítulo de su último libro, Clausewitz tuvo la intención de tratar esta forma anómala de hostilidades; su muerte prematura, sin embargo, no nos ha dejado más que un fragmento en que confiesa que tales casos resultan embarazosos para su teoría. Agrega que si la fuerza auxiliar fuera puesta sin reservas a disposición del beligerante principal, el problema sería bastante sencillo, pues en ese caso sería una guerra ilimitada realizada con la ayuda de una fuerza subsidiaria, pero en realidad, como él observa, raras veces ha sucedido así, porque el contin-

gente era siempre más o menos controlado en concordancia con los fines políticos especiales del gobierno que lo proporcionaba. En consecuencia, la única conclusión a que logró llegar fué que se trataba de una forma de guerra que debía ser tenida en cuenta y que era una forma de la guerra limitada que aparentemente difería en forma esencial de la guerra limitada por el objeto. Se nos deja, en realidad, con la impresión de que debe haber dos clases de guerra limitada.

Pero si seguimos su método histórico y examinamos los casos en que ha tenido éxito la guerra de esta naturaleza y aquellos en que ha fallado, encontraremos que siempre que se considere al éxito como índice de la oportunidad de su empleo, tiende a desaparecer la diferencia práctica entre las dos clases de guerra limitada. Todo indica que una guerra limitada por contingente sólo tiende al éxito en el caso de que en ella se presenten los factores esenciales que justifican el empleo de la guerra limitada por el objeto. Llegamos pues a la siguiente proposición: que la distinción « limitada por contingente » no es inherente a la guerra y que cae por completo fuera de la teoría que estamos tratando; que en realidad no es una *forma* de guerra, sino un *método*, que puede ser empleado tanto para la guerra limitada como para la ilimitada. En otras palabras, la guerra limitada por contingente, si es que en realidad debe ser considerada como una forma de guerra, debe asumir francamente uno u otro tipo: el contingente debe obrar como una unidad orgánica de la fuerza dedicada a la guerra ilimitada, sin reserva de ninguna especie; de otro modo, debe asignársele un objeto territorial definido, con una organización independiente y una función independiente limitada.

Nuestra propia experiencia parece indicar que la guerra por contingente, o guerra con una « fuerza disponible », logra mayor éxito cuanto más se aproxima a la verdadera guerra limitada, esto es, como en el caso de la Pe-

nínsula Ibérica y de Crimea, cuando su objeto es apoderarse o proteger del enemigo, una porción definida de territorio susceptible de ser aislada en mayor o menor grado, mediante acción naval. En efecto, su poder operativo parece tener alguna relación directa con lo íntimamente que la acción naval y militar pueda ser combinada para dar al contingente un peso y una movilidad que excedan a su poder intrínseco.

Si deseamos entonces desentrañar las dificultades de la guerra limitada por contingente, parece necesario establecer una distinción entre la forma continental de la misma y la británica. La forma continental, como hemos visto, difiere poco en cuanto a su concepción, de la guerra ilimitada. El contingente es provisto, por lo menos ostensiblemente, con la idea de que debe ser utilizado por el beligerante principal para ayudarlo a vencer al enemigo común y que su objetivo serán las fuerzas organizadas del enemigo, o su capital; o puede ocurrir que el contingente deba utilizarse como ejército de observación para impedir un contragolpe, facilitando y protegiendo de este modo el movimiento ofensivo más importante del beligerante principal. En cualquiera de estos casos, no obstante lo pequeña que sea nuestra contribución a la fuerza aliada, estamos empleando la forma ilimitada y proponiéndonos alcanzar un objeto ilimitado y no simplemente territorial.

Si ahora nos volvemos hacia la experiencia británica de la guerra limitada por contingente, encontraremos que frecuentemente se ha usado la forma continental; pero casi invariablemente la encontramos acompañada de una aversión popular, como si en ella hubiera algo que se opusiera al instinto nacional. Uno de los casos más importantes fué el de la ayuda que enviamos a Federico el Grande durante la guerra de los Siete Años. Al comenzar esta guerra, la aversión popular fué tan grande que resultó imposible adoptar esta medida y Pitt pudo obrar como deseaba recién después que la brillante resistencia de Fede-

rico ante las potencias católicas lo revistieron de la gloria de un héroe protestante. Se había avivado la hoguera religiosa de otrora; el más potente de todos los instintos nacionales enardeció al pueblo con una generosidad que venció su antipatía innata hacia las operaciones continentales y fué posible enviar un contingente apreciable en ayuda de Federico. Este apoyo alcanzó en último término todo su propósito; pero debe observarse que aún en este caso, las operaciones fueron limitadas, no sólo por contingente, sino también por el objeto. Es verdad que Federico se encontraba empeñado en una guerra ilimitada en la cual se jugaba la existencia futura de Prusia y que la fuerza británica constituía un elemento orgánico de su plan de guerra; no obstante, esta fuerza formaba parte de un ejército británico subsidiario, al mando del príncipe Fernando de Brunswick quien, a pesar de haber sido nombrado por Federico, era un comandante en jefe británico. Su ejército, en cuanto a organización, difería por completo del de Federico, y se le asignó la función muy definida y limitada de impedir que los franceses ocuparan Hanover y en esta forma flanquearan el ala derecha prusiana. Por último, debe notarse que su capacidad para realizar esta función se debió al hecho de que el teatro de operaciones que le fué asignado era tal, que en ningún caso probable perdería contacto con el mar, ni tampoco podrían ser cortadas por el enemigo sus líneas de abastecimiento y de retirada.

Debe prestarse atención a estas características de la empresa; ellas la diferencian de nuestro empleo anterior de la guerra limitada por contingente en la forma continental, y de la cual fueron ejemplo típico las campañas de Marlborough, presentando la forma especial que con toda seguridad Marlborough hubiera elegido de habérselo permitido las exigencias políticas, la cual habría de convertirse en característica del esfuerzo británico a partir del tiempo de Pitt. En el método del más grande de nuestros

ministros de guerra, encontramos no sólo el límite por contingente, sino también el límite de una función definida e independiente y finalmente, entramos en contacto con el mar. Este es el factor realmente vital y de él, como podrá verse ahora, depende la fuerza del método.

En los comienzos de la Gran Guerra empleamos la misma forma en nuestras operaciones en el Noroeste de Europa. Aquí también teníamos la función limitada de tomar a Holanda, estando igualmente en contacto completo con el mar; pero nuestro teatro de operaciones no era independiente. Comprendía una acción estrictamente concertada con otras fuerzas y en todos los casos el resultado fué el fracaso. Más tarde, en Sicilia, donde pudo obtenerse el aislamiento absoluto, la fuerza del método nos permitió conseguir un resultado duradero con medios exiguos; pero este resultado fué puramente defensivo. Recién cuando se desarrolló la guerra en la Península encontramos para la guerra limitada por contingente un teatro en el que se presentaban todas las condiciones conducentes al éxito; aun allí, mientras se consideró a nuestro ejército como contingente auxiliar del ejército español, ocurrió el fracaso habitual. Unicamente en Portugal, cuya defensa constituía un objeto realmente limitado y donde teníamos un teatro de operaciones a orillas del mar, independiente de aliados extraños, logramos triunfar desde un principio. Tan fuerte resultó ser aquí el método y tan agotador el que obligamos a adoptar al enemigo, que al final llegó a invertirse el equilibrio local de fuerzas y pudimos pasar a una violenta ofensiva.

El verdadero secreto del éxito de Wéllington, aparte de su propio talento, consistió en que aplicaba, en perfectas condiciones, la forma limitada a la guerra ilimitada. Nuestro objeto era ilimitado; era nada menos que abatir a Napoleón. El triunfo completo en el mar no lo había logrado; pero ese éxito nos había dado el poder de aplicar la forma limitada, que era la forma de ataque más decisiva

dentro de lo que permitían nuestros medios. Ahora se reconoce universalmente su apreciable contribución al logro final del objeto.

El resultado general de estas consideraciones es, por lo tanto, que la guerra por contingente, en la forma continental, nunca o sólo raras veces difiere genéricamente de la guerra ilimitada, puesto que es muy raro que se presenten las condiciones requeridas por una guerra limitada; pero lo que podría llamarse la forma británica o marítima es, en realidad, la aplicación del método limitado, subordinado a las operaciones más vastas de nuestros aliados, a la forma ilimitada; un método que por lo general hemos podido elegir, dado que el dominio del mar nos ha permitido escoger un teatro realmente limitado (1).

Pero, ¿qué sucederá si las condiciones de la lucha en que deseamos intervenir son tales que no puede disponerse de un teatro realmente limitado? En ese caso tendremos que elegir entre poner el contingente francamente a disposición de nuestro aliado o limitarnos a efectuar diversiones costeras, como hicimos a pedido de Federico el Grande en las primeras campañas de la guerra de los Siete Años. Tales operaciones raras veces pueden ser satisfactorias para cualquiera de las partes. Los escasos resultados positivos de nuestros esfuerzos para intervenir de este modo, han contribuído más que cualquier otra cosa a desprestigiar esta forma de guerra y a calificarla como indigna de una potencia de primer orden. A pesar de ello, subsiste el hecho de que todos los grandes maestros de la guerra en el Continente han temido o apreciado el valor de interven-

(1) El punto de vista de Wéllington respecto al factor esencial, fué expresado por éste al contraalmirante Markham, enviado por el Almirantazgo a España para conferenciar con él, en Septiembre de 1813. «Si alguien», dijo, «desea saber la historia de esta guerra, le diré que es nuestra superioridad marítima la que me da el poder de mantener a mi ejército, mientras que el enemigo no puede hacer lo mismo». (*Cartas de sir T. Byam Martin* (Navy Record Society), II, pág. 499).

ciones británicas de este carácter, aun en las condiciones más desfavorables; esto fué debido a que buscaron sus efectos más bien en la amenaza que en la ejecución. No contaban para nada con resultados positivos; en todos los casos en que tal intervención tomó la forma anfibia, ellos reconocieron que sus efectos perturbadores sobre la situación europea se hallaban fuera de toda proporción con respecto a la fuerza intrínseca empleada o los resultados positivos que pudiera dar. Su acción operativa residía en que amenazaba producir resultados positivos, a menos que se le hiciera frente enérgicamente. Su efecto, en una palabra, era negativo. Su valor reside en su poder para contener a una fuerza mayor que la propia. Esto es todo lo que puede pedirse de ella y es posiblemente lo único que se requiere. No es la forma de intervención más enérgica, pero ha demostrado serlo para una potencia cuyas fuerzas no son adecuadas al método superior; Federico el Grande fué el primer gran militar que lo reconoció y Napoleón fué el último, pues durante años prescindió de considerarla, la ridiculizó y la hizo objeto de un desprecio cada vez mayor. En 1805 denominó «combinación pigmea» a la expedición de Craig; sin embargo, la preparación de otra fuerza combinada con un destino completamente distinto, le hizo considerar la primera como la vanguardia de un movimiento que no pudo pasar por alto y sacrificó su flota en un esfuerzo impotente para afrontarlo.

Recién cuatro años más tarde se vió obligado a reconocer el principio. Es bastante curioso que en esa oportunidad fuese convencido por una expedición que hemos llegado a considerar, por encima de todas, como condenatoria de operaciones anfibias contra el Continente. Ahora se considera generalmente a la expedición a Walcheren como el caso principal de una administración insensata de la guerra; los historiadores no encuentran palabras con qué condenarla. Prescinden del hecho de que fué un paso,

el paso final y más dificultoso de nuestra política de post-Trafalgar, de emplear el ejército para perfeccionar nuestro dominio del mar, en contra de una flota que actuaba porfiadamente a la defensiva. Empezó con Copenhague en 1807. Fracasó en los Dardanelos porque fueron separados el ejército y la marina; triunfó en Lisboa y Cádiz por medio de demostraciones solamente. Walcheren, que se había estado considerando por largo tiempo, fué dejado para el final por ser la empresa más difícil y menos urgente. Napoleón había esperado la tentativa desde que comenzó a considerarse la idea en este país, pero a medida que transcurría el tiempo y el golpe no se producía, llegó a hacer caso omiso cada vez más del peligro. Finalmente, llegó el momento en que Napoleón se encontró seriamente comprometido en Austria y obligado a empeñar el grueso de su fuerza contra el archiduque Carlos. Los riesgos eran aún grandes, pero el gobierno británico los afrontó resuelta y conscientemente. Debía ser entonces o nunca. El gobierno estaba empeñado en desarrollar el máximo de su fuerza militar en la Península, y mientras existiera una flota poderosa y creciente en el mar del Norte, ésta obraría siempre como un freno progresivo al desarrollo de esa fuerza. Según consideraba el gobierno, las ventajas que se obtendrían con el éxito estaban fuera de toda proporción con las pérdidas probables en caso de fracasar; de modo que cuando Napoleón menos lo esperaba, decidieron obrar y lo tomaron desprevenido. Las defensas de Amberes se habían dejado incompletas. No existía ejército para oponer al ataque; sólo una turba políglota, sin estado mayor, ni aún oficiales. Por lo menos, durante una semana el éxito estuvo en nuestras manos. La flota de Napoleón había logrado escapar sólo por una diferencia de veinticuatro horas y, sin embargo, el fracaso no sólo fué completo sino también desastroso. No obstante, este fracaso se debió tan enteramente a causas accidentales y tan cerca se había estado del éxito, que Napoleón recibió una fuerte impresión

y esperó una pronta repetición de la tentativa. En efecto, tan seriamente consideró su milagrosa escapatoria, que fué inducido a reconsiderar todo su sistema de defensa nacional. No sólo estimó necesario gastar grandes sumas en aumentar las defensas fijas de Amberes y Tolón, sino que encomendó a su Director de Conscripción que formulara un proyecto para proveer una fuerza permanente de no menos de 300.000 hombres de la Guardia Nacional, para la defensa de las costas francesas.

« Con 30.000 hombres en transportes frente a las Dunas », escribió el Emperador, « los ingleses pueden paralizar a 300.000 hombres de mi ejército y eso nos reducirá al rango de una potencia de segundo orden » (1). No fué necesaria la realización de este proyecto, pues con la concentración de las fuerzas inglesas en la Península Ibérica, se puso de manifiesto la orientación de nuestras operaciones, cesando la amenaza. Pero, a pesar de esto, existe la constancia del reconocimiento de este principio por Napoleón, no en uno de sus discursos pronunciados con algún propósito ulterior, sino en una orden de estado mayor impartida al más caracterizado oficial a quien concernía.

En general, se sostiene que los progresos modernos en cuanto a organización militar y transporte, permitirán a una gran potencia continental pasar por alto tales amenazas. Napoleón no las tuvo en cuenta en el pasado, pero sólo para comprobar la verdad de que en la guerra, no tener en cuenta una amenaza, significa muy a menudo crear una oportunidad. Tales oportunidades pueden presentarse tarde o temprano.

Tanto lord Ligonier como Wolfe establecieron que para estas operaciones no es necesario buscar desde un principio la sorpresa. Generalmente hemos tenido que crear o esperar nuestra oportunidad, demasiado a menudo por-

(1) Correspondencia de Napoleón, XIX, 421. Septiembre 4

que no estábamos listos o porque nos faltaba audacia para aprovechar la primera ocasión que se presentaba.

Los casos en los cuales tal intervención ha sido más potente, fueron de dos clases. En primer lugar, la intromisión en un plan de guerra que nuestro enemigo había proyectado sin haber tomado en cuenta la posibilidad de nuestra intervención y al cual estaba irrevocablemente ligado por sus movimientos iniciales. En segundo lugar, encontramos la intervención para despojar al enemigo de los frutos de la victoria. La eficacia de esta forma reside en el principio de que las guerras ilimitadas no siempre se deciden por la destrucción de los ejércitos: por lo general, después de esto queda la difícil tarea de conquistar al pueblo con un ejército agotado. La introducción desde el mar de una pequeña fuerza fresca puede ser suficiente en tales casos para invertir la balanza, como sucedió en la Península y como, según la opinión de algunas prominentes autoridades, pudo haberse conseguido en Francia en 1871.

Esta sugestión podrá parecer un gran error, puesto que contraría el principio que condena la existencia de una reserva estratégica. Decimos que toda la fuerza disponible debe desarrollarse durante el período vital de la lucha; no se podrá encontrar quien lo discuta hoy en día. Es una verdad demasiado evidente cuando se trata de un conflicto entre fuerzas organizadas; pero a falta de toda prueba en contrario, tenemos derecho a dudar si es verdad para ese período agotador y desmoralizador que sigue al choque de los ejércitos.

CAPITULO VI

CONDICIONES DE FUERZA EN LA GUERRA LIMITADA

Los elementos de fuerza de la guerra limitada son muy semejantes a aquellos que, por lo general, son inherentes a la defensa; es decir, que así como el uso correcto de la defensiva permite a veces que una fuerza inferior logre su objeto en contra de una superior, también existen casos en que el uso correcto de la forma limitada de guerra ha permitido a una potencia militarmente débil lograr éxito frente a otra más fuerte; y estos ejemplos son demasiado numerosos como para permitirnos considerar los resultados como accidentales.

Un elemento evidente de fuerza es que, cuando las condiciones geográficas son favorables, podemos mediante el uso de nuestra armada restringir la cantidad de fuerza que tendrá que enfrentar nuestro ejército. Podemos, en efecto, llevar la flota a equilibrar la balanza adversa a nuestra fuerza terrestre; pero aparte de esta razón muy práctica, hay otra que arraiga en los principios fundamentales de la estrategia: es que la guerra limitada permite el empleo de la defensiva sin sus desventajas habituales hasta un punto que es imposible en la guerra ilimitada. Estas desventajas consisten principalmente en que tienden a ceder la iniciativa al enemigo y en que nos priva del estímulo moral de la ofensiva. Pero en la guerra limitada, como veremos, no ocurrirá así, y es indudable que si podemos obrar principal-

mente en la defensiva sin esos sacrificios, nuestra situación se hará sumamente fuerte.

Esta proposición, en realidad, no admite dudas, pues aunque no estemos del todo de acuerdo con la doctrina de Clausewitz sobre la fuerza de la defensa, podemos por lo menos aceptar la modificación de la misma hecha por Moltke. Este sostuvo que la forma más fuerte de guerra, es decir, la forma que económicamente tienda al máximo desarrollo de poder en una fuerza dada, es la ofensiva estratégica combinada con la defensiva táctica. Ahora bien, éstas son las condiciones que debe presentar la guerra limitada, siempre que el teatro y método de operaciones se elijan correctamente. Recordemos que el uso de esta forma de guerra presupone que podemos, por una superior preparación o movilidad, o por estar más convenientemente situados, establecernos en el objeto territorial antes de que nuestro adversario haya podido reunir la suficiente fuerza para evitarlo. Hecho esto, tenemos la iniciativa, y no pudiendo el enemigo por hipótesis atacarnos en nuestro país, debe ajustarse a nuestro primer movimiento, tratando de desalojarnos. Estamos en situación de hacer frente a su ataque en terreno de nuestra propia elección y aprovecharnos de las oportunidades para contraatacar que es probable nos brinden sus movimientos ofensivos distantes y por lo tanto, agotadores. Suponiendo, como debemos hacerlo siempre en nuestro caso, que el objeto territorial sea una franja de costa y que nuestro enemigo no sea capaz de dominar el mar, tales oportunidades se presentarán con toda certeza y, aunque no se aprovechen, estorbarán notablemente al ataque principal, como se vió bien en la nerviosidad de los rusos debido al temor de un contragolpe desde el golfo de Pe-chi-li, durante su avance en la península de Liaotung.

La situación real que plantea este procedimiento es que nuestra estrategia mayor es ofensiva; es decir, nuestro movimiento principal es positivo, teniendo como mira la

ocupación del objeto territorial. La estrategia menor que sigue debe ser, en sus líneas generales, defensiva, planeada para desarrollar la máxima energía de contraataque que nuestra fuerza y oportunidades justifiquen, tan pronto trate el enemigo de desalojarnos.

Ahora bien, si consideramos que se conviene universalmente en que ya no es posible, dadas las condiciones actuales de la guerra terrestre, establecer una división clara entre la táctica y la estrategia menor, tendremos a nuestro favor para todo propósito práctico, una situación idéntica a la que consideró Moltke como constitutiva de la forma más fuerte de guerra; es decir, nuestra estrategia mayor es ofensiva y nuestra estrategia menor, defensiva.

Por lo tanto, si la guerra limitada posee este elemento de fuerza en mucho mayor grado que la forma ilimitada, debe ser apropiado utilizarla cuando no disponemos de la fuerza necesaria para emplear la forma más agotadora, y siempre que el objeto sea limitado; en la misma forma que es correcto usar la defensiva cuando nuestro objeto sea negativo y seamos demasiado débiles para la ofensiva. Este asunto es de la mayor importancia, puesto que es una negación directa de la doctrina corriente de que en la guerra no puede haber más que un objeto legítimo: vencer los medios de resistencia del enemigo, y que el objetivo primordial debe siempre ser sus fuerzas armadas. Da lugar, en efecto, a la pregunta de si no es a veces legítimo y aún correcto encarar directamente el objetivo ulterior de la guerra.

A pesar de todo lo que Clausewitz y Jomini dijeron sobre el asunto, parece prevalecer la impresión de que esta pregunta admite una sola respuesta. Von der Goltz, por ejemplo, es particularmente terminante al afirmar que el abatir al enemigo debe siempre ser el objeto en la guerra moderna. Sienta como «el primer principio de la guerra moderna» que «el objetivo inmediato contra el que deben dirigirse todos nuestros esfuerzos, es el ejército prin-

cipal del adversario ». En forma semejante, el príncipe Kraft presenta la máxima de que « la primera mira debe ser vencer al ejército del enemigo. Todo lo demás, la ocupación del país, etc., sólo viene en segundo orden ». Se observará que con esto admite que el proceso de ocupación del territorio enemigo es una operación distinta a la de vencer a la fuerza enemiga. Von der Goltz va más allá y protesta contra el error común de considerar el aniquilamiento del ejército principal del enemigo como sinónimo de la obtención completa del objeto. Cuida de asegurar que la doctrina corriente sólo es válida « cuando los dos estados beligerantes son aproximadamente de la misma naturaleza ». Por consiguiente, si existen casos en que deba emprenderse la ocupación del territorio como operación distinta de la derrota de las fuerzas enemigas, y si en estos casos las condiciones son tales que podamos ocupar con ventaja ese territorio sin antes derrotar al enemigo, no podrá ser más que simple pedantería insistir en que debemos dejar para mañana lo que es mejor hacer hoy. Si esta operación involucra la ocupación total del territorio enemigo, o cuando menos una parte apreciable del mismo, entonces es válido naturalmente el principio alemán, pero todas las guerras no son de este carácter.

La insistencia en el principio de « abatir » y aún la exageración del mismo, tuvo valor en su día, para prevenir el recaer en los métodos antiguos y desacreditados; pero el principio ha concluído su obra y la ciega adhesión al mismo, sin considerar los principios en que se basa, tiende a reducir el arte de la guerra a un simple asunto de pelea.

Clausewitz, como lo ha señalado el general von Caemmerer (1), era desde luego un soldado demasiado práctico para sujetarse a una proposición abstracta en toda su rudeza moderna. Si dicha proposición fuera verdad, no le sería nunca posible a una potencia débil llevar

(1) « Desarrollo de la Ciencia Estratégica ».

la guerra con éxito contra otra más fuerte, conclusión ampliamente refutada por la experiencia histórica. No hay duda de que una forma superior, como la ofensiva, es más enérgica, siempre que las condiciones sean favorables para su empleo. Pero debe recordarse que Clausewitz establece claramente que tales condiciones presuponen que el beligerante que emplea la forma más elevada posee una gran superioridad física o moral, o un gran espíritu de empresa, lo que implica una inclinación natural hacia los riesgos extremos. Jomini ni siquiera fué tan lejos; con toda seguridad habría desechado lo de « una inclinación natural hacia los riesgos extremos » pues, a su juicio, fué esta inclinación natural la que condujo a Napoleón, para su ruina, al abuso de la forma superior. La historia, no menos que la teoría, es tan incapaz de sostener la idea de la respuesta única, que parece que hasta en Alemania se comienza a reaccionar en favor de la verdadera enseñanza de Clausewitz. Al exponerlo, dice von Caemmerer: « Desde que la mayor parte de los más eminentes autores militares de nuestro tiempo sostienen el principio de que en la guerra nuestros esfuerzos deben ser siempre dirigidos hasta sus límites extremos y que el empleo deliberado de los medios inferiores revela mayor o menor debilidad, debo declarar que la amplitud de vistas de Clausewitz me ha inspirado un alto grado de admiración ».

Ahora bien, lo que Clausewitz sostuvo fué en realidad lo siguiente: que cuando las condiciones no son favorables al empleo de la forma superior, el apoderarse de una pequeña parte del territorio enemigo podía ser considerado como una alternativa acertada, en vez de la destrucción de sus fuerzas armadas. Pero él considera claramente esta forma de guerra como un recurso. Su modo de ver, puramente continental, le impedía considerar que podrían haber casos en que el objeto fuera en realidad tan limitado en su carácter, que la forma inferior de guerra resultaría inmediatamente la más eficaz y económica. En la guerra

continental, como lo hemos visto, es difícil que puedan ocurrir tales casos; pero tienden a manifestarse enérgicamente cuando se introduce, en grado apreciable, el factor marítimo.

La tendencia de la guerra británica a tomar la forma inferior o limitada, ha sido siempre tan claramente manifiesta, como lo es en el Continente la tendencia opuesta. El atribuir tal tendencia, como suele hacerse, a una carencia natural de espíritu guerrero, es suficientemente refutado por los resultados que con ella se han obtenido. No hay en realidad ninguna razón para atribuirla a otra cosa que a un instinto sagaz para la clase de guerra que concuerda más con las condiciones de nuestra existencia. Tan fuerte ha sido este instinto, que generalmente nos ha llevado a aplicar la forma inferior, no sólo cuando la guerra perseguía un objeto territorial bien definido, sino a casos en los cuales su acertada aplicación era menos evidente. Como se explicó en el último capítulo, la hemos aplicado y por lo general con éxito, cuando hemos actuado para alcanzar un objeto ilimitado, de acuerdo con aliados continentales; es decir, cuando el objeto de todos era el de abatir al enemigo común.

La elección entre las dos formas depende, en realidad, de las circunstancias de cada caso. Debemos considerar si el objeto político es limitado y en el caso de que resultara ilimitado en lo abstracto, si puede ser reducido a un objeto concreto que sea limitado; y finalmente, si las condiciones estratégicas son tales que se presten a la eficaz aplicación de la forma limitada.

Lo que necesitamos ahora es determinar esas condiciones con mayor exactitud, y esto se hará mejor pasando al método concreto y tomando como ejemplo un caso destacado.

El que presenta estas condiciones en la forma más clara y simple es, sin duda, la guerra reciente entre Rusia y Japón. En ella tenemos un ejemplo particularmente nota-

ble de una potencia pequeña que ha impuesto su voluntad a una potencia mucho mayor, sin « abatirla »; es decir, sin haber destruído su poder de resistencia. Esto último estaba completamente fuera de los límites del poder del Japón. Era tan manifiesto en todas partes del Continente el hecho de que el aplastamiento del enemigo era la única forma admisible de guerra, que la acción de los japoneses al recurrir a las hostilidades fué considerado como una locura. Solamente en Inglaterra, con su tradición e instinto de lo que podía realizar una potencia isleña con medios inferiores, se consideró que el Japón tenía una probabilidad razonable de éxito.

El caso es particularmente llamativo, pues todos comprendían que el objeto verdadero de la guerra era, abstractamente, limitado; pero que era en realidad para decidir cuál potencia, Rusia o Japón, predominaría en el Extremo Oriente. Al igual de la guerra Franco- Prusiana de 1870, tenía todo el aspecto de lo que los alemanes llaman « una prueba de fuerza ». Tal guerra parece, sobre todo, ser de imposible decisión, a no ser por la derrota completa de una u otra potencia. No había ninguna complicación de alianzas, ni esperanza alguna de ellas. El tratado anglo-japonés había circunscripto la lucha. Si alguna vez un resultado dependió de la sola fuerza bélica de ambos combatientes, parecía ser ésta la ocasión. Después de los acontecimientos, estamos inclinados a atribuir el resultado a las cualidades morales y superior adiestramiento y preparación de los vencedores. Estas cualidades desempeñaron, ciertamente, su parte y no deben ser menospreciadas; pero, ¿quién sostendrá que si el Japón hubiera tratado de realizar su guerra contra Rusia como condujo Napoleón sus campañas, podría haber obtenido tan buenos resultados? No disponía de la preponderancia que fijó Clausewitz como condición previa para intentar derrotar a su enemigo, es decir, para emplear la guerra ilimitada. Afortunadamente para el Japón, las circunstancias no exigieron el empleo de medidas

tan extremas. Las condiciones políticas y geográficas fueron tales que pudo reducir el objeto intangible de afirmar su prestigio a la forma puramente concreta de un objetivo territorial. La penetración de Rusia en la Manchuria amenazaba con la absorción de la Corea por el Imperio ruso y esto fué considerado por el Japón como fatal para su situación y desarrollo futuros. Su poder para mantener la integridad de la Corea sería la señal externa y visible de su capacidad para hacerse valer como una potencia del Pacífico. Su disputa abstracta con Rusia podía, por lo tanto, cristalizarse en un objeto concreto, del mismo modo que la disputa de las potencias occidentales con Rusia en 1854, se cristalizó en el objetivo concreto de Sebastopol.

En el caso del Japón, el objeto político inmediato se adaptaba excepcionalmente bien al uso de la guerra limitada. Debido a la posición geográfica de la Corea y de los vastos y primitivos territorios que la separaban del centro del poder ruso, podía ser reducida prácticamente al aislamiento mediante la acción naval. Más aún, cumplía aquella condición a la que Clausewitz atribuyó la mayor importancia; es decir, que la toma del objeto, lejos de debilitar la defensa nacional del Japón, tendría el efecto de aumentar considerablemente la fuerza de su posesión. Aunque ofensiva en su efecto e intención, era también, como la toma de Sajonia por Federico, una obra racional de acción defensiva. Lejos de exponer sus partes vitales, servía para cubrirlas en forma casi inexpugnable. La razón es evidente; debido a la gran separación entre los arsenales rusos de Port Arthur y Vladivostok, con la interposición de un paso bajo el dominio de los japoneses, la posición naval rusa era muy defectuosa. La única forma en que Rusia podía corregirla era obteniendo una base en el estrecho de Corea, y con este fin, había estado haciendo esfuerzos diplomáticos en Seoul durante algún tiempo. Estratégicamente, la integridad de la Corea representaba para el Japón lo que la integridad de los Países Bajos para nosotros: pero en

el caso de los Países Bajos, desde que era imposible obtener su aislamiento, nuestro poder de acción directa siempre resultó relativamente débil. Portugal, con su incomparable puerto estratégico de Lisboa, fué un caso análogo en el curso de nuestras antiguas guerras oceánicas; como era susceptible de ser aislado en cierta medida con respecto a nuestro gran rival por medios navales, allí casi siempre triunfamos. En resumen, debemos decir que no obstante los triunfos que logramos en nuestra larga serie de guerras emprendidas sobre una base limitada, en ninguna de ellas nos fueron tan favorables las condiciones como lo fueron en este caso para el Japón; pues en ningún caso nuestro movimiento ofensivo principal aseguró tan completamente la defensa de la metrópoli. Canadá estaba situado lo más excéntricamente posible con respecto a la línea de defensa nacional; mientras que en Crimea nuestra ofensiva dejó tan descubiertas las Islas Británicas, que tuvimos que complementar nuestro movimiento contra el objeto limitado enviando nuestra flota principal de combate a asegurar la salida del Báltico, en previsión de un contragolpe ilimitado (1).

Tiene poca importancia saber si los japoneses concibieron o no la guerra desde el comienzo según este principio; consideraciones más importantes son las siguientes: que con un objeto territorial tan favorable como lo es la Co-

(1) El objeto estratégico con que se envió la flota del Báltico, fué sin duda el de evitar un contragolpe; es decir, su función principal en nuestro plan de guerra era negativa. Su función positiva, fué menor y diversiva. Tenía además un objeto político, como una demostración para promover nuestros esfuerzos con el fin de formar una coalición báltica contra Rusia, lo cual falló por completo. La opinión pública, confundiendo enteramente la situación, esperaba resultados directamente positivos de esta flota y aún la toma de San Petersburgo. Tal operación habría convertido la guerra limitada en ilimitada; habría significado el «abatimiento del enemigo», una tarea muy superior a las fuerzas de los aliados, sin la ayuda de las potencias del Báltico, y aun así, su ayuda no habría justificado un cambio en la naturaleza de la guerra, a menos que Suecia y Prusia estuvieran dispuestas a hacer una guerra ilimitada, pero nada estaba más lejos de sus intenciones.

rea, era posible la guerra limitada en su forma más extrema; que la guerra se desarrolló, en efecto, según líneas limitadas y que fué un triunfo completo. Sin esperar asegurar el dominio del mar, el Japón comenzó con la toma por sorpresa de Seoul y luego, con la protección de operaciones secundarias de la flota, procedió a completar su ocupación de la Corea. Cuando emprendió la segunda etapa, la de asegurar la defensa de su conquista, se reveló aun más la admirable naturaleza de su situación geográfica. La debilidad teórica de la guerra limitada está en la detención de la acción ofensiva al llegar a este punto; pero en este caso tal detención no resultó ser necesaria, ni posible, por las siguientes razones: para asegurar la conquista, no sólo debía hacerse inviolable la frontera de Corea, sino también debía aislarse a ésta complemente por mar. Esto implicaba la destrucción de la flota rusa, lo cual a su vez significaba la toma de Port Arthur por medios militares. En esta segunda etapa, por consiguiente, el Japón se vió obligado a seguir dos líneas de operaciones con dos objetos distintos, Port Arthur y el ejército ruso que lentamente se concentraba en la Manchuria, lo cual constituía una situación completamente defectuosa. La conformación geográfica del teatro era, sin embargo, tan conveniente que mediante presteza en las operaciones y el empleo audaz de un mar no dominado, la situación pudo ser convertida en otra mucho más ventajosa. Por la continuación del avance del ejército de Corea en la Manchuria y el desembarco de otra fuerza entre éste y el ejército de Port Arthur, los tres cuerpos pudieron ser concentrados, y en esta forma la defectuosa separación de las líneas de operaciones se transformó en una situación favorable. Estos ejércitos pudieron ser combinados de tal modo que amenazaran un contraataque envolvente sobre Liaoyang, antes que la concentración ofensiva rusa hubiese terminado. Liaoyang no era sólo el punto de la concentración rusa, sino una sólida posición, tanto para la defensa de la Corea

como para cubrir el sitio de Port Arthur. Una vez tomado, dió a los japoneses todas las ventajas de la defensa y obligó a los rusos a agotarse en operaciones ofensivas que excedían a sus fuerzas. No se obtuvo únicamente en tierra esta ventaja. El éxito del sistema que culminó con la caída de Port Arthur, tuvo aun mayor alcance. No sólo hizo que el Japón fuera relativamente superior en el mar, sino que le permitió asumir una defensiva naval y en esta forma obligar a Rusia a la acción naval decisiva, teniendo todas las ventajas de tiempo, lugar y fuerza en su favor.

Mediante la batalla de Tsushima, el objeto territorial fué completamente aislado por mar y la posición del Japón en Corea llegó a ser tan inexpugnable como la de Wéllington en Torres Vedras. Todo lo que quedaba por hacer era continuar con la tercera etapa, y demostrar a Rusia que le era más ventajoso aceptar la situación que había sido creada, que los esfuerzos posteriores para destruirla. Esto se consiguió con el avance final sobre Mukden y el Japón logró su fin estando todavía muy lejos de haber abatido al enemigo. El poder ofensivo de Rusia nunca había sido más fuerte; mientras que el del Japón estaba casi, si no completamente, agotado.

Encarada en esta forma, se ve que la lucha en el Extremo Oriente se desarrolló según las mismas orientaciones de todas nuestras grandes guerras marítimas del pasado, a las cuales los estrategas continentales han excluído insistentemente de su campo de estudio. Presenta las tres fases normales: el movimiento ofensivo inicial para apoderarse del objeto territorial; la fase secundaria, que obliga al enemigo a adoptar una ofensiva atenuada, y la etapa de la presión final, en la cual se vuelve a la ofensiva, « de acuerdo », como dice Jomini, « con las circunstancias y vuestra fuerza relativa, a fin de obtener la cesión deseada ».

No debe exigirse, desde luego, que estas fases estén siempre claramente definidas. El análisis estratégico nunca puede dar resultados exactos; sólo pretende lograr aproxima-

ciones, agrupamientos que sirvan de guía, pero siempre dejará mucho librado al criterio personal. Las tres fases de la guerra Ruso-Japonesa, aunque extraordinariamente bien definidas, se sobreponían continuamente. Y esto debe ser así, puesto que en la guerra el efecto de una operación nunca se reduce a los límites de su intención inmediata o primaria. Así, la ocupación de la Corea tuvo el efecto defensivo secundario de proteger el país, mientras que el golpe inicial que asestó el almirante Togo contra Port Arthur con el fin de cubrir el movimiento ofensivo primordial resultó ser, por la desmoralización que causó en la flota rusa, un paso definido en la fase secundaria del aislamiento de la conquista. En las etapas posteriores de la guerra, la línea divisoria entre lo que se considera esencial para producir la segunda fase, completar el aislamiento, y la tercera, la presión general, parece haberse hecho muy confusa.

La estrategia japonesa de esta etapa, es la que ha sido criticada más severamente, y fué en ella precisamente donde parecen haber perdido la concepción de la guerra limitada, si es que en realidad llegaron alguna vez a entenderla tan claramente como la comprendió el primer Pitt. Se ha aducido que en su ansia de asestar un golpe contra el ejército principal del enemigo, omitieron asignar suficiente fuerza para tomar Port Arthur, paso esencial a fin de completar la segunda fase. Ya sea que las exigencias del caso hicieran inevitable tal distribución de fuerza, o que fuera debido a una estimación errónea de las dificultades, el resultado fué un revés sumamente costoso; pues no sólo significó una enorme pérdida de tiempo y de vidas en Port Arthur mismo, sino que cuando la salida de la flota rusa en Junio les hizo ver su error, tuvo que postergarse el movimiento ofensivo sobre Liaoyang y se perdió la oportunidad para un contragolpe decisivo sobre la concentración terrestre enemiga.

Este infortunio, que debía costar tanto a los japoneses, puede quizás atribuirse en parte a las influencias con-

tinentales en las cuales su ejército había sido adiestrado; por lo menos, en las páginas de la historia del Estado Mayor alemán, encontramos el punto de vista ilimitado. Al tratar del plan de operaciones japonés, se supone que la ocupación de la Corea y el aislamiento de Port Arthur no fueron sino preliminares de un avance concéntrico sobre Liaoyang, « que se tuvo en vista como el primer objetivo de las operaciones terrestres; « pero seguramente, de acuerdo con toda teoría de la guerra, el primer objetivo de los japoneses en tierra fué Seoul, donde esperaban tener que empeñar su primera acción importante contra tropas que avanzaran desde el Yalu; y seguramente su segundo objetivo era Port Arthur, con su flota y arsenal, que esperaban tomar con poca más dificultad que la que habían encontrado diez años antes contra los chinos. Esta, por lo menos, fué la verdadera sucesión de los hechos y una crítica que considera operaciones de tal magnitud e importancia final como simples incidentes de despliegue estratégico, sólo puede explicarse por el dominio de las ideas napoleónicas de la guerra, contra cuya aplicación universal Clausewitz había protestado tan rigurosamente. Es la obra de hombres que tienen una dificultad natural para concebir un plan de guerra que no culmina en un Jena o un Sedán; un modo de ver, que es seguramente fruto de la teoría, sin ninguna relación con la realidad de la guerra en cuestión, y que no proporciona explicación sobre su éxito final. La verdad es que mientras los japoneses obraron según los principios de la guerra limitada, tales como los establecieron Clausewitz y Jomini, y claramente deducibles de nuestra vasta experiencia, progresaron mucho más allá de sus expectativas; pero tan pronto se apartaron de ellos y se dejaron confundir por las teorías continentales, fueron sorprendidos por un fracaso inexplicable.

Es indudable que la expresión « guerra limitada » no es del todo acertada, pero no se ha podido encontrar otra que

condense las ideas del objeto limitado e interés limitados, que son sus características especiales; mas si se tiene presente el ejemplo anterior como un caso típico, el significado del término no será mal interpretado. Queda sólo por hacer resaltar un punto importante. El hecho de que la doctrina de la guerra limitada se opone a la opinión corriente de que nuestro objetivo primordial debe siempre ser las fuerzas armadas del enemigo, es susceptible de crear la falsa deducción de que también rechaza el corolario de que la guerra significa el empleo de batallas. Nada se aparta más del concepto. Cualquiera que sea la forma de la guerra, no existen probabilidades de que retrocedamos al antiguo error de tratar de decidir las guerras mediante maniobras. Todas las formas exigen igualmente el empleo de batallas. Según nuestra teoría fundamental, la guerra es siempre « una continuación del intercambio político, en la cual la lucha sustituye a la redacción de notas diplomáticas ». No obstante lo grande que pueda ser la influencia directriz del objeto político, nunca debe oscurecer el hecho de que es por el combate que debemos lograr nuestra finalidad.

Es tanto más necesario insistir sobre este punto, porque la idea de hacer de un trozo de territorio nuestro objeto se presta a ser confundida con el método más antiguo de conducir la guerra, de acuerdo con el cual los ejércitos se conformaban con maniobrar buscando posiciones estratégicas y una batalla casi llegó a ser considerada como prueba de mala conducción. La guerra limitada nada tiene que hacer con tales desfiles; su condición difiere de la de la guerra ilimitada únicamente en que, en vez de tener que destruir por completo todo el poder de resistencia del enemigo, sólo necesitamos vencer la parte de su fuerza activa que pueda o quiera presentar con el objeto de impedir o poner fin a nuestra ocupación del objeto territorial.

La primera consideración entonces, al entrar en tal guerra, es tratar de determinar a cuánto ascenderá esa

fuerza. Dependerá primeramente de la importancia que el enemigo atribuye al objeto limitado, unido a la naturaleza y extensión de sus preocupaciones en otros lugares, y en segundo término, dependerá de las dificultades naturales de sus líneas de comunicaciones y de la medida en que podamos aumentar dichas dificultades, mediante la conducción de nuestras operaciones iniciales. En circunstancias favorables, por lo tanto (y en esto reside el gran valor de la forma limitada), no es posible controlar la magnitud de la fuerza que tendremos que enfrentar. Las circunstancias más favorables y las únicas de las cuales podemos sacar provecho, son las que permiten un aislamiento más o menos completo del objeto mediante la acción naval, y este aislamiento nunca se podrá establecer hasta que hayamos abatido por completo las fuerzas navales del enemigo.

Con esto entramos, por consiguiente, en el campo de la estrategia naval. Podemos ahora dejar la teoría de la guerra en general y, a fin de preparar el camino para nuestras conclusiones finales, dedicar nuestra atención a la teoría de la guerra naval en particular.


MINISTERIO DE MARINA BIBLIOTECA

2.ª PARTE

Teoría de la Guerra Naval



CAPITULO I

TEORIA DEL OBJETO - DOMINIO DEL MAR

El objeto de la guerra naval deberá ser siempre, directa o indirectamente, ya sea obtener el dominio del mar o evitar que el enemigo pueda lograrlo.

Debe prestarse especial atención a la segunda parte de esta proposición, a fin de excluir un modo de pensar que es una de las fuentes de error más comunes en los estudios navales especulativos. Este error consiste en la suposición muy generalizada de que si un beligerante pierde el dominio del mar, éste pasa de inmediato al otro beligerante, pero el estudio más superficial de la historia naval basta para mostrar la falsedad de tal suposición; éste nos indica que la situación más generalizada en la guerra naval, es aquella en que ninguno de los bandos posee el dominio; es decir, que la situación normal no es un mar dominado, sino un mar no dominado. La simple afirmación, que nadie niega, de que el objeto de la guerra naval es conseguir el dominio del mar, implica en realidad la proposición de que el dominio se encuentra normalmente en disputa. Este estado de disputa es de lo que se ocupa más directamente la estrategia naval, puesto que cuando el dominio haya sido perdido o logrado, la estrategia naval pura deja de existir.

Esta verdad es tan evidente que apenas se justificaría su mención, si no fuera por el hecho de que se apela constantemente a frases tales como: « Si Inglaterra perdiera

el dominio del mar, todo habría terminado para ella». La falacia de la idea consiste en que desconoce el poder de la defensiva estratégica. Supone que si frente a una coalición hostil extraordinaria, o por algún grave revés, nos encontráramos sin la fuerza suficiente para mantener el dominio, seríamos por esta causa demasiado débiles para evitar que lo obtuviera el enemigo, lo cual constituye una negación de toda la teoría de la guerra, que por lo menos requiere más prueba de la que ha tenido hasta la fecha.

No sólo es esta suposición una negación de la teoría; es, al mismo tiempo, una negación de la experiencia práctica y de la opinión expresada por nuestros más grandes maestros. Nosotros mismos hemos empleado la defensiva en el mar con éxito, como aconteció bajo el reinado de Guillermo III y en la guerra de la Independencia Americana, mientras que en nuestras prolongadas guerras con Francia, ésta la empleó habitualmente en una forma tal, que por largo tiempo, aun cuando disponíamos de una preponderancia considerable, no pudimos lograr el dominio, y nos encontramos durante años en la imposibilidad de llevar a cabo nuestro plan de guerra, sin sufrir serias interrupciones de parte de su flota.

La defensiva, lejos de constituir un factor despreciable en el mar, o aun el craso error por la cual se la toma, es inherente, desde luego, a toda guerra; y como hemos visto, las cuestiones primordiales de la estrategia, tanto en tierra como en el mar, giran alrededor de las posibilidades relativas de la ofensiva y defensiva y alrededor de la proporción relativa con que cada una debe entrar en nuestro plan de guerra. En el mar, el beligerante más poderoso y de espíritu más agresivo no podrá evitar sus períodos alternados de defensa, que resultan de las detenciones inevitables de la acción ofensiva, como tampoco pueden ser evitados en tierra. Es preciso, por lo tanto, tomar en cuenta la defensiva; pero antes de que podamos hacerlo

con provecho, debemos seguir con el análisis de la frase « dominio del mar » y determinar exactamente el significado que le atribuímos en la guerra.

En primer lugar, « el dominio del mar » no es idéntico, en sus condiciones estratégicas, con la conquista de territorio. No se puede argüir, pasando de uno a otra, como se ha hecho demasiado a menudo. Frases tales como « conquista de territorio acuático » y « hacer de la costa enemiga nuestra frontera », tuvieron su empleo y significado en boca de quienes las formularon, pero no pasan de ser expresiones retóricas basadas en una falsa analogía, y una falsa analogía no constituye base segura para una teoría de la guerra.

La analogía es falsa por dos razones, entrando ambas en forma apreciable en la conducción de la guerra naval. No se puede conquistar el mar, pues éste no es susceptible de posesión, por lo menos fuera de aguas territoriales. No se puede, como dicen los abogados, « reducirlo a posesión », puesto que no se podrán excluir de él a los neutrales, como puede hacerse en un territorio conquistado. En segundo lugar, nuestras fuerzas armadas no pueden obtener de él sus medios de subsistencia, como pueden hacerlo del territorio enemigo. Se ve entonces que no es científico hacer deducciones basadas en la suposición de que el dominio del mar es análogo a la conquista de territorio, y que hacerlo conducirá indudablemente a errores.

El único método seguro es el de investigar qué es lo que podemos obtener para nosotros y qué es lo que podemos negarle al enemigo, mediante el dominio del mar. Ahora bien, si excluímos los derechos de pesca, que no tienen importancia en este asunto, el único derecho que nuestro enemigo o nosotros podemos tener en el mar, es el derecho de tránsito; en otras palabras, el único valor positivo que el mar libre tiene para la vida nacional, es como medio de comunicación. Para la vida activa de una nación, tal medio puede significar mucho o puede signi-

ficar poco; pero para todo Estado marítimo tiene algún valor. En consecuencia, negándole este medio de tránsito a un enemigo, fiscalizamos el movimiento de su vida nacional en el mar, en la misma forma que lo fiscalizamos en tierra ocupando su territorio. Sólo hasta este punto es válida la analogía.

Esto, en cuanto al valor positivo que el mar tiene en la vida nacional; tiene también un valor negativo, pues no sólo constituye un medio de comunicación sino que, a diferencia de las comunicaciones terrestres, es igualmente un obstáculo. Logrando el dominio del mar, eliminamos ese obstáculo de nuestro camino, y con ello nos colocamos en situación de ejercer presión militar directa sobre la vida nacional terrestre de nuestro enemigo; mientras que simultáneamente le oponemos ese mismo obstáculo, evitando que pueda ejercer una presión militar directa sobre nosotros.

El dominio del mar, por lo tanto, no significa otra cosa que el control de las comunicaciones marítimas, ya sea para fines comerciales o militares. El objeto de la guerra naval es el control de comunicaciones y no, como en la guerra terrestre, la conquista de territorio. La diferencia es fundamental. Aunque se dice con razón que la estrategia terrestre es principalmente una cuestión de comunicaciones, éstas lo son desde otro punto de vista; la frase se refiere únicamente a las comunicaciones del ejército y no a las más vastas que forman parte de la vida de una nación. Pero en tierra existe también cierta clase de comunicaciones que son esenciales para la vida nacional: las comunicaciones internas que ligan los puntos de distribución. En esto observamos nuevamente una analogía entre las dos clases de guerra. La guerra terrestre, como lo admiten los partidarios más adictos del punto de vista moderno, no puede alcanzar su finalidad por victorias militares solamente. La destrucción de las fuerzas enemigas no dará un resultado seguro, a menos que se tenga en reserva fuer-

za suficiente para completar la ocupación de sus comunicaciones interiores y puntos principales de distribución. Este poder, el de sofocar toda la vida nacional, es el verdadero fruto de la victoria. Recién cuando se ha logrado esto, una nación de elevado espíritu militar, que ha puesto todo su corazón en la guerra, consentirá en celebrar la paz y someterse a nuestra voluntad. Del mismo modo, precisamente, obra el dominio del mar para imponer la paz, aunque desde luego, de una manera mucho menos coercitiva contra un Estado continental. Mediante la ocupación de sus comunicaciones marítimas y el cierre de sus puntos terminales de distribución, destruímos la vida nacional a flote de nuestro enemigo, y detenemos con ello la vitalidad de la existencia terrestre en lo que depende del mar. De este modo vemos que, mientras conservemos el poder y el derecho de paralizar las comunicaciones marítimas, la analogía entre el dominio del mar y la conquista de territorio es, a este respecto, muy estrecha; esta analogía es de la mayor importancia práctica, puesto que alrededor de ella gira el asunto más arduo de la guerra marítima, que será conveniente considerar aquí.

Es evidente que si el objeto y fin de la guerra naval es el control de las comunicaciones, debe implicar el derecho de prohibir, si ello nos resulta posible, el tránsito de propiedad, tanto pública como privada, en el mar. Ahora bien, los únicos medios de imponer tal control sobre las comunicaciones comerciales en el mar son, como último recurso, la captura o destrucción de la propiedad transportada por mar. Esta captura o destrucción es la penalidad que imponemos a nuestro enemigo, por intentar utilizar comunicaciones sobre las cuales no ejerce control. En el lenguaje jurídico esto constituye la sanción final de la interdicción que tratamos de imponer. La frase corriente, « destrucción del comercio », no es en realidad una expresión lógica de la idea estratégica. Para aclarar el concepto, deberíamos decir « impedir el comercio ».

Los métodos para «impedir el comercio» no tienen más relación con la antigua y bárbara idea del pillaje y de la represalia, que la que presentan las metódicas requisiciones en tierra con la antigua idea del despojo y destrucción. En realidad, ninguna forma de guerra causa menos sufrimientos humanos que la captura de propiedad en el mar; más que a una operación militar, se asemeja a un procedimiento jurídico como, por ejemplo, un embargo por alquileres, ejecución de una sentencia o detención de un buque. Es verdad que en otras épocas no era así; en tiempo de los corsarios, se vió acompañado muy a menudo y particularmente en el Mediterráneo y las Antillas, de una crueldad y arbitrariedad lamentables, y la existencia de tales abusos fué la verdadera razón para el acuerdo general de la Declaración de París, por la cual se abolió el corso.

Pero no es ésta la única razón. La idea del corso era resabio de una concepción anticientífica y primitiva de la guerra, dictada principalmente por la noción general de causar al enemigo tanto daño como fuese posible, y de tomar represalias por los daños que nos hubiera causado. Al mismo orden de ideas pertenecía la práctica del pillaje y de la devastación en tierra; pero ninguno de estos métodos fué abolido por razones humanitarias. En realidad, desaparecieron como práctica general antes de que el mundo hubiera comenzado a hablar de humanidad; fueron abolidos porque la guerra se había hecho más científica. No se negaba el derecho al pillaje y devastación, pero se observó que el pillaje desmoralizaba a las tropas y las incapacitaba para la lucha, resultando la devastación un medio menos poderoso de coerción contra el enemigo que el explotar al país ocupado mediante requisiciones regulares para el abastecimiento del ejército propio y aumentar así su poder ofensivo. En resumen, la reforma nació del deseo de economizar los recursos del enemigo para emplearlos en provecho propio, en vez de desperdiciarlos desordenadamente.

En forma semejante, el corso siempre había ejercido un efecto debilitante sobre nuestras fuerzas regulares. Aumentó considerablemente la dificultad de tripular los buques y los grandes beneficios ocasionales ejercían una influencia desmoralizadora sobre los comandantes de cruceros destacados. Tendía a mantener vivo el espíritu corsario de la Edad Media, a costa del espíritu militar moderno, que exigía operaciones directas contra las fuerzas armadas del enemigo. Era inevitable que a medida que la nueva corriente de opinión se robustecía, arrastrara consigo la convicción de que para operar contra el comercio marítimo, a fin de obtener un verdadero control estratégico de las comunicaciones marítimas del enemigo, los ataques esporádicos no podían nunca ser tan eficientes como un sistema organizado de operaciones. Una comprensión más profunda y racional reveló que lo que puede llamarse bloqueo comercial táctico, es decir, el bloqueo de puertos, podría extenderse hasta constituir y ser complementado por un bloqueo estratégico de las grandes rutas comerciales. Según el principio moral, no hay diferencia entre ambos. Admítase el principio del bloqueo táctico o estrecho y, como beligerantes, no se podrá condenar el principio del bloqueo estratégico o a distancia. Excepto en lo relativo a sus efectos sobre los neutrales, no hay diferencia jurídica entre ambos.

¿Por qué, entonces, deberá rechazarse este procedimiento humano, aunque violento, de guerra en el mar, si el mismo es permitido en tierra? Si en tierra admitimos las contribuciones y requisiciones, si permitimos la ocupación de ciudades, puertos y comunicaciones interiores, sin lo cual ninguna conquista es completa e imposible una guerra eficaz, ¿por qué debemos vedar un procedimiento similar en el mar, donde causa mucho menos sufrimiento individual? Si negamos el derecho de controlar las comunicaciones en el mar, debemos también negarlo en tierra; si admitimos el derecho de las contribuciones en tierra, de-

bemos admitir el derecho de captura en el mar. Procediendo de otro modo permitiremos a las potencias militares el ejercicio de los derechos máximos de guerra y dejaremos a las potencias marítimas sin ningún derecho efectivo. Se habría privado a estas últimas de su principal recurso.

En todo lo que tenga de humanitaria la idea de abolir la captura de la propiedad privada en el mar, en todo lo que se apoye en la creencia de que fortalecería nuestra situación como Estado marítimo comercial, que se la considere debidamente; pero por lo que hasta ahora han expresado quienes la sostienen, la propuesta parece basarse en dos sofismas. El uno, es que se puede evitar ser atacado si se renuncia a utilizar el poder del ataque y se confía únicamente en la defensa; el otro, es la idea de que la guerra sólo consiste en batallas entre ejércitos o flotas. Prescinde del hecho fundamental de que las batallas son únicamente los medios que nos permiten hacer lo que realmente pone término a las guerras, es decir, ejercer presión sobre los habitantes y su vida colectiva. « Después de destrozar al ejército principal del adversario », dice von der Goltz, « nos queda aún la imposición de la paz, como tarea aparte y en ciertos casos más difícil . . . hacer sentir al país enemigo las cargas de la guerra con tanto rigor, que prevalezca el deseo de la paz. Este es el punto en que fracasó Napoleón . . . podrá ser necesario apoderarse de los puertos, centros comerciales importantes, líneas de tráfico, fortificaciones y arsenales; en otras palabras, toda propiedad importante necesaria para la existencia del pueblo y del ejército ».

Por lo tanto, si se nos priva del derecho de emplear métodos análogos en el mar, el objeto por el cual libramos las batallas deja casi de existir. Por más que derrotemos la flota del enemigo, no empeorará mayormente la situación de éste; habremos abierto el camino para la invasión, pero cualquiera de las grandes potencias

continentales puede mofarse de nuestra tentativa de invadirla solos. Si no podemos recoger los frutos de nuestro éxito, paralizando sus actividades en el mar, se nos negará el único medio legítimo de ejercer presión que se halla dentro de nuestras fuerzas. Nuestra flota, si desea proseguir con las operaciones secundarias que son esenciales para imponer la paz, se verá obligada a adoptar procedimientos tan bárbaros como el bombardeo de ciudades costeras e incursiones destructivas sobre las costas enemigas.

Si los medios de presión que siguen a una lucha afortunada fueran abolidos, tanto en tierra como en el mar, habría un argumento a favor del cambio que significaría, para los estados civilizados, quizá la completa eliminación de la guerra, puesto que ésta se volvería tan impotente que a nadie interesaría emprenderla. Sería un asunto entre ejércitos permanentes y flotas, en el cual los pueblos tendrían poco que ver. Las querellas internacionales tenderían a tomar la forma de las disputas privadas de la Edad Media, que eran resueltas por campeones en combates personales, absurdo que condujo rápidamente al predominio del procedimiento puramente legal. Si las diferencias internacionales pudieran seguir el mismo camino, la humanidad habría dado un gran paso hacia adelante; pero el mundo no está preparado aún para tal evolución y, mientras tanto, abolir el derecho de intervenir en el tránsito de propiedad privada en el mar, sin abolir el derecho correspondiente en tierra, sólo frustraría los fines de los espíritus humanitarios. Habría desaparecido el gran freno, el obstáculo más poderoso para la guerra. El comercio y las finanzas controlan o ponen trabas, ahora más que nunca, a la política exterior de las naciones. Si el comercio y las finanzas se exponen a pérdidas por causa de la guerra, su influencia para la obtención de una solucion pacífica será grande; y mientras exista el derecho de captura de la propiedad privada en el mar, aquéllos se exponen a pérdidas inmediatas e inevitables.

cualquiera que sea el resultado final. Suprímase el derecho y este obstáculo desaparece; por el contrario, hasta podrán obtener ganancias inmediatas debido al aumento repentino de los gastos del gobierno que ocasionarán las hostilidades, y a la expansión del comercio marítimo que crearán las necesidades de las fuerzas armadas. Todas aquellas pérdidas que la guerra marítima debe causar de inmediato en las condiciones actuales, se harían remotas si se limitara a tierra el derecho de ingerencia en la propiedad. Nunca, a la verdad, podrían ser graves, excepto en el caso de una derrota completa, y nadie emprende la guerra esperando una derrota. Las guerras de agresión nacen de la esperanza en la victoria y el provecho; el temor de pérdidas rápidas y seguras es su preventivo más eficaz. La humanidad, entonces, se cuidará seguramente de no permitir que por una irreflexiva persecución de ideales pacifistas, se pierda su mejor arma para atacar el mal que, hasta ahora, no está en condiciones de eliminar.

En lo que sigue, por ello nos proponemos considerar que aun subsiste el derecho de captura de la propiedad privada en el mar. Sin esto, en efecto, la guerra naval es casi inconcebible y, en todo caso, nadie tiene experiencia de un método tan incompleto sobre el cual pueda basarse un estudio provechoso.

El método primario, por lo tanto, con el cual empleamos la victoria o preponderancia marítima y la hacemos sentir a la población enemiga a fin de obtener la paz, consiste en la captura o destrucción de la propiedad del adversario, ya sea pública o privada. Pero al comparar este proceso con el análogo de la ocupación de territorio y la exigencia de contribuciones y requisiciones, debemos observar una marcada diferencia. Ambos procesos forman, por así decirlo, la presión económica; pero en tierra, la presión económica sólo puede ejercerse como consecuencia de una victoria o dominación adquirida por éxitos militares. En el mar, el proceso empieza de inmediato; tanto es así, que

en la mayoría de los casos, el primer acto de hostilidad en las guerras marítimas ha sido la captura de la propiedad privada en el mar. En cierto sentido, esto también es verdad en tierra. El primer paso de un invasor, después de cruzar la frontera, será controlar en mayor o menor grado la propiedad privada que pueda utilizar para sus propósitos. Pero esta ingerencia en la propiedad privada es un acto esencialmente militar y no pertenece a la fase secundaria de la presión económica. En el mar, en cambio, sí pertenece a esta fase, en razón de ciertas diferencias fundamentales entre la guerra terrestre y la marítima, propias de la teoría de las comunicaciones en la guerra naval.

Para dilucidar este punto debe repetirse que las comunicaciones marítimas, que son los fundamentos de la idea del dominio del mar, no son análogas a las comunicaciones militares, en la acepción corriente del término. Las comunicaciones militares tienen relación únicamente con las líneas de abastecimiento y de retirada del ejército. Las comunicaciones marítimas tienen un significado más amplio; aunque comprenden en realidad las líneas de abastecimiento de la flota, éstas corresponden en valor estratégico, no a líneas militares de abastecimiento, sino a aquellas líneas de comunicaciones interiores por medio de las cuales se mantiene la corriente de la vida nacional en tierra. En consecuencia, las comunicaciones marítimas se encuentran en condiciones completamente distintas de las terrestres. En el mar las comunicaciones son, en su mayor parte, comunes a ambos beligerantes, mientras que en tierra cada uno posee las suyas en su propio territorio. El efecto estratégico es de gran importancia, puesto que significa que en el mar el ataque y defensa estratégicos, tienden a ligarse en una forma que es desconocida en tierra. Dado que las comunicaciones marítimas son comunes, no podremos, como regla general, atacar las del enemigo sin defender las nuestras; en las operaciones militares, lo contrario es la regla: normalmente, un ataque a las comunicaciones enemigas tiende a exponer las nuestras.

Explicaremos la teoría de las comunicaciones comunes mediante un ejemplo. En nuestras guerras con Francia, nuestras comunicaciones con el Mediterráneo, la India y América, partían de la boca del Canal de la Mancha pasando frente a Finisterre y San Vicente; y las de Francia, por lo menos las que partían de sus puertos del Atlántico, eran idénticas en casi todo su recorrido. En nuestras guerras con Holanda, la identidad fué todavía mayor. Aun en el caso de España, sus grandes rutas comerciales seguían las mismas líneas que las nuestras en la mayor parte de su extensión. En consecuencia, los primeros movimientos que por lo general efectuamos para defender nuestro comercio mediante la ocupación de esas líneas, nos colocaron en condiciones de atacar el comercio de nuestro enemigo. La misma situación surgió aun cuando nuestras primeras disposiciones estuvieran destinadas a defendernos contra la invasión de la metrópoli, o contra el ataque a nuestras colonias, puesto que las posiciones que debía ocupar la flota con este objeto siempre se hallaban en los puntos terminales y focales de las rutas comerciales, o en sus proximidades. Fuese que nuestro objeto inmediato consistiera en obligar a la flota enemiga principal a la acción o en ejercer presión económica, no suponía mayor diferencia. Si el enemigo estuviese igualmente ansioso de empeñar combate, estábamos casi seguros de lograr el contacto en una de las áreas focales o terminales; si éste deseaba evitar una decisión, la mejor forma de obligarlo a la acción consistía en ocupar sus rutas comerciales en los mismos puntos vitales.

Vemos así que mientras en tierra el proceso de la presión económica, por lo menos según el concepto moderno de la guerra, sólo debe comenzar después de la victoria decisiva, en el mar se inicia automáticamente desde un principio; en realidad, esta presión puede ser nuestro único medio de obligar a la decisión que buscamos, como se verá más claramente cuando consideremos la otra diferencia fundamental entre la guerra terrestre y la marítima.

Mientras tanto, podemos observar que el empleo de la presión económica en el mar desde el principio, se justifica por dos razones. La primera, como ya hemos visto, es que el uso de nuestras posiciones defensivas para el ataque, constituye una economía de medios cuando este ataque no perjudica dichas posiciones; y no las perjudicará si los cruceros de la flota operan con limitaciones. La segunda razón es que la obstaculización del comercio enemigo presenta dos aspectos: no sólo significa un medio de ejercer la presión económica de carácter secundario, sino también un medio principal para vencer el poder de resistencia del enemigo. Las guerras no se deciden exclusivamente por la fuerza militar o naval: las finanzas no son de menor valor. A igualdad de otros factores, el dinero es el que gana, habiendo muchas veces aun logrado equilibrar un balance de fuerza desfavorable, dando la victoria a la potencia físicamente más débil. Cualquier acto, por lo tanto, que podamos realizar para perjudicar las finanzas del enemigo, es un paso directo hacia su derrota; y el medio más efectivo que podemos emplear con este fin contra un estado marítimo, es privarlo de los recursos del comercio por mar.

Se verá entonces que por más que en la guerra naval podamos concentrar nuestros esfuerzos hacia la destrucción de las fuerzas armadas enemigas, como medio directo de derrotarlo, sería absurdo no aprovechar las oportunidades que puedan presentarse (como ocurrirá necesariamente) para socavar su posición financiera, de la cual tanto depende el permanente vigor de esas fuerzas armadas. Así, la ocupación de las comunicaciones marítimas enemigas y las operaciones de confiscación que ella implica son, en cierto sentido, operaciones primordiales y no secundarias, como sucede en tierra.

Estas son, entonces, las conclusiones abstractas a que llegamos en nuestro intento de analizar la idea del dominio del mar y de darle precisión, considerada como con-

trol de las comunicaciones comunes. El valor concreto de dichas conclusiones se percibirá cuando tratemos de las varias formas que pueden asumir las operaciones navales, tales como «buscar a la flota enemiga», bloqueo, ataque y defensa del comercio, y protección de expediciones combinadas. Nos queda ahora por considerar las varias clases de dominio del mar que derivan de la idea de las comunicaciones.

Si el objeto del dominio del mar es el control de las comunicaciones, es evidente que puede existir en diversos grados. Podemos estar en condiciones de controlar la totalidad de las comunicaciones comunes, ya sea como resultado de gran preponderancia inicial o de una victoria decisiva. Si no somos suficientemente fuertes para realizar esto, podremos serlo para controlar algunas de las comunicaciones; es decir, nuestro control puede ser general o local. A pesar de ser esto evidente, es necesario insistir sobre ello, por causa de aquella máxima que se ha generalizado de que «el mar es todo uno». Como otras máximas semejantes, contiene una verdad que arrastra consigo muchos errores. La verdad que encierra parece ser simplemente que, por lo general, un control local sólo nos será beneficioso temporariamente, puesto que mientras el enemigo disponga de una flota de fuerza suficiente en un lugar cualquiera, estará teóricamente en condiciones de anular nuestro control sobre un área determinada del mar.

En realidad, no pasa de ser una expresión retórica empleada para hacer resaltar la gran movilidad de las flotas, en comparación con la de los ejércitos, y la ausencia de obstáculos físicos que restrinjan esa movilidad. Convenimos en que este aspecto de la guerra naval deba consagrarse en una máxima; pero cuando se lo desvirtúa, como se hace a veces, transformándolo en la doctrina de que no se puede transportar un batallón por mar antes de haber derrotado por completo a la flota enemiga, debe descartarse totalmente: con el mismo criterio podría decirse que en la guerra nunca debe arriesgarse nada.

La influencia perniciosa de esta máxima tergiversada, parece haber tenido mucho que ver con la estrategia rígida y tímida de los norteamericanos en su guerra con España. Disponían ampliamente de fuerzas navales para asegurar en el golfo de Méjico un dominio local y transitorio tal como para justificar que se arrojara de inmediato sobre Cuba todas las tropas que tenían listas para apoyar a los insurgentes, de acuerdo con su plan de guerra. Tenían también suficiente poder para asegurar que no fuesen interrumpidas en forma permanente las comunicaciones con la fuerza expedicionaria; y a pesar de ello, como los españoles disponían en alguna parte del mar de una flota que no había sido derrotada, vacilaron y casi causaron su propia perdición. Los japoneses no padecieron tal engaño; sin haber asestado golpe naval de ninguna especie y con una flota hostil dentro del teatro de operaciones, iniciaron su movimiento militar primordial de ultramar satisfechos de que aunque no fueran capaces de asegurar el dominio de la línea de pasaje, se encontraban en condiciones de privar al enemigo de su control efectivo. Nuestra propia historia contiene muchas operaciones de este carácter. Hay numerosos casos en que los resultados esperados de un golpe militar afortunado en un territorio de ultramar, a realizar antes de obtenerse el dominio permanente, eran suficientemente importantes como para justificar un riesgo que, al igual que los japoneses, sabíamos en qué forma reducir al mínimo mediante el uso atinado de nuestra posición geográfica favorable y de cierto sistema de protección, del cual deberá hablarse más adelante.

En consecuencia, para el propósito de proyectar un plan de guerra o de campaña, se debe admitir que el dominio puede existir en varios estados o grados, cada uno de los cuales tiene sus posibilidades y sus limitaciones especiales. El dominio puede ser general o local, y puede ser permanente o temporario. El dominio general puede, a su vez, ser permanente o temporario; pero el simple dominio lo-

cal, excepto en condiciones geográficas muy favorables, debe apenas ser considerado más que temporario, desde que normalmente estará siempre expuesto a una interrupción desde otro teatro mientras el enemigo posea una fuerza naval efectiva.

Debe observarse, finalmente, que aun el dominio general permanente, en la práctica nunca puede ser absoluto. La superioridad naval, cualquiera sea su grado, no puede asegurar nuestras comunicaciones contra ataques esporádicos de cruceros destacados, o aun contra incursiones de escuadras, si son conducidas con audacia y están dispuestas a correr el riesgo de ser destruídas. Aun después que la victoria decisiva de Hawke en Quiberón hubo concluído de derrotar a las fuerzas navales enemigas, fué capturado un transporte británico entre Cork y Portsmouth y un buque mercante de la India lo fué a la vista del cabo Lizard; son igualmente bien conocidas las quejas de Wéllington desde la Península Ibérica sobre la inseguridad de su comunicaciones (1). Por dominio general y permanente, no queremos significar que el enemigo nada puede hacer, sino que no puede obstaculizar nuestro comercio marítimo y operaciones de ultramar en una forma tan seria como para afectar el resultado de la guerra; y que no puede proseguir su propio comercio y operaciones, salvo corriendo riesgos y azares tales que excluyen estas operaciones del campo de la estrategia práctica. Significa, en otras palabras, que el enemigo ya no podrá atacar eficazmente nuestras líneas de pasaje y de comunicación, y que no podrá utilizar ni defender las propias.

Para completar nuestros conocimientos a fin de apreciar cualquier situación para la cual debamos proyectar operaciones, es necesario recordar que cuando el dominio

(1) Haciendo justicia a Wéllington, es preciso decir que sus quejas se debían a informes falsos, que exageraron el valor de un par de capturas insignificantes, haciéndolas aparecer como una grave interrupción.

está en disputa, las condiciones generales pueden producir un equilibrio estable o inestable. Puede ocurrir que no haya preponderancia apreciable de poder de parte de ninguno de ambos bandos; puede también ocurrir que la preponderancia sea nuestra, o bien que la tenga el enemigo. Es natural que esta preponderancia no dependerá por completo de la fuerza relativa real, ya sea física o moral, sino que se verá influenciada por la relación mutua de las posiciones navales y la conveniencia comparativa de su situación, con respecto al objeto de la guerra o campaña. Por posiciones navales queremos significar, en primer lugar, bases navales, y en segundo lugar, los terminales de las más importantes líneas de comunicaciones o rutas comerciales y las áreas focales donde éstas tienden a converger, como por ejemplo, Finisterre, Gibraltar, Suez, El Cabo, Singapur y muchas otras. Del grado y distribución de esta preponderancia dependerá, en general, la medida en que nuestros planes serán regidos por la idea de la defensa o ataque. Hablando en términos generales, puede afirmarse que será ventajoso para el bando que predomina buscar una decisión tan pronto como sea posible, para poner fin a la situación de disputa del dominio. Por el contrario, el más débil buscará, por regla general, evitar o postergar una decisión en la esperanza de poder inclinar la balanza a su favor mediante operaciones menores, por los azares de la guerra o por el desarrollo de nuevas energías. Este fué el procedimiento que Francia adoptó a menudo en sus guerras con nosotros; a veces, justificadamente, pero en ocasiones con un exceso tal que desmoralizó seriamente a su flota. Su experiencia nos ha conducido a la deducción precipitada de que la defensiva en el mar, aun para una potencia más débil que otra, es un mal indiscutido. Tal conclusión es extraña a los principios fundamentales de la guerra. Es inútil excluir la adopción de una actitud de expectativa, basados en que no puede de por sí conducir al éxito final y en que si es empleada excesivamente ter-

minará en la desmoralización y la pérdida de la voluntad de atacar: este error de concepto parece haber nacido de la insistencia sobre las desventajas de la defensa, sostenida por autores que buscaban persuadir a su país de que se preparara en tiempo de paz una fuerza naval suficiente para justificar el uso del ataque desde un comienzo.

Habiendo determinado los principios fundamentales sobre los que se basa el Dominio del Mar, estamos ahora en condiciones de considerar la manera en que se constituyen las flotas, con el objeto de adaptarlas a sus tareas.

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA

CAPITULO II

TEORIA DE LOS MEDIOS
LA CONSTITUCION DE LAS FLOTAS

En todas las épocas de la guerra naval, los buques de guerra han mostrado una tendencia a diferenciarse en grupos de acuerdo con la función primordial para la cual cada tipo había sido proyectado; estos agrupamientos o clasificaciones es lo que se entiende por constitución de una flota. Existe una triple diferenciación en buques de batalla, cruceros y flotilla que durante tanto tiempo ha predominado en las ideas navales, que hemos llegado a considerarla como normal y aun como esencial. Esto puede ser así, pero tal clasificación no ha sido de ningún modo constante. No sólo han existido otras ideas acerca de la constitución de las flotas, sino que han resistido la prueba de la guerra durante largos períodos, y no es científico ni prudente prescindir de estos hechos si deseamos llegar a una doctrina sólida.

La verdad es que las clases de buques que constituyen una flota son, o deberían ser, la expresión material de las ideas estratégicas y tácticas que prevalecen en una época determinada; y en consecuencia han variado, no sólo con las ideas, sino también con el material en uso. Se puede también decir, en un sentido más amplio, que ellas han variado con la teoría de la guerra, que dominaba más o menos conscientemente sobre la mentalidad naval. Es verdad que solo en pocas épocas se ha enunciado

una teoría de la guerra o siquiera percibido con claridad su influencia; pero, a pesar de ello, estas teorías siempre han existido, y aún en sus formas más vagas e intangibles parecen haber ejercido una influencia apreciable sobre la constitución de las flotas.

Retrocediendo a los comienzos de la época moderna, observamos que al principio del siglo XVI, cuando la guerra de galeras había alcanzado su punto culminante, la constitución de una flota comprendía tres clases de buques, presentando una analogía superficial con aquella que hemos llegado a considerar como normal. Existían las galeazas y galeras pesadas correspondientes a nuestros buques de batalla, las galeras ligeras que correspondían a nuestros cruceros, mientras que la flotilla estaba representada por las pequeñas « fragatas », « bergantines » y embarcaciones similares que no disponían de galeotes para la propulsión, sino que remaba la tripulación de combate. Los buques a vela armados que en aquel entonces existían, fueron considerados como auxiliares y formaban una categoría aparte, como ocurrió con los brulotes explosivos e incendiarios en el período de la vela y como ocurre con los minadores en la actualidad; pero no debemos extremar esta semejanza. La diferencia de función entre las dos clases de galeras no eran tan marcada como la que distinguía a las embarcaciones ligeras de las galeras; es decir, no se había llegado aún a desarrollar la diferenciación científica entre buques de batalla y cruceros, en forma tan categórica como habría de ocurrir posteriormente, ocupando las pequeñas galeras habitualmente su puesto en la línea de batalla.

Con el advenimiento del velero como buque de guerra típico, apareció una constitución completamente nueva. La clasificación dominante comprendió dos clases de buques: una que incluía los buques que usaban velas, de movimiento dependiente del viento y la otra que incluía los buques de movimiento libre, que utilizaban remos. Según estas normas fué organizada inicialmente nuestra verda-

dera Marina Real por Enrique VIII, experto en la ciencia de la guerra, quien era uno de los maestros más destacados de Europa. En esta constitución se percibe aun menos que en el período de las galeras el concepto de una diferencia radical entre buques de batalla y cruceros. Tal como se planeó en un principio la flota de Enrique VIII, casi la totalidad de los buques de batalla eran a vela, si bien es cierto que cuando los franceses trajeron galeras del Mediterráneo dotó de remos a algunas de sus mejores unidades. En realidad, la marina estaba constituída por buques de batalla y flotilla; en cuanto a los cruceros, no existían tales como son considerados ahora. La exploración de la flota se hacía mediante « lanchones a remo » y « pinazas » de la flotilla, aparecidas recientemente; mientras que en lo referente a la protección del comercio, los buques mercantes tenían por lo general que proceder de por sí, estando los buques mayores normalmente armados para su propia defensa.

La influencia de esta clasificación en dos categorías subsistió por mucho tiempo después que dejaron de existir las condiciones que le dieron origen; en grado cada vez menor, puede decirse, en verdad, que duró doscientos años. Durante las guerras holandesas del siglo XVII, que finalmente hicieron predominar el velero de guerra, prácticamente todo verdadero buque de vela, es decir, aquellos que no tenían propulsión auxiliar a remo, ocuparon un puesto en la línea. Las « fragatas » de aquellos tiempos, en cuanto a sus funciones, en nada se diferenciaban del « buque mayor », siendo distintos tan sólo en su diseño. A principios del siglo XVIII, sin embargo, comenzó a afirmarse nuevamente la antigua tendencia a una organización en tres clases; pero puede considerarse que recién a mediados del siglo quedó terminado el proceso de su desarrollo.

Hasta el fin de la guerra de la Sucesión Austríaca, período considerado por lo general como de una decaden-

cia notable en el arte naval, la clasificación de nuestros buques de vela mayores fué completamente arbitraria. Las « clases » (que se habían introducido durante las guerras holandesas) no tenían relación con ninguna concepción filosófica acerca de los complejos servicios de una flota. En la primera clase, estaban comprendidos los buques de 100 cañones; en la segunda, los de 90, todos ellos de tres puentes. Hasta aquí, el sistema de clasificación era bastante racional, pero al llegar a la tercera clase encontramos que incluye a los buques de 80 cañones, que eran también de tres puentes, mientras que la mayoría de los restantes eran de dos puentes y 70 cañones. La cuarta clase estaba también compuesta de buques de dos puentes, unidades de combate débiles, de 60 y 50 cañones, siendo esta clase mucho más numerosa. Estas cuatro clases eran denominados buques de línea. Debajo de éstas seguían los buques de la quinta clase, los cuales aunque eran utilizados como cruceros no tenían denominación distinta por clase; diferían únicamente en tamaño de los buques de línea, siendo todos buques abarrotados, de dos puentes, de 44 y 40 cañones; éstos deben considerarse, en lo referente a la expresión de una idea lógica cualquiera sobre guerra naval, como los precursores de la clase « intermedia » representada en épocas posteriores por buques de 50 cañones y en nuestro tiempo por los cruceros acorazados. El único verdadero crucero se encontraba en la sexta clase, la cual comprendía buques pequeños y débilmente armados, de 20 cañones, y entre éstos y los de « cuarenta » no existían otros. Por debajo de éstos, pero nuevamente sin una diferenciación clara, venían los *sloops*, no clasificados, que representaban la flotilla.

En tal sistema de clasificación no hay ninguna diferenciación lógica, ya sea entre buques de batalla grandes y pequeños, o entre buques de batalla y cruceros, o entre cruceros y flotilla. La única interrupción manifiesta en la disminución gradual, es la que se presenta entre los bu-

ques de dos puentes y 40 cañones, y los cruceros de 20 cañones. Como estos últimos, lo mismo que los *sloops*, usaban remos para su propulsión auxiliar, debemos llegar a la conclusión de que la única base de esta clasificación, fué la adoptada por Enrique VIII, que aunque racional en su época, ya hacía mucho tiempo que había dejado de tener relación alguna con las realidades de la guerra naval.

Hasta la memorable administración de Anson no se volvió a establecer un sistema científico de clasificación, y la flota por fin asumió la constitución lógica que ha conservado hasta nuestros días. En las dos primeras clases aparece el tipo de buque-insignia de flota, que eran navíos de tres puentes de 100 y 90 cañones, respectivamente, eliminándose todos los navíos de tres puentes de menor tamaño. En las dos clases siguientes, tenemos el elemento constitutivo de la línea de batalla; navíos de dos puentes de tamaño aumentado, de 74 cañones en la tercera clase y 64 en la cuarta. En ésta, sin embargo, existe una ligera falla en la perfección del sistema, pues la cuarta clase también incluía naves de 50 cañones y dos puentes que, durante el desarrollo de la guerra de los Siete Años, dejaron de ser consideradas como buques de línea. La experiencia de la guerra iba eliminando los buques de batalla pequeños y, por lo tanto, requería la introducción de un tipo intermedio entre los buques de batalla y cruceros, de cuyas funciones nos ocuparemos en seguida. En la práctica, estas unidades llegaron pronto a formar una clase propia, dentro de la cual, por la misma tendencia, vinieron a confundirse los buques de 60 cañones medio siglo más tarde.

Pero la más fructífera de todas las reformas de Anson fué la introducción del verdadero crucero, no ya un buque de batalla pequeño, sino un buque especializado para sus funciones lógicas y distinto por su diseño, tanto de las clases de buques de combate, como de la flotilla. Se abolieron los tipos de 40 y 20 cañones, apareciendo en su lu-

gar dos clases de cruceros: la quinta constituída por verdaderas fragatas, de 32 cañones, y la sexta por fragatas de 28 cañones, ambas clases completamente independizadas de toda función de batalla. Finalmente, después de un intervalo muy pronunciado, venían los *sloops*, que no constituían una clase, y barcos menores que formaban la flotilla para servicios costeros, servicio de avisos y funciones similares.

Las reformas del gran Primer Lord significaron en realidad una constitución en tres grupos claramente definidos, en la que los varios grupos estaban netamente especializados de acuerdo con las funciones que se esperaba realizara cada uno. Se notará que la especialización es lo que caracteriza al proceso de desarrollo de los grupos; ya no se trata de un esfuerzo para adaptar la flota a sus múltiples servicios aumentando el número de un tipo de buques de combate relativamente débil, que podía actuar en la línea de batalla y al mismo tiempo poder disponer de unidades de dicho tipo en suficiente cantidad para proteger el comercio, pero que en realidad no se adaptaba bien a ninguno de estos servicios. En cambio, ahora advertimos una franca aceptación del principio de que los buques de batalla deben ser lo más poderosos posible y que a fin de permitir su debido perfeccionamiento, deben ser relevados de sus funciones de crucero por una clase de buques especialmente adaptados para este propósito. Lo que debemos considerar ahora es si esta especialización, que se ha mantenido hasta nuestros días, se desarrolló siguiendo una orientación racional. ¿Significaba en realidad una expresión acertada de las necesidades indicadas por la teoría de la guerra naval?

Debemos repetir que por teoría de la guerra naval no significamos otra cosa que la enunciación de los principios fundamentales de toda guerra naval. Si hemos determinado correctamente estos principios, debemos constatar que ellos dan forma no sólo a la estrategia y a la táctica sino

también al material, sean cuales fueren el método y medios de guerra que puedan estar en uso en determinado momento; y viceversa, si encontramos que la estrategia, táctica u organización, muestran una tendencia a reproducir las mismas formas bajo muy distintas condiciones de método y material, deberá ser posible demostrar que estas formas presentan una relación constante y definida con los principios que nuestra teoría trata de expresar.

En el caso de la organización de Anson en tres clases, no resulta difícil encontrar esta relación, si bien su percepción ha sido oscurecida por dos máximas. Una de ellas es que « El dominio del mar depende de los buques de batalla » y la otra que « Los cruceros son los ojos de la flota ». Es un mal propio de las máximas que éstas tienden a ser amplificadas más allá de su significado original. Ambas expresan una verdad, pero ninguna de ellas expresa toda la verdad. No podemos esperar con ninguna teoría de la guerra naval, dominar el mar con buques de batalla; ni podemos, de acuerdo con la teoría de las comunicaciones, considerar que la función principal de los cruceros sea la de exploración para una flota de batalla. Es perfectamente cierto que el dominio depende en última instancia de la flota de batalla si, como ocurre generalmente, el dominio es disputado por una flota de batalla enemiga; también es verdad, en lo que es necesario para permitir a la flota de batalla obtener el dominio, que deberemos dotarla de ojos por medio de nuestras fuerzas de cruceros; pero de esto no se desprende que tal sea la función primordial de los cruceros. La verdad es que tenemos que retirarlos de su función primordial a fin de que desempeñen para la flota de batalla una función que ésta no puede cumplir por sí misma.

Pese a la máxima consagrada referente a los « Ojos de la flota », sería muy difícil demostrar que las autoridades más reputadas hayan considerado la exploración como la función primordial de los cruceros. En los mé-

todos de Nelson, por lo menos, su función principal era la de ejercer el dominio que conseguía con su escuadra de batalla. Nada es más conocido en la historia naval que su incesante clamor desde el Mediterráneo pidiendo más cruceros, pero el significado de ese clamor ha dejado de comprenderse con claridad: no se debía a que el número de sus cruceros no estuviera en proporción con el número de sus buques de batalla (por lo general, su número era casi el doble), sino más bien a que estaba tan profundamente convencido de su verdadera función, que los utilizaba para ejercer el dominio hasta tal punto que a veces el número de sus cruceros de flota se veía reducido a un nivel inferior a lo estrictamente necesario. El resultado, en una oportunidad memorable, fué la escapada de la flota de batalla enemiga, pero el resultado ulterior es igualmente importante, pues la evasión de esa flota no le privó del dominio que tenía a su cargo mantener. Su criterio pudo haber sido erróneo, pero la distribución estratégica de sus fuerzas fué la adecuada durante todo el período de su comando en el Mediterráneo. A juzgar por lo que realizó, ningún hombre comprendió nunca con más claridad que Nelson que el objeto de la guerra naval era el control de las comunicaciones y si consideró que no tenía suficiente número de cruceros para ejercer ese control y para dotar además de ojos a su flota de batalla, debía ésta sufrir las consecuencias; y por cierto que éste es, por lo menos, el punto de vista lógico. Si los franceses hubieran estado dispuestos a arriesgar el definir el asunto del control mediante una acción de flotas, habría sido distinto. En ese caso habría tenido razón de sacrificar temporariamente el ejercicio del control, a fin de asegurarse de que el combate tuviera lugar y terminara decisivamente en su favor; pero sabía que ellos no estaban dispuestos a afrontar ese riesgo, y se negó a permitir que una actitud puramente defensiva de parte del enemigo le apartara de la función especial que se le había encomendado.

Si el objeto de la guerra naval es controlar las comunicaciones, el requisito fundamental es disponer de medios para ejercer ese control.

Es natural, por lo tanto, que si el enemigo elude la decisión por la batalla, debemos relegar la flota de combate a una posición secundaria, puesto que los cruceros constituyen el medio de ejercer el control; la flota de batalla no es más que el medio de evitar que se les obstaculice en su labor. Sometamos esto a la prueba de la práctica. En ningún caso podemos ejercer el control con buques de batalla solamente; su especialización los ha hecho inadecuados para esa función, y demasiado costosos para disponer de ellos en número suficiente. Por lo tanto, aun cuando nuestro enemigo no poseyera flota de batalla, no podríamos hacer efectivo el control con buques de batalla solamente; siempre necesitaríamos cruceros especializados para la labor y en número suficiente para abarcar la extensión necesaria. Pero la inversa no es exacta; podríamos ejercer el control únicamente con cruceros si el enemigo no tuviera una flota de batalla para estorbar su acción.

Por consiguiente, si buscamos una fórmula que exprese los resultados prácticos de nuestra teoría, sería más o menos en los siguientes términos: el ejercicio del control depende de los cruceros, dependiendo de los buques de línea la seguridad del control. Este es el orden lógico de ideas y nos muestra que la máxima corriente es en realidad la conclusión de un argumento lógico, en el cual no deben omitirse los pasos iniciales. La máxima de que el dominio del mar depende de la flota de batalla es, pues, absolutamente sólida, siempre que se interprete de modo que incluya todos los otros hechos en que se apoya. La verdadera función de la flota de batalla es proteger a los cruceros y flotilla en su labor especial y el mejor medio de conseguirlo es, naturalmente, destruyendo el poder de intervención del enemigo. La doctrina de la destrucción de las fuerzas armadas del enemigo como objeto primordial, se reafirma

con esto, y con tal fuerza, que para la mayor parte de los propósitos prácticos permite la grosera generalización de que el dominio depende de la flota de batalla.

¿Qué valor práctico, puede preguntarse, tiene toda esta minuciosidad? ¿Por qué no dejar inalterada la convicción de que el primero y más importante de nuestros problemas consiste en destruir la flota de batalla del enemigo, y que hacia este fin deben concentrarse todos nuestros esfuerzos?

La respuesta es llamar la atención hacia el dilema de Nelson: fué un dilema que en la edad de oro de la guerra naval, todo almirante tuvo que resolver de por sí en el mar y siempre fué uno de los detalles más difíciles de todo plan de guerra naval. Si tratamos de asegurar la acción efectiva de la flota de batalla dándole una gran proporción de cruceros, en igual relación debilitaremos el ejercicio real y continuo del control. Si procuramos hacer efectivo ese control asignando al servicio una gran proporción de cruceros, perjudicaremos en igual grado nuestra oportunidad de obtener contacto y derrotar a la flota de batalla enemiga, que es el único medio de hacer más perfecto el control.

La solución correcta del dilema dependerá, como es natural, de las condiciones de cada caso: principalmente, del poder relativo y actividad de la flota de batalla del enemigo y de sus probables intenciones. Pero por muy completa que sea la enumeración de todos los hechos de importancia, nunca podremos, basados en ellos, esperar arribar a una conclusión acertada sin una justa apreciación de todos los elementos que contribuyen a proporcionar el dominio y sin la facultad de apreciar su importancia relativa. Esto, pues, únicamente decidirá en último término el asunto vital de la proporción de nuestra fuerza de cruceros que corresponde destinar a la flota de batalla.

Si la doctrina del control por medio de cruceros es correcta, todo crucero que se asigne a la flota de batalla es retirado de sus verdaderas funciones. Tales separaciones son inevitables. Una escuadra de buques de batalla es un

organismo imperfecto, incapaz de realizar su labor sin ayuda de cruceros, y dado que la ejecución de la misma es esencial para la libertad de acción de los cruceros, algunos de éstos deberán ser sacrificados; ¿pero en qué proporción? Si nos limitamos al punto de vista de que el dominio depende de la flota de batalla, le asignaremos el número que su comando estime necesario para asegurar en absoluto el contacto con el enemigo y rodearse de una cortina impenetrable. Si supiéramos que el enemigo está tan ansioso como nosotros de obtener una decisión, podría justificarse tal procedimiento; pero lo normal es que si nosotros deseamos una decisión, es porque tenemos esperanzas fundadas de triunfar y, en consecuencia, el enemigo tratará probablemente de evitarla en dichas condiciones. En la práctica, esto significa que si hemos tomado nuestras disposiciones en la mejor forma posible para la destrucción de su flota principal, el enemigo se negará a exponerla hasta que encuentre una oportunidad más favorable. ¿Cuál será, entonces, el resultado? Permanecerá en la defensiva y teóricamente todo el período posterior de inactividad tenderá a inclinar la balanza a su favor; sin moverse de puerto la flota lleva a cabo su labor. Mientras más nos induzca el enemigo a concentrar nuestras fuerzas de cruceros frente a su flota de batalla, tanto más libre dejará el mar para la circulación de su comercio y hará que el nuestro quede más expuesto a las incursiones de cruceros.

Por lo tanto, la experiencia y también la teoría indican que, como principio general, la función primordial de los cruceros es la ocupación activa de las comunicaciones y que el apartarlos de ella para funciones de flota debe reducirse al mínimo compatible con un margen razonable de riesgo. ¿Cuál debe ser este margen? Sólo puede decidirse en base de las circunstancias que presenta cada caso y las características personales de los oficiales responsables. Nelson acostumbraba reducir sus cruceros de flota a una cantidad tan baja como no lo ha hecho quizá ningún otro co-

mandante; tan pequeño, en verdad, fué el margen de eficiencia que dejó, que en la campaña ya citada, con un criterio más maduro, un acontecimiento infortunado, la delación casual de su posición por un neutral, fué causa de que se le privara de obtener la decisión que buscaba y de que escapara la flota enemiga.

Llegamos entonces a esta conclusión de orden general: el objeto de la guerra naval es controlar las comunicaciones marítimas. A fin de poder ejercer ese control en forma efectiva, debemos tener una clase numerosa de buques especialmente adaptados para la persecución; pero su poder para ejercer el control está en proporción con el grado de nuestro dominio, es decir, con nuestro poder de vitar que sus operaciones sean entorpecidas por el enemigo. Su propio poder de resistencia está en proporción inversa a su poder para ejercer el control; es decir, mientras más numerosos y mejor adaptados sean para dar caza al comercio y transportes, más débil será su poder combativo individual. No podemos, en general, darles el poder de resistir el entorpecimiento de su acción sin reducir al mismo tiempo su capacidad para ejercer el control. La solución de esta dificultad, aceptada durante el gran período de la escuela de Anson, fué dotarlos de una fuerza protectora de unidades de batalla especialmente adecuadas para el combate. Pero aquí se presenta una dificultad correlativa: en la misma medida en que damos capacidad combativa a nuestras unidades de batalla, les negamos capacidad para la exploración, y la exploración es esencial a los fines de su eficaz utilización. La flota de batalla debe disponer de ojos. Ahora bien, los buques adecuados para el control de comunicaciones, son también aptos para servir de « ojos ». Por lo tanto, se adopta la práctica de retirar de las operaciones de control un número suficiente de unidades que permita a la flota de batalla proteger en forma eficaz las operaciones de las unidades restantes.

Tales eran los amplios principios según los cuales debió

siempre resolverse el inevitable dilema y sobre los cuales se basó la organización de Anson. Estos se desprenden lógicamente de la teoría de las comunicaciones de la guerra marítima y ésta fué la teoría que entonces predominó en las opiniones navales, como lo evidencia el uso técnico de frases tales como « líneas de pasaje y de comunicación ». Los planes de guerra de los grandes estrategas, desde Anson y Barham, pueden siempre reducirse a estos sencillos elementos, y cuando el Almirantazgo no los tuvo en cuenta debidamente resultaron la confusión y los fracasos completamente injustificados habidos en la guerra de la Independencia de los Estados Unidos. En esa lucha mal dirigida, el error fundamental fué que permitimos a las flotas de batalla del enemigo llegar a las líneas vitales de « pasaje y comunicación » y ocuparlas, en vez de obligarlas antes a empeñar combate; error debido, en parte, a falta de preparación de una administración deficiente y, en parte, a la insuficiente distribución de cruceros para asegurar el contacto en los lugares convenientes.

Hasta aquí, pues, son claros los principios que sirvieron para establecer nuestra supremacía marítima. El sistema de Anson fué admirablemente concebido para luchar contra los enemigos que entonces teníamos. Tanto España como Francia se aferraron de tal modo a la teoría de las comunicaciones, que se contentaron con considerar como un éxito el poder entorpecer continuamente nuestro control, sin hacer una verdadera tentativa de asegurarlo para ellos. Para contrarrestar tal procedimiento, la constitución de Anson y la estrategia que ésta implicaba, se adaptaban perfectamente y eran fáciles de aplicar; pero esto no significa de ninguna manera que su doctrina constituya la última palabra. Aun en su propia época comenzaron a desarrollarse complicaciones que tendieron a hacer confusa la precisión de su sistema: en el año culminante de Trafalgar, había ya indicios de que éste se estaba debilitando, mientras que los nuevos métodos y materiales empleados

por los americanos en 1812, lo afectaron seriamente. Los trastornos causados entonces han seguido acentuándose, siendo necesario considerar cuán seriamente han complicado el problema de la constitución de las flotas.

En primer lugar, existe la opinión general, que siempre tenemos presente, de que la forma más enérgica, económica y efectiva de procurarse el control, es la destrucción de los medios de que dispone el enemigo para obstaculizarlo. En nuestra marina, esta idea de « abatir » siempre ha tenido una marcada tendencia a afirmarse con tanta fuerza que a veces, durante cierto período de tiempo, los medios llegaron a ser más importantes que el fin: es decir, que las circunstancias fueron tales que en ocasiones se consideró aconsejable sacrificar durante cierto tiempo el ejercicio del control, a fin de poder privar al enemigo, en forma rápida y definitiva, de todos sus medios de entorpecerlo. Cuando existía una esperanza razonable de que el enemigo se arriesgaría en busca de una decisión, esta consideración tendía a primar sobre toda otra; pero cuando esta esperanza era pequeña, como en el caso de Nelson en el Mediterráneo, el ejercicio del control tendía a ocupar el lugar preferente.

La segunda complicación surgió del hecho de que no obstante lo fuerte que fuese nuestra cobertura por buques de batalla, era imposible que ella asegurase en absoluto el control por cruceros contra las perturbaciones ocasionadas por ataques esporádicos. Buques grandes, aislados, aprovechándose de los azares del mar podrían eludir aun al más estricto bloqueo y si uno solo de tales buques lograse establecerse sobre una línea de comunicaciones, podría paralizar las operaciones de una cantidad de unidades más débiles; éstas tendrían que darse a la fuga o concentrarse, y en cualquiera de estos casos el control desaparecería. Si era una escuadra de grandes buques la que causaba la perturbación, la práctica consistía en destacar contra ella una división de la flota de batalla de cobertura; pero es evidente que resulta muy inconveniente y contrario a la idea en

que se basaba la constitución de la flota, permitir que cualquier pequeño peligro que corriera el control por cruceros fuera causa de que se resintiese la cohesión de la flota principal.

En consecuencia, fué necesario dotar a las líneas de cruceros de cierto poder de resistencia. Admitida esta necesidad, no parecía haber límite para el aumento del poder combativo de los cruceros y tarde o temprano, a menos que se encontrara algún medio de detener el proceso, llegaría a desaparecer prácticamente la diferencia entre cruceros y buques de batalla. Se encontró tal medio en lo que podríamos llamar el buque « intermedio ». Las fragatas, en realidad, siguieron aumentando en tamaño y poder combativo durante todo el resto de la época de la vela, pero no sólo se obtuvo de este modo el poder de resistencia: los malos resultados de esta tendencia fueron evitados con la introducción de un buque de sostén, que constituía un término medio entre las fragatas y los verdaderos buques de línea. Clasificado a veces como buque de batalla, y ocupando su puesto en la línea, el buque de 50 cañones llegó a ser el tipo esencial para el refuerzo de las escuadras de cruceros; aparecen con más frecuencia como buques insignias de los comodoros de cruceros, o bien estacionados en aguas terminales o en puntos focales, donde era más probable que ocurrieran y fueran más destructivas las incursiones ocasionales del enemigo. El efecto estratégico de la presencia de tal buque en una línea de cruceros era el de dar, hasta cierto punto, a toda la línea la fuerza del buque intermedio; puesto que cualquier crucero enemigo, al tratar de perturbar la línea podría verse obligado a afrontar al buque de sostén, mientras que una fragata y un buque de 50 cañones juntos podrían oponerse hasta a un pequeño buque de línea.

Es natural que en los días de la vela este poder del buque de sostén era débil, debido a la imperfección de los medios para la comunicación a distancia entre buques en

el mar y a la inexistencia de esos medios fuera del alcance visual máximo. Pero a medida que se desarrolle la radiotelegrafía, no es ilógico esperar que el valor estratégico del buque de sostén o intermedio será mucho mayor que en la época de la vela; y que para contrarrestar perturbaciones esporádicas, se tenderá a que la línea de cruceros se aproxime cada vez más en poder de resistencia a la de su unidad más fuerte.

Para el servicio de flota, el poder de resistencia de un crucero no tenía menos valor; pues aunque hablamos de los cruceros como de los « ojos de la flota », su propósito es casi en igual medida hacer que el enemigo no vea. Su deber no es sólo descubrir los movimientos del enemigo, sino también obrar como cortina para ocultar los nuestros. Este punto se ponía especialmente de relieve en los bloqueos, donde casi siempre se encontraba que los viejos buques de 50 cañones acompañaban a la escuadra de cruceros más próxima a la costa, para prevenir que esa escuadra fuera forzada por fragatas exploradoras. Por más importante que fuese este poder de resistencia de la cortina en épocas pasadas, es muchísimo más importante ahora; y la dificultad consiguiente al mantenimiento de la diferencia entre cruceros y buques de batalla, es mayor que nunca.

Se percibe mejor la razón de esto al considerar la tercera y más grave causa de complicación; ésta es la adquisición de poder combativo por parte de la flotilla, lo que constituye un factor completamente nuevo en la guerra naval (1). A los efectos prácticos, este hecho no se manifestó hasta el completo desarrollo del torpedo móvil. Es verdad que el brulote incendiario, en su concepción origi-

(1) Pero no sin un precedente análogo. Al final de la Edad Media, se asignó a los barcos menores en la batalla la función de tratar de acuñar los timones de los grandes buques o de barrenarlos en su línea de flotación. Ver *Instrucciones de Combate* (Navy Record Society), página 12.

nal, era considerado como poseedor de un poder semejante. Durante las guerras con Holanda (el apogeo de su uso), el poder que se le suponía se manifestó en algunas ocasiones, como en el incendio del buque insignia de lord Sandwich en la batalla de Solebay y en la destrucción de la flota hispano-holandesa en Palermo, por Duquesne.

Pero a medida que aumentó la « maniobrabilidad » de los grandes buques, merced al progreso del arte marinero y de la arquitectura naval, el brulote se hizo casi despreciable como arma de guerra, mientras que se comprobó que una flota al ancla era completamente defendible mediante sus propias lanchas de guardia; tanto es así, que hacia mediados del siglo XVIII se consideraban muy excepcionales las oportunidades en que se podía utilizar un brulote para su propósito especial, y aunque se conservó este tipo de buque hasta fines del siglo, sus funciones normales en nada se diferenciaban del resto de la flotilla de que entonces formaba parte.

Estas funciones, como hemos visto, expresaban, en su sentido más puro, la idea del crucero. Era el número y la movilidad lo que determinó los tipos de buque, más bien que su armamento o capacidad de permanencia en el mar. Su propósito principal era controlar las comunicaciones en aguas nacionales y coloniales contra corsarios débilmente armados. El tipo de buque determinado por estas funciones, se adaptaba bien al propósito secundario de servicios costeros y de aviso de flota. Además, confiábamos en ellos como primera línea de defensa contra una invasión, por causa de la ubicuidad que su número les proporcionaba y por su poder para hacer frente a los buques desarmados o débilmente armados; estos últimos servicios eran, desde luego, excepcionales y por lo general el Registro de Buques de la marina no tenía un número suficiente de unidades para este propósito. Pero esta clase de buques tenía un valor especial porque era susceptible de una rápida y casi indefinida expansión

por medio de la marina mercante; cualquier buque capaz de llevar un cañón tenía aplicación, y durante la época de la amenaza napoleónica la flotilla de defensa creció hasta alcanzar un número muy superior a mil unidades.

Aunque formidable y eficaz como era una flotilla de este tipo, para los fines a que estaba destinada, es evidente que no afectaba en modo alguno la seguridad de una flota de batalla. Pero tan pronto adquirió la flotilla poder combativo, cambió la situación, y resultaron inútiles los antiguos principios de diseño y distribución de cruceros. La flota de batalla llegó a ser un organismo más imperfecto que nunca. Antiguamente, sólo era su poder ofensivo lo que requería ser aumentado. La nueva condición significaba que sin ayuda ya no podía asegurar su propia defensa; ahora necesitaba cortinado, no sólo contra la observación, sino también contra los ataques de flotillas. La debilidad teórica de una ofensiva paralizada, se mostró en forma práctica y concreta en un grado casi desconocido hasta entonces en la guerra.

Nuestras tradiciones estratégicas más arraigadas recibieron una terrible sacudida. El « sitio apropiado » para nuestra flota de batalla siempre había sido « sobre la costa enemiga » y ahora ése sería precisamente el lugar donde más quisiera vernos el enemigo. ¿Qué debía hacerse? Una tradición tan espléndida no podía dejarse de lado con ligereza; pero el tratar de conservarla significaría complicarnos en un error aun mayor. El problema vital, más difícil y más absorbente, ha llegado a ser no la forma de aumentar la potencia de ataque de una flota de batalla, que es un asunto relativamente fácil, sino cómo defenderla. A medida que se ha desarrollado el poder ofensivo de la flotilla, el problema ha llegado a presentarse con una importancia casi desconcertante; con cada aumento de velocidad y capacidad marinera de los torpederos, el problema de la cortina requería más atención. Para mantener a las flotillas enemigas fuera de alcance nocturno, la cor-

tina debía ser extendida cada vez más y esto significaba la necesidad de retirar también cada vez más cruceros de su función principal. Pero aun hay más; la cortina no sólo debe ser extendida a mayor distancia, sino que debe ser tan impenetrable como sea posible; en otras palabras, debe aumentarse su poder de resistencia en toda la línea. Escuadras completas de cruceros acorazados tuvieron que ser asignadas a las flotas de batalla para apoyar las unidades débiles de la cortina. La necesidad urgente de este tipo de buque dió lugar a la inmediata determinación de aumentar su poder combativo, y con él decayó con igual rapidez la posibilidad económica de dar a la categoría de los cruceros el atributo esencial del número. Como resultado inevitable, nos encontramos comprometidos en un esfuerzo tendiente a restituir a la flotilla parte de la capacidad de los cruceros, de que antiguamente disponía, dándole armamento de artillería, más aptitud marinera y facilidades para comunicación a distancia, todo a costa de la especialización y de un mayor esfuerzo económico.

Sin embargo, a juzgar por la experiencia del pasado, es esencial hallar medios de aumentar el número de los buques de crucero y no se ve claramente cómo sería posible conseguirlo dentro de la clasificación del crucero propiamente dicho. No se ha encontrado límite en el cual sea posible detener la tendencia de esta clase de buques hacia el aumento en tamaño y costo, o a volverla a la situación que dentro de la estrategia ocupaba habitualmente. Tan insegura, tan imperfecta como arma se ha vuelto la escuadra de batalla independiente, que sus necesidades han sobrepasado el antiguo orden de cosas y la función principal del buque de crucero ya no tiende a ser el ejercicio del control bajo la cobertura de la flota de batalla. Esta última exige ahora protección por el buque de crucero, y lo que la flota de batalla requiere se considera como de primera necesidad.

A juzgar por las antiguas prácticas navales, esto signi-

tica que se ha llegado a una situación anómala; pero todo el arte naval ha sufrido una revolución sin precedentes y es posible que las viejas normas no sirvan ya como guía segura. Obligadas por las mismas necesidades, todas las potencias navales siguen igual rumbo. Sobre si ello es o no justificado, nadie, excepto los ignorantes o irreflexivos, se aventuraría a emitir juicio categórico: lo mejor que podemos hacer es tratar de comprender la situación que, a pesar de nuestras aprensiones, nos hemos visto obligados a aceptar y determinar sus relaciones con los cambios ocurridos en el pasado.

Esta es, sin duda, tarea difícil. Como hemos visto, varios métodos han prevalecido en distintas épocas en la constitución de las flotas, como expresión de las necesidades de la guerra naval. El sistema actual difiere de todos ellos. Por una parte, tenemos el hecho de que los últimos progresos en el poder de los cruceros han llegado a eliminar toda diferencia lógica entre éstos y los buques de batalla, en lo cual coincidimos con la constitución de la flota de las antiguas guerras de Holanda. Por la otra, sin embargo, tenemos cruceros acorazados, organizados en escuadra, y asignados a flotas de batalla, no sólo para propósitos estratégicos, sino también con funciones tácticas en la batalla, no desarrolladas aún. En esto nos aproximamos a los últimos progresos de la época de la vela, cuando comenzaron a aparecer en la organización de las flotas de batalla las escuadras « avanzadas » o « ligeras ».

Este sistema surgió a fines del siglo XVIII, en el Mediterráneo, donde las condiciones de control exigieron una dispersión tan grande de cruceros y un número tan elevado de éstos, que se hizo casi imperativo que una escuadra de batalla en ese mar realizara la mayor parte de su propia exploración. Con este propósito fué, sin duda, que los buques de línea más veloces y livianos, se hicieron formar en una unidad aparte, que recibió como primera denominación la de « Escuadra de Observación ». Le cupo

a Nelson tratar de asignarle una función táctica, pero su idea nunca fué llevada a cabo ni por él ni por su sucesores.

A la par de este nuevo elemento en la organización de una flota de batalla, que es quizá mejor denominar « División Ligera », observamos otro hecho significativo. No sólo no se componía siempre de buques de línea exclusivamente, sobre todo en la marina francesa, sino que en 1805, el año de su completo desarrollo, vemos a sir Richard Strachan usando las fragatas pesadas que fueron agregadas a su escuadra de batalla, como « División Ligera » y asignándoles una función táctica definida. El colapso de la armada francesa puso término al ulterior desarrollo de ambas ideas. Adónde habría conducido, no podemos decirlo; pero es imposible prescindir de los indicios de una tendencia creciente hacia el sistema que existe actualmente. Por lo menos, es difícil desconocer el hecho de que tanto Nelson como Strachan comprobaron en ese año culminante que la realidad de la guerra exigía algo que no estaba previsto entonces en la constitución de la flota, pero que existe en la actualidad. Nelson se inclinó por un buque de batalla con velocidad de crucero. Lo que deseaba Strachan era un crucero apto para tomar parte táctica en una acción de flota. Tenemos ambos tipos, pero ¿con qué resultado? La especialización de tipos, efectuada por Anson, ha desaparecido casi por completo y la actual constitución de nuestra flota apenas puede distinguirse de la del siglo XVII. Mantenemos una triple nomenclatura, pero en realidad, el sistema en sí ha desaparecido. Los acorazados pasan gradualmente a cruceros acorazados y éstos a cruceros protegidos. Apenas podemos descubrir alguna diferencia real, excepto la existente entre buques cuyo armamento principal es el cañón, y aquellos en que lo es el torpedo. Pero aun en esto, la existencia de un tipo de crucero planeado para actuar con flotillas tiende a hacer indistinta la línea de separación, mientras que, como

hemos visto, las unidades mayores de la flotilla tienden gradualmente al nivel de los cruceros.

Así nos encontramos frente a una situación que tiene estrecha semejanza con la flota sin estructura del siglo XVII. Que el pensamiento naval pueda haber retrocedido casi completamente en el transcurso de dos siglos, es bastante curioso; pero es aun más sorprendente si consideramos cuán distintas han sido en cada caso las causas determinantes. La presión que ha resultado en la situación actual se debe, evidentemente, a dos causas. Una es el desarrollo excesivo del buque « intermedio », proyectado originariamente para propósitos de protección del comercio e impuesto por una amenaza que la experiencia de la guerra con Norte América nos enseñó a respetar. La otra, es la introducción del torpedo y la consiguiente vulnerabilidad de las escuadras de batalla cortinadas en forma insegura. Nada semejante a esto había influenciado la constitución de la flota del siglo XVII, pero si buscamos más a fondo, hallaremos una consideración menos evidente, pero que debido a su importancia resulta demasiado notable para que se haga caso omiso de ella.

Se ha sugerido más arriba que la constitución de las flotas parece tener alguna relación más o menos reconocible con la teoría prevaleciente de la guerra. Ahora bien, en medio de toda nuestra incertidumbre, podemos afirmar con certeza que la teoría que impera hoy en día presenta el mayor parecido posible con la que dominaba a los soldados-almirantes de la guerra con Holanda. Era la teoría de « abatir », la fe firme en la acción decisiva como clave de todos los problemas estratégicos. Aquellos la llevaron al mar desde los campos de batalla del Nuevo Ejército Modelo y los holandeses les hicieron frente dignamente. En la primera guerra, por lo menos, su comercio tuvo que ceder ante las exigencias de llevar a la batalla todo lo que pudiera influir en el resultado. No se pretende, naturalmente, que esta actitud fuera

inspirada por una teoría de la guerra absoluta concebida con claridad; era más bien debido al hecho de que por causa de las condiciones geográficas relativas, todo intento de proteger las comunicaciones comerciales sería inútil sin el dominio de las aguas propias en el mar del Norte; y esta verdad tuvo una categórica justificación moral en la pretensión británica sobre el dominio real de los mares estrechos. Era una guerra que, en efecto, se asemejaba más bien a las condiciones continentales de conquista territorial que a la conducción naval que caracterizó a nuestra rivalidad con Francia.

¿Será posible, entonces, aun cuando por adhesión a la tradición del siglo XVIII resistimos la conclusión, que el nacimiento de una nueva potencia naval en lugar de Holanda nos conduzca de nuevo a los enérgicos, aunque toscos métodos de las guerras con Holanda y nos obligue a desdeñar la agradable ingeniosidad del sistema de Anson? ¿Será esto lo que nos ha inducido a perder la fe en todo tipo de buque que no pueda ser lanzado a la batalla? La nueva presencia de un rival formidable en el mar del Norte, no fué por cierto la primera causa de la reacción; ésta empezó antes de surgir tal amenaza. Sin embargo, es indudable que ha hecho acelerar la marcha y, si bien puede no ser una causa, podría ser una justificación.

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA

CAPITULO III

TEORIA DEL METODO CONCENTRACION Y DISPERSION DE LA FUERZA

Desde el punto de vista del método por el cual se obtienen los fines de la estrategia, ésta es a menudo descrita como el arte de reunir la máxima fuerza en el momento y lugar convenientes; este método se denomina « Concentración ».

A primera vista, el término parece suficientemente sencillo y expresivo; pero analizándolo se encontrará que incluye varias ideas distintas, a todas las cuales el vocablo es aplicado indiferentemente, de donde resulta cierta confusión, aun tratándose de los autores más distinguidos. « La palabra concentración », dice uno de los más modernos, « evoca la idea de una agrupación de fuerzas. Creemos, en efecto, que no se puede hacer la guerra sin agrupar los buques en escuadras y las escuadras en flotas » (1). En esta sola sentencia, la palabra oscila entre la formación de las flotas y su distribución estratégica.

Semejante falta de precisión desconcertará al estudiante a cada paso. Una vez encontrará esta palabra empleada para expresar la antítesis de la división o dispersión de la fuerza; otra vez para significar el despliegue estratégico

(1) DAVELUY, *L'esprit de la Guerre Navale*, Tomo I, pág. 26: nota.

que implica la división en mayor o menor grado. La encontrará también utilizada para significar la reunión de una fuerza, como así también el estado de la misma cuando el proceso ha terminado. La verdad es que el término, que es uno de los más comunes y más necesarios en la discusión estratégica, nunca ha adquirido un significado muy preciso, siendo esta falta de precisión una de las causas más comunes de las opiniones contradictorias y de juicios discutibles. En realidad, ningún otro término estratégico requiere más imperiosamente que se determinen con claridad las ideas que representa.

La fraseología militar, de la cual se ha tomado la palabra, emplea « concentración » con tres acepciones distintas. Se usa para indicar la reunión de las unidades de un ejército después de su movilización; en este sentido, la concentración es principalmente un proceso administrativo; lógicamente, significa el proceso complementario de la movilización por medio del cual el ejército realiza su organización de guerra y queda listo para emprender la campaña. En un segundo sentido, se emplea para indicar el proceso de trasladar el ejército ya formado, o en proceso de formación, a las localidades desde donde mejor puedan iniciarse las operaciones; esta es una etapa verdaderamente estratégica y culmina en lo que se conoce como despliegue estratégico. Por último, se aplica el término a la etapa final, cuando al ejército así desplegado se lo reúne sobre una línea de operaciones determinada, listo para el inmediato despliegue táctico; es decir, cuando se halla reunido para asestar un golpe concentrado.

Por bien que se adapte la terminología al uso terrestre, donde los procesos tienden a superponerse, es preciso algo más exacto si tratamos de hacerla extensiva al mar. Tal extensión aumenta a cada paso el error y se hará difícil razonar con claridad. Aunque desechemos el primer significado, es decir, la etapa final de la movilización, aun tendremos que ocuparnos de los otros dos, que son, en

gran parte, contradictorios entre sí. La característica esencial del despliegue estratégico, el cual contempla la dispersión con vistas a la elección de combinaciones, es la flexibilidad y libertad de movimiento. La característica de un ejército agrupado para el ataque, es su rigidez y movilidad restringida. En el primer significado de concentración, contemplamos una disposición de fuerzas tal, que oculte al enemigo nuestras intenciones y nos permita adaptar nuestros movimientos al plan de operaciones que él desarrolla. En el otro, ha finalizado la ocultación estratégica; hemos hecho nuestra elección y estamos comprometidos a efectuar una operación definida. Es claro entonces que si deseamos aplicar los principios de concentración terrestre a la guerra naval, es de desear que se establezca cuál de las dos fases de una operación queremos significar por el término en cuestión.

¿Qué significado entonces, se aproxima más al uso corriente de la palabra? Los diccionarios definen la concentración como « la condición de ser llevado a un punto o centro común », lo cual coincide exactamente con la etapa de un plan de guerra comprendida entre la terminación de la movilización y la reunión o despliegue final para la batalla. Constituye un acto incompleto y continuo; su consecuencia final es la masa. Es un método para asegurar la presencia de la masa en el momento y lugar convenientes. Como hemos visto, la esencia de la condición del despliegue estratégico a que conduce, es la flexibilidad. En la guerra, la elección del momento y lugar será siempre influenciada por las disposiciones y movimientos del enemigo, o por nuestro deseo de asestarle un golpe inesperado. Por lo tanto, el mérito de la concentración reside, a este respecto, en su aptitud para permitirnos formar nuestra masa a tiempo en uno de los numerosos puntos donde pudiera necesitarse.

Los más recientes textos se inclinan a diferenciar la palabra concentración dentro del significado que se le da en

esta etapa del plan de guerra, llamándola « concentración estratégica ». Pero aun esta última expresión no basta, pues el proceso que sigue de reunir el ejército en una posición para el despliegue táctico, es también una concentración estratégica. Es necesaria una mayor diferenciación. La diferencia analítica entre los dos procesos consiste en que el primero es una operación de estrategia mayor y el segundo de estrategia menor; si ha de expresárselos íntegramente, tendremos que atenernos a los términos « concentración estratégica mayor y menor ».

El empleo de esta terminología engorrosa resulta muy inconveniente; sólo es útil para hacer notar que la etapa intermedia difiere lógicamente tanto de la tercera como de la primera. En la práctica se llega a esto: si hemos de usar la concentración en su sentido natural, debemos considerarla como algo que sigue a la movilización completa y se detiene al llegar a la formación de la masa.

En la guerra naval, por lo menos, es esencial esta distinción entre concentración y masa, a los fines de una clara apreciación; ella nos conduce a conclusiones de la mayor importancia. Por ejemplo, una vez que se ha formado la masa, terminan la ocultación y flexibilidad. Por lo tanto, mientras más lejos de la formación de la masa final podamos detener el proceso de concentración, tanto mejor planeado estará; cuanto menos ligados estemos a una masa determinada y cuanto menos indiquemos cuál será y dónde estará nuestra masa, tanto más formidable será nuestra concentración. En consecuencia, la idea de la división es tan esencial para la concentración como la idea de la conexión. Tal forma de considerar este proceso, por lo menos en lo relativo a la guerra naval, ha sido destacada como de mucha importancia por un crítico de gran autoridad: « Así », dice, « se interpreta la concentración de modo razonable; no amontonados como un rebaño de ovejas, sino distribuídos teniendo en cuenta el propósito común y vincula-

dos por la energía eficaz de una sola voluntad » (1). Compara a los buques en estado de concentración con un abanico que se abre y se cierra. Según esta forma de considerar la concentración, ésta no indica un cuerpo homogéneo sino un organismo compuesto, controlado desde un centro común, y suficientemente elástico como para permitirle abarcar un campo extenso sin sacrificar el mutuo apoyo de sus partes.

Por consiguiente, si descartamos la idea de la simple reunión y la de la masa, nos quedará el significado que expresa la disposición coherente alrededor de un centro estratégico, y vemos que este último nos dará precisamente la definición práctica que necesitamos sobre la guerra naval, como equivalente del despliegue estratégico terrestre. El objeto de la concentración naval, al igual que el del despliegue estratégico, será cubrir un área tan vasta como sea posible y conservar al mismo tiempo la cohesión elástica, a fin de asegurar, a voluntad de la mente directiva, rápidas condensaciones de dos o más partes cualesquiera del organismo en cualquier parte del área a cubrir; y, sobre todo, conseguir una rápida y segura condensación del conjunto en el centro estratégico.

Además, una concentración de esta naturaleza será la expresión de un plan de guerra que, si bien se apoya sólidamente en la idea de una masa central final, conserva aún la facultad de llevar a cabo o afrontar ataques menores en cualquier dirección; nos permitirá ejercer el control del mar, mientras esperamos y tratamos de lograr la oportunidad de una decisión que asegure permanentemente ese control, y nos permitirá hacer esto sin perjudicar nuestra facultad de aplicar el máximo poder cuando llegue el momento de la decisión. La concentración, en realidad, implica un conflicto continuo entre la cohesión y el alcance, siendo el ajuste exacto de estos dos factores de valor siem-

---

(1) MAHAN, *Guerra de 1812*, I, pág. 316.

pre variable lo que constituye, para los fines prácticos, la parte más importante de la estrategia aplicada.

En la guerra naval, esta etapa de concentración tiene un significado especial en el desarrollo de una campaña y, en el mar, se destaca con más claridad que en tierra. Debido a la magnitud de los ejércitos modernos y a la naturaleza limitada de sus líneas de movimiento, como también a su escasa movilidad intrínseca en comparación con la de las flotas, los procesos de reunión, concentración y formación de la masa de batalla, tienden a superponerse los unos con los otros, sin delimitación alguna de valor práctico. Un ejército frecuentemente alcanza la etapa del despliegue estratégico directamente desde las bases de movilización de sus unidades y en algunas ocasiones célebres, su única verdadera concentración tuvo lugar en el campo de batalla. En la guerra continental, por lo tanto, existe menos dificultad en usar el término para abarcar los tres procesos; la tendencia de éstos es siempre hacia la superposición. Pero en el mar, donde las comunicaciones son libres y no se hallan restringidas por obstáculos, y donde la movilidad es grande, estos procesos son susceptibles de una diferenciación más exacta. Lo normal es que una flota se reúna en un puerto naval; de ahí, mediante un movimiento definido se dirige al centro estratégico, y desde este punto se destaca en divisiones, según sea necesario. La concentración alrededor de ese centro podrá estar muy lejos de constituir una masa; y la formación final de ésta no tendrá semejanza alguna con ninguno de ambos movimientos previos.

Por muy exenta que se encuentre una flota de las trabas propias de un ejército, siempre se presentan en el mar condiciones peculiares de fricción que entorpecen la libre disposición de sus fuerzas, siendo una fuente de tal fricción la protección del comercio; por más que nuestro plan de guerra pueda exigirnos la concentración cerrada, la necesidad de proteger al comercio requerirá siempre la dispersión. La otra fuente de ficción la constituyen la libertad y el secreto pro-

pios de los movimientos en el mar. Como el mar no cuenta con caminos que limiten o indiquen nuestras líneas de operaciones, tampoco nos dará mayores indicaciones acerca de las del enemigo. Deberán contemplarse los puntos más distantes y más dispersos, como objetivos posibles de aquél; si a esto agregamos el hecho de que dos o más flotas pueden obrar en conjunto, desde bases muy separadas, con mucha más certeza de la que es posible a los ejércitos, es evidente que en el mar la diversidad de combinaciones es mucho mayor que en tierra, oponiéndose constantemente la diversidad de combinaciones a la existencia de la masa central.

De esto se desprende que mientras la flota enemiga esté dividida y disponga, por lo tanto, de varias posibilidades de operar, sea concentrada o esporádicamente, nuestra distribución será impuesta por la necesidad de poder hacer frente a una diversidad de combinaciones y proteger objetivos diversos. Nuestras concentraciones, por consiguiente, deben ser mantenidas tan abiertas y flexibles como sea posible. La historia nos muestra, en efecto, que mientras más fructífera y reciente ha sido nuestra experiencia, y mientras más exacta ha sido nuestra comprensión de la guerra, más abiertas fueron nuestras concentraciones. La idea de la agrupación, como virtud intrínseca, es cultivada durante la paz y no durante la guerra; ella entraña la noción de debilidad de que en la guerra debemos tratar más bien de evitar nuestra propia derrota que procurar infligirla al enemigo. Es verdad que los partidarios de la masa se escudan tras el concepto plausible de que su finalidad es infligir derrotas aplastantes; pero ésta también es una idea propia de tiempo de paz. La guerra ha demostrado ampliamente que las victorias no sólo tienen que ser logradas, sino que deben ser preparadas; deben ser preparadas mediante audaces combinaciones estratégicas que, como regla general, implican dispersión, aunque sólo sea aparente. Las victorias sólo pueden alcanzarse aceptando riesgos, de los cuales el mayor y más real es la división.

El efecto de la paz prolongada ha sido el de convertir la «concentración» en una especie de lema, en forma tal que la división de una flota tiende casi a ser considerada como signo seguro de mala conducción. Los críticos han llegado a perder de vista la experiencia de las antiguas guerras, de que sin división no son posibles combinaciones estratégicas; en realidad, éstas deben fundarse en la división. La división es mala únicamente cuando se la lleva más allá de los límites de un despliegue bien enlazado. Teóricamente, resulta erróneo situar una parte de la flota en una posición tal que pueda impedírsele el volver a su centro estratégico cuando es enfrentada por una fuerza superior. No existe nunca, desde luego, la certeza de poder efectuar tales retiradas; siempre dependerán en cierta medida de la habilidad y recursos de los comandos de las fuerzas contrapuestas y de los azares dependientes del estado del tiempo; pero deben aceptarse algunos riesgos. Si no arriesgamos nada, rara vez realizaremos algo. Es un gran conductor quien puede valorar correctamente con qué amplitud de despliegue puede extender su concentración. Esta facultad de efectuar un ajuste audaz y seguro entre cohesión y alcance, constituye ciertamente una prueba suprema para ese criterio que en la conducción de la guerra ocupa el lugar de la teoría estratégica.

En la historia naval británica es difícil hallar ejemplos de una división defectuosa. El caso que se cita más comúnmente es antiguo: ocurrió en 1666 durante la segunda guerra con Holanda. Monk y Rupert mandaban la flota principal, la que dejando sus bases de movilización en el Támesis y Spithead, se había concentrado frente a las Dunas. Allí se encontraban esperando que De Ruyter se hiciera a la mar, en una posición desde la cual podrían empeñarse con él, sea que su objeto fuera un ataque en el Támesis o reunirse con los franceses. Encontrándose en esta situación, les llegó el rumor de que la escuadra de Tolón se dirigía hacia el Canal de la Mancha, a fin de cooperar

con los holandeses. Basados en esta información falsa, dividieron la flota, volviendo Rupert a Portsmouth para cubrir esa posición en caso de que fuera el objetivo de los franceses. De Ruyter inmediatamente zarpó con una flota muy superior a la división de Monk; éste, sin embargo, aprovechando que el tiempo se había cerrado, lo sorprendió fondeado y creyendo que contaba con suficiente ventaja táctica, lo atacó impetuosamente. Mientras tanto, llegó a conocerse la verdadera situación; no había tal flota francesa y Rupert recibió orden de regresar, consiguiendo unirse con Monk cuando éste llevaba ya tres días de combate con De Ruyter. Durante dicho combate, Monk había sufrido serias pérdidas, viéndose obligado a retirarse hasta el Támesis y fué creencia general que únicamente la llegada, aunque tardía, de Rupert, le salvó de un verdadero desastre.

En este caso se condena generalmente con ligereza a la estrategia y se la hace responsable exclusivamente por el revés sufrido. Se considera que Monk, quien como militar se había revelado uno de los mejores estrategas de su época, cometió el desacierto por causa de su manifiesta ignorancia de los principios elementales. Se admite que debió haber mantenido su flota reunida; pero sus críticos no reparan en que, por lo menos según la opinión de la época, esto no habría resuelto el problema. Si hubiera mantenido completa la flota para empeñarse con De Ruyter, es probable que éste no hubiera salido al mar y seguramente Portsmouth y la isla de Wight habrían quedado expuestos a los franceses si éstos hubieran aparecido; si hubiera movido su masa para enfrentar a los franceses, habría dejado expuesto el Támesis a De Ruyter. Fué una situación que no podía ser resuelta por la simple aplicación de lo que los franceses llaman la *masse centrale*. La única forma de proteger del ataque ambos lugares, era dividir la flota exactamente como tuvo que hacerlo Nelson con su fuerza de defensa en el mismo teatro, en 1801. En ninguno de estos casos fué la división un error, porque era

una necesidad; en el caso de Monk y Rupert, el error consistió en que extendieron su alcance sin tomar medidas adecuadas para conservar la cohesión. Se debió haber mantenido una estrecha conexión mediante cruceros entre las dos divisiones, y Monk no debió haberse empeñado tan a fondo antes de tener a Rupert a su lado. Esta, según se dice, fué la opinión de la mayoría de sus jefes subordinados; sostuvieron que no debió haber combatido cuando lo hizo. Lo correcto, según el principio de Kempenfelt, habría sido mantener contacto con De Ruyter en forma de evitar que éste operara y haberse replegado lentamente, atrayendo a los holandeses, hasta que se cerrara nuevamente su abierta concentración. Si De Ruyter se hubiese negado a seguirlo a través del estrecho, habría habido tiempo sobrado para reunir la flota, y si aquél lo hubiera seguido, habría podido atacarlo en una posición que no admitía escapatoria. El error no era, en realidad, de carácter estratégico, sino más bien un error de juicio táctico. Monk sobreestimó la ventaja de su sorpresa y el poder de combate relativo de ambas flotas y creyó que podría triunfar sin necesidad de ayuda. El peligro de la división reside en verse sorprendido y obligado a combatir en inferioridad de condiciones; mas éste no fué el caso de Monk, pues no fué sorprendido y pudo haber evitado fácilmente la acción, si así lo hubiera deseado. Juzgar este caso utilizando simplemente la concentración como piedra de toque, sólo tiende a establecer conceptos discutibles, tales como los que han hecho condenar aquella otra división más famosa ocurrida en la fase crítica de la campaña de 1805, y de la cual deberemos ocuparnos más adelante.

Aparte del peligro general de utilizar palabras o máximas en esta forma, es evidente que resulta poco aconsejable, sobre todo en el caso de la concentración y la división. La regla corriente dice que la división es perjudicial, a menos que se disponga de una gran superioridad. Sin embargo, han habido numerosos casos en que estando en guerra con un

enemigo inferior, hemos encontrado nuestra principal dificultad en el hecho de que éste mantenía su flota dividida y en esa forma producía una especie de estancamiento. El objeto principal de nuestras operaciones navales fué entonces poner fin a esta situación. Obligar a un enemigo inferior a concentrarse es, a la verdad, el acto preliminar para obtener una de esas victorias aplastantes que siempre debemos perseguir, pero que tan raras veces se logra. Obligando al enemigo a intentar la concentración, obtendremos la oportunidad de destruir aisladamente sus divisiones mediante una sagaz dispersión de nuestras fuerzas; si lo inducimos a agruparse, simplificaremos nuestro problema, obligándolo así a elegir entre permitirnos ejercer el dominio o dejarlo librado a la decisión de una acción importante.

Los partidarios de la concentración cerrada, responderán que esto es muy cierto; a menudo tratamos de obligar a nuestro enemigo a concentrarse, pero eso no demuestra que la concentración sea a veces una desventaja, puesto que nosotros mismos tendremos que concentrarnos en forma cerrada para obligar al enemigo a una concentración similar. Se ha generalizado, en efecto, la máxima de que la concentración origina concentración; pero no está demás decir que ésta es una máxima que la historia refuta por completo. Si el enemigo está dispuesto a jugar el todo en una batalla, esta máxima será cierta, pero si teníamos demasiada superioridad, o nuestra concentración había sido tan bien dispuesta que se le privaba de la esperanza de la victoria, entonces casi siempre nuestra concentración produjo el efecto de obligarle a dispersarse para la acción esporádica. Tan seguro ha sido este resultado, que en nuestras antiguas guerras, en las que por lo general teníamos la superioridad, siempre adoptamos las concentraciones más abiertas posibles, a fin de evitar los ataques esporádicos.

Es verdad que la tendencia de los franceses a adoptar este modo de guerra suele atribuirse a alguna ineptitud natural que está fuera del dominio de la teoría estratégica;

pero este punto de vista se debía más bien a la irritación que nos causaba el método, que a un razonamiento sereno. Para un beligerante relativamente débil, la acción esporádica era lo mejor, y la única alternativa que le quedaba era favorecer nuestros planes, arriesgando la decisión cuya obtención constituía nuestro mayor interés. La sola acción esporádica nunca podía dar a nuestro enemigo el dominio del mar, pero nos podía causar daños y entorpecer nuestros planes, y siempre existía la esperanza de que ella extendiese nuestra concentración en forma tal que procurase buenas probabilidades de obtener una serie de acciones menores afortunadas.

Consideremos ahora el caso más importante de 1805. En esa campaña, nuestra distribución fué muy extendida, y estuvo basada en varias concentraciones. La primera tenía su centro en las Dunas y se extendía no tan sólo a través de la línea de pasaje del ejército invasor, sino también sobre la totalidad del mar del Norte, a fin de evitar dificultades a nuestro comercio o sistema de defensa de costas, de parte de los holandeses, desde el Texel, o de escuadras francesas que llegaran del Norte. La segunda, conocida con el nombre de Escuadra Occidental, tenía su centro frente a Ouéssant y se extendía sobre toda la bahía de Vizcaya, por medio de escuadras avanzadas, situadas frente a El Ferrol y Rochefort. Con otra escuadra frente a la costa de Irlanda, fué también posible extendernos a gran distancia en el Atlántico, a fin de proteger la llegada de nuestro comercio. Dicha distribución mantenía la vigilancia sobre los puertos navales franceses y sobre las rutas de aproximación al Canal de la Mancha, donde se encontraban los terminales de las grandes rutas comerciales del Sur y del Oeste.

Una tercera concentración existía en el Mediterráneo, cuyo centro, a las órdenes de Nelson, se encontraba en Cerdeña; ésta tenía subcentros distribuídos en Malta y Gibraltar, y cubría toda la extensión desde el cabo San Vicente, fuera del estrecho, hasta Tolón, Trieste y los Dardanelos.

Cuando se declaró la guerra con España en 1804, se consideró conveniente dividir este comando, y las aguas españolas fuera del estrecho fueron controladas por una cuarta concentración, cuyo centro se encontraba frente a Cádiz y cuyo límite Norte era el cabo Finisterre, en donde se juntaba con la concentración de Ouéssant.

Por razones de orden más bien personal que estratégico, esta disposición no subsistió por mucho tiempo, ni en realidad existió la misma necesidad de ella después de algunos meses, porque la escuadra de Tolón había trasladado su base a Cádiz. Mediante este sistema de conjunto eran controlados todos los mares europeos, tanto para propósitos militares como comerciales.

En las áreas terminales distantes, como el Oriente y las Antillas, existían concentraciones alrededor de un núcleo central, en las cuales se había establecido con carácter permanente todo el mecanismo necesario para su conexión, y para que éstas fueran efectivas se habían adoptado precauciones mediante las cuales las diversas escuadras de Europa podían enviar destacamentos, a fin de aumentar sus fuerzas en la medida que los movimientos del enemigo pudieran hacerlo necesario.

A pesar de lo extensa de esta distribución y de su gran alcance, se mantuvo un alto grado de cohesión, no sólo entre las partes de cada concentración, sino también entre las diferentes concentraciones entre sí. Por medio de un centro menor de cruceros en las islas del Canal, las concentraciones de las Dunas y Ouéssant podían reunirse rápidamente. En forma semejante se encontraba ligada la concentración de Cádiz con la de Ouéssant en Finisterre, y a no haber sido por fricciones y antipatías personales habría sido igualmente fuerte la cohesión entre las concentraciones del Mediterráneo y de Cádiz. Por último, se había tomado una medida magistral para que todas las concentraciones se condensaran en una gran masa en el punto vital frente a Ouéssant, antes que pudiera, dentro de lo previsible, reunirse allí una masa enemiga.

A juicio de los mejores almirantes de Napoleón, « que conocían el oficio del mar », la flota británica así dispuesta presentaba un estado de concentración que sólo podría ser destruída por un azar favorable, que estaba fuera de los límites de un cálculo mesurado; Decrés y Bruix no dudaban de esto, y esta convicción abrumó a Villeneuve en el momento crítico. Después de haber llevado a cabo la concentración que Napoleón había proyectado, hasta haber reunido tres divisiones en El Ferrol, supo que las secciones avanzadas de nuestra Escuadra Occidental habían desaparecido de El Ferrol y Rochefort. Según su opinión, compartida por el Almirantazgo británico, esta escuadra a pesar de su dispersión en la bahía de Vizcaya, siempre había estado concentrada; pero no fué esto el motivo de su desaliento, sino la noticia de que Nelson había reaparecido en Gibraltar, y había sido visto navegando hacia el Norte. Para Villeneuve esto significaba que la totalidad de la escuadra europea de su enemigo se encontraba en estado de concentración. « Su concentración de fuerzas », escribió más tarde, « era en aquel momento más grave que en cualquier otra disposición anterior, siendo tal que se encontraba en situación de enfrentar, en superioridad de condiciones, a las flotas combinadas de Brest y de El Ferrol ». Por esa razón, explicó, había desistido de la lucha, considerándola de antemano perdida. Sin embargo, para el juicio inexperto de Napoleón era imposible poder darse cuenta de lo que se le presentaba. Apreciando la elasticidad de la distribución naval británica de acuerdo con la movilidad relativamente restringida y pesada de los ejércitos, la consideró como una dispersión imprudente y poco técnica; su soltura parecía indicar una debilidad tan grande para los objetivos distantes que quedaban expuestos a sus escuadras dispersas, que opinó que mediante una demostración de acción esporádica, podría dispersar aún más a nuestra flota y luego, por medio de una concentración cerrada, destruir en detalle la parte principal. Este

fué un caso claro en el cual la dispersión del enemigo nos obligó a adoptar la forma más abierta de concentración, y en que nuestra relativa dispersión tentó al enemigo a concentrarse y arriesgar una decisión. No puede afirmarse que le impusiéramos intencionalmente este movimiento fatal; fué más bien la acción de la ley estratégica puesta en acción por nuestra audaz distribución. Estábamos decididos a no permitir que su amenaza de invasión, por más formidable que fuera, nos obligara a adoptar una concentración tan cerrada como para dejar nuestros dispersos intereses expuestos a su ataque. Tampoco puede decirse que nuestra primera intención fuera impedir su tentativa de concentrarse. Cada uno de sus puertos militares era vigilado por una escuadra, pero se sabía que esto no podría impedir la concentración. La evasión de una sola división podría bastar para romper la cadena, mas esta consideración no alteraba el estado de cosas. La distribución de nuestras escuadras frente a sus puertos navales fué necesaria para evitar la acción esporádica; su distribución fué impuesta por la defensa del comercio y de los territorios coloniales y aliados, es decir, por nuestra necesidad de ejercer el dominio general, aun cuando no pudiéramos destruir la fuerza enemiga.

Toda la correspondencia de Nelson de este período demuestra que su objeto principal fué la protección de nuestro comercio en el Mediterráneo y los territorios de Turquía y Nápoles. Cuando Villeneuve consiguió escapar, su fastidio no fué causado por la perspectiva de una concentración francesa, que le tenía sin cuidado, pues sabía que para ese caso se habían previsto contraconcentraciones; sino que fué más bien por haber perdido la oportunidad que la tentativa de concentrarse había puesto a su alcance. Siguió a Villeneuve hasta las Antillas, no para evitar la concentración sino, en primer lugar, para proteger el comercio local y a Jamaica y en segundo lugar, con la esperanza de encontrar otra oportunidad para asestar el golpe que había fallado. Lord Barham adoptó precisamente el mismo pun-

to de vista; cuando supo el regreso de Villeneuve de las Antillas destacó tres divisiones de la Escuadra Occidental, es decir, de la concentración de Ouéssant, a su encuentro, declarando expresamente que su objeto no era evitar la concentración, sino que era impedir que los franceses trataran de efectuar acciones esporádicas. « La interceptación de la flota en cuestión, en su regreso a Europa », escribió, « sería a mi juicio el objeto principal; esto disuadiría de toda futura expedición y mostraría a Europa que puede ser aconsejable ocasionalmente ceder en el sistema de bloqueo, con el propósito expreso de entregarlos en nuestras manos en la oportunidad conveniente ».

En realidad, no teníamos ninguna razón para impedir la concentración enemiga. Era nuestra mejor oportunidad para resolver en forma efectiva la situación que se nos presentaba. Nuestra verdadera política era conseguir en forma permanente el dominio por una gran decisión naval. Mientras el enemigo permaneciera dividido, no podría esperarse tal decisión; no fuímos dueños de la situación hasta que trató de efectuar su concentración y ésta alcanzó su última etapa. El intrincado problema con que habíamos estado luchando quedó reducido a cerrar nuestra propia concentración sobre el centro estratégico, frente a Ouéssant; pero, en la última etapa, el enemigo no pudo hacer frente a la formidable posición que manteníamos, paralizándose su concentración. Villeneuve se replegó sobre Cádiz, y el problema para nosotros empezó a presentarse en su antigua complejidad. Mientras manteníamos frente a Ouéssant la masa que nuestra gran concentración había producido, estábamos resguardados de toda invasión; pero no bastaba esto, pues los mares quedaban librados a la acción esporádica desde los puertos españoles. Había cerca convoyes del Oriente y de las Antillas; nuestra expedición en el Mediterráneo estaba en peligro, y otra estaba a punto de zarpar de Cork. Ni Barham en el Almirantazgo, ni Cornwallis que tenía el comando frente a Ouéssant, vaci-

laron un momento. Mediante una deducción simultánea, ambos decidieron que era preciso dividir la masa. La concentración debía ser abierta nuevamente, y así se hizo: Napoleón designó esta operación una *insigne bêtise*, pero fué la operación que lo derrotó; y debió derrotarlo, cualquiera que fuera la habilidad de sus almirantes, pues las dos escuadras nunca perdieron contacto. Se encontró encerrado en una situación que no permitía abrigar esperanzas; su flota no estaba ni concentrada para un golpe decisivo, ni desplegada para la acción esporádica, simplificando así el problema de su enemigo. Nuestra posición era más segura que nunca y, en una tentativa desesperada para zafarse, se vió obligado a exponer su flota a la decisión final que deseábamos.

Toda esta campaña muestra acertadamente lo que se entendía por concentración al final de las grandes guerras navales. Para lord Barham y los hábiles almirantes que interpretaron sus planes, significó la posibilidad de formar la masa en el lugar y momento convenientes. Significó, en estrecha analogía con el despliegue estratégico en tierra, la disposición de las escuadras alrededor de un centro estratégico desde el cual las flotas podían condensarse para la acción en masa en cualquier dirección necesaria y sobre el cual podían replegarse si se les presionaba excesivamente. En este caso, el centro final lo constituían las angosturas del Canal, donde el ejército de Napoleón se encontraba listo para cruzar; pero allí no había ninguna formación de masa y una distribución tan imperfecta habría significado una actitud puramente defensiva; hubiera sido esperar el golpe en vez de tratar de asestarlo y tal actitud habría implicado un gravísimo error para nuestros antiguos maestros de la guerra.

Hasta ahora, sólo hemos considerado la concentración según se aplica a las guerras en las cuales tuvimos una preponderancia de fuerzas navales; pero los principios tienen la misma validez si una coalición nos colocaba en situa-

ción de inferioridad. El caso más notable es la campaña en aguas de nuestra metrópoli, en 1782, que fué de orientación estrictamente defensiva. Según nuestras informaciones, Francia y España tenían la intención de terminar la guerra con un gran esfuerzo combinado contra nuestras islas de las Antillas, y en particular Jamaica. Se reconoció que la forma de hacer frente a la amenaza sería concentrar, a los fines de una acción ofensiva en el mar Caribe, todos los buques que no eran absolutamente indispensables para la defensa de las aguas nacionales; de modo que en vez de tratar de disponer de suficientes fuerzas para emprender la ofensiva en ambas áreas, se decidió asegurar el área más crítica. Para hacer esto, la escuadra de la metrópoli tuvo que ser reducida a un nivel tan bajo con relación a lo que el enemigo tenía en aguas europeas, que la acción ofensiva quedaba descartada de nuestra parte.

Mientras Rodney se hizo cargo del área de la ofensiva, se asignó la otra a lord Howe. La tarea de este último comando era evitar que la coalición pudiera obtener un dominio tal sobre nuestras aguas metropolitanas que quedaran a su merced nuestro comercio y costas, lo cual no parecía ser tarea fácil; sabíamos que el plan del enemigo era combinar su ataque a las Antillas con una tentativa de controlar el mar del Norte, y posiblemente el paso de Calais, con una escuadra holandesa de doce o quince buques de línea, mientras una flota combinada, franco-española, de por lo menos cuarenta velas, ocuparía la entrada del Canal, siendo posible igualmente que esas dos fuerzas trataran de efectuar su reunión. En cualquier caso, el objeto de estas operaciones conjuntas era el de paralizar nuestro comercio y hostilizar nuestras costas obligándonos, por lo tanto, a descuidar el área de las Antillas y los dos objetivos españoles, Menorca y Gibraltar. Disponíamos en total de unos treinta buques de línea en aguas nacionales y, aunque un gran número de éstos eran unidades de tres puentes, muchos no podrían estar listos para hacerse a la mar antes del verano.

Aunque la fuerza disponible era inferior, no se pensó en una defensa puramente pasiva. Esto no resultaba adecuado para afrontar la situación; algo debía hacerse para entorpecer las operaciones ofensivas de los aliados en las Antillas y en Gibraltar, pues de lo contrario lograrían el objeto de su campaña contra nuestro país. Se resolvió efectuarlo mediante contragolpes menores sobre sus líneas de comunicaciones, hasta el límite máximo de nuestra capacidad defensiva, lo cual significaba ampliar considerablemente nuestra concentración; pero estábamos resueltos a hacer todo lo posible a fin de evitar que pudieran llegar a las Antillas refuerzos procedentes de Brest, interrumpir en todas las ocasiones favorables el comercio francés, y finalmente socorrer, a toda costa, a Gibraltar.

En estas condiciones, la concentración defensiva se basó en una masa central o reserva situada en Spithead, una escuadra en las Dunas vigilando el Texel para la seguridad del comercio del mar del Norte y otra, hacia el Oeste para vigilar a Brest e interrumpir sus comunicaciones trasatlánticas. Kempenfelt, al mando de esta última escuadra, acababa de demostrar lo que se podía obtener, mediante su gran hazaña de la captura del convoy de De Guichen, constituído por provisiones militares y navales destinadas a las Antillas. Al principio de la primavera fué relevado por Barrington, quien zarpó el 5 de Abril a fin de volver a tomar la posición de Ouéssant, recibiendo instrucciones de no combatir con un enemigo superior, excepto en circunstancias favorables, debiendo retirarse en caso contrario sobre Spithead; estuvo ausente tres semanas y regresó con un convoy de tropas y provisiones de la India Oriental francesa, además de dos de los buques de línea que formaban la escolta enemiga.

Hasta ahora, no se habían notado señales inmediatas del gran movimiento que se esperaba desde el Sur. La flota franco-española, que se había reunido en Cádiz, trató en vano de impedir que llegaran a Gibraltar pequeños relevos

y de proteger al comercio que se dirigía hacia sus propios países. Los holandeses, sin embargo, se estaban volviendo activos y se aproximaba la época de la llegada de nuestro comercio del Báltico.

Ross, en el mar del Norte, no tenía sino cuatro buques de línea para vigilar el Texel y no estaba en condiciones de afrontar el peligro. De acuerdo con esto, en los primeros días de Mayo se llevó todo el peso de la concentración de la metrópoli a las aguas del mar del Norte. El día 10, Howe zarpó con Barrington y el grueso de la flota para reunirse con Ross en las Dunas, mientras que Kempenfelt volvió a tomar su posición en Ouéssant; alrededor de la mitad de la escuadra de Brest había salido para unirse con los españoles en Cádiz, indicándose a Kempenfelt que su deber principal era interceptar el resto de la escuadra, si se hacía a la mar; pero como en el caso de las instrucciones de Barrington, si se encontrara con una escuadra superior debería retirarse, remontando el Canal junto a la costa inglesa y unirse a Howe. A pesar de que la influenza hacía entonces estragos en su flota, consiguió mantener inactivos a los franceses. Howe, frente a las mismas dificultades, tuvo igualmente éxito; los holandeses habían salido al mar, pero regresaron apenas se informaron de sus movimientos y Howe operando frente a Texel los mantuvo allí, conservando el dominio completo del mar del Norte, hasta que nuestro comercio del Báltico llegó seguro al país. A fines de Mayo todo quedó listo y como nuestro servicio de información indicaba que al fin estaba por empezar el gran movimiento desde Cádiz, Howe, a quien se permitió cierta libertad de acción, decidió que había llegado el momento de desplazar sus fuerzas al otro extremo y unirse a Kempenfelt. El gobierno, sin embargo, parecía suponer que debía serle posible utilizar su posición para dirigir operaciones ofensivas contra el comercio holandés; pero en opinión del almirante esto significaría perder el control sobre su plan y sacrificar demasiado la cohesión. Informó al gobier-

no que no consideraba aconsejable destacar fuerzas de su escuadra contra el comercio, « por no saber cuándo vendría un llamado repentino, al menos para la mayor parte de ella, desde el Oeste ». De acuerdo, por lo tanto, con sus instrucciones generales, dejó a Ross una fuerte escuadra de nueve buques de línea, suficiente para mantener en jaque y aun para « apresar y destruir » a los buques relativamente débiles de los holandeses, y con el resto de sus buques volvió hacia el Oeste (1). Su intención fué dirigirse con la mayor rapidez posible a unirse con Kempenfelt frente a la costa de Francia, pero no pudo hacer esto debido a los estragos de la influenza. Kempenfelt se vió obligado a regresar, efectuándose la reunión en Spithead, el 5 de Junio.

La epidemia fué tan grave, que durante tres semanas no se pudieron mover. Luego llegó la noticia de que la flota de Cádiz, bajo el mando de Langara, había zarpado el mismo día que Howe llegó a Spithead y entonces se decidió llevar una arremetida, con todos los buques en condiciones de navegar, tratando de interceptarla antes de su llegada a Brest.

Era demasiado tarde. Antes de que pudiera tomar posición, se había efectuado la unión entre Langara y la escuadra de Brest, ocupando los aliados con todas sus fuerzas la boca del Canal. Con el agregado de los buques de Brest, la flota combinada sumaba 40 buques de línea, mientras que los que Howe pudo reunir sólo fueron 22; pero entre ellos había 7 de tres puentes y 3 de 80 cañones y además pronto recibiría refuerzos. Fueron llamados tres de los buques pequeños de Ross y otros cinco estaban casi listos, pero Howe no pudo esperar a estos últimos, pues se encontraba cerca un convoy procedente de Jamaica, al cual era preciso salvar a cualquier precio.

¿Qué debía hacerse? Tan pronto avistó al enemigo, se

(1) Se creía que los holandeses poseían dieciséis buques de línea: uno de 74, siete de 68 y el resto de menos de 60 cañones. En la escuadra de Ross, había un navío de tres puentes y dos de 80 cañones.

dió cuenta de que era imposible pensar en una acción favorable. En las primeras horas de la mañana del 12 de Julio, « estando a 15 leguas al S. S. E. de Scilly », se avistó hacia el Oeste a Langara con 36 buques de línea. » Tan pronto », escribió Howe, « se conoció su fuerza, creí conveniente evitar el combate con ellos en esas circunstancias y por lo tanto, hice rumbo al Norte para pasar entre Scilly y Land's End. Mi propósito con esto fué correrme al Oeste del enemigo, tanto para la protección del convoy de Jamaica como para ganar las ventajas de la posición, a fin de conducirlos a una acción, que la diferencia de números hacía deseable ».

Por un brillante esfuerzo marinero se efectuó la peligrosa maniobra bajo la protección de la noche y resultó todo un éxito, pues los aliados no se aventurarían a entrar al Canal antes de encontrar y derrotar a Howe; fué la de éste una hazaña sin precedentes. Suponiendo, posiblemente, que debió haber pasado por su retaguardia hacia alta mar, lo buscaron hacia el Sur, navegando durante un mes en infructuosa búsqueda. Mientras tanto, Howe, enviando sus cruceros hacia el punto de reunión con el convoy frente a la costa S. O. de Islandia, había conducido toda su flota para juntarse con éste a unas 200 millas al Oeste de los Skelligs.

Los vientos del Norte le impidieron alcanzar a tiempo la latitud debida, pero esto no tuvo importancia; el convoy pasó entre él y el Sur de Irlanda y como el enemigo había efectuado una corrida hacia Ouéssant, pudo entrar a salvo al Canal sin avistar una sola vela enemiga. Ignorando lo sucedido, Howe navegó una semana ejercitando sus buques « en movimientos combinados, tan necesarios, especialmente en la presente ocasión ». Luego, con su flota en excelentes condiciones para la táctica preventiva, de acuerdo con la conocida exposición de Kempenfelt, volvió a buscar al enemigo hacia el Este, a fin de tratar de atraerlo desde su posición en Scilly y así librar al Canal; estando en camino supo que el convoy había entrado y,

libre de esta preocupación, se dirigió hacia el Lizard donde le esperaban refuerzos. Aquí encontró que el Canal estaba despejado, pues por falta de provisiones el enemigo se había visto obligado a retirarse a puerto y él volvió a Spithead para prepararse a socorrer a Gibraltar.

Mientras se hacía esto, la escuadra del mar del Norte fué reforzada nuevamente, a fin de poder reanudar el bloqueo del Texel y proteger la llegada de los convoyes de otoño desde el Báltico, lo cual hizo con todo éxito. Ni un solo buque cayó en manos del enemigo y la campaña y, en realidad, toda la guerra, finalizaron con la conducción por parte de Howe de la masa de sus fuerzas a Gibraltar, realizando la notable proeza de llevarle socorros en presencia de la escuadra española. No puede haber mejor ejemplo del poder y alcance de una concentración bien planeada.

Si ahora buscamos deducir del ejemplo anterior y otros análogos, principios que nos sirvan de guía acerca de la concentración y la división, encontraremos ante todo el siguiente: el grado de división necesario está en proporción con el número de puertos navales desde los cuales el enemigo pueda obrar en contra de nuestros intereses marítimos, y con la extensión de línea de costa a lo largo de la cual están distribuídos. Es un principio derivado de la esencia de nuestra antigua tradición, que debemos tratar siempre no sólo de evitar que el enemigo ataque nuestros puntos vitales, sino también de atacarlo en el mismo instante en que intente alguna acción. Debemos hacer de cada una de sus tentativas un motivo para nuestros contraataques. La distribución que implica esta finalidad variaba mucho con los distintos enemigos. En nuestras guerras con Francia, y en particular cuando España y Holanda estuvieron aliadas con ella, el número de puertos a considerar era muy grande y su distribución muy amplia. En cambio, en nuestras guerras con los holandeses solos, el número y la distribución de los puertos era relativamente pequeño y en ese caso nuestra concentración fué siempre cerrada.

Este modo de distribución, sin embargo, no es lo único que debe considerarse. La concentración dependerá no tan sólo del número y posición de los puertos enemigos, sino que será modificada por la extensión en la cual las líneas de operaciones que parten de esos puertos atraviesen nuestras propias aguas. La razón es evidente; cualesquiera que sean nuestro enemigo y la naturaleza de la guerra, debemos siempre mantener una flota en aguas de la metrópoli. En toda circunstancia esto es esencial para la defensa de los terminales de nuestro comercio, así también como una reserva central, desde la cual puedan destacarse divisiones para reforzar terminales distantes y aprovechar oportunidades para contraataques. Es el « resorte principal », como dijo lord Barham, « del cual deben proceder todas las operaciones ofensivas ». Pero es claro que si, como sucedió en las guerras con Francia, las líneas de operaciones enemigas no atraviesan nuestras aguas metropolitanas, no responderá a nuestras necesidades la concentración cerrada sobre dicha escuadra, a pesar de ser ésta permanente y estar establecida como base de todo nuestro sistema. Si por el contrario, como ocurrió en el caso de las guerras con Holanda, estas líneas atraviesan nuestras aguas metropolitanas, la concentración en dichas aguas es todo lo que se requiere. Nuestra división se medirá, por lo tanto, por la cantidad de fuerza excedente y por el límite hasta el cual nos creamos capacitados para destacar escuadras destinadas a efectuar acciones ofensivas contra los intereses marítimos distantes del enemigo, sin perjudicar nuestro control sobre los terminales en la metrópoli de sus líneas de operaciones y nuestro poder para atacarlo tan pronto se mueva. Estas observaciones son aplicables naturalmente a las operaciones de la flota principal; si tal enemigo dispone de bases coloniales distantes, desde las cuales puede hostigar nuestro comercio, es lógico que deberán ser formadas concentraciones menores en esas áreas.

A continuación debemos observar que cuando las escua-

dras enemigas están muy distribuídas en numerosas bases, no siempre podremos simplificar el problema dejando algunas de éstas abiertas para incitarlo a concentrarse y reducir el número de puertos a ser vigilados; puesto que si hacemos esto, dejaremos sus escuadras no vigiladas en libertad para efectuar acciones esporádicas. A menos que estemos seguros de que tiene la intención de concentrarse con miras de entablar una acción decisiva, nuestro único medio de simplificar la situación es vigilar cada puerto tan de cerca como sea necesario para contrarrestar en forma eficaz todo intento de acción esporádica; negándosele de este modo la acción esporádica, el enemigo deberá permanecer inactivo o concentrarse.

El siguiente principio a considerar es el de la flexibilidad. La concentración debe disponerse en forma tal que dos partes cualesquiera puedan unirse libremente, y que todas las partes puedan condensarse con rapidez en una masa, en un punto cualquiera del área de concentración. El objeto de evitar la formación de la masa es privar al enemigo del conocimiento de nuestra verdadera distribución o propósito de la misma en un momento dado, y al mismo tiempo asegurar que estará dispuesta en forma de responder a todo movimiento peligroso que el enemigo pudiera emprender. Más aún, nuestra finalidad no debe ser tan sólo evitar que alguna de las partes sea vencida por una fuerza superior, sino también considerar a cada escuadra destacada como una celada para atraer al enemigo hacia su destrucción. La concentración ideal, en resumen, es una debilidad aparente que oculta una fuerza verdadera.



3.ª PARTE

Conducción de la Guerra Naval

CAPITULO I

PRELIMINARES

I

DIFERENCIAS INHERENTES A LAS CONDICIONES DE LA GUERRA EN TIERRA Y EN EL MAR

Antes de tratar de aplicar los principios generales precedentes en forma definida a la conducción de la guerra naval, es necesario despejar el campo de ciertos obstáculos que se oponen a juzgar acertadamente. Debe recordarse que la elucidación gradual de la teoría de la guerra ha sido, casi por completo, obra de militares; pero su trabajo ha sido tan admirable y tan filosófico el método adoptado, que ha dado lugar a una tendencia, muy natural, de considerar que sus bien fundadas conclusiones son de aplicación general. Nadie negará que las normas principales que establecieron son, en cierto modo, las que deben regir en toda estrategia. Fueron los verdaderos precursores y sus métodos deben en lo esencial, ser los nuestros; pero hemos de recordar que el campo en el cual debemos actuar es radicalmente diferente de aquel en que ellos adquirieron su pericia.

Una breve consideración nos revelará el gran alcance que tienen estas diferencias. Preguntémosnos cuáles son las ideas principales alrededor de las que gira la ciencia militar. Puede aceptarse en líneas generales que los principios elementales son tres: primero, la idea de la concentración

de la fuerza, es decir, la idea de vencer el poder principal del enemigo, llevando a actuar contra él el máximo de peso y energía que nos sea posible; segundo, la idea de que la estrategia consiste principalmente en un asunto de líneas de comunicaciones definidas; y tercero, la idea de la concentración del esfuerzo, que significa tener en vista solamente la fuerza que deseamos vencer, sin considerar objetos ulteriores. Ahora bien, si examinamos las condiciones que dan a estos principios tanto arraigo en tierra, deduciremos que en los tres casos éstas difieren en el mar en forma considerable.

Tomemos el primer principio; a pesar de toda la importancia que debemos restarle en el caso de las guerras limitadas, es el predominante. Su esencia queda expresada por la máxima sibilina de que el objetivo primordial lo constituye la fuerza principal del enemigo. En la literatura naval corriente, esta máxima se aplica al mar, más o menos en la siguiente forma: «El objeto primordial de nuestra flota de batalla es buscar a la del enemigo». A primera vista, nada puede parecer más racional; ¿pero cuáles son las condiciones que fundamentan la aplicación de la máxima en uno y otro elemento?

El valor práctico de la máxima militar se basa en el hecho de que en la guerra terrestre siempre es posible, teóricamente, atacar al ejército enemigo si se dispone de la fuerza y espíritu para vencer los obstáculos y afrontar los riesgos. En el mar, en cambio, no sucede lo mismo. En la guerra naval, se presenta un hecho de grandes consecuencias, que es completamente desconocido en tierra; se trata simplemente de lo siguiente: que al enemigo le es posible retirar por completo su flota del campo de operaciones. Se la podrá retirar a un puerto defendido, donde quedará enteramente fuera de nuestro alcance, si es que no contamos con la ayuda de un ejército. Por grande que sea la fuerza naval y el espíritu ofensivo, no servirán en este caso. El resultado es que, en la guerra naval tiende a presentarse

un dilema complicado. Si disponemos de una superioridad tal que justifique una vigorosa ofensiva y que nos incite a buscar al enemigo con la intención de obtener una decisión, lo más probable es que lo encontremos en una posición en que no podremos atacarlo. Nuestro intento ofensivo queda detenido y nos hallaremos, al menos teóricamente, en la situación general más débil que ocurre en la guerra.

Lo que acaba de verse fué uno de nuestros primeros descubrimientos en el campo de la estrategia. Es claro que de este descubrimiento se dedujo de inmediato e inevitablemente, que la forma más violenta de hacer la guerra era la de concentrar todos nuestros esfuerzos sobre las fuerzas armadas del enemigo. Al tratar de la teoría de la guerra en general, ya se ha prevenido en contra de la suposición, muy corriente, de que este método fué una invención de Napoleón, o de Federico el Grande, o de que era una importación extranjera. Según la opinión de nuestros historiadores militares, por lo menos, la idea nació durante nuestras guerras civiles, con Cromwell y el Nuevo Ejército Modelo. Fué el aspecto predominante que distinguió nuestra guerra Civil de todas las guerras anteriores de la época moderna; tan asombroso fué su éxito, según hicieron notar los observadores extranjeros, que fué aplicado naturalmente en el mar por nuestros soldados-almirantes, tan pronto se declaró la guerra contra los holandeses. Sean cuales fueren las pretensiones de los soldados de Cromwell, de haber descubierto para la guerra terrestre lo que en el exterior se considera como la característica principal del método napoleónico, no hay duda de que les corresponde el mérito de haberlo aplicado al mar. Las tres guerras con Holanda tuvieron un objeto comercial y, a pesar de ello, después de la primera campaña la idea imperante nunca fué la de hacer del comercio enemigo el objetivo primordial; este objetivo lo constituyeron las flotas de batalla, persiguiendo Monk y Rupert

tales objetivos con una exclusividad de propósito y una vehemencia tan persistente, que resultaban francamente napoleónicas.

En las etapas posteriores de la lucha, sin embargo, cuando comenzamos a obtener la preponderancia, se comprobó que el método ya no resultaba aplicable. La tentativa de buscar al enemigo con miras de entablar una acción decisiva, se vió constantemente frustrada por la retirada del enemigo hacia sus propias costas, donde, o no lo podíamos alcanzar, o bien las facilidades de que disponía para la retirada hacían imposible un resultado decisivo. Adoptó, en efecto, una actitud defensiva contra la cual nada podíamos hacer y, de acuerdo con el verdadero espíritu de la defensiva, salía repentinamente, de tiempo en tiempo, cuando se apercibía de la oportunidad para asestarnos un contragolpe.

Pronto se comprendió que la única forma de hacer frente a esta actitud, era adoptar algún método que obligara al enemigo a salir al mar, forzándolo a exponerse a la decisión que buscábamos. El método más efectivo de que disponíamos era el de amenazar su comercio; por lo tanto, en vez de buscar directamente su flota, ocupábamos las rutas de su comercio de llegada, es decir, en el Dogger Bank o en otro punto, creando así una situación que se esperaba le costaría, ya sea su comercio, o su flota de batalla, o posiblemente ambos; por ello, a pesar de nuestra creciente preponderancia, que hacía que la idea de una decisión obtenida por la batalla se acentuara cada vez más, nos vimos obligados a limitarnos a operaciones subsidiarias de un carácter estratégico ulterior. Es ésta una paradoja curiosa, pero que parece propia del carácter especial de la guerra naval que permite que se elimine por completo del teatro de acción a la fuerza armada.

La segunda característica distintiva de la guerra naval, que se relaciona con la idea de las comunicaciones, no es tan precisa, pero no por esto es menor su importancia. Se

recordará que esta característica se refiere a las líneas de comunicaciones en cuanto éstas tienden a determinar líneas de operaciones. Es una sencilla cuestión de caminos y de obstáculos. En la guerra terrestre podemos determinar con alguna precisión los límites y la dirección de los posibles movimientos del enemigo; sabemos que éstos deben ser determinados principalmente por los caminos y los obstáculos. En el mar, en cambio, no existen caminos ni obstáculos; no hay nada semejante, que nos ayude a localizar al enemigo y a determinar sus movimientos. Es verdad que en los días de la vela sus movimientos estaban limitados, hasta cierto punto, por los vientos reinantes y por la eliminación de las rutas impracticables; pero con el advenimiento del vapor, también han desaparecido estos factores determinantes, no quedando ya prácticamente nada que limite su libertad de movimiento, excepto la necesidad de combustible. En consecuencia, al tratar de atacar al enemigo, la probabilidad de errar el golpe es mucho mayor en el mar que en tierra, y las probabilidades de que nos eluda el enemigo que tratamos de llevar a una batalla, se convierten en una traba tan seria para nuestra acción ofensiva, que nos vemos obligados a considerar cuidadosamente la máxima de « buscar a la flota enemiga ».

Esta dificultad se presentó desde el instante en que surgió la idea. Se encontrará que se remonta, por lo menos en lo que interesa a la guerra moderna, a la famosa apreciación de sir Francis Drake, formulada en el año de la Armada. Este despacho memorable fué redactado en momentos en que había surgido una acentuada diferencia de opinión acerca de si sería mejor mantener nuestra escuadra en aguas nacionales, o avanzarla hacia la costa de España. El objetivo que se proponía el enemigo era muy incierto; no sabíamos si el golpe caería en el Canal, en Irlanda o en Escocia, complicándose la situación debido a la presencia de un ejército español de invasión, listo para cruzar desde la costa de Flandes, y a la posibilidad de una acción combi-

nada de parte de los Guisas, desde Francia. Drake era partidario de resolver el problema situándose frente al puerto de salida de la Armada y, perfectamente consciente de los riesgos que implicaría tal maniobra, robusteció las razones puramente estratégicas con consideraciones morales de la mayor importancia; a pesar de esto, el gobierno no estuvo de acuerdo; no como se cree por lo general por mera pusilanimidad o falta de percepción estratégica, sino porque las probabilidades de que Drake perdiera el contacto con la Armada eran demasiado grandes, si ésta se hacía a la vela antes de que nuestra flota ocupara su posición.

Nuestro tercer principio elemental comprende la idea de la concentración del esfuerzo, y la tercera característica de la guerra naval que se le opone es el hecho de que por encima del deber de ganar batallas, las flotas tienen a su cargo la protección del comercio; no existe en la guerra terrestre una desviación de operaciones puramente militares semejante a la que se acaba de indicar, por lo menos desde que el asolamiento de una parte indefensa de territorio enemigo dejó de ser una operación estratégica aceptada. Es inútil que los puristas nos digan que no debemos permitir que la desviación de las operaciones para proteger al comercio nos aparte de nuestro propósito principal. Se trata aquí de las duras realidades de la guerra, y la experiencia nos enseña que por razones exclusivamente económicas, sin considerar la presión de la opinión pública, a ningún país le fué posible prescindir por completo de esta desviación de las operaciones para proteger al comercio. Tan vital es, en efecto, en la guerra el poder financiero que en la mayoría de los casos se ha juzgado el mantenimiento de la corriente comercial como de la máxima importancia. Aun en los mejores días de nuestras guerras con Holanda, cuando todo nuestro plan se basaba en descartar como objetivo al comercio del enemigo, nos vimos obligados a veces a proteger nuestro propio comercio, lo cual ocasionó serios trastornos.

Tampoco resulta de más utilidad declarar que la única forma racional de proteger nuestro comercio es destruir la flota enemiga. Nadie discutirá que como enunciado de un principio, esto es una verdad trillada; como precepto de estrategia práctica, no es cierto, pues aquí vuelve a presentarse la desviación de las operaciones a que hemos hecho referencia. ¿Qué podremos hacer si el enemigo se niega a permitir la destrucción de sus flotas? No podemos dejar nuestro comercio expuesto a las incursiones de escuadras o cruceros, mientras esperamos una oportunidad favorable, al propio tiempo que cuanto más concentremos nuestras fuerzas y esfuerzos a fin de lograr la decisión deseada, más expondremos nuestro comercio al ataque esporádico. El resultado es que no siempre se dispone de libertad para adoptar el plan más adecuado con el fin de llevar al enemigo a una decisión; podremos vernos obligados a ocupar, no las mejores posiciones, sino aquellas que presenten una buena probabilidad de obtener el contacto en condiciones favorables y que al mismo tiempo permitan una defensa conveniente para nuestro comercio. De aquí se deriva la máxima de que la costa enemiga deberá ser nuestra frontera. No es una máxima puramente militar, como aquella de buscar a la flota enemiga, aunque a menudo se emplean ambas como si pudiera sustituirse una por otra. Nuestras posiciones habituales sobre la costa enemiga fueron dictadas tanto por las exigencias de la protección del comercio, como por razones estratégicas primarias. El mantenimiento de una vigilancia rigurosa frente a los puertos enemigos, nunca fué el método que ofrecía más probabilidades de llevarlo a la acción decisiva; sobre este punto tenemos la bien conocida declaración de Nelson; pero el método era el más indicado y a menudo el único para mantener el mar libre para el pasaje de nuestro comercio y para las operaciones de nuestros cruceros contra el enemigo.

Por ahora, no necesitamos desarrollar más estos puntos tan importantes. A medida que consideremos los métodos

de guerra naval irán aumentando en fuerza y claridad. Hemos dicho lo suficiente para indicar los peligros y estar prevenidos de que, por más admirablemente que esté construída la embarcación que los estrategas militares han provisto para nuestro uso, deberemos tener mucho cuidado en su empleo.

Antes de continuar es necesario simplificar lo que vamos a considerar en adelante, tratando de agrupar en forma conveniente la compleja variedad de las operaciones navales.

II

FORMAS TÍPICAS DE OPERACIONES NAVALES

Se observará que en la conducción de la guerra naval todas las operaciones se relacionan con dos grandes clases de objeto. La una es obtener o disputar el dominio del mar, y la otra es ejercer el control sobre las comunicaciones de que disponemos, sea que se haya o no logrado el dominio completo.

Hemos visto que sobre esta diferencia, lógica y práctica, entre las dos clases de objeto naval, se basaba la constitución de las flotas en la época culminante de la vela, cuando las guerras marítimas eran casi incesantes, y que éstas daban forma a la distribución del poder existente en el mundo. Durante ese período, por lo menos, esta doble concepción formaba la raíz de los métodos y de la política navales y, como es también una derivación lógica de la teoría de la guerra, podremos con toda confianza tomarla como base de nuestro análisis sobre la conducción de las operaciones navales.

Como es natural, en la práctica raras veces podemos asegurar categóricamente que una operación de guerra tenga un solo objeto claramente definido. Una escuadra de batalla, cuya función principal era conseguir el dominio,

fué situada a menudo en una posición tal que le permitiese ejercer el control; y viceversa, líneas de cruceros destinadas ante todo al ejercicio del control sobre las rutas comerciales, fueron consideradas como puestos avanzados de la flota de batalla, a fin de prevenirla acerca de los movimientos de las escuadras enemigas. Así, Cornwallis, durante su bloqueo de Brest, tuvo a veces que atenuarlo, a fin de proteger la llegada de convoyes contra incursiones de escuadras; y así también, cuando lord Barham pidió la opinión de Nelson sobre las líneas de patrulla de cruceros, éste se expresó como sigue: « Los buques empleados en este servicio no sólo impedirían las depredaciones de los corsarios, sino que estarían ubicados en forma de vigilar a cualquier escuadra enemiga que encontrara en su ruta. . . Por lo tanto, se trasmitirán rápidamente informaciones y, según creo, nunca se perderá de vista al enemigo » (1). Lord Barham impartió instrucciones en este sentido a los comodoros a quienes correspondía. Según se ve, en ambos casos, las dos clases de operaciones se superponían. A pesar de esto, en cuanto a los fines del análisis, tiene valor la distinción y es útil para obtener una idea clara del asunto.

Consideremos primeramente los métodos para obtener el dominio, con lo cual significamos que se priva al enemigo de la facultad de emplear en forma eficaz las comunicaciones comunes o de entorpecer considerablemente el uso que hagamos de ellas. Vemos que los medios empleados fueron dos: la decisión por la batalla y el bloqueo. De estos dos, el primero, o sea la decisión por la batalla, era el que se podía aplicar con menos frecuencia, pero fué siempre el preferido por la marina británica. Es natural que ello fuera así, en vista de que normalmente nos hallábamos en situación de preponderancia con respecto al enemigo; y mientras se mantenga la política de preponderancia, es probable que se mantenga también esta preferencia.

---

(1) De Nelson a Barham, Agosto 29 de 1805.

Pero además de esto, la idea parece tener sus raíces en las más antiguas tradiciones de la Marina Real. Como hemos visto, la convicción dominante en la marina de que la guerra es ante todo una cuestión de batallas y que éstas, una vez empeñadas a poco que las condiciones sean aproximadamente iguales, deben ser llevadas hasta el último extremo, nada tiene que aprender de los descubrimientos más recientes realizados en el Continente. Los almirantes de la época de Cromwell nos dejaron el recuerdo de batallas que duraron tres y hasta cuatro días. Su credo está consagrado en la rigurosa Ordenanza de Guerra con la cual se condenó a Byng y a Calder; y en la apoteosis de Nelson, la marina ha deificado la idea de la batalla.

Es verdad que hubo épocas en que la idea pareció haber perdido su importancia; pero a pesar de esto, se halla tan firmemente arraigada en la concepción británica de la guerra naval, que nada quedaría por decir, salvo en lo relativo a la modificación inevitable con que tenemos que moderar la doctrina de « abatir ». « Usad esos medios », dice su partidario más conocido, « cuando podáis y cuando debáis ». Por más arraigada que sea nuestra fe en la batalla, no siempre es posible ni aconsejable obrar confiando en ella. Si somos fuertes, buscamos imponer la decisión por la batalla, cuando podemos; si somos débiles, no aceptamos esta decisión, a menos que debamos hacerlo. Si las circunstancias nos son ventajosas, no siempre nos es posible llegar a una decisión; y si nos son desventajosas, no siempre estamos obligados a luchar. Por lo tanto, observamos que la doctrina aparentemente sencilla de la batalla, entrañaba casi siempre dos de los problemas más difíciles que se presentaron a nuestros antiguos almirantes. Estas fueron las cuestiones más arduas que tuvieron que resolver. En el caso normal de superioridad de fuerza, se trataba no de la forma de derrotar al enemigo, sino de cómo llevarlo a la acción, y en los casos fortuitos de una debilidad temporaria, se

trataba no de cómo vender más cara la vida, sino de cómo mantener la flota en una defensiva activa, en forma de negar de inmediato al enemigo la decisión que buscaba y evitar que lograra su objeto ulterior.

De estas consideraciones se desprende que podemos agrupar todas las operaciones navales más o menos en la siguiente forma: Primeramente, basados en el único supuesto que podemos permitirnos, es decir, de que comenzamos con una preponderancia de fuerza o con ventaja, adoptamos métodos para obtener el dominio. Estos métodos pueden, a su vez, dividirse en dos grupos: el primero incluye las operaciones que tienden a obtener una decisión por la batalla, en cuyo grupo nos ocuparemos principalmente, como ha sido explicado, de los métodos para llevar a un enemigo, no dispuesto a ello, al combate, y del valor que tiene para ese fin la máxima de « buscar a la flota enemiga ». En segundo lugar se hallan las operaciones que se hacen necesarias cuando no puede obtenerse una decisión y nuestro plan de guerra exige el inmediato control de las comunicaciones. En este grupo será conveniente tratar todas las formas de bloqueo, ya sean militares o comerciales aunque, como veremos, concierne principalmente a ciertas formas de bloqueo militar, y aun del comercial, el obligar al enemigo a una decisión.

Nuestro segundo grupo principal abarca las operaciones a las cuales tenemos que recurrir cuando nuestra fuerza relativa no es adecuada para ninguna de las dos clases de operaciones destinadas a obtener el dominio. En estas condiciones debemos conformarnos con tratar de mantener el dominio en estado de disputa; es decir, que mediante operaciones defensivas activas procuramos evitar que el enemigo obtenga o ejerza el control para conseguir los objetos que tenga en vista. Tales son las operaciones que implica la verdadera concepción de la « flota en potencia ». Bajo este título deberán también figurar aquellas

formas nuevas de contraataques menores que se han introducido en el campo de la estrategia desde el advenimiento del torpedo móvil y del minado ofensivo.

En el tercer grupo principal debemos considerar los métodos para ejercer el control del pasaje y de las comunicaciones. Estas operaciones varían en su carácter de acuerdo con los distintos propósitos por los cuales se desea el control, y se verá que asumen una de las tres formas generales siguientes: primero, el control de las líneas de pasaje de un ejército invasor; segundo, el control de las rutas y terminales comerciales para el ataque y defensa del comercio; y tercero, el control del pasaje y de las comunicaciones para nuestras propias expediciones de ultramar y el control del área del objetivo de éstas para el apoyo activo de sus operaciones.

Para mayor claridad, podemos resumir todo esto en un análisis tabulado, de la siguiente manera:

1. Métodos para conseguir el dominio
   - *a*) Por obtención de una decisión
   - *b*) Por bloqueo
2. Métodos para disputar el dominio
   - *a*) Principio de la « flota en potencia »
   - *b*) Contraataques menores
3. Métodos para ejercer el dominio
   - *a*) Defensa contra invasión
   - *b*) Ataque y defensa del comercio
   - *c*) Ataque, defensa y apoyo de expediciones militares.

CAPITULO II

METODOS PARA CONSEGUIR EL DOMINIO

I

SOBRE LA OBTENCIÓN DE UNA DECISIÓN

Sea cual fuere la naturaleza de la guerra en que nos encontremos empeñados, ya sea limitada o ilimitada, la condición que determina el éxito final es el dominio permanente y general del mar. La única forma de conseguir este dominio por medios navales, consiste en obtener una decisión por la batalla con la flota enemiga. Esto debe hacerse tarde o temprano, y cuanto antes se haga, tanto mejor. Tal fué el antiguo credo británico y sigue siendo nuestro credo, lo cual no necesita ciertamente aclaración. Nadie lo negará, nadie tendrá siquiera interés en discutirlo y pasamos confiados a la conclusión de que el primer deber de la flota es buscar a la del enemigo y destruirla.

Ninguna máxima puede representar mejor el espíritu británico de realizar la guerra en el mar y no debe permitirse que nada empañe ese espíritu. Se considerará que hasta es peligroso examinar su pretensión de ser la conclusión lógica de nuestra teoría de la guerra; sin embargo, nada es tan peligroso en el estudio de la guerra como permitir que las máximas se conviertan en un sustituto del criterio. Examinemos sus títulos y como primer paso pongámosla a prueba con los dos ejemplos más modernos.

Debemos notar que ambos fueron casos de Guerra Limitada, la forma más usual de nuestras propias actividades y en verdad la única a que se ha adaptado realmente nuestra organización de guerra, con su preponderancia esencial del elemento naval. El primer caso es la guerra Hispano-Americana y el segundo la guerra Ruso-Japonesa.

En el primer ejemplo, los americanos tomaron las armas a fin de librar a Cuba de la dominación española, objeto estrictamente limitado. No hay evidencia de que la naturaleza de la guerra haya sido formulada claramente por uno cualquiera de los contendientes, pero de acuerdo con las condiciones políticas generales, el plan de guerra americano se proponía iniciar la guerra con un movimiento dirigido a apoderarse del objeto territorial. Tenían la intención de establecerse cuanto antes en la parte occidental de Cuba, para apoyar a los insurgentes coloniales. Todo dependía de que se tomara la iniciativa con decisión y rapidez; la importancia moral y material del objeto justificaba los mayores riesgos y la configuración del mar que debía atravesar el ejército americano era tal que, con una actitud estrictamente defensiva o de cobertura de la flota, esos riesgos podían ser prácticamente anulados. A pesar de esto, los americanos estaban tan erróneamente dominados por máximas que recientemente habían vuelto a ser descubiertas que, cuando en víspera de ejecutar la maniobra vital se enteraron de que una escuadra española cruzaba el Atlántico, desplazaron de su posición defensiva a la fuerza de cobertura, enviándola a « buscar a la flota enemiga y destruirla ».

El punto donde resultaba más indicado buscar esta escuadra, era Puerto Rico, permitiéndose al almirante Sampson dirigirse allí, sin considerar la verdad elemental de que, lo que resulta evidente para uno, lo es también para el enemigo. El resultado fué que no sólo no pudieron los americanos obtener el contacto, sino que dejaron al descubierto la línea de pasaje de su propio ejército y para-

lizaron el movimiento inicial. Al final sólo el azar les permitió remediar el error que habían cometido. Si la escuadra española hubiese entrado a uno de los puertos cubanos que disponía de comunicación ferroviaria con el ejército realista principal, tal como Cienfuegos o La Habana, en vez de apresurarse a entrar a Santiago, la campaña se habría perdido totalmente. « Se observa », escribió el almirante Mahan en sus *Lecciones de la Guerra con España*, « no sólo que el viaje hacia el Este de nuestra división de La Habana no fué afortunado, sino que debió haberse visto de antemano que se trataba de un error, por ser incompatible con un principio de guerra generalmente aceptado, cuya violación no estaba impuesta por las condiciones existentes. Este principio es el que condena los movimientos excéntricos. Por no haber observado la regla en este caso, dejamos al descubierto tanto La Habana como Cienfuegos, siendo que nuestro objeto era cerrarlos a la división enemiga ».

Sea que consideremos o no que la exposición de este error por el almirante Mahan llega al verdadero principio violado, la verdad es que el movimiento no sólo fué excéntrico, sino también innecesario. Si los americanos se hubiesen contentado con mantener su flota concentrada en su verdadera posición defensiva, no sólo habrían protegido la línea de pasaje de su ejército y el bloqueo del objetivo territorial, sino que habrían tenido una oportunidad mucho mejor de llevar a los españoles a la acción.

Los españoles estaban obligados a llegar hasta ellos, o de lo contrario permanecer alejados del teatro de operaciones, en cuyo caso no podrían en modo alguno afectar el resultado de la guerra, a no ser en forma adversa para ellos mismos, minando el espíritu de su guarnición cubana; este es un caso preciso en que la letra condena al espíritu, es decir, que se permite que una máxima atrayente se sobreponga al criterio. El ataque estratégico no era en este caso la mejor defensa. El « buscar a la flota enemiga » debía

terminar casi obligadamente en un golpe dado en el vacío, el cual no sólo no obtendría ningún resultado ofensivo, sino que sacrificaría el elemento defensivo principal del plan de guerra americano, del cual dependía el éxito de su ofensiva. Tildar este movimiento simplemente de excéntrico, es manifestar una censura muy indulgente.

En la guerra Ruso-Japonesa tenemos el caso inverso, en el cual el criterio silenció al aforismo. Es verdad que en la primera etapa de las operaciones navales, los japoneses buscaron en cierto modo a la flota enemiga, en cuanto avanzaron su base hasta las proximidades de Port Arthur; pero se hizo sin ninguna intención definida de destruir la flota rusa (había pocas esperanzas de lograr esto en el mar), sino más bien porque por ningún otro medio podían proteger las líneas de pasajes del ejército, lo cual era función de la flota asegurar, pues las verdaderas operaciones ofensivas estaban en tierra. Tan sólo una vez, bajo órdenes expresas de Tokío, se llevaron a cabo operaciones ofensivas por parte de los almirantes Togo y Kamimura, en forma que se comprometiera el deber de prevención que el plan de guerra asignaba a la flota; aun menos « buscó » el almirante Togo a la flota del Báltico en la última etapa, cuando todo dependía de su destrucción. Se conformó, como debieron haberse conformado los americanos, con crear una situación tal que el enemigo debía ir a destruir si deseaba afectar el resultado de la guerra. De modo que esperó manteniéndose a la defensiva, convencido de que el enemigo debía venir a él; con lo cual se aseguraba, dentro de lo que permite la guerra, que cuando llegara el momento de la ofensiva táctica su golpe sería repentino y certero, por el poder abrumador de su concentración, y de efectos decisivos sin precedentes.

Es claro entonces que, a pesar de todo el estímulo moral que se deriva de la máxima de « buscar a la flota enemiga » y de su valor como expresión de un elevado y sano espíritu naval, no debe permitirse que desplace al juicio

bien razonado; aunque esta máxima constituye un buen sirviente, resulta un mal amo, como lo comprobaron con grave riesgo los americanos. Sin embargo, comprendemos instintivamente que expresa mejor que cualquier otro aforismo, el secreto del éxito británico en el mar. No podemos prescindir de ella, ni tampoco aplicarla al pie de la letra. Tratemos de atribuirle su significado real y los principios verdaderos que implica; procuremos determinar los elementos que la componen, para cuyo fin no existe mejor medio que seguir su desarrollo gradual, desde que fué originada por el instinto rudo y viril de los primeros maestros.

Su germen se encontrará en el despacho ya mencionado, que Drake envió desde Plymouth a fines de Marzo de 1588. Sus argumentos no fueron puramente navales, pues se trataba de un problema combinado en que debía resolverse la defensa contra una invasión. Quiso persuadir al gobierno de que lo esencial no era tanto el ejército de invasión de Parma en Flandes, como la flota que se preparaba en España para abrirle paso. Parecía que el gobierno estaba obrando según el punto de vista contrario. Howard se encontraba, con el grueso de la flota, en la base del Medway en una posición desde la cual podía apoyar a la escuadra ligera que bloqueaba los puertos flamencos en combinación con los holandeses. Drake, con otra escuadra ligera, había sido enviado hacia el Oeste con una idea vaga de servir como escuadra de observación; o de ser utilizada para asestar un contragolpe excéntrico, a la manera medioeval. Cuando se solicitó su opinión sobre esta disposición, la juzgó defectuosa. A su juicio, lo que se requería era un movimiento ofensivo contra la flota principal del enemigo. Insistía en que « si era posible efectuar por cualquier medio la detención o paralización de esta flota en España, de modo que no pueda cruzar los mares como conquistadora, el príncipe de Parma se encontrará ante el obstáculo más

eficaz. Es evidente que lo que se proponía no era tanto una decisión en mar abierta, como una interrupción de la movilización incompleta del enemigo, tal como lo había efectuado en forma tan brillante el año anterior; pues más adelante dice: « Siguiendo en importancia a la protección del Todopoderoso, están las ventajas de tiempo y lugar, que serán nuestros únicos y principales medios aprovechables, por lo que humildemente ruego a vuestras bondadosas Señorías a perseverar como hasta ahora: pues con cincuenta velas podremos realizar mucho más sobre la costa enemiga, que lo que podría realizar un número mucho mayor aquí y mientras más pronto salgamos, mejor podremos impedir su acción ». No dice « destruir »; « impedir » significaba « prevenir ».

Es claro entonces, que lo que deseaba era una repetición de la estrategia del año anterior, mediante la cual había podido desbaratar la movilización española e impedir que la Armada se hiciese a la mar. No pedía siquiera una concentración de toda la escuadra a este fin, sino únicamente que se reforzara, según se creyera conveniente, su propia escuadra. Las razones que dió para su consejo fueron puramente morales, es decir, insistía en el efecto estimulante de asestar el primer golpe y atacar en vez de esperar a ser atacados. La nación, insistía, « se persuadirá de que el Señor dará a Su Majestad y a su pueblo el valor y la audacia necesarios para no temer la invasión, sino para ir en busca de los enemigos de Dios y de Su Majestad, dondequiera se encuentren ».

En esto se halla el germen de la máxima. La consecuencia de su despacho fué un llamado a aparecer ante el Consejo; esta conferencia dió como resultado, no la medida a medias que se atrevió a aconsejar en su despacho, sino algo que representaba una expresión más completa de su idea general y que se asemejaba mucho a lo que había de consagrarse como nuestra disposición normal en tales casos. La totalidad de la flota principal, con excepción de

la escuadra que vigilaba la costa de Flandes, fué reunida hacia el Oeste para proteger el bloqueo de los transportes de Parma; pero la posición a ella asignada estaba dentro y no fuera del Canal, lo cual era tácticamente inadecuado, pues era casi seguro que daría a la Armada la ventaja del barlovento. No se permitió ningún movimiento hacia la costa de España; no, como debe recordarse, por razones de pusilanimidad o falta de comprensión de la idea de Drake, sino por el temor de que, como en el reciente ejemplo de los americanos, un movimiento de avance resultara un golpe dado en el vacío y dejara descubierta la posición vital sin llevar al enemigo a la acción.

Sin embargo, como la salida de la Armada se demoraba tanto tiempo, se renovó la insistencia de Drake, apoyado por la opinión de Howard y de todos sus colegas, obteniendo oportunamente la autorización deseada. La flota zarpó hacia La Coruña, donde se supo que la Armada se había visto obligada a recalar debido al mal tiempo después de una salida malograda desde Lisboa, sucediendo más o menos lo que el gobierno había temido ocurriera. Antes de que nuestra flota pudiera llegar a su destino, se encontró con temporales del Sur, agotándose su poder ofensivo y viéndose obligada a regresar a Plymouth, impotente para una acción inmediata cuando la Armada se hizo finalmente a la mar. Al aparecer los españoles, se encontraba todavía en puerto efectuando reparaciones y aprovisionándose; sólo mediante una hazaña marinera sin precedentes pudo salvarse la situación, logrando Howard ocupar la posición clásica mar afuera del enemigo.

Hasta aquí, por consiguiente, se justificó la prudencia del gobierno al adoptar una actitud general defensiva, en lugar de buscar a la flota enemiga, pero debe recordarse que desde un principio Drake insistió en que era tanto una cuestión de tiempo como de lugar. Si se le hubiera permitido efectuar el movimiento cuando lo propuso por primera vez, hay razón para suponer que no se habrían

podido llevar a cabo durante ese año las etapas finales de la movilización española; es decir, no se hubieran podido reunir las distintas divisiones de la Armada para formar una flota. Pero las informaciones de que se disponía en ese entonces, en cuanto a las condiciones en que ésta se encontraba, eran inciertas y en vista de las negociaciones de paz que se habían iniciado, mediaban, por otra parte, importantes razones políticas para no adoptar una ofensiva demasiado enérgica si existía una alternativa razonable.

Por lo tanto, los principios que derivamos de este primer caso de « buscar a la flota enemiga », son: primeramente, el valor moral de tomar la iniciativa y en segundo lugar, la importancia de atacar antes que se termine la movilización del enemigo. No se encuentra la idea de vencer mediante una gran acción de flotas, a menos que la encontremos en una idea no muy claramente enunciada por los almirantes de la época de Isabel, como sucedió con la Armada al ser rechazada por primera vez, o inmediatamente después de salir de puerto, antes de haberse organizado.

En nuestra siguiente lucha naval, llevada contra los holandeses en la segunda mitad del siglo XVII, se desarrolló en forma completa, como hemos visto, la teoría de « abatir » al enemigo. Fué la clave de la estrategia resultante de esa evolución, y las condiciones que impusieron su aprobación recalcaron también los principios de buscar y destruir. Ofrece un ejemplo de contienda puramente naval, en que no existían consideraciones militares que desviaran la estrategia naval; fué, además, una cuestión de mares estrechos y el riesgo de perder el contacto, que tanto había trabado a los marinos de Isabel en su teatro del Océano, resultó ser un factor despreciable. A pesar de esto, no tardaron en presentarse nuevas objeciones al uso de la máxima de « buscar » al enemigo, como panacea estratégica.

La primera guerra comenzó sin que hubiese señales del nuevo principio; la primera campaña se condujo al estilo

antiguo, ocupándose únicamente de la defensa y ataque del comercio, siendo las acciones indecisas que sobrevinieron tan sólo incidentes del proceso.

Nadie parece haber comprendido la falacia de este método, excepción hecha quizá de Tromp. Las instrucciones generales que recibió fueron « que el primer y principal objeto era causar todo el daño posible a los ingleses », y que con este fin « se le daba una flota para poder zarpar con el propósito de atacar y dañar a la flota inglesa y también para convoyar hacia el Oeste ». Observando de inmediato la incompatibilidad entre ambas funciones, solicitó instrucciones más precisas. Por ejemplo: ¿Qué debía hacer si se le presentaba la oportunidad de bloquear en su base a la flota principal de los ingleses? ¿Debería consagrarse al bloqueo y « permitir que toda la flota de buques mercantes constituyera una presa para una escuadra de fragatas veloces », o debería continuar con su servicio de escolta? A pesar de todos sus deseos de empeñarse con la flota principal del enemigo, se encontraba indeciso ante la dificultad práctica, olvidada demasiado a menudo, de que el simple dominio sobre la fuerza de batalla del enemigo no resuelve el problema del control del mar. No se le dieron nuevas instrucciones para aclarar sus dudas, no pudiendo hacer otra cosa que reiterar su consulta. « Desearía ser tan afortunado », escribió, « que se me asignara sólo una de estas dos funciones: buscar al enemigo o convoyar, puesto que cumplir ambas a la vez es causa de grandes dificultades ».

La campaña indecisa que naturalmente resultó de esta falta de comprensión estratégica y de concentración de esfuerzo, terminó con la derrota parcial que Tromp infligió a Blake en Dungeness, el 30 de Noviembre de 1652. Aunque se le había encomendado, pese a sus protestas, un vasto convoy, el almirante holandés lo había enviado de regreso a Ostende al saber que Blake se encontraba en las Dunas y entonces, libre de toda preocupación, se dirigió a buscar a su enemigo.

Los efectos de este golpe inesperado sobre la gran percepción militar del gobierno de Cromwell, guiaron a las famosas reformas que hicieron de aquel invierno un período tan memorable en la historia naval británica. Monk, el militar profesional más completo de la marina inglesa, y Deane, otro general, se unieron en el comando a Blake, y con su llegada se infundió en la marina el alto espíritu militar del Nuevo Ejército Modelo. A ese invierno debemos no tan sólo las Ordenanzas de Guerra, que hicieron posible la disciplina y la primera tentativa de formular Instrucciones de Combate, en las cuales se concebía un sistema táctico orgánico, sino también otras dos concepciones que forman parte de la idea moderna de la guerra naval. Una de ellas fué la convicción de que la guerra en el mar significaba realizar operaciones contra las flotas armadas del enemigo destinadas a destruir su poder de resistencia naval, distintas de las efectuadas como represalia contra su comercio; la otra concepción fué que esa clase de guerra exigía, para su empleo eficaz, una flota de buques especializados para la guerra, de propiedad del Estado, utilizando lo menos posible buques de propiedad particular.

No es de extrañar que estas cuatro ideas hayan tomado forma juntas, por estar tan íntimamente relacionadas entre sí. El fin indica los medios. Eran indispensables la disciplina, la táctica de flota y una armada de buques de guerra para la lucha naval, en su sentido moderno.

Los resultados se observaron en los tres grandes combates de la primavera siguiente; el primero de ellos con los tres generales, y los otros dos bajo el mando de Monk, únicamente. En el último de estos combates, llevó las nuevas ideas hasta el punto de prohibir apresar a los buques averiados, a fin de que nada trabara la obra de destrucción. Todos debían ser hundidos, con tanta consideración hacia las vidas humanas como lo permitiese la destrucción. De la misma manera, la segunda guerra se caracterizó por tres

grandes acciones navales, una de las cuales, después que Monk hubo reasumido el comando, duró no menos de cuatro días.

En realidad, la nueva doctrina se llevó hasta la exageración. El pensamiento naval estaba tan centralizado sobre la acción de las flotas de batalla, que no se habían tomado medidas para ejercer adecuadamente el control. En nuestro caso, por lo menos, la formación de la masa para la acción ofensiva se llevó tan lejos que no se pensó en sostenerla mediante relevos. En consecuencia, nuestro poder ofensivo sufrió períodos de agotamiento durante los cuales la flota tuvo que regresar a su base, dejando suficiente libertad a los holandeses no sólo para asegurar su propio comercio, sino también para atacar enérgicamente al nuestro. Sus contragolpes culminaron en el famoso ataque contra Sheerness y Chatham; que se les haya ofrecido tal oportunidad puede atribuirse directamente a la exageración de la nueva doctrina. A juicio del gobierno británico, el « Combate de St. James », la última de las tres acciones, había dirimido la cuestión del dominio. Se entablaron negociaciones de paz, contentándonos con cosechar el fruto de las grandes batallas haciendo presa en el comercio holandés. Habiendo terminado su cometido, según se creía, se pasó a reserva el grueso de la flota de batalla por razones de economía, aprovechando los holandeses para demostrar las limitaciones de la doctrina de que se abusaba. Nunca hemos olvidado esta lección, pero ella pierde gran parte de su valor si atribuímos el desastre a falta de comprensión de la doctrina de la flota de batalla, más bien que a una exageración de sus posibilidades.

La verdad es que no habíamos logrado una victoria suficientemente decisiva como para destruir la flota enemiga. La lección más valiosa de la guerra fué que estas victorias requieren ser preparadas, y particularmente en casos en que los beligerantes se enfrentan desde ambos lados de un mar estrecho. Se comprobó que en tales condiciones, debido a

las facilidades para la retirada y a las posibilidades restringidas para la persecución, no debe buscarse una decisión completa sin una preparación estratégica muy especial. La nueva doctrina dió, en efecto, a la estrategia la nueva orientación a que nos hemos referido. No se trataba ya de la cuestión de saber si la flota enemiga o su comercio sería nuestro objetivo primordial, sino de cómo obtener contacto con su flota en forma tal que condujera a la acción decisiva; limitarse a buscarla en su propia costa era tener la seguridad de que no se produciría una acción decisiva. Era necesario tomar medidas para obligarlo a hacerse a la mar, alejándose de sus bases. El recurso preferido fué ejecutar contra su comercio operaciones estratégicas organizadas, en lugar de los antiguos ataques esporádicos; es decir, la flota ocupaba una posición prevista con el fin de paralizar por completo su comercio, no sobre la costa enemiga, sino sobre la ruta principal de alta mar. Las operaciones fracasaron por no haberse tomado medidas que permitieran a la flota mantener su posición mediante relevos sistemáticos; pero, a pesar de esto, constituyó el germen del sistema que más tarde, con una organización más completa, debía resultar tan eficaz y producir acciones como la del « Glorioso Primero de Junio ».

En la tercera guerra, después que este recurso hubo fracasado repetidas veces, se ensayó uno nuevo. Fué una concepción del mismo Carlos II: su idea consistía en utilizar la amenaza de una expedición militar. Fueron conducidos en transportes a Yarmouth aproximadamente 15.000 hombres, con la esperanza de que los holandeses saldrían a fin de impedir que cruzaran en mar abierta el Mar del Norte, permitiendo en esta forma que nuestra flota cortara su retirada. Sin embargo, no existió una coordinación adecuada entre ambas fuerzas y el proyecto fracasó.

No se perdió de vista este método de conseguir una decisión; Anson trató de emplearlo en la guerra de los Siete Años. Durante dos años, todas las tentativas de buscar a

la flota enemiga no habían conducido a otro resultado que el agotamiento de la nuestra; pero cuando Pitt comenzó sus incursiones contra la costa de Francia, Anson, que tenía poca fe en su valor para propósitos militares, creyó descubrir en ellas posibilidades navales concretas. En consecuencia, cuando en el año 1758 se le dió el mando de la Flota del Canal para proteger la expedición contra Saint Malo, levantó el bloqueo de Brest, ocupando una posición cerca de la isla de Batz, entre la flota principal del enemigo y la línea de pasaje del ejército. La flota de Brest, sin embargo, no estaba en condiciones de moverse y tampoco esta vez hubo resultados.

Recién en 1805 se presentó un caso claro del éxito de este sistema, no siendo entonces usado deliberadamente. Fué una expedición anglo-rusa en el Mediterráneo, que obligó a Napoleón a dar a Villeneuve la orden imprudente de zarpar desde Cádiz, resolviendo en esta forma el problema para el cual Nelson no había encontrado solución. Se puede considerar a Lissa como un caso análogo; pero en este lugar los italianos, considerando al ataque territorial como una verdadera ofensiva en lugar de un recurso estratégico, permitieron que la flota austríaca les sorprendiera y derrotara.

Este ejemplo nos permite hacer conocer el importante hecho de que, si bien nuestras expediciones militares rara vez han logrado conducir a una decisión naval, casi siempre se ha cumplido la inversa. La tentativa del enemigo de emplear su ejército contra nuestro territorio, ha sido la fuente más rica de nuestras grandes victorias navales. El saber que nuestro enemigo tiene la intención de invadir nuestras costas, o de llevar a cabo una expedición de importancia contra nuestros dominios o intereses de ultramar, debe siempre ser recibido favorablemente. A menos que la historia se contradiga, sabemos que tales tentativas son los medios más seguros de obtener lo que deseamos. Tenemos los recuerdos de La Hougue, Quiberón y el Nilo

MINISTERIO DE MARINA BIBLIOTECA

para asegurarnos que tarde o temprano conducirán a una decisión naval; y la oportunidad de una decisión real es cuanto podemos esperar de la fortuna de la guerra.

Hemos dicho lo suficiente para demostrar que « buscar a la flota enemiga », no basta de por sí para obtener tal decisión. Lo que en realidad significa la máxima es que debemos tratar desde un principio de asegurar el contacto en la posición más conveniente para obtener una decisión completa en nuestro favor, y lograr esto tan rápidamente como lo permitan las otras partes de nuestro plan de guerra, tanto militares como políticas. Si la ofensiva principal es militar, como ocurrió en los casos del Japón y de Norte América, el esfuerzo principal dedicado a obtener tal control debe subordinarse, si es posible, a los movimientos del ejército, pues de lo contrario daríamos a la defensiva preferencia con respecto a la ofensiva. Sin embargo, si no puede llevarse a cabo la ofensiva militar antes de haber terminado la defensiva naval, como sería el caso si el enemigo interpusiese su flota sobre la línea de pasaje de nuestro ejército, nuestro primer acto deberá ser conseguir el contacto naval.

El defecto que encierra el procedimiento opuesto es evidente. Si admitimos la máxima de que el primer deber de la flota es buscar al enemigo, dondequiera que se encuentre, esto quiere decir escuetamente que no hacemos sino adaptarnos a las disposiciones y movimientos del enemigo; éste podrá conducirnos adonde quiera. Uno de los errores fundamentales de todas las combinaciones navales de Napoleón, fué el suponer que nuestros aguerridos almirantes obrarían en esta forma tan ingenua; nada estaba más lejos de su astucia. Hay una orden típica de Cornwallis que sirve muy bien para caracterizar su actitud. Esta orden fué dada al almirante Cotton, su Segundo, en Julio de 1804, al entregarle el mando de la Escuadra Occidental, frente a Ouéssant: « Si los franceses se hacen a la mar », dice, « sin que ninguno de vuestros buques los vean, no los si-

gáis a menos que estéis absolutamente seguros del rumbo que han tomado. Si dejáis sin protección la entrada del Canal, el enemigo podría aprovecharse de ello y así ayudar a la invasión que amenaza los dominios de Su Majestad, cuya protección constituye vuestro objeto principal».

Es, en efecto, una opinión generalizada la de que Nelson nunca se permitió más de un solo propósito, la persecución de la flota enemiga, y que prescindiendo de la recomendación que Cornwallis hizo a Cotton, cayó en una celada tan sencilla; pero debe notarse que nunca permitió que la persecución de una flota lo alejara de la posición que se le había encomendado mantener, sin antes haber asegurado la posición a sus espaldas. Su famosa caza hasta las Antillas es el ejemplo que ha conducido a más errores de concepto sobre este punto, por no haberse considerado debidamente las circunstancias concurrentes. Nelson no persiguió a Villeneuve con el objeto único, o siquiera primordial, de llevarlo a la acción; su objeto predominante fué salvar a Jamaica de ser capturada. Si sólo hubiera sido un asunto de obtener contacto, es indudable que se hubiera sentido en situación más segura esperando el regreso de Villeneuve frente a San Vicente, o aproximándose al centro estratégico de Ouéssant; debe observarse además que con su persecución Nelson no dejaba al descubierto lo que era su deber defender, pues la posición del Mediterráneo quedó bien asegurada antes de que se aventurara a efectuar su movimiento excéntrico. Finalmente, existe el hecho importante de que aun cuando el efecto moral de la implacable persistencia y rapidez de Nelson fué de valor incalculable, es imposible demostrar que tuviera, como simple movimiento estratégico, influencia alguna sobre el curso de la campaña. La aparición de Nelson en las Antillas pudo haber salvado a una o dos pequeñas islas de ser rescatadas y evitar la captura de gran parte del comercio; pudo también haber apresurado el regreso de Villeneuve en unos pocos días, pero eso no nos resultaba ventajoso. Aunque

hubiera regresado una semana más tarde, no habría habido necesidad de levantar el bloqueo de Rochefort. Barham hubiera tenido bajo su mando suficientes buques para mantener todos sus bloqueos, tal como había sido su intención, hasta que la noticia del regreso precipitado de Villeneuve, dada por el *Curieux*, le obligó a proceder antes de estar listo.

Si deseamos un ejemplo típico de la forma en que los antiguos maestros utilizaron la doctrina de buscar al enemigo, lo encontraremos, no en la magnífica persecución de Nelson, sino en la audacia limitada de las órdenes de Barham a Cornwallis y Calder. Sus instrucciones para buscar a Villeneuve fueron de recorrer sus dos líneas de aproximación posibles, mar afuera, durante un tiempo y hasta una distancia tal que resultara casi segura una acción decisiva y que al mismo tiempo, si no se conseguía el contacto, asegurara la conservación de las posiciones defensivas vitales. Barham era demasiado astuto para entregarse en manos de Napoleón, o para ser llevado a sacrificar la posición que el enemigo deseaba obtener, por seguir ciegamente tras él. Si se permite que la máxima usurpe el lugar del juicio autorizado, el resultado casi inevitable será el conducirnos precisamente al mismo error que Barham evitó.

II

BLOQUEO

Bajo el término bloqueo incluímos operaciones que varían ampliamente en cuanto a su carácter e intención estratégica. En primer lugar, un bloqueo puede ser naval o comercial. Mediante el bloqueo naval procuramos, ya sea impedir la salida de puerto de una fuerza armada del enemigo, o asegurar que ésta sea llevada a la acción antes de poder realizar el propósito ulterior para el cual sale al mar.

Esa fuerza armada podrá ser puramente naval, o podrá consistir, total o parcialmente, en una expedición militar; si es exclusivamente naval, nuestro bloqueo constituirá un medio para conseguir el dominio. Si es puramente militar, resultará ser un método para ejercer el dominio y como tal, será examinado cuando consideremos la defensa contra invasión; pero dado que las expediciones militares son normalmente acompañadas por una escolta naval, las operaciones destinadas a impedir su salida no están relacionadas únicamente con el ejercicio del dominio. Por consiguiente, para fines prácticos, el bloqueo naval puede ser conceptuado como un método para conseguir el dominio y como función de las escuadras de batalla.

El bloqueo comercial, por otra parte, es esencialmente un método para ejercer el dominio y constituye ante todo una función de cruceros. Su objeto inmediato es la paralización de la corriente del comercio marítimo enemigo, sea que lo conduzca en bodegas propias o neutrales, privándolo del uso de las comunicaciones comerciales.

En consecuencia, desde el punto de vista de la conducción de la guerra tenemos dos categorías bien definidas de bloqueo, naval y comercial; pero nuestra clasificación debe ir más lejos, puesto que el bloqueo naval en sí es igualmente variado en sus intenciones y debe ser subdividido. Tomado estrictamente, el término implica el deseo de cerrar el puerto bloqueado e impedir al enemigo hacerse a la mar; pero ésta no ha sido siempre la intención. Muchas veces nuestro deseo era que saliera al mar a fin de que pudiéramos llevarlo a la acción y para hacer esto antes de que pudiera cumplir su propósito, debíamos vigilar el puerto más o menos estrechamente con una escuadra. No existía un nombre especial para esta operación. A pesar de la gran diferencia de su objeto con respecto a la otra forma, en general se le llamó también bloqueo, y es bien conocida la protesta de Nelson contra la confusión de ideas resultante. « No es mi intención », dijo, « vigilar

estrechamente a Tolón », manifestando en otra oportunidad: « Mi sistema es todo lo contrario del bloqueo. Se ha dado toda oportunidad al enemigo para hacerse a la mar ». De ahí que resulte conveniente adoptar términos que distingan ambas formas. « Estrecho » y « a distancia » expresan la antítesis sugerida por la carta de Nelson y ambos evidencian bastante bien el rasgo característico de cada operación. Es cierto que el bloqueo estrecho, según se lo concebía antiguamente, se considera en general inaplicable en la actualidad; pero las ideas opuestas que implican las dos formas de bloqueo, jamás pueden ser eliminadas de la consideración estratégica. La estrategia del bloqueo naval deberá siempre ocuparse de las relaciones entre estas dos formas, sea cual fuere el tipo que adopten en el futuro.

En lo que respecta al bloqueo comercial, un análisis estricto debería eliminarlo de la investigación concerniente a los métodos para conseguir el dominio, relegándolo a la parte del ejercicio del dominio que se ocupa del ataque y defensa del comercio. A pesar de esto, es necesario considerar algunos de sus aspectos en relación con el bloqueo naval, por dos razones: primera, porque, como regla general, el bloqueo naval se encuentra indisolublemente unido a un bloqueo comercial subordinado; y segunda, porque la forma comercial, aun cuando su objeto inmediato sea el ejercicio del control, tiene casi invariablemente un objeto ulterior relacionado con la obtención de ese control; es decir, que mientras su objeto inmediato fué mantener cerrados los puertos comerciales del enemigo, su objeto ulterior fué obligar a su flota a salir al mar. Por lo tanto, el bloqueo comercial tiene una relación íntima con el bloqueo naval en su forma abierta. Adoptamos esa forma cuando deseamos que su flota salga al mar, y por lo general, el bloqueo comercial constituye el medio más efectivo que poseemos para obligar al enemigo a efectuar el movimiento que le hemos dejado en libertad de inten-

tar. Cerrando sus puertos comerciales utilizamos el medio más poderoso que nos procura el dominio del mar para perjudicar al enemigo; sofocamos así la corriente de su actividad nacional en el mar, de la misma manera que la ocupación de su territorio sofoca su vida en tirra. Deberá, en consecuencia, someterse sumisamente y aceptar lo peor que pueda acarrearle una derrota naval, o de lo contrario deberá combatir para tratar de librarse. Podrá juzgar adecuado elegir lo uno o lo otro, pero en ningún caso podemos hacer más para imponerle nuestra voluntad por medios puramente navales.

Es casi seguro que a la larga un bloqueo riguroso e ininterrumpido agotará al enemigo antes de agotarnos a nosotros, pero el final estará lejos y será costoso. Hemos observado que cuando disponíamos de una apreciable preponderancia, nuestro enemigo prefirió por regla general someterse al bloqueo comercial, abrigando la esperanza de que por los azares de la guerra o el desarrollo de nueva fuerza se hallara más tarde en mejores condiciones para salir al mar. Nuestro deseo ha sido casi siempre que saliera al mar y arriesgara la decisión en una batalla, siendo evidente que un bloqueo naval demasiado riguroso no constituía la mejor forma para obtener el fin deseado, ni para alcanzar los resultados estratégicos que podríamos esperar de la paralización de su comercio.

En consecuencia, cuando el deseo de lograr una decisión en el mar no se oponía a consideraciones militares de mayor importancia, como en el caso de una invasión inminente, o cuando estábamos ocupados con una expedición importante, convenía a nuestros intereses inclinar el ánimo del enemigo hacia la alternativa más audaz.

El medio consistía en tentarlo con una perspectiva de éxito, ya sea haciéndole suponer que la fuerza bloqueadora era menor de lo que era en realidad, o retirando esta fuerza a una distancia tal que indujera al enemigo a tratar de eludirla; o bien, haciendo ambas cosas a la vez.

Un caso notable de tal bloqueo a distancia fué la disposición que adoptó Nelson para su flota frente a Cádiz, al tratar de llevar a Villeneuve a la acción, en 1805. Pero dejar simplemente un puerto abierto no satisface a la idea del bloqueo a distancia y, en este caso, a la oportunidad y la tentación Nelson agregó la presión de un bloqueo comercial de los puertos adyacentes, con la esperanza de obligar a Villeneuve por el hambre a salir al mar.

Finalmente, haciendo una comparación general de las dos formas, debemos observar que el bloqueo estrecho es un método característico para conseguir el dominio local y temporario. Su propósito predominante será, en general, impedir que la flota enemiga actúe en cierta área con una finalidad determinada. En cambio, el bloqueo a distancia, que se propone la destrucción de la fuerza naval enemiga, constituye un paso definido hacia la obtención del dominio permanente.

Ya se ha expuesto bastante para mostrar que el asunto de la elección entre el bloqueo estrecho y el distante, presenta una complejidad extrema. Es verdad que en nuestra literatura naval, los antiguos maestros aparecen divididos sobre este punto en dos escuelas, lo que implica que una de ellas estaba a favor de emplear siempre la forma estrecha y la otra el bloqueo a distancia; nos inclinamos aun a creer que la elección dependía del espíritu militar del oficial que intervenía. Si poseía gran espíritu militar, elegía la forma estrecha y más exigente; si era de poco espíritu, prefería bloquear a distancia con la forma menos exigente. Es verdad que se nos dice que los partidarios de esta última escuela basaban sus objeciones al bloqueo estrecho en el excesivo desgaste que esta forma acarreaba para la flota, pero muy a menudo se sugiere que esto no es más que un pretexto para ocultar su insuficiencia de espíritu. Muy raras veces hemos comparado las decisones de estos hombres y su correspondiente intención estratégica con los ries-

gos que las circunstancias justificaban, o con el desgaste de energía que podría legítimamente exigir la consecución del resultado deseado. Sin embargo, todas estas consideraciones deben intervenir en la elección, y al examinar detenidamente los casos más notables se observará que tienen una relación sorprendente y casi constante con la naturaleza del bloqueo empleado.

Al considerar el bloqueo a distancia, deben tenerse presente tres postulados. Primero: dado que nuestro objeto es conseguir que el enemigo salga al mar, nuestra posición deberá ser tal que le permita la oportunidad de hacerlo. Segundo: ya que deseamos establecer contacto para empeñar una batalla decisiva, esa posición no deberá estar más alejada del puerto enemigo que lo que sea compatible con nuestro objeto de llevarlo a la acción antes de que pueda alcanzar su propósito. Tercero: la idea de la economía, es decir, la idea de adoptar el método que resulte menos agotador para nuestra flota y que conserve mejor su estado de preparación para la batalla. Acerca de este último punto ha existido la mayor disparidad de opinión. Un bloqueo estrecho siempre ha tendido, y siempre tenderá, al desgaste de la flota; pero, por otra parte, se sostenía que este desgaste era compensado por el alto temple y la superioridad moral que produce en una buena flota el mantenimiento de un bloqueo estrecho, mientras que el relativo descanso que brinda una vigilancia lejana en condiciones seguras, tiende a perjudicarlos.

Antes de considerar estas opiniones opuestas, es necesario hacer una advertencia. Se supone en general que la alternativa que presenta el bloqueo estrecho es la vigilancia del enemigo desde uno de nuestros propios puertos, pero esto no es esencial; lo que se requiere es una posición interior y, si fuera posible, secreta, que asegure la obtención del contacto; con los adelantos modernos en los medios de comunicación a distancia, esta posición se encuentra comúnmente mejor en el mar que en un puerto. Se puede,

en efecto, obtener una posición de vigilancia exenta de la tensión propia de la navegación peligrosa y de continuos ataques, sin necesidad de sacrificar el adiestramiento en el mar. Teniendo presente este punto de gran utilidad práctica, podemos proceder a examinar las ventajas de las dos formas basándonos en principios abstractos.

Fué siempre evidente que un bloqueo naval estrecho constituía una de las formas de guerra más débiles y menos deseables. Aquí nuevamente, al decir « más débil » no queremos significar « menos efectivo », sino que se trataba de un sistema agotador y que tendía a emplear una fuerza mayor que aquella contra la cual estaba operando. Esto no era debido al hecho de que no se pudiera contar con que la flota bloqueadora, templada y endurecida por sus vigilancias y disponiendo de gran ventaja en cuanto a posición táctica, se empeñara con éxito contra una flota bisoña de igual fuerza a su salida de puerto, sino porque para mantener su estado de eficiencia activa requería grandes reservas para su relevo. Tan serio era el desgaste, tanto del personal como de los buques, que aun los partidarios más decididos del sistema consideraban que por lo menos una quinta parte de la fuerza debía hallarse siempre en reparaciones, empleándose en todos los casos dos almirantes para relevarse mutuamente. En 1794, una de las más altas autoridades de la marina consideró que para mantener eficazmente un bloqueo estrecho de Brest eran necesarios dos grupos completos de oficiales almirantes, y que no menos de la cuarta parte de la escuadra debía encontrarse siempre en puerto (1).

Ahora bien, siendo estas debilidades inherentes al bloqueo estrecho, necesariamente afectaban la apreciación de

(1) Del capitán Philip Patton a sir Charles Middleton, Junio 2 de 1794. (*Papeles de Barham*, II, 393). Patton poseía probablemente una experiencia de guerra más vasta que todo otro oficial de su época. Se consideraba que conocía muy especialmente al personal, y como vicealmirante llegó a ser Segundo Lord del Mar, bajo el mando de Barham, en 1804.

su valor. La importancia de la objeción tendía naturalmente a disminuir a medida que se perfeccionaba el arte marinero, el material o la organización, pero siempre constituía un factor. También es verdad que parece haber tenido más importancia en concepto de algunos hombres, pero es igualmente cierto que si tratamos de seguir el movimiento de opinión al respecto, observaremos que éste estaba lejos de ser el único factor determinante.

En la guerra de los Siete Años, bajo la administración de Anson, fué cuando el bloqueo estrecho y continuo se adoptó por primera vez en forma sistemática, pero Hawke fué quien le dió origen. En las primeras tres campañas había estado en boga el antiguo sistema de vigilar a Brest desde uno de los puertos británicos occidentales, pero había fallado dos veces para evitar una concentración francesa en el teatro vital del Canadá. En la primavera de 1759, Hawke se encontraba al mando de la Flota del Canal con las instrucciones habituales acerca de la vigilancia, pero al ordenársele que se acercara y observara a Brest, confesó que su intención, salvo órdenes contrarias, era permanecer frente al puerto en vez de regresar a Torbay. La razón fué que había encontrado allí una escuadra que suponía destinada a las Antillas, y consideraba que era mejor tratar de impedir se hiciera a la mar que permitirle zarpar y luego tratar de darle caza. Sostenía, en otras palabras, que ninguno de los puertos occidentales de vigilancia generalmente elegidos proporcionaba una posición interior con respecto a la ruta francesa normal desde Brest a las Antillas.

En vista de que corrían rumores de una invasión, es natural que el mejor procedimiento era hacer frente al enemigo en las aguas de su metrópoli y evitar la dispersión de la flota tratando de buscarlo. Por lo tanto, y a pesar del tiempo extraordinariamente malo que reinaba, se le permitió obrar como había aconsejado. Con Boscawen como relevo, se mantuvo en lo sucesivo con todo éxito

la nueva forma de bloqueo. Debe advertirse, sin embargo, que este éxito se debió más bien al hecho de que los franceses no hicieron más esfuerzos para cruzar el Atlántico, que al hecho de que se hubiera mantenido el bloqueo con el rigor necesario para impedir que lo hicieran. En ocasiones, debido al estado del tiempo, nuestra flota se vió obligada a levantar el bloqueo y dirigirse precipitadamente a Torbay o a Plymouth; estos retornos temporarios a la forma de bloqueo a distancia, casi siempre permitían a los franceses la oportunidad de dirigirse hacia el Sur con dos o tres días de ventaja. Con todo, el sistema resultaba absolutamente eficaz contra cualquier tentativa de dirigirse hacia el Este o hacia el Norte para disputar el dominio del Canal o de las aguas de la metrópoli, no siendo afectado por los períodos de bloqueo a distancia.

Quizás hayan sido estas consideraciones las que indujeron, durante la guerra de la Independencia Americana, a un oficial tan distinguido como Howe a mostrarse firmemente inclinado a volver al antiguo sistema. El teatro vital se encontraba también entonces del otro lado del Atlántico, no existiendo preparativos serios para una invasión. Debe tenerse presente asimismo, al juzgar a Howe en comparación con Hawke, que en la guerra de los Siete Años disponíamos en el mar de una preponderancia tal que nos permitía contar con amplias reservas para sostener un bloqueo estrecho, mientras que en la última guerra éramos numéricamente inferiores a la coalición enemiga. Como era imposible impedir que los franceses llegaran, si decidían hacerlo, hasta las Antillas y Norte América, nuestra política consistió en seguirlos con flotas iguales, reduciendo nuestra fuerza de la metrópoli hasta el mínimo que esa política exigía y fuese compatible con un nivel razonable de seguridad. La fuerza requerida podría muy bien ser inferior a la del enemigo, puesto que era seguro que toda tentativa en el Canal sería efectuada por una fuerza heterogénea y poco manejable de unidades francesas y españolas.

En opinión de Howe, esta situación especial no podía ser resuelta tratando de cerrar Brest y nada puede resultar más erróneo que pretender hacer extensiva esta opinión a circunstancias distintas de aquellas a que debía aplicarse. Consideró que no estaba en su poder cerrar el puerto, sosteniendo que el adversario podría encontrarse siempre listo para escapar después de un temporal que alejara o dispersara a la escuadra bloqueadora, averiase los buques y diese ánimo al enemigo. « No se podrá evitar », dijo, « con una escuadra escasamente superior, estacionada frente a un puerto, que un enemigo se haga a la mar ». Lo ocurrido en 1805 parece contradecirle. En esa oportunidad, una escuadra apenas superior consiguió impedir la salida de Ganteaume, pero si bien la escuadra realmente empleada sólo contaba con un ligero margen de superioridad, disponía, en cambio, de amplias reservas para mantener el número de sus buques en condiciones eficientes; aparte de que sólo tuvo que obrar durante un breve espacio de tiempo contra cualquier tentativa real de evasión. A partir del 20 de Mayo se prohibió a Ganteaume hacerse a la mar; es indudable que durante ese famoso bloqueo se presentaron varias oportunidades en que pudo haberse evadido hacia el Sur, de haberlo deseado Napoleón.

No puede, por consiguiente, aducirse este caso para condenar la opinión de Howe. Su función principal en el plan de guerra fué impedir, con una fuerza sólo suficiente para mantenerse a la defensiva, que el enemigo obtuviese el dominio sobre las aguas de la metrópoli. No fué ciertamente su deber emprender operaciones que sus fuerzas no pudiesen afrontar; su obligación fué ante todo mantener esa fuerza en potencia para su propósito primordial, a cuyo fin optó por el bloqueo a distancia, basado en una reserva general en Spithead o en Santa Elena, donde se podrían resguardar los buques y adiestrar los reclutas, al mismo tiempo que se protegía nuestro comercio y comunicaciones y se hostilizaban los del enemigo.

Kempenfelt, que fué el más decidido partidario de la actividad, aprobó en un todo esta política, cuando menos para los meses de invierno; y tratándose de Kempenfelt nadie habrá que se atreva a insinuar que esa idea obedecía a falta de espíritu ofensivo o amor al reposo. En lo referente al verano había, en realidad, poca disparidad de opiniones acerca de si la flota debía o no ser mantenida en el mar, puesto que el adiestramiento de mar durante el verano compensaría con creces el desgaste del material que probablemente causaran los períodos intermitentes de mal tiempo. Aun durante el invierno ambas tendencias quedaron reducidas aproximadamente a una misma cosa. Así, en el caso del bloqueo de Hawke a fines de 1759, en el crítico mes comprendido entre mediados de Octubre y mediados de Noviembre, le fué imposible mantener su posición casi durante la mitad de ese intervalo, y cuando pudo establecer contacto con Conflans fué desde Torbay y no desde Ouéssant; y hasta puede ponerse en duda que en Quiberón se hubiese luchado como se luchó a no haber mediado el espíritu de confianza que infundió la vigilancia que Hawke ejerció en medio de temporales.

Con toda esta experiencia fresca en su memoria, Kempenfelt se mostró francamente partidario de mantener la flota en puerto durante el invierno. « Supongamos », escribió desde Torbay en Noviembre de 1779, « que el enemigo se hiciera a la mar con su flota (esto es, desde Brest), algo muy deseable para nosotros: obremos sabiamente manteniendo la nuestra en puerto. Dejémoslo a merced de las noches largas y de los temporales violentos; harán más en nuestro favor de lo que puede hacer la flota ». Pensó que era mucho mejor dedicar el invierno a preparar la flota para la próxima campaña, a fin de obtener « la ventaja de llegar primero al campo de acción ». Y concluyó diciendo: « Mantengamos una fuerte escuadra hacia el Oeste, lista para responder a los movimientos del enemigo. No quiero decir que se la tenga en el mar su-

friendo averías por efectos de los vientos, sino en Torbay, lista para obrar según lo sugiera la razón » (1). Se ve, por lo tanto, que no debe aceptarse a la ligera la conclusión de que el bloqueo estrecho fué siempre el mejor medio de aumentar la eficiencia de la flota para la función que debía llevar a cabo.

Las razones que indujeron a Howe y a Kempenfelt a preferir el bloqueo a distancia, se basaban principalmente en esta misma consideración. En opinión de estos marinos tan experimentados, el camino más seguro que conduce a la eficiencia combativa de la fuerza de que se dispone, teniendo en cuenta todas las condiciones concurrentes, era una cuidadosa preparación durante el invierno y la realización de evoluciones tácticas durante el verano.

Por otra parte, observamos el hecho de que durante la guerra de la Independencia Americana, el bloqueo a distancia no tuvo mucho éxito; sin embargo, antes de impugnarlo prematuramente debe recordarse que no todas las causas de su fracaso eran propias del sistema. En primer lugar, la necesidad de socorrer a Gibraltar de tiempo en tiempo, impidió que la Escuadra Occidental se dedicara exclusivamente a la vigilancia. En segundo lugar, debido a una administración deficiente no se realizó con suficiente energía la preparación de la flota durante las épocas de invierno, a fin de ser la primera en llegar al campo de acción al comenzar la primavera. Debemos reconocer, por último, que la falta de éxito no se debió tanto al hecho de que se permitiera a los franceses cruzar el Atlántico, como al hecho de no haber actuado debidamente cuando se obtuvo el contacto al llegar aquéllos a su destino. Es natural que nada podrá decirse en favor de la política de « buscar a la flota enemiga », en comparación con la de impedir su salida, a menos que se esté resuelto una vez hallado el enemigo, a destruirlo o a ser destruído.

---

(1) *Papeles de Barham*, I, 302.

En esto fué donde fallaron Rodney y sus colegas. El fracaso del sistema se debió tanto a defectos de ejecución como de planeo.

En la guerra siguiente, Howe aun conservaba su ascendiente y seguía al mando de la Flota del Canal. Mantuvo el mismo sistema; dejando abierto a Brest, obligó a los franceses a salir al mar mediante operaciones dirigidas contra su comercio, siendo recompensado con la batalla del Primero de Junio. No se hizo esfuerzo alguno para mantener un bloqueo estrecho durante el invierno siguiente, pues permitió zarpar a los franceses, justificando plenamente su desastroso crucero de Enero de 1795 lo que Kempenfelt había anticipado; tan grandes fueron las averías sufridas, que éstos abandonaron toda idea de utilizar la flota como un conjunto. Se continuó con el sistema de Howe, pero no ya con resultados enteramente satisfactorios. En 1796 los franceses pudieron efectuar incursiones contra Irlanda, recayendo en consecuencia sobre Howe las más serias inculpaciones. Su método es comparado despectivamente con el que adoptó St. Vincent cuatro años más tarde, sin tener en cuenta la situación a que debió hacer frente cada almirante y en la suposición, por otra parte, de que el cierre de Brest habría resuelto uno de estos problemas tan bien como resolvió el otro.

En 1796 no nos hallábamos a la defensiva, como sucedió en 1800. La flota había sido prácticamente destruída, no existiendo amenazas de invasión. Con objeto de obligar a celebrar la paz, nuestra política se orientó hacia la realización de una acción ofensiva contra el comercio y el territorio de los franceses, a fin de respaldar nuestra iniciativa para un arreglo mediante una presión general. Tal política pudo haber sido equivocada, pero ahora no se trata de esto; se trata de saber si la estrategia se amoldaba o no a la política. Debe recordarse que también estábamos en guerra con Holanda y que se esperaba una guerra con España, eventualidad que nos obligaba a velar

por la defensa de Portugal. En esas circunstancias nada podía estar más lejos de nuestros deseos que retener en puerto lo que había quedado de la escuadra de Brest; abrigábamos la esperanza de obligar a la flota, por nuestra acción ofensiva contra los intereses marítimos franceses, a exponerse para defenderlos. Destinar la flota al cierre de Brest era incapacitarla para la acción ofensiva y favorecer los planes del enemigo.

La disposición que se adoptó para la flota de la metrópoli fué planeada de manera que se conservase su actividad ofensiva y se asegurase al mismo tiempo la superioridad en cualquier parte de las aguas de la metrópoli donde el enemigo pudiera tratar de asestar un contragolpe. Se distribuyó en tres escuadras activas: una en el mar del Norte, otra delante de Brest, y la tercera en crucero hacia el Oeste, con una fuerte reserva en Portsmouth. La ubicación de esta reserva es lo que ha sido ridiculizado con mayor ligereza, por haberse supuesto precipitadamente que sólo constituía la reserva de la escuadra situada frente a Brest, cuando en realidad era una reserva general destinada a operar en el mar del Norte o en cualquier otro lugar donde fuera necesario; al mismo tiempo servía como escuadra de adiestramiento y de depósito para aumentar nuestro poder naval, en vista de la probable unión de la flota española con las fuerzas navales de Napoleón. Haber causado el desgaste de nuestra flota meramente por impedir incursiones que partieran de Brest y que podrían partir igualmente del Texel o de Dunkerque, era precisamente lo que hubiera deseado el enemigo. La disposición adoptada fué en realidad un buen ejemplo de concentración, es decir, disposición alrededor de un centro estratégico, a fin de conservar la flexibilidad para el ataque sin arriesgar las necesidades de la defensa; y a pesar de esto, han sido los más ardientes defensores de la concentración y la ofensiva quienes han condenado en forma más rotunda las disposiciones tomadas por Howe en esa oportunidad.

La distribución de fuerzas no pudo en definitiva evitar el desembarco de una parte de la fuerza destinada a Irlanda, pero hizo que la empresa fuera tan difícil que hubo de ser postergada hasta mediados del invierno, y entonces el mal tiempo que había permitido la evasión, desmembró la expedición y le quitó toda posibilidad seria de éxito. Este fué en realidad otro ejemplo de la bondad de la regla de Kempenfelt referente a los efectos del estado del tiempo en invierno. En lo que puede exigirse de la defensa naval, la distribución cumplía todos los requisitos. La expedición destinada a Irlanda fué avistada al salir de Brest por nuestra escuadra de cruceros más avanzada; se informó de ello a Colpoys, quien estaba al mando de la escuadra de batalla frente a Brest, y la expedición sólo pudo escapar gracias a una densa niebla. En realidad, no se trataba sino de la evasión de una pequeña fuerza de incursión, eventualidad contra la cual ninguna defensa naval puede ofrecer una garantía segura, especialmente en invierno.

A fines de 1800 se recurrió de nuevo al sistema de Hawke, en circunstancias completamente diferentes. La sucesión de St. Vincent en el mando de la flota coincidió con la asunción por Napoleón del gobierno de los destinos de Francia. Había comenzado nuestro gran duelo con él, pues las medidas que estaba adoptando evidenciaban que nos hallábamos una vez más frente a la antigua lucha a muerte por la supremacía naval; se nos amenazaba abiertamente con la invasión, disponiendo nosotros de una manifiesta preponderancia en el mar. Debemos reconocer, en pocas palabras, que se revivieron los métodos de la guerra de los Siete Años al presentarse nuevamente las condiciones y factores de esa guerra. A medida que esos problemas fueron agudizándose, como sucedió después de la Paz de Amiens, y la amenaza de invasión llegó a hacerse realmente temible, aumentó en igual forma el rigor del bloqueo estrecho. Bajo Cornwallis y Gardner se mantuvo

este bloqueo en tal forma que se eliminó, dentro de lo humanamente posible, toda probabilidad de que el enemigo saliera sin combatir. A pesar de la importancia de proceder aisladamente con las escuadras enemigas, no se corrieron riesgos para llevar a Ganteaume a una acción decisiva; lo que necesitábamos ante todo era disponer del dominio local absoluto. La aguda amenaza de invasión exigía que se mantuviera la flota de Brest encerrada en su puerto, y cada vez que asomaba Ganteaume el almirante británico se lanzaba sobre él y lo rechazaba. Sólo se atenuó una vez el rigor de esta actitud durante el transcurso de la campaña, con el fin de ocuparse de lo que por el momento constituía un objeto más importante: ir al encuentro de Villeneuve a su regreso de las Antillas; pero aun en ese caso se calculó tan bien lo que se podía ceder que no se dió tiempo a Ganteaume para aprovecharse de ello.

La analogía entre las condiciones del bloqueo iniciado por St. Vincent y las de la guerra de los Siete Años, se hace tanto más significativa si observamos que mientras Cornwallis y Gardner llevaban a cabo el bloqueo estrecho hasta el límite de su rigor en aguas de la metrópoli, en el Mediterráneo Nelson no lo empleó para nada. Sin embargo, la preocupación principal de éste era también evitar una invasión. Su misión primordial, según lo juzgaba Nelson y su gobierno, era la de impedir un avance desde el Sur de Francia sobre territorio napolitano o de Levante. ¿Por qué razón, entonces, no empleó el bloqueo estrecho? Se supone generalmente que fué debido a sus vehementes deseos de llevar a la acción a la escuadra de Tolón. Algunas expresiones contenidas en sus cartas justifican hasta cierto punto este modo de pensar, pero las disposiciones que adoptó demuestran claramente que su deseo de llevar a la flota a la acción quedó subordinado técnicamente al deber defensivo que se le había encomendado. El bloqueo estrecho era el método más efectivo para

conseguir tal fin, pero en este caso faltaba una de las condiciones que hemos observado acompaña siempre a un bloqueo estrecho realizado con éxito: no disponía de una preponderancia de fuerza tal que le permitiese mantener el bloqueo en perfecta continuidad; en estas condiciones, la forma de bloqueo estrecho resultaba demasiado débil o desgastadora para ser usada con la fuerza de que disponía.

Si no se considera que este caso es concluyente respecto al punto de vista de Nelson, tenemos una confirmación perfectamente clara de su puño y letra, escrita en 1801. Es un testimonio especialmente convincente, pues en aquel entonces estaba realmente a su cargo la defensa de Inglaterra contra una invasión. Con varias escuadras de cruceros debía impedir la salida de fuerzas enemigas desde cierto número de puertos que se extendían de Flushing a Dieppe, dirigiendo las operaciones desde las Dunas. Al aproximarse el invierno se dió cuenta de que no era aconsejable continuar el bloqueo estrecho, escribiendo al Almirantazgo como sigue: «Soy de opinión, que someto al mejor criterio de Vs. Ss., que deberá cuidarse de mantener nuestras escuadras compactas y en buenas condiciones... Que su posición principal se halle más abajo de Dungeness... Que con buen tiempo las escuadras salgan y se dejen ver, pero sin arriesgar nunca que sean averiadas o arrastradas hacia el mar del Norte; así estaremos siempre seguros de disponer de una fuerza efectiva, lista para obrar cuando la ocasión lo exija» (1).

El caso citado no es desde luego completamente adecuado, puesto que se relaciona con la resistencia directa a una invasión y no a la obtención de un dominio general; su valor reside en que expone el punto de vista de Nelson acerca del vasto problema de equilibrar los riesgos, es decir, el riesgo de atenuar una vigilancia estrecha frente al

(1) A Evan Nepean, Septiembre 4, 1801. NICOLÁS, *Despachos de Nelson*, IV, 484.

riesgo de destruir la eficiencia de los buques por mantener esa vigilancia demasiado rigurosamente.

Juzgando Nelson de este modo, no es sorprendente observar que aun en 1804 la opinión naval no estaba todavía enteramente de acuerdo respecto de las ventajas relativas del bloqueo estrecho y a distancia, aún para el caso de amenaza de invasión. Justamente un año antes de la batalla de Trafalgar, Cornwallis insistía ante el Almirantazgo para que se le enviaran refuerzos a fin de mantener la eficiencia de su bloqueo. Lord Melville, quien tenía a Barham a su lado en esa época, contestó recomendando « la política de ceder en el rigor del bloqueo, como se había hecho anteriormente ». Manifestó que los medios disponibles eran insuficientes para « mantener la necesaria magnitud de la fuerza naval, si vuestros buques han de ser destrozados en un eterno conflicto con los elementos durante los tempestuosos meses de invierno » (1). Melville ansiaba una acción decisiva que pusiera fin a esa tensión insoportable. « Permitidme recordaros », agregaba, « que las ocasiones en que hemos podido llevar al enemigo al combate y nuestras flotas a la victoria, se han presentado por lo general cuando nos encontrábamos a cierta distancia de la posición de bloqueo ». Como sabemos, al final Cornwallis hizo su voluntad y el veredicto de la historia ha aprobado esa decisión únicamente por su efecto moral. Siempre deberán presentarse conflictos semejantes. « La guerra », como dijo Wolfe, « es una opción de dificultades », y esta opción debe oscilar hacia uno u otro lado según tiendan las circunstancias a desarrollar las respectivas ventajas de cada forma. Nunca podremos afirmar que el bloqueo estrecho sea mejor que el bloqueo a distancia, o viceversa. Deberá siempre ser una cuestión de criterio.

¿No existen, pues, principios que podamos deducir de

(1) Para conocer las opiniones finales de Barham, en 1805, ver *Papeles de Barham*, III, 90-3.

la práctica antigua, a fin de robustecer al criterio? Deberán investigarse, por lo menos, ciertas directivas generales. La cuestión principal será decidir si nos resultará más ventajoso, con respecto a todas las condiciones estratégicas, tener encerrado al enemigo u obligarlo a salir al mar en busca de una decisión. Es de presumir que nuestra norma de acción será siempre obtener una decisión tan pronto como sea posible; sin embargo, a ese deseo podré sobreponerse la necesidad o la ventaja especial de bloquear en forma estrecha a una o más escuadras enemigas. Esta situación puede producirse de dos modos: En primer lugar, podrá ser esencial adoptar medidas para ejercer el dominio local o temporario de cierto teatro de operaciones, como cuando existe la amenaza de una invasión en esa área, o cuando deseamos hacer pasar por ella una expedición militar, o a causa de exigencias especiales relativas al ataque o defensa del comercio. En segundo lugar, aun cuando busquemos una decisión importante, podremos bloquear una escuadra en forma estrecha a fin de provocar esa decisión en el punto que nos resulte más ventajoso; es decir, que podremos bloquear una o más escuadras a fin de inducir al enemigo a tratar de romper ese bloqueo con una o más de sus escuadras restantes. En esa forma podremos llevarlo ya sea a exponerse a ser atacado en detalle o a concentrarse donde nosotros deseamos que lo haga.

Por cualquiera de estas razones podemos llegar a la decisión de que la mejor forma de alcanzar nuestro objeto es la utilización del bloqueo estrecho, pero el asunto no termina aquí. Tenemos que considerar además si el bloqueo estrecho está dentro del límite de nuestra fuerza disponible y si es el mejor método para desarrollar en grado máximo las potencialidades de esa fuerza. Siendo el bloqueo estrecho el método más agotador, requerirá mayor fuerza; no podemos mantener un bloqueo estrecho durante un tiempo más o menos prolongado sin disponer

de una fuerza relativamente superior, pero si mediante el bloqueo a distancia de una escuadra permitimos que ésta se haga a la mar, teniendo la seguridad de establecer el contacto, sabemos que aun contando con una fuerza ligeramente inferior podremos hacerle frente en forma de impedir que obtenga un control local suficiente para romper nuestra defensa de flotilla móvil, o que entorpezca seriamente nuestro comercio.

Debemos considerar, finalmente, la cuestión del riesgo. En las épocas pasadas, anteriores a la libertad de movimiento y a la radiotelegrafía y antes de que la flotilla hubiese adquirido poder combativo, siempre debía encararse el riesgo de no poder obtener el contacto con suficiente anticipación para evitar reveses. Esta consideración predominaba especialmente cuando el enemigo contaba con una escuadra situada en el teatro crítico de operaciones, o cerca de él. Por lo tanto, cuando amenazaba una invasión, la política que desarrollamos fué bloquear a Brest en forma estrecha y a costa de cualquier sacrificio. Siempre existía una vaga posibilidad de que mediante la evasión o por las condiciones del viento, una escuadra situada tan cerca de la línea de invasión pudiese obtener suficiente dominio temporario dentro del área vital, antes de poder ser llevada a la acción; fué ésta una posibilidad que nunca llegó a cumplirse en los mares estrechos. En vista de que la movilidad de las flotas y los medios de comunicación a distancia han aumentado tanto en alcance como en seguridad y de que el poder de resistencia de la flotilla ha llegado a ser tan grande, este riesgo es probablemente mucho menor que antes, siendo el campo posible para el bloqueo a distancia, en consecuencia, menos restringido.

Sin embargo, no es preciso aceptar estos principios como incontrovertibles. Aun considerando el gran bloqueo de 1803-5, que ha predominado más firmemente desde entonces en las opiniones sobre este asunto, podría aducirse con cierta razón que habría sido posible resolver la

situación en forma más rápida y efectiva dejando salir a Ganteaume de Brest, por lo menos hasta el punto en que el almirante Togo se vió obligado a permitir la salida de los rusos de Port Arthur, aunque en este caso sus razones para mantenerlos encerrados eran mucho más fundadas que las nuestras en 1805; pero en cualquier caso, el carácter general de la evidencia no dejará lugar a dudas respecto a la debilidad inherente al bloqueo estrecho como forma de guerra. Así como con los adelantos modernos se han aumentado las posibilidades del bloqueo a distancia, tampoco han disminuído ciertamente las dificultades y peligros del bloqueo estrecho. Es probable también que ciertas ventajas que en la época de la vela contribuyeron considerablemente a compensar su debilidad, hayan perdido mucho de su fuerza. Una flota a vela encerrada en un puerto, no sólo perdía rápidamente su espíritu, sino que estándole vedado el adiestramiento en el mar, no podía ser mantenida en estado de eficiencia, mientras que la flota bloqueadora adquiría rápidamente un gran temple, a causa de la tensión de la vigilancia y el peligro que la acompañaba incesantemente. Mientras esa tensión no excedía del límite de la resistencia humana, resultaba beneficiosa. En épocas pasadas, con relevos muy moderados, nunca se llegaba a este límite y los sacrificios hechos en esas vigilancias agotadoras se veían compensados con creces por la confianza rebosante del día de la batalla. ¿Podemos esperar esa misma compensación hoy en día? ¿Subsistirá aun el mismo equilibrio de fuerza y debilidad? En vista del vasto cambio de condiciones y lo exiguo de la experiencia, deberemos volvernos hacia los principios generales en busca de la respuesta.

¿Cuál es realmente la debilidad inherente al bloqueo estrecho? La teoría estratégica responderá de inmediato que se trata de una operación que implica « una detención de la ofensiva », situación que por lo común se considera representa todas las desventajas posibles. El bloqueo estre-

cho es esencialmente una operación ofensiva, aunque su objeto es en general negativo: es decir, es un movimiento de avance a fin de impedir que el enemigo lleve a cabo alguna operación ofensiva, ya sea en forma directa o mediante un contragolpe. Desde este punto de vista puede excusarse la tendencia común de confundir el « buscar a la flota enemiga » con el concepto de « hacer de la costa enemiga nuestra frontera »; pero ambas operaciones difieren ampliamente en cuanto tienen objetos diferentes. Al « buscar », nuestro objetivo es la fuerza armada del enemigo. Al « hacer de la costa enemiga nuestra frontera », el objetivo es inseparable del objeto ulterior de la guerra naval; en este caso, el objetivo lo constituyen las comunicaciones comunes. Estableciendo un bloqueo, obramos ofensivamente contra esas comunicaciones; las ocupamos, y luego no podemos hacer otra cosa. Nuestra ofensiva queda detenida; no podemos continuarla hasta llegar a la destrucción de la flota enemiga. Nos vemos obligados a esperar en una actitud defensiva, manteniendo las comunicaciones de que nos hemos apoderado hasta que el enemigo se resuelva a atacar para privarnos de ellas; y durante ese período de detención, la ventaja de la sorpresa, la más importante de las ventajas de la guerra, pasa, debido a una ley muy conocida, a manos del enemigo. En realidad, nos vemos obligados a mantener la defensiva sin gozar de ninguna de sus ventajas materiales; queda la ventaja moral de haber tomado la iniciativa, pero nada más. La ventaja así obtenida tendrá naturalmente el mismo efecto deprimente sobre la escuadra bloqueada que tuvo en la antigüedad, pero difícilmente en tan gran medida. La relajación de una flota a vapor en puerto nunca podrá ser tan rápida ni debilitante como cuando casi toda la ciencia marinera residía en el hábil manejo de las velas. También es verdad que para la flota bloqueadora los efectos del tiempo, que antes constituían la causa principal del desgaste, apenas podrán ser tan

severas. Pero, por otra parte, será mucho mayor el esfuerzo físico, tanto para los oficiales como para las tripulaciones, por lo menos mientras el carbón continúe siendo el principal combustible. El viento ya no pone límite a los movimientos del enemigo. Es necesario de parte de los bloqueadores una vigilancia mucho más estrecha y rigurosa que la que conocieron nuestros predecesores, a fin de evitar sorpresas. Además, en el pasado, la sorpresa significaba en el peor de los casos, la evasión del enemigo; mientras que hoy puede implicar nuestra destrucción por mina o torpedo. Es innecesario insistir sobre este punto; resulta demasiado evidente que un bloqueo estrecho del tipo antiguo presenta en las condiciones actuales los defectos de una « ofensiva detenida » en tal grado que prácticamente prohibe su empleo.

¿Qué puede hacerse, entonces? ¿Debemos conformarnos en toda situación con aplicar el sistema de Howe, que una experiencia más completa condenaba hasta en los casos de extrema necesidad? ¿No podrá darse una forma moderna al antiguo bloqueo estrecho? Ciertamente. En la antigüedad el límite hacia tierra en que se situaba la flota bloqueadora quedaba justamente fuera del alcance de las baterías de costa, manteniendo esta posición constantemente por medio de una escuadra que formaba la línea interna. En los días actuales de la defensa móvil, ese límite es, por analogía, el alcance nocturno de los destructores y el diurno de los submarinos; es decir, la mitad de la distancia que pueden recorrer entre el anochecer y el amanacer o viceversa, respectivamente, a menos que dentro de esa distancia se pueda establecer una base a prueba de torpedos. Un bloqueo de esta naturaleza corresponderá, en principio, a un bloqueo estrecho del tipo antiguo; y en la práctica tampoco serán muy distintas sus incidencias, tal como se comprobó en el bloqueo japonés de Port Arthur. La distancia a que debe mantenerse la escuadra de batalla parecerá negarle, a primera vista, la certeza de obtener un

conctato inmediato, lo cual es la esencia del bloqueo estrecho; pero en realidad, otros nuevos factores, que ya se advierten, reducirán relativamente esa distancia. Los medios más rápidos y seguros de comunicación entre el almirante y sus exploradores, la absoluta libertad de movimiento y el poder de retardar la salida del enemigo mediante el minado, podrán contribuir en forma apreciable para volver las cosas a sus antiguas relaciones. Así ocurrió en Port Arthur. Por lo tanto, si nuestro objeto principal es, como en ese caso, mantener encerrado al enemigo, no parece con todo que haya razones para no tomar nuestras disposiciones ateniéndonos al principio del bloqueo estrecho. Las distancias serán mayores, pero nada más.

Tampoco debe olvidarse que el situar una escuadra delante de un puerto en la forma antigua, no constituye el único método de bloqueo estrecho. Esa escuadra podrá aun cumplir su propósito, por lo menos temporariamente, sirviendo de apoyo para los minadores o los buques que son hundidos con fines de obstrucción (« sinkers »). Es verdad que este último recurso ha tenido poco éxito en las recientes luchas, pero ni aun en la guerra Ruso-Japonesa llegaron a agotarse sus posibilidades. Por lo tanto, debemos arribar a la conclusión de que cuando las condiciones estratégicas imponen claramente el bloqueo estrecho, nuestro plan de operaciones será modificado en ese sentido de acuerdo con los medios que aun estén a nuestro alcance.

En cambio, nuestro objeto no queda tan claramente definido: si a pesar de nuestro deseo de privar al enemigo del uso del mar estamos dispuestos a arriesgarnos para provocar una decisión, el caso no es tan claro. Se observará que la disminución en el rigor del bloqueo estrecho impuesta por las nuevas condiciones, cuyos efectos aumentan de año en año, deberá tender en la práctica a asemejarlo cada vez más al bloqueo a distancia. En conse-

cuencia, se presentará el problema de si no se conformará mejor con los elementos fundamentales de la fuerza, adoptar resueltamente el bloqueo a distancia para todos los propósitos. Deberíamos pues sustituir una disposición de verdadera defensiva por una ofensiva detenida, y esto en sí ya representa, teóricamente, una gran ventaja. Son igualmente manifiestos los beneficios prácticos, cualesquiera que sean las desventajas correlativas; tales beneficios tampoco son ahora menores que en los tiempos de Howe y Kempenfelt. Evitamos el desgaste de máquinas, carbón y hombres, el cual, por lo menos en lo que se refiere a la indispensable cortina de flotilla, será mucho mayor que el que debía afrontarse en épocas pasadas. Tenemos la oportunidad de ocupar una posición a cubierto de sorpresas y de mantener la flota constantemente en estado de máxima energía combativa. Finalmente, suponiendo que las condiciones geográficas ofrezcan una promesa razonable para establecer el contacto, es más probable que se alcance una rápida decisión, que es lo que la guerra moderna exige cada vez con mayor insistencia. Es natural que con una disposición semejante raras veces podrá tenerse la certeza de lograr el contacto. El enemigo, a quien por la hipótesis del bloqueo se supone que desea evitar la acción, siempre tendrá una probabilidad para evadirse, pero esto sucederá en todos los casos, aun tratándose del bloqueo más estrecho que sea posible en la actualidad. Podemos ir aún más lejos y afirmar que en condiciones favorables, el bloqueo a distancia puede ofrecer mejores posibilidades para el contacto, puesto que de acuerdo con la teoría de la defensa, adoptando el principio del bloqueo a distancia obtendremos la ventaja adicional de poder ocultar mejor nuestras disposiciones y en consecuencia, de tender celadas al enemigo, tales como la que Nelson preparó a Villeneuve en el golfo de Lyon en 1805.

La objeción a este principio que parece tener más valor

para la opinión corriente, es de orden moral, la cual resulta inseparable de toda elección deliberada de la defensiva. Si la flota de vigilancia se mantiene dentro de una base fortificada de la metrópoli, puede presumirse que tendrá lugar la habitual relajación de la moral. Sin embargo, el método no implica hacer uso de la poco honrosa seguridad de semejante base. Podrá muy bien encontrarse una posición sólida en un punto semejante al que ocupó el almirante Togo mientras esperaba a la flota del Báltico, y en este caso no se pudo observar relajación de ninguna especie. Tampoco existe mucha evidencia de que esta objeción tuviera gran importancia para los opositores del punto de vista de Howe; la objeción que éstos oponían era de naturaleza puramente física. El bloqueo a distancia dejaba al enemigo demasiada libertad para llevar incursiones contra nuestras rutas comerciales. El sistema de vigilancia podía ser suficiente para mantener encerrada en su puerto a una flota de batalla no dispuesta a salir o para llevar a la acción a otra más resuelta, pero no podía ejercer control sobre las escuadras de incursión. Esta fué, en realidad, la objeción de Barham. « Si los franceses », escribió en 1794 dirigiéndose a Pitt, « tuvieran la intención de enviar su flota al mar con el actual viento del Este, y lord Howe continúa en Torbay, nuestros convoyes del Mediterráneo y de Jamaica se encontrarían en una situación muy crítica. Ambas flotas deben estar acercándose al Canal en este momento, y no podrán entrar mientrar dure el viento del Este ». Siempre se nos presentará este peligro, especialmente en aguas estrechas, como el mar del Norte. En teatros más abiertos esta dificultad no tiene tanta importancia, puesto que disponiéndose de suficiente espacio en el mar, el comercio por su propia cuenta o siguiendo indicaciones, puede adoptar una ruta protegida por nuestras disposiciones de vigilancia. Así sucedió con Nelson en el caso de Tolón, en que sus posiciones normales frente a la costa de Cerdeña protegían eficazmente la

corriente de nuestro comercio hacia el Levante y las Dos Sicilias, único que existía en aquel entonces.

La verdad es que al tratar de decidir entre el bloqueo a distancia y el bloqueo estrecho, nos encontramos con esas dificultades especiales que distinguen tan nítidamente la guerra naval de la terrestre. No podemos elegir en base a consideraciones puramente navales. En la guerra naval, por grande que sea el deseo de concentrar nuestros esfuerzos sobre las fuerzas principales del enemigo, siempre se interpondrá el objeto ulterior. Debemos hacer todo lo posible desde un principio para obtener el control de las comunicaciones marítimas, y puesto que por lo general estas comunicaciones son comunes, no podremos dejar de ocupar las del enemigo sin descuidar y exponer al mismo tiempo las propias. Así, en el caso de Brest, siempre fué deseable un bloqueo estrecho, en especial durante las temporadas de movimientos de convoyes, puesto que todas las grandes rutas comerciales que pasaban a poca distancia del puerto eran comunes; mientras que en la región de Tolón las líneas principales no eran comunes, excepto a lo largo de las costas de Africa y Sur de Italia, las cuales quedaban ampliamente aseguradas por el bloqueo a distancia de Nelson.

Por lo tanto, la conclusión general es que a pesar de lo importante que sean las razones puramente navales y estratégicas para adoptar el bloqueo a distancia como el mejor dicho de obtener una decisión contra la flota enemiga, la intervención inevitable del objeto ulterior de la guerra, ya sea como protección del comercio o seguridad de las expediciones militares, raras veces nos dejará en completa libertad para usar el bloqueo a distancia. Debemos, en efecto, estar preparados para encontrarnos en la necesidad, por lo menos algunas veces, de usar una forma de bloqueo basada, dentro de lo que permiten los cambios actuales en las condiciones, en las líneas del antiguo bloqueo estrecho.

CAPITULO III

METODOS PARA DISPUTAR EL DOMINIO

I

OPERACIONES DEFENSIVAS DE FLOTA. - « UNA FLOTA EN POTENCIA »

Al tratar sobre la teoría del dominio del mar, se llamó la atención acerca del error de suponer que si no podemos obtener el dominio resultará la pérdida del mismo. Se indicó que esta proposición, que muy a menudo se acepta tácitamente en los estudios estratégicos, niega en realidad que pueda existir una defensiva estratégica en el mar y desconoce el hecho de que la condición normal de una guerra es que el dominio se halla en disputa. La teoría y la historia están acordes sobre este punto; ambas afirman que una potencia demasiado débil para obtener el dominio mediante operaciones ofensivas puede, sin embargo, conseguir mantener ese dominio en estado de disputa asumiendo una actitud en general defensiva.

No es necesario decir que esta actitud no podrá de por sí conducir a ningún resultado positivo en el mar, pero no obstante ello puede evitar, aun durante períodos prolongados de tiempo, que el enemigo alcance resultados positivos, dando así tiempo al otro beligerante para dominar la situación mediante la consecución de sus fines en tierra.

Raras veces nos hemos visto obligados a adoptar tal actitud, ni aun temporariamente, pero nuestros enemigos

lo han hecho con frecuencia, causándonos serios trastornos y pérdidas. En la guerra de los Siete Años, por ejemplo, los franceses, evitando las operaciones ofensivas que podrían conducir a una decisión y limitándose a la defensa activa, pudieron evitar durante cinco campañas que nos apoderáramos del Canadá, que era el objeto de la guerra. Si hubieran arriesgado el desenlace en una gran acción de flotas en la primera campaña y si el resultado les hubiese sido adverso, seguramente habríamos podido alcanzar nuestro objeto en la mitad del tiempo. Es lógico que en definitiva no pudieran impedir la conquista, pero durante todo el tiempo que se retardó la catástrofe Francia, obrando ofensivamente, tuvo numerosas oportunidades para ganar territorio en otras partes, convencida de que así nos obligaría a renunciar a nuestra conquista al celebrarse la paz.

Por otra parte, en nuestra última gran guerra naval, evitando Napoleón las acciones generales pudo mantener el dominio en estado de disputa hasta que, mediante alianzas y otros medios hubo reunido una fuerza que estimó suficiente para justificar el retorno a la ofensiva. Al final, esa fuerza demostró no ser capaz de ejecutar la tarea, pero con todo, cuando fracasó y el dominio pasó a manos de su enemigo, tuvo tiempo para consolidar de tal modo su poder que la pérdida de su flota apenas pareció afectarlo, pudiendo Napoleón continuar la lucha nueve años más.

Tales ejemplos, y éstos abundan, sirven para demostrar cuán seria es la cuestión de la defensa naval en manos de una gran potencia militar que cuenta con otros medios de ataque; nos enseñan lo difícil que es resolverla y la necesidad de que aun la potencia naval más fuerte le dedique un cuidadoso estudio.

Y no sólo por esta razón, sino también por el hecho de que si la potencia naval más fuerte se hallara frente a una coalición, podría encontrarse con que es imposible desarrollar una ofensiva enérgica en un lugar cualquiera,

sin reducir temporariamente su fuerza en ciertas áreas hasta un nivel relativamente tan bajo que no permitiese otra cosa que la defensiva. El ejemplo más notable de semejante estado de cosas y que deberemos considerar nuevamente más adelante, lo presenta nuestra propia situación en la guerra de la Independencia Americana cuando, como hemos visto, a fin de obtener una concentración adecuada para desarrollar la ofensiva en las Antillas, nos vimos obligados a reducir nuestra flota de la metrópoli a un nivel defensivo.

¿Qué es pues lo que queremos significar por defensa naval? Para llegar a una respuesta satisfactoria, será preciso que desterremos antes de nuestra mente todo motivo de confusión causado por los accidentes de la defensa terrestre. Es natural que tanto en tierra como en el mar, la defensa significa tomar ciertas medidas para diferir una decisión hasta que los acontecimientos militares o políticos equilibren la balanza de fuerzas en forma que nos permita pasar a la ofensiva. En las operaciones de los ejércitos, los medios más comúnmente empleados consisten en mantener las posiciones y obligar al enemigo en condiciones de superioridad a desgastar su fuerza atacándolas. En consecuencia, la idea de la defensa militar está regida por el concepto de posiciones atrincheradas y fortificaciones.

En la guerra naval no sucede así. En el mar, la concepción principal es evitar la acción decisiva mediante actividad estratégica o táctica, de manera que conservemos nuestra flota en potencia hasta que la situación se incline a nuestro favor. En la edad de oro de nuestra armada, la base de la defensa naval fué la movilidad y no el reposo. La intención era disputar el control mediante operaciones que hostigaran al enemigo; ejercerlo en cualquier lugar y en cualquier momento que se nos presentara la oportunidad y evitar que el enemigo lo ejerciera a pesar de su superioridad, ocupando continuamente su atención. Apenas existía la idea de la simple resistencia; todo era contra-

ataque, ya sea contra la fuerza enemiga o sus comunicaciones marítimas. En tierra, como es natural, estos métodos de guerra son igualmente bien conocidos, pero pertenecen más a la guerra de guerrillas que a las operaciones regulares. En la guerra regular, con ejércitos permanentes, no obstante la forma brillante en que se hayan empleado las operaciones de hostilización y los contraataques, la concepción fundamental es la posición defendida o defendible.

Lo mismo sucede en el mar; aunque la esencia de la defensa es la movilidad y un espíritu agresivo incansable, más bien que el reposo y la resistencia, también existen en él posiciones defendidas y defendibles; pero sólo se usan como último recurso. Una flota puede retirarse temporariamente a aguas de difícil acceso, donde sólo puede ser atacada con grandes riesgos, o entrando en una base fortificada donde queda prácticamente eliminada del teatro de acción y no puede de ningún modo ser atacada únicamente por una flota. Sin embargo, las ocasiones en que pueden emplearse estos recursos en el mar son mucho más raras que en tierra; tanto es así que excepto para fines de carácter muy transitorio, apenas pueden considerarse como admisibles en el mar, no obstante su gran valor en tierra. La razón es sencilla. Una flota que se retire a tal posición deja librado al enemigo su objeto ulterior, que es el control de las comunicaciones marítimas, mientras que en tierra un ejército que ocupe una buena posición puede cubrir aún durante un prolongado espacio de tiempo al objeto ulterior, el cual por lo general es un territorio. Además, un ejército en posición siempre realiza algo para agotar a su adversario y equilibrar la balanza desfavorable, pero una flota en inactividad permite demasiado a menudo que el enemigo lleve a cabo operaciones tendientes a desgastar los recursos del país de aquélla.

Por consiguiente, para una potencia marítima la defensiva naval no significa otra cosa que mantener la flota

activamente en potencia, no simplemente en existencia, sino con vida activa y vigorosa. Ninguna frase puede explicar mejor el significado completo de la idea que « una flota en potencia », si se la interpreta correctamente. Por desgracia, ha venido a quedar restringida por una interpretación errónea de las circunstancias que le dieron origen, a una clase especial de defensa. Hablamos de ella como si fuese esencialmente un método de defensa contra invasión, y por esto no percibimos su significado más lato; sin embargo, si se la amplía para expresar la defensa contra cualquier clase de ataque marítimo, ya sea contra el territorio o las comunicaciones marítimas, se pondrá de manifiesto la amplia verdad que encierra y nos dará el verdadero concepto de la idea, tal como impera en la marina británica.

La ocasión en que fué empleada por primera vez muestra claramente las posibilidades especiales de una defensiva naval; se presentó en el año 1690, cuando en alianza con los holandeses nos encontramos en guerra contra Francia, y aunque éramos en realidad superiores, fuímos sorprendidos en una situación que nos colocó temporariamente en gran desventaja en nuestras aguas de la metrópoli. Los franceses, mediante una sorprendente rapidez de movilización y de concentración se nos habían adelantado, pues nosotros aun no habíamos terminado estas operaciones. El Rey Guillermo se encontraba en Irlanda haciendo frente, con lo mejor del ejército, a una invasión francesa en apoyo de Jacobo; habíase destacado una escuadra de siete veleros a las órdenes de Cloudesley Shovel al mar de Irlanda, para proteger sus comunicaciones. Otra escuadra, compuesta de 16 buques de línea británicos y holandeses, había sido enviada a Gibraltar a las órdenes del almirante Killigrew para proteger el comercio y vigilar a Châteaurénault, quien se encontraba en Tolón con una escuadra ligeramente inferior. Se presumía que éste intentaría dirigirse a Brest, donde se estaba movilizando la flota prin-

cipal francesa al mando del conde de Tourville, habiendo Killigrew recibido órdenes de seguirlo si conseguía cruzar el estrecho. Châteaurénault logró cruzar; Killigrew no pudo llevarlo a la acción y en vez de perseguirlo inmediatamente, entró a Cádiz a fin de terminar sus preparativos para despachar el convoy que se dirigía al exterior y escoltar el que debía conducir a Inglaterra. Es claro que lo que debió haber hecho, de acuerdo con la práctica de épocas en que se tuvo mayor experiencia, fué dejar esto encomendado a un destacamento de cruceros, y no habiendo podido establecer contacto con Châteaurénault, debió haberse cerrado sobre el centro estratégico con su escuadra de batalla.

Entre tanto, la flota de la metrópoli, que debía mandar lord Torrington, no había sido formada aún; permanecía en tres divisiones en las Dunas, Portsmouth y Plymouth, mientras que una parte considerable del contingente holandés que había sido prometido, aun no aparecía. Los franceses tuvieron una espléndida oportunidad para lograr el dominio del Canal antes de que pudiera efectuarse la concentración, y aplastar a los ingleses aisladamente. En consecuencia, tan pronto hubo llegado Châteaurénault, Tourville se hizo a la mar el 13 de Junio, con unos 70 buques de línea; sin embargo, habiendo Torrington izado su insignia la víspera en las Dunas, reunió sus dos divisiones principales en Portsmouth y, cuando Tourville apareció frente a la isla de Wight disponía, contando algunos buques holandeses e ingleses que llegaron más tarde, de unos 56 navíos de línea en la rada de Santa Elena. No sabiendo que el contingente de Tolón se había unido a la flota francesa, zarpó con la intención de combatir, pero al descubrir la gran superioridad de los franceses decidió, de acuerdo con su Consejo de guerra, obrar a la defensiva y antes de ofrecer batalla tratar de realizar la concentración, dirigiéndose al Oeste, con Killigrew y Shovel y la división de Plymouth. Si des-

cubría que este modo de acción resultaba imposible sin librar un encuentro, su plan era retroceder frente a Tourville « aunque tuviese que llegar hasta la flota de cañoneros », donde entre los bajo-fondos del estuario del Támesis tendría una buena oportunidad para rechazar con éxito un ataque; allí esperaba asimismo verse reforzado no sólo por los buques que aun se encontraban en Chatham, sino posiblemente también por otros procedentes del Oeste y que podrían deslizarse a lo largo de la costa uniéndose « en los bancos », por canales desconocidos para los franceses. Consideró que luchar en las condiciones en que entonces se encontraba habría sido favorecer los planes del enemigo. « Si somos derrotados », manifestó al comunicar su plan al gobierno, « al verse amos absolutos del mar tendrán amplia libertad para realizar muchas cosas a las cuales no se atreven mientras los vigilamos y nos sea posible unirnos con el almirante Killigrew y los buques de Occidente ».

Este fué un plan concebido de acuerdo con los mejores principios de la defensa, es decir, esperar hasta que la adquisición de fuerza fresca justificara el retorno a la ofensiva; resulta además interesante como un caso de defensa puramente naval, sin otro objeto ulterior que el control de las aguas de la metrópoli. No había que temer, en opinión del gobierno, ninguna tentativa definida de invasión desde el otro lado del Canal, pero la invasión de Irlanda estaba en pleno desarrollo y debía privársela de toda clase de provisiones, manteniendo al mismo tiempo libre nuestras comunicaciones; a lo cual se agregaba la gran ansiedad causada por el temor de que los franceses extendieran sus operaciones a Escocia y por la aproximación del convoy de Killigrew a la metrópoli. Era evidente que la situación sólo podía ser resuelta en forma eficaz logrando el dominio general del mar, pero a juicio de Torrington podía suprimirse el peligro manteniendo el dominio en estado de disputa; por lo tanto, su plan fué operar defen-

sivamente y evitar que el enemigo pudiera alcanzar resultados positivos antes de que él se hallara en condiciones de combatir con buenas probabilidades de obtener la victoria. Juzgó que una defensiva temporaria era la única manera de lograr el dominio, mientras que arriesgar una decisión con fuerzas inferiores era la mejor manera de perderlo.

Nada podía estar más en armonía con los principios de la buena estrategia, tal como lo comprendemos ahora. Ese plan se había adelantado indudablemente a todo lo que se había hecho hasta entonces, no debiendo extrañarnos que el gobierno, según se afirmó generalmente, no supiera apreciarlo. El rechazo del mismo ha dado lugar a severas críticas, pero parece más bien que éste interpretó mal el plan y no que dejara de apreciarlo. El conde de Nottingham, quien se hallaba a la cabeza del gobierno creyó, según lo indica claramente su respuesta al almirante, que la intención de Torrington era retirarse inmediatamente hasta la flota de cañoneros, en tanto que para nosotros resulta igualmente claro que esa flota debía constituir su punto extremo y que no tenía el propósito de retirarse tan lejos, a menos que lo obligaran a ello los franceses. El Ministro no comprendió, como les ha sucedido a tantos otros desde entonces, lo que el almirante significó al decir « una flota en potencia »; supuso que en concepto de Torrington, una flota a salvo en un puerto y que no se halle en contacto con el enemigo, estaba « en potencia », cuando en realidad Torrington no tuvo tal idea. Según concibió Nottingham la intención del almirante, juzgó que si bien se podría conservar la flota, se expondría todo lo demás a la destrucción; es decir, se vió influenciado por la característica especial de la guerra naval, que siempre permite la acción contra el objeto ulterior cuando el enemigo nos niega la oportunidad de obrar contra su fuerza armada.

A raíz de este mal entendido, que ciertamente no jus-

tificaban las palabras del informe de Torrington, se procuró una orden de la Reina, expresada en los siguientes términos: « Tememos que las consecuencias de vuestra retirada hasta la flota de cañoneros sean tan fatales, que preferimos presentéis batalla, aprovechando cualquier ventaja del viento, en vez de retiraros más de lo que sea necesario para obtener una ventaja sobre el enemigo ». Se dejó, sin embargo, a su discreción el dirigirse hacia el Oeste a fin de terminar en esa forma su concentración, siempre, según se expresaba, « que no perdáis de vista a la flota francesa, lo cual les daría la oportunidad de intentar ataques contra la costa o en los ríos Medway o Támesis, o de escapar sin combatir ».

Esta orden ha sido juzgada con mucha dureza por los críticos modernos, aun cuando es evidente que contempla la observación netamente preventiva, y que las últimas palabras hasta sugieren la idea contenida en la conocida frase de Nelson, de que « cuando el enemigo haya derrotado completamente nuestra flota, no nos ocasionará más daños durante este año ». Es verdad que Nelson podía confiar en aquel entonces en la bien probada superioridad británica, unidad por unidad, pero también es verdad que las informaciones que poseían Nottingham y sus colegas de gobierno, les indujeron a no apreciar debidamente la fuerza de Tourville; esto resulta evidente en vista del despacho de Nottingham que acompañaba a la orden; era en verdad tan evidente, que Torrington habría podido muy bien suspender la ejecución de una orden basada tan manifiestamente sobre informes inexactos; pero conociendo probablemente las intrigas que se urdían contra él en la Corte, prefirió considerarla como una orden perentoria de empeñar combate tan pronto se encontrara en posición de barlovento.

Por muy admirable que pueda resultar la concepción de Torrington para una interpretación más científica de la estrategia naval, no parecen existir razones para que per-

damos la paciencia ante el plan del gobierno; era en verdad una forma de resolver el problema, y en vista de nuestras amplias reservas, una derrota no habría significado necesariamente el desastre. No obstante ello, es indudable que fué dictado por la ineptitud para comprender la fuerza estratégica del novedoso plan de Torrington, el cual no sólo era más seguro, sino que estaba concebido además para obtener mayores resultados positivos al final. El verdadero error del plan del gobierno consistía en que a pesar de que aparentaba especiosamente una audaz ofensiva, no podría haber alcanzado más que resultados negativos; lo más que hubiera podido producir una batalla en esas circunstancias, habría sido dejar el dominio en estado de disputa y, por otro lado, podría haber dado al enemigo una ventaja positiva, la cual habría comprometido seriamente el resultado de la campaña de Guillermo en Irlanda.

Torrington respondió al gobierno sosteniendo estos puntos de vista. Refiriéndose a la ansiedad del mismo por los buques que se encontraban al Oeste y por el convoy del Mediterráneo, cuyo peligro fué la razón que se expresó para prohibirle la reunión con la flota de cañoneros, señaló que no podrían correr gran peligro si se cuidaban, puesto que, como repitió, « mientras observemos a los franceses, éstos no podrán intentar ataques contra buques o la costa sin correr grandes riesgos, pero si somos derrotados todo quedará a merced de ellos ». Así, sin referirse especialmente a la errónea interpretación que el Ministro había dado a su despacho, confesó que su intención era efectuar observaciones y no simplemente una retirada.

Al tiempo de enviar Torrington su respuesta, se había visto obligado a retroceder hasta Beachy Head, no siéndole ya posible dirigirse hacia el Oeste; al día siguiente, encontrándose a barlovento, atacó. Sin embargo, firme todavía en la idea de la defensa y aplicándola en su táctica, se negó a dar a los franceses la oportunidad de lo-

grar una verdadera decisión, interrumpiendo el combate tan pronto amainó el viento. Hasta este punto creyó justificado el cumplimiento de órdenes que sabía estaban fundadas en informaciones falsas. En justificación de la manera en que condujo la acción, dijo que estaba convencido de « que a la Reina no se le podría haber inducido a firmar la orden de empeñar el combate, si no se le hubiera ocultado nuestra debilidad y la verdadera fuerza del enemigo ».

Su flota sufrió daños tan serios, que Torrington juzgó que su plan ya no sería de utilidad. « Sólo Dios sabe cuáles serán las consecuencias de esta desgraciada batalla », escribió en su diario, « pero me atrevo a afirmar que de habérseme dado libertad de acción, habría impedido toda tentativa contra la costa y dejado a salvo a los buques del Oeste, a Killigrew y a los barcos mercantes ». En realidad, consiguió todo esto. Retirándose lentamente hacia el Este, atrajo tras de sí a los franceses hasta Dover, antes de poner proa al Nore; y Tourville no pudo regresar al Oeste hasta que todos los buques que corrían peligro se hallaron en seguridad en Plymouth. A pesar de que Torrington se había visto obligado a trabar combate en un lugar y momento inadecuados, hasta ese instante su proyecto había tenido éxito; no sólo había evitado que los franceses pudieran llevar a cabo algo que afectara el resultado de la guerra, sino que también había desbaratado por completo el plan de Tourville de destruir aisladamente a la flota británica. Había hecho todo esto, pero ya no se hallaba en condiciones de replicar pasando a la ofensiva.

Al año siguiente se puso de manifiesto que Tourville y su gobierno reconocieron la eficacia del método, cuando el primero se encontró, a su vez, en una inferioridad de condiciones que le privaba de la esperanza de una decisión favorable en la batalla. Durante el verano mantuvo su flota rondando frente a la boca del Canal, sin dar al almirante británico oportunidad para establecer contacto.

Su método, sin embargo, difería del de Torrington y sólo alcanzó su objeto negativo manteniéndose por completo fuera de la vista de su enemigo; opinaba que si una flota se mantenía en el mar en observación estrecha, no podría evitarse la acción con un enemigo activo. « Si se le ordena (al almirante) », escribió en su memorándum sobre el particular, « mantenerse en el mar a fin de distraer al enemigo y hacerle conocer que estamos en condiciones de atacar en caso de que pretendiera realizar una invasión, creo que es mi deber decir que en ese caso deberemos resolvernos en definitiva a combatir; puesto que si realmente ha buscado una acción, habrá encontrado una oportunidad para combatir, ya que es imposible hacer piruetas por tanto tiempo cerca de una flota sin llegar a empeñar combate » (1). Esto equivale a decir que es necesario disponer de algún punto seguro de retirada para « una flota en potencia », lo cual constituía una parte esencial del plan de Torrington.

En la época de Torrington y Tourville, cuando los buques eran de difícil manejo y la táctica de flota estaba en su infancia, la dificultad de evitar la acción una vez que un enemigo resuelto había conseguido establecer contacto, era indudablemente muy grande, a menos que se contara con un puerto de retirada; pero a medida que se desarrolló el arte de la guerra naval, se consideró que eran mayores las posibilidades de « una flota en potencia », por lo menos en la marina británica. Pasaron casi cien años antes que nos viéramos obligados a emplear nuevamente el mismo recurso en gran escala, juzgándose entonces que la superioridad de velocidad y la precisión táctica eran factores con los cuales se podía contar en forma casi ilimitada. Poseemos un memorándum de Kempenfelt sobre el particular, redactado en los días más inciertos de la guerra de la Independencia Americana, que no sólo des-

(1) DELARBRE, *Tourville y la marina de su tiempo*, pág. 339.

arrolla la idea de la « flota en potencia » y el gran espíritu agresivo que es su esencia, sino que también explica su valor, no simplemente como un recurso defensivo, sino además como un medio de permitir una ofensiva enérgica aun en el caso de hallarse, tomada en conjunto, en inferioridad de condiciones; « una vez que conozcamos los planes del enemigo » dice, « a fin de realizar algo eficaz, debemos tratar de ser superiores a él en alguna parte en que tenga intenciones de operar, y en donde nos causaría los mayores perjuicios en caso de obtener éxito. Si nuestra flota se encuentra dividida de modo que sea inferior en todas partes a la del enemigo, éste tendrá buenas probabilidades de éxito en sus tentativas en cualquier lugar. Si no puede formarse una escuadra suficiente para hacer frente al enemigo en nuestras aguas, sería más ventajoso permitir que nuestra inferioridad allí fuera aun mayor, a fin de lograr de este modo la superioridad en otra parte ».

« Si somos inferiores al enemigo y disponemos únicamente de una escuadra de observación para vigilar y seguir sus movimientos, esta escuadra deberá estar compuesta de buques de dos puentes únicamente (es decir, buques de la mayor movilidad), a fin de asegurar el cumplimiento de su propósito. Deberá tener la ventaja sobre el enemigo en lo que respecta a la navegación, pues de otro modo, será probable que se le obligue a combatir o a entregar algunos de sus veleros de marcha lenta. Es sumamente necesario contar con una escuadra ligera para mantenerla próxima a la flota principal del enemigo, puesto que así impedirá que ésta se divida en escuadras independientes para interceptar nuestro comercio, o que despliegue sus buques con el fin de abarcar un campo más extenso. Debemos estar preparados para aprovechar cualquier separación accidental o dispersión de su flota causada por temporales, nieblas u otras causas. Podremos interceptar los abastecimientos, informaciones, etc. que se le envíen. En resumen, tal escuadra será una traba, un

freno para los movimientos del enemigo y evitará gran parte de los perjuicios que de otro modo éste podría ocasionar ».

Tres años antes, cuando primero se llamó a Kempenfelt, para ser jefe de Estado Mayor de la flota del Canal, había recalcado los mismos puntos, escribiendo en Julio de 1779: « Mucho, podría decir que todo, depende de esta escuadra. Es una flota inferior contra una superior; por lo tanto, es necesario la mayor destreza y cuidado para contrarrestar los designios del enemigo, vigilar y aprovechar la oportunidad favorable para la acción, y comprender la ventaja de realizar el esfuerzo en algún punto débil de la línea enemiga; si no se presentan estas oportunidades, mantenéos cerca del enemigo teniéndolo a raya y evitando que intente realizar algo sin riesgo ni peligro; atraed su atención y obligadlo a no pensar en otra cosa que en estar en guardia contra vuestro ataque » (1).

La guerra se condujo según estas normas. El área de las Antillas, donde se encontraba ubicado el objeto principal del enemigo, fué considerada el teatro ofensivo, y las aguas de la metrópoli, el defensivo. A pesar de que la flota del Canal era inferior a la flota de la metrópoli de los aliados, sus operaciones defensivas demostraron ser eficaces para impedir que el enemigo obtuviera éxito alguno, y tampoco fué esto todo, pues Kempenfelt pudo demostrar el aspecto ofensivo de su teoría de la manera más brillante y convincente. Al ocuparnos de la concentración, hemos visto que hallándose al mando de una escuadra ligera tal como la que solicitaba, pudo aprovechar una ocasión favorable para la acción frente a Ouéssant, que resultó en la captura, pese a la presencia de De Guichen y de una escolta que tenía casi el doble de su fuerza, de un convoy de provisiones militares esenciales para las operaciones francesas en las Antillas.

---

(1) *Papeles de Barham*, I, 292.

Nelson compartía ciertamente los puntos de vista de Kempenfelt acerca de una flota inferior mantenida activamente en potencia. En 1796 escribió desde el Mediterráneo lo siguiente: « En cuanto a nuestra flota, con un comandante en jefe, como sir John Jervis, nadie tiene nada que temer... Contamos ahora con 22 navíos de línea. La flota combinada no pasará de 35... Apostaría mi vida a que sir John Jervis los derrotará. No quiero decir que sea mediante una batalla « regular », sino por la pericia del almirante y la actividad y espíritu de nuestros oficiales y marineros. Este país es el que se halla en las condiciones más favorables posibles para desplegar esa pericia con una flota inferior; pues los vientos son tan variables, que en algún momento de las veinticuatro horas se podrá atacar una parte de una gran escuadra, mientras que la otra parte se encontrará en calma o con vientos contrarios. Por lo tanto, confío que el gobierno no se alarmará por nuestra seguridad ».

Puede decirse, en verdad, que tal concepción sobre la defensiva se ha hecho corriente en la marina británica. Fué parte del razonamiento que indujo a sir John Orde en 1805, después de la evasión de Villeneuve del Mediterráneo, a replegarse sobre Ouéssant, en vez de entrar al estrecho. « Me atrevo a creer », escribió, « que lord Nelson con sus doce buques de línea y sus numerosas fragatas, estará en condiciones de operar a la defensiva sin sufrir pérdidas y aún de mantenerse próximo a los extremos de la flota enemiga, si ésta pretendiera llevar a cabo algún movimiento importante, especialmente hallándose obstaculizada por los trasportes de tropas » (1).

En toda esta consideración acerca de una « flota en potencia » que opera defensivamente, no debe olvidarse que nos estamos ocupando de sus posibilidades en relación con el dominio general del mar, es decir, en relación con

(1) *Campaña de Trafalgar*, pág. 65.

su poder general para mantener ese dominio en estado de disputa, tal como fué utilizado por Torrington. Su poder para impedir una determinada operación, por ejemplo una invasión de ultramar, es un asunto distinto y que dependerá siempre de las condiciones locales. Si la « flota en potencia » puede ser contenida de manera que le sea imposible llegar a la línea de pasaje del invasor, no podrá constituir un obstáculo para la invasión. En 1690, por lo que respecta a la flota de Torrington, los franceses habrían podido desembarcar, si lo hubiesen deseado, en Portsmouth, por ejemplo, mientras Torrington se encontraba en el Nore; pero la flota de este último no era el único factor a considerar. Su retirada obligó a Tourville a dejar tras de sí a las escuadras de Shovel y Killigrew sin combatir, y en lo que se refería al dominio de una línea de invasión, Tourville también se encontraba tan trabado como Torrington. Las condiciones de la defensa naval contra una invasión son, en efecto, tan complicadas, comparadas con las de la defensa naval en general, que deben ser examinadas más adelante como una rama especial de la materia.

La doctrina de la « flota en potencia », tal como fué formulada y puesta en práctica por Torrington y desarrollada por Kempenfelt, se reduce a lo siguiente: cuando el enemigo considera necesario para sus propósitos ofensivos el dominio general de cierta área del mar, se podrá evitar que obtenga tal dominio empleando la flota defensivamente, rehusando lo que Nelson llamó una batalla « regular » y aprovechando toda oportunidad para asestar un contragolpe. Utilizar la flota como lo hicieron los franceses en el caso del famoso crucero efectuado para disuadir del combate al enemigo, cuando el objeto francés de Tourville era netamente ofensivo y no podía ser alcanzado más que por el ataque, es algo completamente distinto.

Es, en verdad, difícil comprender la admiración con que

ha sido considerada en Francia su *campagne au large*. Se mantuvo en el mar frente a la boca del Canal durante cincuenta días en el verano de 1691, durante cuarenta de los cuales nuestra flota del Canal no hizo esfuerzo alguno para salir a su encuentro. Se le ordenó hacerse a la mar con la esperanza de interceptar nuestro gran « convoy de Esmirna », que en aquel entonces constituía la piedra angular de nuestro comercio de ultramar. La flota principal británica, al mando de Russell, se concretó a tomar posiciones para proteger su aproximación hasta que se encontró a salvo, sabiendo, como es de presumir, que Tourville debía llegar hasta él si deseaba cumplir su propósito. Una vez que el convoy estuvo a salvo, Russell continuó hasta Ouéssant, es decir, se interpuso entre el enemigo y su base; de este modo quedaron cortadas las comunicaciones de Tourville y amenazada su línea de retirada, aprovechando éste la primera oportunidad que se le presentó para eludir a Russell y regresar a puerto. No consiguió otra cosa que la captura de algunos buques de uno de los convoyes de las Antillas; la ofensiva central francesa en Irlanda fué desbaratada en la batalla del Boyne, viéndose restablecido el prestigio británico en el mar. Es verdad que sufrió nuestro comercio en el mar del Norte, pero esto no fué causado directamente por la concentración a que nos obligó el crucero de Tourville, sino más bien porque los holandeses, debido posiblemente a un mal entendido, no pudieron establecer un bloqueo eficaz en Dunkerque.

A los británicos les parecerá que el error latente en las instrucciones de Tourville, fué un germen que sofocó las mejores aspiraciones de la marina francesa. El plan de su crucero pudo quizá ser defendido en 1691 como suficientemente agresivo, ya que en vista de la inestabilidad del nuevo trono de Guillermo, un golpe de graves repercusiones para el comercio británico combinado con la victoria que se esperaba en Irlanda, podrían haber bastado

para derrocarlo; pero, posteriormente, la idea fué aplicada en ocasiones inadecuadas. Parece que ella dió lugar a la creencia de que cuando era evidente que el objeto de la guerra dependía de la obtención del dominio real del mar, ese objeto también podría obtenerse mediante operaciones navales defensivas. Es verdad que la política que hacía languidecer a la marina francesa, en muchas ocasiones no permitió otro camino a sus marinos, y que si hubiesen tratado de llevar la ofensiva en esas condiciones de inferioridad, el final debería haber sido si no más seguro, por lo menos más rápido. Al estudiar la historia marítima de Francia, debemos tener cuidado en distinguir la política de la estrategia; no fué siempre mala su estrategia defensiva, sino la política que condenaba a sus almirantes a realizar operaciones negativas. Como era una potencia continental y sus aspiraciones estaban en el Continente, a menudo sus exigencias militares no admitían otra clase de operaciones. Sin embargo, esta política resultó doblemente perniciosa para Francia, pues lo fué tanto cuando el país era débil como cuando era fuerte. El empleo prolongado de la defensiva dió origen a un modo de pensar que parece haberla incapacitado para atacar con energía cuando disponía de los medios para ello; por lo menos, no podemos explicarnos de otro modo la conducta de una nación de tan alto espíritu militar cuando se le presentó la oportunidad de vengarse durante la guerra de la Independencia Americana.

En esto, es decir, en sus reacciones morales, es donde reside el peligro de la defensiva; peligro tan insidioso en sus efectos que nos incita a callarlo. Pero estando frescas todavía en la memoria las palabras de Torrington, Kempenfelt y Nelson, sería locura hacer caso omiso de él y sería aun mayor locura prescindir de la tensión enervante que podría imponernos el empleo de la defensiva por nuestro enemigo. Es preciso estudiar este peligro, aunque sólo sea para aprender a dominarlo; tal estudio no será per-

judicial si tenemos presente el espíritu del contraataque activo y vigilante que Kempelfelt y Nelson consideraron como esencia de la defensiva. Es verdad que algunas de las condiciones favorables que se presentaron en los días de la navegación a vela han dejado de existir, pero aun subsisten muchas. Los cambios de vientos y las calmas ya no brindarán buenas oportunidades, pero en tiempo cerrado o borrascoso pueden hacerse valer como siempre el arte marinero, la movilidad y la cohesión; y no hay motivos para dudar que todavía es posible que un arduo adiestramiento en el mar, haga que « la actividad y el espíritu de nuestros oficiales y marineros » den los resultados que Nelson esperó tan confiadamente.

II

CONTRAATAQUES MENORES

Para el beligerante más débil, los ataques menores siempre han ejercido una cierta fascinación. Cuando una potencia era de fuerza naval tan inferior que apenas podía contar con disputar el dominio mediante operaciones de flota, quedaba la esperanza de reducir esa inferioridad relativa dejando fuera de combate una parte de la fuerza enemiga. Estas esperanzas rara vez se han realizado. En 1587 Drake consiguió paralizar la invasión española con un contraataque de esta naturaleza contra la división de Cádiz de la Armada Invencible, antes de que hubiera sido movilizada. En 1667 los holandeses obtuvieron un triunfo semejante contra nuestra división de Chatham, mientras aún estaba sin movilizar e indefensa, gracias al cual lograron condiciones de paz más favorables; pero no puede decirse que las antiguas guerras presenten un solo caso en que la cuestión primordial del dominio quedara seriamente afectada por un contraataque menor.

El advenimiento del torpedo ha dado a la idea una nueva importancia, que no puede ser desconocida; el alcance de esta importancia escapa por ahora a todo cálculo, o por lo menos no existe evidencia de que sea muy grande en condiciones normales y tratándose de flotas comúnmente eficientes. El éxito relativo del ataque inicial de los japoneses contra la escuadra de Port Arthur, es el único caso de interés sobre el particular; y cuando sólo existe un caso es necesario proceder con una precaución extrema al apreciar su significación. Antes de poder deducir algo que sea de valor permanente, debemos considerar muy cuidadosamente tanto sus condiciones, como sus resultados.

Para empezar, diremos que se trataba de una nueva experiencia con una nueva clase de arma, y no se desprende de ningún modo que el éxito de un nuevo procedimiento se repetirá con resultados siquiera semejantes. No estará de más recordar nuevamente el caso de los brulotes. Al comienzo de la época de la vela, en 1588, este elemento preparó el camino para el éxito decisivo contra una flota en mar abierta. En las guerras que siguieron, esta nueva arma ocupó un lugar destacado en la organización de las flotas de alta mar, pero sus éxitos jamás se repitieron; en ocasiones tuvo buenos resultados contra buques que se encontraban en puertos mal defendidos, evidenciándose a menudo durante la infancia de la táctica sus efectos morales y aun materiales en las acciones de flota. Pero a medida que se desarrolló la ciencia naval y se apreciaron con más exactitud las limitaciones de esta arma, pudo lograr cada vez menos, hasta que en el siglo XVIII se lo consideró de utilidad casi nula y llegó aún a perder sus efectos morales, dejando de ser considerado como una unidad de batalla.

Ahora bien, si examinamos de cerca el caso de Port Arthur, advertiremos que señala la existencia de ciertas condiciones intrínsecas semejantes a aquellas que despres-

tigiaron a los brulotes como un factor decisivo en la guerra. A pesar de la naturaleza en apariencia formidable de un ataque de sorpresa por medio de torpedos, el caso en cuestión indica que estas condiciones tienden a aumentar el poder de la defensa, más bien que el del ataque. La primera condición se relaciona con la dificultad de localizar con precisión el objeto; es lógico que para esta clase de operaciones sea esencial contar con la información más precisa, cuando de toda las informaciones, la más difícil de obtener en una guerra es la distribución de la flota enemiga, día por día. Los japoneses tenían informaciones relativamente seguras de que el grueso de la escuadra de Port Arthur estaba fondeado en la rada exterior, pero había estado en constante movimiento, existiendo además un informe de que acababan de ser destacados tres de sus acorazados. Esta información era falsa, pero el resultado fué que, de las cinco divisiones de destructores de que disponían los japoneses, dos fueron retiradas y enviadas inútilmente contra Dalny, donde no se encontró a ningún enemigo. Siempre existirá esta incertidumbre, no habiendo probabilidades de que, sean cuales fueran las circunstancias, resulte menor que en este caso de los japoneses, en que el ataque se realizó antes de la declaración de guerra y mientras permanecían aún abiertas las vías habituales de información.

Debe advertirse además, que no obstante el hecho de que las relaciones se encontraban desde hacía varias semanas en estado de gran tirantez y se consideraba probable un ataque por sorpresa con torpedos, los rusos no habían tomado ninguna precaución para desorientar a su enemigo. Es evidente que en tales casos pueden y deben tomarse medidas para evitar la localización precisa. Podemos ir aún más lejos; desorientado el enemigo por tales medios, sólo hay un paso para hacerle llegar a una conclusión errónea y tenderle una celada que podrá costarle el grueso de su fuerza de destructores en las primeras horas de la

lucha. Es de temerse, sin embargo, que los riesgos de tal eventualidad sean tan grandes en contraataques menores de esta naturaleza, que probablemente será muy difícil tentar a un enemigo inferior a exponer su flotilla en esta forma.

Este punto de vista se confirma como consecuencia del segundo punto demostrado por el caso de Port Arthur, es decir, el gran poder que contra estos ataques posee aún la defensa más débil; en otras palabras, las probabilidades de éxito raras veces podrán justificar el riesgo. Todo militaba en favor de los japoneses. Dos o tres noches antes se habían dado órdenes en la escuadra rusa de prepararse para resistir un ataque de torpedos, pero la disciplina había decaído tanto que las órdenes sólo fueron cumplidas en forma deficiente. Los cañones no estaban cargados, las dotaciones no estaban en sus puestos, ni las redes habían sido zalladas. La única precaución real que se tomó fué la de destacar dos destructores, ¡sólo dos!, como patrulla de guardia, pero les había sido prohibido hacer fuego, si encontraban al enemigo, antes de haber informado al almirante, salvo el caso de que hubieran sido atacados. No pudo haber sido más débil la defensa contra un ataque por sorpresa, no obstante lo cual fué tan grande la nerviosidad de la fuerza atacante, que resultó más fuerte de lo que lógicamente podía esperarse. La simple existencia de la patrulla y la necesidad de eludirla, produjeron una gran confusión en la flota japonesa que se aproximaba, de la cual no le fué posible reponerse por completo, perdiendo el empuje y la cohesión indispensables. Por otra parte, por defectuosas que fueran las disposiciones de la escuadra misma y deficientes su adiestramiento y disciplina, no se hicieron impactos de torpedo, a lo que podemos juzgar, desde el momento en que entraron en acción los cañones y proyectores rusos.

Tal desarrollo de fuerza en la defensa parece ser inherente a las condiciones del ataque menor y se supone que no

existen razones para esperar mejores resultados de tales ataques en condiciones normales; pero al deducir principios del caso de Port Arthur, debe recordarse que éste estaba lejos de ser normal, pues fué un golpe anterior a la declaración de guerra, en momentos en que la amenaza de las relaciones tirantes, aunque advertida por los rusos, casi no había sido tomada en cuenta por éstos. En esas circunstancias excepcionales, rayanas en lo increíble, siempre se podría contar con obtener cierto éxito en un ataque menor. A esto debemos agregar el hecho de que si bien la escuadra rusa no era ordinariamente eficiente, pareció haber caído en un estado de desorganización tal que difícilmente podrá repetirse en el caso de otra potencia naval.

Por último, debemos preguntarnos: ¿Cuál ha sido el verdadero resultado material del ataque, favorecido anormalmente por todas las circunstancias? ¿Tuvo alguna influencia sobre la cuestión primordial del dominio? Es verdad que favoreció en tal medida a los japoneses, que les permitió ejercer el control local durante un tiempo suficiente para desembarcar sus tropas y aislar a Port Arthur; pero el plan japonés para obtener el dominio final se basaba en su poder para tomar esa plaza mediante operaciones militares, apoyando el sitio desde el mar. Sin embargo, a pesar de que todas las condiciones favorecían el éxito, los efectos materiales del golpe fueron tan pequeños, que la escuadra rusa pudo rehacerse aun sin el auxilio de un astillero adecuado, recuperando su poder aun antes de que los japoneses pudieran establecer el sitio. Todos los ataques menores que siguieron al golpe inicial fracasaron y, ya sea que fueran dirigidos contra el puerto o contra la escuadra en mar abierta, no tuvieron efecto apreciable alguno.

Al mismo tiempo debe recordarse que, a partir de esa campaña, el arte de la guerra con torpedos ha progresado rápidamente. El alcance y poder ofensivo han aumentado en una proporción mayor que los medios de resistencia

contra ellos; pero estos medios también han progresado, y es probable que una escuadra en un puerto naval o en un fondeadero debidamente protegido, no sea dañada con más facilidad que en otra época cualquiera; mientras que una escuadra en el mar, con tal que cambie constantemente de posición, siempre resultará muy difícil de localizar con la suficiente precisión para llevar a cabo con éxito un ataque menor.

El valor aun no demostrado del submarino sólo hace más denso el velo que cubre a la próxima guerra naval. Sólo podemos decir que, desde el punto de vista estratégico, debemos contar con un nuevo factor, que ofrece una nueva posibilidad al contraataque menor, posibilidad que en conjunto redunda en favor de la defensa naval; es un nuevo elemento, que utilizado con destreza en combinación con operaciones defensivas de la flota, puede dar renovada importancia a la « flota en potencia ». Puede confiarse igualmente que, sean cuales fueren en última instancia las posibilidades efectivas de las operaciones menores, en lo que respecta a la obtención del dominio, la influencia moral será considerable y, por lo menos al principio de una guerra naval futura, tenderán a desviar y a estorbar las operaciones principales, restando precisión a las normas que antes condujeron tan francamente hacia la decisión mediante la batalla.

A falta de un caudal suficiente de experiencia, sería inútil seguir adelante, particularmente en lo que se refiere al ataque de torpedos que, como el de brulotes, depende para su éxito, más que toda otra forma de ataque, del espíritu y habilidad de los oficiales y tripulaciones. La situación es distinta en lo que concierne al torpedo como arma típica de la defensa costera móvil; lo que se ha dicho es aplicable únicamente a su poder para la obtención del dominio en el mar, y no al ejercicio ni a la disputa del ejercicio del dominio. Esta es una cuestión que atañe a la defensa contra invasión, y sobre la cual debemos tratar ahora.

CAPITULO IV

METODOS PARA EJERCER EL DOMINIO

I

DEFENSA CONTRA INVASIÓN

Dentro de los métodos empleados para ejercer el dominio, se incluyen todas las operaciones que no atañen directamente a la obtención del mismo, o a impedir que el enemigo pueda lograrlo. Ejercemos el dominio siempre que conducimos operaciones que no se dirigen contra la flota de batalla del enemigo, sino que buscan utilizar para nuestros propios fines las comunicaciones marítimas, o a estorbar su utilización por el enemigo. Estas operaciones, aunque lógicamente de importancia secundaria, han formado siempre la mayor parte de la guerra naval. La guerra naval no empieza ni concluye con la destrucción de la flota de batalla enemiga, ni tampoco con la destrucción del poder de sus cruceros; por encima de todo esto se halla la labor de impedir que pueda trasladar un ejército por mar y la de proteger el pasaje de nuestras propias expediciones militares, como también la relativa a la obstrucción de su comercio y la protección del nuestro. Todas estas operaciones conciernen al ejercicio del dominio. Usamos el mar o estorbamos su uso por parte del enemigo; no tratamos de lograr su utilización ni de evitar que logre esta posibilidad el enemigo. Las dos categorías de operaciones difieren radicalmente en su concepto y propósito,

encontrándose, estratégicamente, en planos totalmente distintos.

Es natural, desde luego, que las operaciones para el ejercicio del dominio deben seguir a las desarrolladas para conseguir ese dominio; es decir, que en vista de que la obtención del dominio es el objeto especial de la guerra naval y dado que el mismo sólo puede obtenerse en forma permanente mediante la destrucción de las fuerzas armadas a flote del enemigo, se desprende que tomado estrictamente no deberá permitirse que ningún otro objeto se oponga a la concentración de nuestros esfuerzos tendientes al fin supremo de conseguir el dominio mediante la destrucción. La guerra, sin embargo, no se conduce por la lógica, no pudiendo siempre aplicarse en la práctica el orden a seguir que ésta prescribe. Hemos visto que debido a las condiciones especiales de la guerra naval, se presentan necesidades ajenas a la misma, que hacen inevitable que las operaciones para el ejercicio del dominio, además de seguir, acompañen a las operaciones para conseguirlo. Siendo la guerra, como lo es en realidad, una suma compleja de factores navales, militares, políticos, financieros y morales, en la práctica raras veces podrá presentarse en forma tan clara para un Estado Mayor naval que los problemas estratégicos puedan ser resueltos por la aplicación de silogismos conocidos. El factor naval nunca puede prescindir de los otros factores; uno o más de éstos exigirán, desde un comienzo, algún acto de ejercicio del dominio que no podrá esperar su turno en la progresión lógica. En todos los casos corrientes tendrán que ponerse en práctica, en mayor o menor grado y desde el primer momento, ambas categorías de operaciones.

De ahí la importancia de comprender la diferencia que existe entre las dos formas genéricas de actividad naval. En medio de los afanes y la tensión de la guerra, es fácil confundir una con otra; pero conservando siempre una noción clara de esta diferencia, podremos por lo menos

darnos cuenta de lo que hacemos; podremos juzgar hasta qué punto una operación determinada constituye un sacrificio de la seguridad del dominio; hasta qué punto se justifica ese sacrificio, y en qué medida puede ser utilizada una finalidad para servir a la otra. Tomando esta distinción como guía, se podrán evitar muchos errores. Podrá ser grande el riesgo que corremos, pero estaremos en condiciones de compararlo exactamente con el valor de su finalidad y en consecuencia, lo afrontaremos conscientemente y con voluntad firme; esto permitirá, sobre todo, que el Estado Mayor establezca claramente cuál será el objetivo primordial de cada jefe de escuadra, y cuál el objeto o propósito de las operaciones que se le han confiado. Es ante todo en esta última consideración y especialmente en la determinación del objetivo, donde reside el principal valor práctico de la distinción.

Esto se pondrá de manifiesto tan pronto entremos a considerar la defensa contra invasión, la cual ocupa naturalmente el primer lugar entre las operaciones destinadas al ejercicio del control. De todas las suposiciones admitidas comúnmente, ninguna causa tanta confusión para los ajustes más delicados de la estrategia como aquella que afirma que el objetivo primordial de nuestra flota es siempre la flota enemiga. Es claro que esto es verdad en lo que respecta a la flota de batalla y sus unidades agregadas, por lo menos mientras el enemigo posea una flota de batalla en potencia; es decir, que es verdad tratándose de todas las operaciones dirigidas a obtener el control, pero no es así en lo relacionado con las operaciones para el ejercicio del control. En el caso que debemos considerar ahora, o sea la defensa contra invasión, el objetivo de las operaciones especiales es, y siempre lo ha sido, el ejército enemigo. Nuestros planes para resistir a una invasión siempre se han basado en este postulado, desde los días de la Armada Invencible hasta 1805.

Este punto estaba perfectamente bien establecido en la

tradición de la antigua marina. Las instrucciones de los almirantes insisten constantemente en el hecho de que los transportes constituyen el « objeto principal ». Toda la distribución de la flota durante el bloqueo de Hawke en 1759, se basaba en mantener una vigilancia estrecha sobre los transportes que se encontraban en Morbihan, y cuando intentó extender sus operaciones contra la escuadra de Rochefort, Anson le recordó en términos categóricos que « el objeto principal que debe atenderse en este momento » era primeramente, « la interceptación de las fuerzas enemigas embarcadas en Morbihan » y en segundo lugar, « evitar que salieran de Brest los buques de guerra ». En forma similar, estando el comodoro Warren a cargo de la guardia permanente de fragatas frente a Brest, en 1796, dió órdenes a sus comandantes de que en caso de encontrar transportes enemigos con escolta, debían « debilitarlos o destruirlos en la forma más expeditiva posible, antes de atacar a los buques de guerra, pero conservando una posición tal que les permitiese cumplir ese propósito cuando así se les indicara por señales ». Las órdenes que recibió lord Keith, mientras vigilaba la flotilla de Napoleón, llevaban la misma finalidad. « Dedicando principalmente vuestra atención », decían, « a la destrucción de los buques y embarcaciones que conduzcan hombres, caballos o artillería (con preferencia a los buques de protección), y perdiendo de vista por completo al ejecutar estrictamente esta importante obligación la posibilidad de censuras ociosas por evitarse el contacto con una fuerza armada, puesto que el objeto de importancia primordial ante el cual debe ceder toda otra consideración, es impedir el desembarco » (1).

La idea era pues la misma en la táctica que en la estrategia. El ejército constituía el objetivo principal alrede-

(1) Notas recibidas por el secretario del Almirantazgo, 537: 8 de Agosto de 1803.

dor del cual giraban todas las disposiciones. En la marina francesa, la fuerza y bondad de la práctica británica fué comprendida por lo menos por sus hombres más capaces. Cuando en 1805 Napoleón consultó a Ganteaume acerca de la posibilidad de que la flotilla de transportes efectuara su pasaje por medio de la evasión, el almirante le expresó que ello sería imposible, desde que cualquiera que fuese el estado del tiempo nunca llegaría a atenuar suficientemente la vigilancia británica. « En guerras anteriores », dijo, « la vigilancia inglesa fué milagrosa ».

No había excepción a esta regla, ni aun cuando las circunstancias hacían difícil distinguir si el objetivo era la flota o el ejército del enemigo. Esta situación podía presentarse de dos modos: primero, cuando el ejército invasor debía zarpar con la flota de batalla, como en el caso de la invasión del Egipto por Napoleón; y segundo, cuando a pesar de que el plan establecía que ambos debían operar según normas de acción distintas, nuestro sistema de defensa obligaba a la flota a llegar hasta la línea de pasaje del ejército a fin de mantenerla expedita, como sucedió con la Armada Invencible y la tentativa francesa de 1744.

En este último caso, el ejército invasor, cuyo objetivo no era desconocido, se encontraba en Dunkerque y una flota francesa subía el Canal para proteger el pasaje. Sir John Norris, al mando de la flota de la metrópoli, se hallaba en las Dunas; si bien su nombre ha sido casi olvidado en la actualidad, Norris fué uno de los grandes fundadores de nuestra tradición naval y un estratega de primer orden. Al informar al gobierno acerca de su plan de operaciones, dijo que su intención era dirigirse con toda su escuadra hasta frente a Dunkerque, a fin de evitar que zarparan los transportes. « Pero », dijo, « si por desgracia llegasen a salir y pasar durante la noche, dirigiéndose al Norte, es mi intención destacar una fuerza superior a fin de tratar de darles caza y destruirlos; y con el resto de mi escuadra, ya sea presentar combate a la flota francesa

que actualmente se encuentra en el Canal, o si no observarlos y tratar de proteger al país dentro de lo que las circunstancias permitan; de lo contrario, perseguiré las fuerzas embarcadas con todos mis buques ». En este caso no se había dispuesto de tiempo para organizar una escuadra especial o flotilla en la forma acostumbrada, a fin de obstruir la línea de pasaje y tuvo que utilizarse la flota de batalla para ese propósito. Siendo así, Norris no iba a permitir que la presencia de la flota de batalla del enemigo lo indujera a abandonar el dominio que ejercía sobre el ejército invasor, aferrándose tan firmemente a este principio que si los transportes se hubieran hecho a la mar, habría dirigido su ofensiva contra ellos, limitándose entre tanto a contener a la flota enemiga mediante la observación defensiva.

En el caso del Egipto, no hubo diferencia alguna entre los dos objetivos. Toda la expedición de Napoleón zarpó junta. Sin embargo, en la distribución de su flota, Nelson conservó la idea esencial; la organizó en tres « sub-escuadras », una de seis buques, y dos de cuatro cada una. « Dos de estas sub-escuadras », dice Berry, su capitán de la insignia, « debían atacar a los buques de guerra, mientras que la tercera debía perseguir a los transportes y hundir y destruir el mayor número posible »; es decir, que a fin de asegurarse el ejército de Napoleón, se propuso no emplear más de diez de sus buques de línea, o quizá sólo ocho, contra los once del enemigo.

Se podrían mencionar muchos otros ejemplos acerca de la insistencia británica en hacer del ejército y no de la flota del enemigo, el objetivo primordial en los casos de invasión. Ningún otro punto de la antigua tradición estaba más firmemente establecido. Su valor, naturalmente, era mucho más acentuado cuando el ejército y la flota del enemigo trataban de obrar de acuerdo con líneas de operación distintas; es decir, cuando el ejército seguía la línea netamente ofensiva y la flota la de protección o preventiva,

en cuyo caso, por consiguiente, nuestra flota no podía confundir entre ambos objetivos. Este era el caso normal y su razón de ser es bastante simple. Puede exponerse desde ya, pues sirve para enunciar el principio general sobre el que se basaba nuestro sistema tradicional de defensa.

Una invasión de la Gran Bretaña deberá siempre ser una tentativa en un mar no dominado. Podrá o no suceder que nuestra flota predomine, pero el dominio deberá siempre estar en disputa. Si hemos logrado el dominio completo, no podrá tener lugar una invasión, ni tampoco se tratará de llevarla a cabo. Si hemos perdido por completo el dominio, no será necesaria una invasión, desde que, aparte de lo que puede significar la amenaza de invasión, deberemos hacer la paz en las mejores condiciones que podamos obtener. Ahora bien, si no hay dominio del mar, existen lógicamente dos maneras para intentar una invasión: primeramente, el enemigo puede tratar de abrirse paso a través de nuestra defensa naval formando una sola masa con sus transportes y flota; esta fué la idea primitiva sobre la que el famoso almirante Santa Cruz planeó en un principio la invasión española de Felipe II; pero el desarrollo de la ciencia militar pudo convencerlo de la debilidad del mismo. Una masa de transportes y buques de guerra es la máquina de guerra más pesada y vulnerable que se conozca. Mientras más débil sea la defensa naval del país amenazado, tanto más deseará que el invasor emplee este método. Cuando es seguro el contacto con la flota enemiga y en particular en mares estrechos, como sucedió en este caso, este procedimiento dará al defensor todas las oportunidades que pueda desear, siendo inconcebible el éxito del invasor siempre que nos decidamos resueltamente a hacer del ejército enemigo embarcado en los transportes nuestro objetivo principal, y siempre que no nos dejemos llevar a luchar insensatamente contra la escolta.

Sin embargo, cuando el contacto no es seguro, la inva-

sión conducida sobre un mar no dominado puede lograr éxito si logra evadirse la flota de batalla del defensor, como ocurrió en el caso de la invasión de Egipto por Napoleón. Pero esta operación pertenece a una categoría completamente distinta de la que estamos considerando ahora. No existía ninguno de los factores en que se basaba el sistema tradicional de defensa británico; fué una operación conducida sobre un mar abierto, contra un objeto distante e indeterminado que no poseía ninguna defensa naval propia, mientras que en nuestro caso los factores determinantes son los siguientes: una defensa naval permanente, un objetivo determinado aproximadamente y un mar estrecho donde resulta imposible la evasión de una fuerza suficiente para una invasión. La hazaña de Napoleón no fué en realidad más que la evasión de un bloqueo a distancia que no disponía de ninguna defensa naval situada más atrás. La importancia vital de estos factores se hará evidente a medida que avancemos en nuestro estudio y observemos las características que señalaron a toda tentativa de invadir a Inglaterra. Es natural que de estas tentativas debemos excluir los diversos ataques contra Irlanda, los cuales no habiendo tenido suficiente fuerza para ser considerados como invasiones, se incluyen en otra clase que se tratará más adelante.

En vista de que el recurso de forzar una invasión mediante la fuerza de una poderosa escolta de buques de guerra, ha sido siempre desechado como una operación inadmisible, el invasor no ha tenido más alternativa que la de adoptar una línea separada para su ejército y operar con la flota en una forma que prometiese impedir que el enemigo obtuviera el control de esa línea. Este es, en pocas palabras, el problema relativo a la invasión sobre un mar no dominado. A pesar de la historia initerrumpida de fracasos, acentuados a veces por desastres navales, los estrategas, desde Parma a Napoleón, se han aferrado obstinadamente a la creencia de que existe una solución que no sea

la decisión completa por una batalla de flotas; han ensayado repetidas veces todos los recursos imaginables. Lo han intentado mediante una simple evasión de sorpresa y mediante la evasión por diversión o dispersión de nuestra defensa naval; lo han intentado buscando obtener el control local mediante un éxito naval local preparado por sorpresa, o tratando de inducir a nuestra folta a alejarse de las aguas de la metrópoli lo suficiente como para darles temporariamente superioridad local. Sin embargo, el resultado final ha sido siempre el mismo. Por más que se empeñaran, se encontraban en último término ante una de estas alternativas: o debían derrotar en combate a nuestra flota de batalla de cobertura, o debían aproximar su propia flota de batalla a los transportes, creando de este modo precisamente la situación que se proponían evitar de modo especial.

Lo cierto es que todas las tentativas de invadir a Inglaterra sin poseer el dominio del mar, han girado en un círculo vicioso del cual nunca se halló salida. Por muy ingenioso o complejo que fuera el plan del enemigo, un control firme sobre su ejército, considerado como objetivo naval primordial, siempre dió origen a un proceso de relajamiento que tornó la empresa irrealizable. Sus etapas son precisas y recurrentes, pudiendo expresarse a grandes rasgos como sigue:

Habiendo decidido seguir las dos líneas de operación, el ejército invasor es reunido en un punto lo más próximo posible a la costa a ser invadida; es decir, donde el mar interpuesto es más estrecho y el pasaje del ejército quede expuesto a entorpecimientos durante menos tiempo. La flota de cobertura operará desde un punto tan distante como sea conveniente para tentar al enemigo a alejarse lo más posible de la línea de pasaje del ejército. El defensor responde con el bloqueo de los puertos de partida del ejército enemigo mediante una flotilla de buques ligeros capaces de obrar contra los transportes, o estableciendo una

defensa móvil de las costas amenazadas, que los transportes no podrán trasponer sin ayuda; o más probablemente, combinará ambos procedimientos. Entonces se hace evidente la primera falla del plan de invasión. Mientras más estrecho sea el mar, más fácil será su vigilancia. La evasión pura se hace imposible, y es necesario dotar a los transportes de suficiente fuerza armada, por medio de escolta u otro método, para protegerlos contra ataques de flotillas. El defensor de inmediato refuerza su flotilla de defensa con cruceros y buques de tipo intermedio, debiendo el invasor tomar medidas para romper la barrera con su escuadra de batalla. Se origina entonces una situación tan débil y molesta, que todo el plan comienza a ceder; esto es, en caso de que el defensor se hubiese aferrado decididamente a la estrategia que siempre hemos adoptado. Nuestra flota de batalla rehusaba buscar a la del invasor, ocupando siempre una posición entre la flota de éste y la base de invasión bloqueada, protegiendo el bloqueo y la flotilla de defensa.

Para que una escuadra de batalla pueda anular nuestro control y reforzar la escolta del ejército, el invasor deberá, ya sea forzar esta posición de cobertura mediante la batalla, o bien perturbarla en forma tan eficaz que la escuadra de refuerzo pueda eludirla; pero como de acuerdo con nuestra hipótesis, éste trata de invadir sin antes asegurarse el dominio mediante la batalla, procurará primeramente reforzar su escolta de transportes por evasión. Tropieza de inmediato con una nueva dificultad: el esfuerzo implica la división de su flota, y este procedimiento resulta tan defectuoso y perjudicial para la moral que no ha habido un invasor que se haya atrevido a utilizarla. La razón es la siguiente: para que la escuadra destacada pueda evadirse debe salir con el resto de su fuerza, a fin de atraer la atención de la flota enemiga, en cuyo caso, a menos que disponga de una gran superioridad, y que por hipótesis no tiene, corre el peligro de que

sus dos divisiones sean derrotadas separadamente. El gobierno de distintos países ha recomendado en ocasiones este método, pero tan enérgicas fueron las protestas tanto de la flota como del ejército, que siempre se ha desistido de él, hallándose entonces el invasor al final del círculo vicioso. Incapaz de reforzar suficientemente la escolta de los transportes sin dividir su flota de batalla, se ve obligado a emplear todas sus fuerzas navales para el ejército, o bien a abandonar la tentativa hasta haber conseguido el dominio por la batalla.

De este modo, el sistema británico tradicional nunca ha dejado de provocar el punto muerto, debiendo observarse que se funda en hacer del ejército invasor el objetivo primordial. Lo sujetamos primeramente por medio del bloqueo de flotilla y la defensa, reforzadas de acuerdo con las circunstancias por unidades mayores y, en segundo lugar, mediante la protección de la flota de batalla. Todo el sistema se funda sobre el control que ejerce la flotilla; el peligro local para ese control determina en qué medida debe reforzarse la flotilla y la seguridad del control determina la posición y acción de la flota de batalla.

Unos pocos ejemplos típicos servirán para demostrar cómo funcionó el sistema en la práctica, en las condiciones más variadas. La primera tentativa científica de proceder siguiendo dos líneas de operaciones, diferenciándose así de los toscos métodos del empleo de la masa, propios de la Edad Media, fué la empresa española de 1588. Aunque se esperaba apoyo interno de parte de los católicos descontentos, fué planeada como una verdadera invasión; es decir, como operación continuada dirigida a obtener una conquista permanente. Parma, que era el comandante en jefe militar, dispuso que la flota española no sólo tendría que proteger su pasaje y apoyar su desembarco, sino también « mantener libres sus comunicaciones para la corriente de víveres y municiones ».

Al aconsejar la doble línea de operaciones, la intención

original de Parma fué transportar su ejército por sorpresa; pero como de costumbre, resultó imposible ocultar el plan y mucho antes de estar listo aquél, se encontró completamente bloqueado por una flotilla holandesa apoyada por una escuadra inglesa. En realidad, tan riguroso fué el control ejercido por los ingleses sobre el ejército español, que durante algún tiempo se llevó hasta la exageración. El grueso de la flota inglesa a las órdenes de Howard, se mantuvo sobre la línea de pasaje, al mismo tiempo que se destacaba a Drake solo hacia el Oeste. La disposición, que se iba haciendo tradicional, fué perfeccionada debido únicamente a la insistencia de este gran marino, y toda la flota, con excepción de la escuadra que apoyaba a la flotilla de bloqueo, fué reunida en masa en una posición protectora hacia el Oeste. Se creó entonces la situación normal, la cual sólo podía producir un resultado. La sorpresa estaba descartada y Parma no podría moverse hasta que el bloqueo fuera roto, no pudiendo tampoco abrigar esperanzas los españoles de conseguir lo último mediante una incursión repentina, a causa de la presencia de la flota protectora. Las vagas perspectivas que habían concebido los españoles de mantener a la flota inglesa alejada de la línea de pasaje, amenazando con un ataque a las comarcas del Oeste o con el bloqueo de la misma en un puerto occidental, ya no podían cumplirse. Ninguno de estos recursos permitiría librar a Parma, dándose órdenes al duque de Medina-Sidonia de dirigirse hacia Dunkerque, si era posible sin combatir, a fin de romper allí el bloqueo y asegurar el pasaje.

El Rey debió pensar que podría alcanzarse esto sin librar batalla, pero Parma y los demás marinos españoles experimentados sabían que sería preciso derrotar completamente a la flota inglesa antes de que los transportes pudieran aventurarse a salir de puerto. Tal batalla era en verdad inevitable, y la posición inglesa obligaría a los españoles a luchar con todas las desventajas inherentes al

plan de la doble línea de operaciones. Los ingleses asegurarían el contacto a una distancia tal de la línea de pasaje que les permitiese llevar a cabo ataques para hostigar al enemigo en aguas extrañas para éste y próximas a sus propias fuentes de apoyo y de abastecimiento. No sería necesaria una lucha a muerte antes de que los españoles fueran atraídos hacia las aguas estrechas y limitadas que exigían el pasaje del ejército, donde ambas secciones de la flota británica se encontrarían reunidas para la batalla final. Los españoles arribarían allí para la acción culminante desanimados a causa de las acciones indecisas y de los terrores propios de mares desconocidos y difíciles; todo esto no era una cuestión de azar; era inherente a las condiciones estratégicas y geográficas. Las disposiciones tomadas por los ingleses aprovechaban todas las ventajas que ofrecían tales condiciones y el resultado fué que no solamente no pudo moverse el ejército español, sino que las ventajas de los ingleses en la fatalla final fueron tan grandes que únicamente un cambio favorable en la dirección del viento salvó a la Armada Invencible de quedar totalmente destruída en los bancos de Holanda.

En este caso, es verdad, se había dispuesto ampliamente de tiempo para tomar las medidas necesarias. Será conveniente ilustrarlo con un ejemplo en que la sorpresa llegó a ser casi tan completa como es posible concebirla, y en que las disposiciones para la defensa tuvieron que improvisarse bajo la presión de las circunstancias.

Un caso de esta índole fué la tentativa francesa de 1744. En ese año todo favorecía al invasor. Inglaterra estaba socavada por la sedición jacobina; Escocia inquieta y amenazante; la armada se hallaba en las condiciones más precarias, según se considera generalmente, en cuanto al estado de espíritu, organización y comando; y el gobierno estaba en manos de la notoria « Administración Ebria ». Durante tres años habíamos realizado una guerra infructuosa contra España, apoyando en el Continente a

María Teresa contra Francia, con el resultado de que nuestra defensa nacional había quedado reducida a su nivel más bajo. La armada en ese entonces contaba con unas 183 velas, casi igual a las de Francia y España combinadas, pero debido a las necesidades de la guerra en el Mediterráneo y en las estaciones transatlánticas, únicamente podían disponerse en aguas de la metrópoli de 43 unidades, incluyendo 18 navíos de línea. Aun contando todos los buques en crucero, « que podían ser llamados », como se decía entonces, el gobierno apenas tenía una cuarta parte de la flota disponible para hacer frente a las circunstancias. En lo que respecta a las fuerzas terrestres, la situación no era mucho mejor. Considerablemente más de la mitad del ejército de la metrópoli se hallaba en el extranjero con el Rey, quien apoyaba a la Reina-Emperatriz en su calidad de Elector de Hanover. Francia e Inglaterra, sin embargo, no estaban en guerra. En el verano el Rey venció en la batalla de Dettingen, siguiendo una alianza formal con María Teresa en el otoño, a la cual Francia respondió celebrando una alianza secreta con España; y para impedir futuras actividades de los ingleses en el continente, Francia resolvió asestar un golpe contra Londres en combinación con una insurrección jacobina. Debía ser un suceso repentino, antes de la declaración de guerra y a mediados del invierno, oportunidad en que se encontraban en reparaciones los mejores buques de la flota de la metrópoli. Se adoptó un plan de operaciones combinadas, debiendo partir el ejército de Dunkerque y la flota de cobertura de Brest.

La sorpresa fué admirablemente concebida. El puerto de Dunkerque había sido destruído de acuerdo con el Tratado de Utrecht, en 1713, y aunque los franceses habían estado restaurándolo en secreto durante algún tiempo, aun no estaba en condiciones de recibir una flota de transportes. A pesar de las advertencia de sir John Norris, el almirante más antiguo de la marina, la reunión de tropas

francesas del ejército de Flandes en las inmediaciones del puerto, sólo podía interpretarse como el retiro a los cuarteles de invierno, y a fin de no despertar sospechas los transportes necesarios fueron adquiridos secretamente en otros puertos, con falsos contratos de flete, debiendo reunirse frente a Dunkerque a última hora. Se ocultó con igual habilidad el propósito de la movilización naval en Brest. Mediante informaciones falsas hábilmente impartidas a nuestros espías y un simulacro de abastecimiento para un largo viaje, se indujo al gobierno británico a suponer que la flota principal tenía el propósito de unirse con los españoles en el Mediterráneo; mientras que un destacamento, que en realidad debía escoltar a los transportes, era equipado para realizar aparentemente una incursión a las Antillas.

En lo referente al ocultamiento, la trama era perfecta; sin embargo, contenía en sí el elemento fatal. El ejército debía atacar en Tilbury, a orillas del Támesis; pero por más completo que fuera el sigilo, el mariscal Saxe, que debía asumir el mando, no podía afrontar el cruce sin contar con una escolta. Había gran número de buques mercantes armados y corsarios fondeados en el río, aparte de los cruceros dedicados a la protección del comercio y que estaban en constante movimiento. Por lo tanto, la división que creíamos destinada a las Antillas sería destacada de la flota de Brest después de entrar ésta al Canal y debía proseguir hasta unirse con los transportes frente a Dunkerque, mientras el marqués de Roquefeuil con la flota principal contenía, ya fuera mediante la batalla o el bloqueo, a los buques británicos que pudieran encontrarse en Portsmouth. Nada aparentaba ser más sencillo o de éxito más seguro. El gobierno británico parecía hallarse completamente dormido, pues el golpe debía producirse en la primera semana de Enero y recién a mediados de Diciembre estableció en forma regular una vigilancia de cruceros frente a Brest. En base a las informaciones de es-

tos cruceros, se tomaron medidas para alistar una escuadra de igual fuerza para el nuevo año; en esa época se encontraban alistados o en vías de estarlo, alrededor de veinte navíos de línea en el Nore, Portsmouth y Plymouth, ordenándose efectuar una leva para tripularlos. Debido a diversas causas, los franceses tuvieron que postergar su empresa; por último, el 6 de Febrero se vió a Roquefeuil abandonar a Brest con 19 buques de línea, llegando la noticia a Londres el día 12 y al día siguiente se ordenó a Norris que izara su insignia en Spithead; se le dieron instrucciones de « tomar las medidas más eficaces para impedir una invasión del reino ». Sólo la noticia de que el joven pretendiente a la Corona había salido de Roma, dirigiéndose a Francia, condujo a adoptar esta medida de precaución, pues el gobierno nada sospechaba aún acerca de lo que se estaba tramando en Dunkerque; recién el día 20 un contrabandista de Dover trajo la información que le hizo abrir los ojos a la realidad.

Uno o dos días más tarde fueron avistados los transportes franceses que se dirigían a Dunkerque, siendo confundidos con la flota de Brest, y ordenándose en consecuencia, a Norris que los siguiera; éste protestó en vano contra esta ingerencia en sus proyectos. Sabía que los franceses se encontraban aún al Oeste, pero le fueron repetidas las órdenes y no tuvo más remedio que obedecer. Remontando el Canal, navegando con la marea y con vientos contrarios del Este, llegó a las Dunas y se reunió allí el día 28 con la división del Nore. La historia por lo general cita este movimiento erróneo, como la circunstancia afortunada que salvó al país de la invasión; mas ello no fué así. Saxe había resuelto no hacer frente sin escolta a los buques que se encontraban en el Támesis, los cuales eran suficientes para destruirlo si lo hubiera efectuado. En realidad, el movimiento que ejecutó Norris obligado por el gobierno, frustró su campaña e impidió que además de detener la invasión, destruyera la flota de Brest.

Roquefeuil acababa de recibir las órdenes finales frente al Start. En ellas se le indicaba que debía llevar a la acción, por todos los medios posibles, a la flota principal británica, o impedir por lo menos que continuara concentrándose, debiendo además destacar una división especial de 4 navíos de línea a las órdenes del almirante Barraille, enviándola a Dunkerque para escoltar a los transportes. Era en realidad, la orden inevitable de dividir la flota, motivada por nuestro control sobre el ejército. Como de costumbre, ambos almirantes comenzaron a desconcertarse y como sucedió con Medina-Sidonia, decidieron permanecer juntos hasta llegar a la isla de Wight, deteniéndose allí hasta ponerse en comunicación con Saxe y obtener pilotos para penetrar en el estrecho de Calais. Se hallaban dominados por la nerviosidad que parece inseparable de esta forma de operación. Roquefeuil manifestó a su gobierno que le era imposible saber cuántos buques enemigos habían pasado hacia las Dunas y que Barraille al llegar frente a Dunkerque bien podría encontrarse en situación de inferioridad; terminaba en la forma habitual, insistiendo en que la flota debía trasladarse íntegra hasta la línea de pasaje. Sin embargo, al llegar frente a Portsmouth, un reconocimiento efectuado con tiempo cerrado le indujo a suponer que aun se encontraba allí la totalidad de la flota de Norris, destacando en consecuencia a Barraille, quien arribó a Dunkerque sin novedades.

No sabiendo que Norris se encontraba en las Dunas, Saxe comenzó inmediatamente a embarcar sus tropas, pero el mal tiempo retardó esta operación durante tres días, salvándose por ello la expedición de ser destruída, pues se encontraba en rada abierta y Norris estaba a punto de llevar a cabo un ataque con su flotilla de brulotes explosivos e incendiarios.

La escuadra de Brest también se salvó de milagro. Habiendo llegado a oídos de Saxe y de su Estado Mayor rumores del movimiento de Norris hacia las Dunas, aqué-

llos se desorientaron, como parece suceder siempre en el caso de un ejército que espera afrontar los peligros del pasaje por un mar no dominado; Saxe también deseaba ser escoltado por toda la flota, enviándose órdenes a Roquefeuil para que procediera como había sugerido. Este último, inconsciente de la presencia de Norris en las Dunas, con unos veinte buques de línea más fuertes que los suyos, avanzó con los 15 buques que aun estaban bajo su mando, buscando reunirse con Barraille. Norris fué informado de su aproximación, siendo entonces cuando escribió su admirable apreciación de la situación ya citada. Expresó lo siguiente:

« Puesto que considero de la mayor importancia para el servicio de Su Majestad impedir el desembarco de estas tropas en cualquier parte del país, he... resuelto fondear frente a las playas de Dunkerque, donde nos encontraremos en la posición más favorable para mantenerlas encerradas »; es decir, que resolvió mantener el control del ejército sin tener en cuenta a la flota enemiga y adoptar el bloqueo estrecho, puesto que no se conocía con seguridad el objetivo de Saxe. « Pero », continuó, « si por desgracia llegasen a salir y escapar durante la noche, dirigiéndose hacia el Norte (es decir a Escocia), mi intención es destacar una fuerza superior para tratar de darles caza y destruirlos; con el resto de mi escuadra combatiré contra la flota francesa que actualmente se encuentra en el Canal o me dedicaré a observarlos y proteger a mi patria dentro de lo que permitan las circunstancias; o bien perseguiré con toda mis fuerzas a las tropas embarcadas (es decir, seguir a los transportes) ». Esto significaba que obraría ofensivamente contra el ejército enemigo y defensivamente con su flota; este plan mereció la completa aprobación del Rey.

En cuanto a saber cuál de los dos planes iba a adoptar, debe deducirse que su elección dependería de la fuerza del enemigo, puesto que de acuerdo con las informaciones la

escuadra de Rochefort se había reunido con Roquefueil; pero esta duda pronto quedó aclarada. Al día siguiente supo que este último se encontraba frente a Dungeness con sólo ocho buques de línea, comprendiendo al instante toda la ventaja de la posición interior que le brindaba la necesidad de Roquefueil de cerrarse sobre el ejército. Con admirable intuición reconoció que disponía de tiempo suficiente para lanzar toda su fuerza contra la flota enemiga, sin perder su control sobre la línea de pasaje del ejército. El movimiento fué realizado inmediatamente: Al instante de avistar a los franceses, se dió la señal de « Caza general » y Roquefeuil estuvo a punto de ser sorprendido en su fondeadero, pero la calma del viento paralizó el ataque. Esta calma fué seguida de otro furioso temporal, en el cual los franceses escaparon en un desastroso *sauve qui peut*, quedando destruída la flota de transportes. El resultado de todo esto no sólo fué el fracaso de la invasión, sino también asegurarnos el dominio de las aguas de la metrópoli durante el resto de la guerra.

Como se ve, esta tentativa a la cual todo favorecía, evidenció el curso normal de la descomposición. A pesar de lo bien dispuesto del plan y del perfecto engaño, cuando llegó el momento de ponerlo en práctica, las dificultades que le son inherentes obligaron, como ha sucedido siempre, a una concentración poco manejable de la flota de batalla enemiga con sus transportes, mientras que a nosotros nos fué posible desbaratarlo favorecidos por toda clase de ventajas, mediante el simple recurso de la masa central situada sobre una línea de pasaje conocida y segura.

En el proyecto siguiente, del año 1759, se ideó un plan nuevo y muy hábil para vencer la dificultad. La primera idea del mariscal Belleisle, lo mismo que la de Napoleón, fué reunir un ejército en Ambleteuse y Boulogne, y evitar la concentración de transportes, efectuando su pasaje por el estrecho sigilosamente, mediante lanchones. Pero esta idea fué abandonada antes de haberse llevado muy ade-

lante, reemplazándola por algo más sutil. Se abandonó la ventaja dudosa de un pasaje de corta duración y se dispuso que el ejército partiera desde tres puntos muy separados entre sí, todos ellos situados en aguas abiertas: una incursión que debía crear una diversión desde Dunkerque, y dos fuerzas más poderosas desde El Havre y Morbihan, situado en la Bretaña del Sur. A fin de asegurar el control necesario, tendría lugar una concentración sobre la flota de Brest, desde el Mediterráneo y las Antillas.

La característica del nuevo plan consistía, como se observará, en que nuestra flota de cobertura, es decir la Escuadra Occidental frente a Brest, tendría que sostener dos bloqueos de cruceros, uno a cada lado de su posición. Aunque la situación parecía ser difícil, fué resuelta según las normas antiguas. Las dos divisiones del ejército francés en Dunkerque y Morbihan fueron contenidas mediante escuadras de cruceros capaces de seguirlos en mar abierta, si de casualidad conseguían escapar, mientras que la tercera división de El Havre, que sólo disponía de lanchones para su transporte, fué contenida por una flotilla que contaba con buen apoyo. Esta división se hallaba en situación desesperada; no conseguiría moverse sin una escuadra que le permitiera salir y por muy favorable que fuese el tiempo, no podría llegar una escuadra desde Brest. Era posible que Hawke, a cargo del bloqueo principal, fuera alejado por el viento, pero difícilmente dejaría de combatir contra cualquier escuadra que tratara de entrar al Canal. No sucedía lo mismo con la fuerza de Morbihan. En cualquier momento que Hawke se viera arrastrado por el viento, una escuadra podría alcanzarlo desde Brest y romper el bloqueo de cruceros. El gobierno francés ordenó en efecto que una parte de la flota hiciese la tentativa; pero Conflans, que tenía el mando, objetó que su flota era demasiado débil para ser dividida a causa del fracaso de la proyectada concentración. Boscawen había dado caza y derrotado a la escuadra del Mediterráneo frente a Lagos,

y aun cuando la escuadra de las Antillas consiguió llegar, resultó ineficaz para prestar otros servicios, tal como ocurrió en el gran plan de concentración de Napoleón. Había surgido la misma situación de antes, provocada por el antiguo método de defensa; y al final, Conflans no pudo hacer otra cosa que conducir toda su flota hasta los transportes de Morbihan. Hawke se abalanzó de inmediato sobre él, y el resultado fué el desastroso día de Quiberón. Unicamente la división de Dunkerque pudo escapar, pero su reducido número, que le permitió burlar la vigilancia, le impidió asimismo causar daños; su escolta, después de desembarcar un puñado de tropas en Irlanda, fué completamente destruída; y así la tentativa francesa de llevar una invasión sobre un mar no dominado, tampoco produjo esta vez otro efecto que la pérdida de su flota.

El proyecto de 1779 destacó todavía con mayor fuerza estos principios, pues demostró su utilidad aun cuando nuestra flota de la metrópoli era muy inferior a la del enemigo. En este caso el plan del invasor fué la formación de dos fuerzas expedicionarias, en Cherburgo y El Havre, y mediante la protección de la fuerza abrumadora de las flotas francesa y española combinadas, reunirlas en el mar para apoderarse de Portsmouth y la isla de Wight. A comienzos del verano nos enteramos del proyecto, formándose sin demora dos escuadras de cruceros y flotillas en las Dunas y las islas del Canal, para vigilar las costas francesas e impedir la concentración de transportes. España aun no había declarado la guerra, pero se sospechaba de su actitud, disponiéndose que la flota principal, a las órdenes del veterano sir Charles Hardy, que había sido Segundo de Norris en 1744, se situara frente a Brest y evitara que cualquier escuadra española que pudiese aparecer, entrara a ese puerto; sin embargo, los franceses desbarataron nuestras intenciones, haciéndose a la mar antes de que Hardy pudiese ocupar su posición, reuniéndose con los españoles frente a Finisterre. La flota combinada tenía

unos 50 buques de línea, casi el doble de la nuestra. El ejército de invasión con Dumouriez como jefe de Estado Mayor, sumaba unos 50.000 hombres, fuerza a la que no estábamos en condiciones de hacer frente en tierra. Todo, por lo tanto, favorecía el éxito y, sin embargo, en la marina cuando menos, se confiaba en que no podría tener lugar una invasión.

Los cerebros que tuvieron a su cargo la defensa naval, fueron lord Barham (en ese entonces sir Charles Middleton), en el Almirantazgo y Kempenfelt como jefe de Estado Mayor de la flota; debemos a su correspondencia de aquellos días algunas de las apreciaciones estratégicas más valiosas que poseemos. La idea de los franceses era entrar al Canal con su fuerza abrumadora, y mientras destruían o contenían a Hardy, destacar una escuadra suficiente para romper el bloqueo de cruceros y escoltar a las tropas en su cruce. Kempenfelt confiaba en que esto no podría efectuarse, pues se hallaba convencido de que la masa combinada, poco manejable, podría ser anulada por su flota relativamente homogénea y móvil, a pesar de ser inferior, siempre que pudiese mantenerla en el mar y hacia el Oeste. Ya hemos citado su opinión acerca de la potencia de una flota inferior pero ágil, manifestada en esos momentos. Al saberse toda la verdad sobre lo difícil de la situación y se informó que el enemigo se encontraba frente a la boca del Canal, escribió otra carta a Middleton; sólo dudaba de que su flota poseyese la necesaria cohesión y movilidad. «No parece», dijo, «que hemos considerado suficientemente el hecho de que la fuerza comparativa de dos flotas depende en gran parte de su velocidad. La flota que navega más rápidamente cuenta con una gran ventaja, puesto que puede o no empeñar combate, según lo desee, y así tendrá siempre la facultad de elegir la ocasión favorable para atacar. Creo que puedo aventurarme a opinar con acierto, que 25 buques de línea de cascos

encobrados serían suficientes para hostigar a esta gran Armada combinada, de tan difícil manejo, en forma de impedir que realice algo eficaz, manteniéndonos siempre junto a ella, listos para aprovechar cualquier oportunidad de una separación causada por la noche, los temporales o la niebla y caer sobre los buques separados; impedir que lleguen a ella convoyes de provisiones y, si intentaran una invasión, obligar a la totalidad de su flota a escoltar los transportes; pero aun en ese caso sería imposible proteger plenamente a éstos contra los ataques de una flota tan activa y ágil ».

Aquí tenemos, producto de la pluma de uno de los más grandes maestros, la verdadera clave de la solución, o sea, el poder de obligar al conjunto de la flota enemiga a escoltar a los transportes. Hardy naturalmente conocía muy bien este hecho por su experiencia de 1744, y obró de acuerdo. Este caso es el más notable, puesto que la defensa contra la invasión que amenazaba no era el único problema que debía resolver, ya que éste se vió complicado por las instrucciones recibidas de que debía también evitar una probable invasión en Irlanda y proteger la llegada de los grandes convoyes; en respuesta, el 1º de Agosto anunció su intención de situarse a diez o veinte leguas al W. S. W. de Scilly, « la cual estimo «, dijo, « ser la posición más apropiada para la seguridad del comercio que se espera de las Indias Orientales y Occidentales y para encontrar a las flotas del enemigo, *si es que tratan de entrar al Canal* ». Subrayó estas últimas palabras, indicando aparentemente que no creía se aventurarían a hacerlo mientras pudiese mantener su flota no derrotada y hacia el Oeste. Por lo menos esto fué lo que hizo, hasta que un mes más tarde se vió en la necesidad de tomar puerto en busca de provisiones, dirigiéndose, evitando aún al enemigo, no a Plymouth, sino directamente a Santa Elena. Este movimiento siempre ha sido considerado como una huída in-

digna, provocando mucho descontento en la flota en esa época; pero debe observarse que su conducta estaba estrictamente de acuerdo con el principio que hace del ejército enemigo el objetivo primordial. Si la flota de Hardy ya no estaba en condiciones de permanecer en el mar sin reabastecerse, entonces el lugar adecuado para buscar abastecimientos se hallaba sobre la línea de pasaje del invasor; mientras se encontrara allí, la invasión no podría tener lugar antes de haber sido derrotado. Es verdad que los aliados estaban ahora en libertad para reunir sus transportes, pero la perspectiva de este movimiento no preocupaba al almirante, puesto que le brindaría la oportunidad de proceder con el enemigo en la forma en que se procedió con los españoles en 1588. « Haré todo lo posible », dijo, « para obligarlos a remontar el Canal ». Es el viejo principio. En el peor de los casos, mientras podamos obligar a la flota de protección a cerrarse sobre los transportes y en especial en aguas estrechas, la invasión se convierte en una operación que sobrepasa a los riesgos admisibles de la guerra.

Y resultó ser así, en efecto. El 14 de Agosto, el conde d'Orvilliers, comandante en jefe de los aliados, había arribado al Lizard y durante dos semanas hizo esfuerzos para llevar a Hardy a una acción decisiva. Antes de haber hecho esto, no se atrevió ni a entrar al Canal con su flota, ni a destacar una escuadra para romper los bloqueos de cruceros en las bases de invasión. Sus infructuosos esfuerzos agotaron la resistencia de su flota, que ya había sido considerablemente reducida por la concentración distante en Finisterre, viéndose obligado a regresar impotente a Brest sin haber logrado nada. Los aliados no pudieron volver a hacerse a la mar durante esa campaña, pero aun cuando hubiesen podido hacerlo, Hardy y Kempenfelt habrían podido continuar su maniobra defensiva indefinidamente y cada vez con mayores probabilidades de asestar un golpe paralizante a medida que se acercaba el invierno.

Nunca existió una verdadera probabilidad de éxito, si bien es verdad que Dumouriez no pensó así; juzgó que la empresa podría haberse llevado a cabo mediante una diversión con el grueso de la flota contra Irlanda, y con cuya protección se podría haber llevado un *coup de main* a la isla de Wight, « para lo cual », manifestó, « habrían bastado seis u ocho navíos de línea ». Pero es inconcebible que hombres de la experiencia de Hardy y Kempenfelt se hubiesen dejado engañar tan fácilmente que abandonaran su control sobre la línea de pasaje; si se hubiera destacado tal división de la flota aliada para remontar el Canal, es seguro que de acuerdo con la tradición, ambos la habrían seguido, ya sea con una fuerza superior o con toda la escuadra.

Los bien conocidos proyectos de la Gran Guerra siguieron el mismo curso. Bajo la dirección de Napoleón recorrieron toda la serie de planes que suscitaron en el pasado alguna esperanza ilusoria. Comenzando con la idea de pasar su ejército sigilosamente en lanchones, se encontró con la acostumbrada defensa de flotilla. Luego siguió su única idea nueva, que fué la de armar a su flotilla de transporte, dándole suficiente poder para abrirse paso por sí sola; a esto replicamos fortaleciendo nuestra flotilla. Convencido por la experiencia de que su plan ya no era practicable, se propuso romper el bloqueo por la repentina intervención de una escuadra ligera desde un lugar distante. Con este fin se idearon varios proyectos posibles, pero uno tras otro fracasaron, hasta que se vió frente a la necesidad inevitable de enviar una fuerza de batalla abrumadora a reunirse con sus transportes. La experiencia de dos siglos nada le había enseñado. Mediante una concentración a mayor distancia que toda otra efectuada antes, creyó que podría quebrantar el fatal control que ejercía su enemigo, pero el único resultado que obtuvo fué el de agotar tan seriamente su flota que quedó incapacitada para hacer frente a las verdaderas dificultades de su tarea;

tarea que todos los almirantes a su servicio sabían que excedía a las fuerzas de la Marina imperial. Napoleón ni siquiera llegó a aproximarse a la solución del problema que él mismo se había propuesto; es decir, la invasión sobre un mar no dominado. Debido al control inexpugnable de nuestra flotilla, protegido por una concentración automática de las escuadras de batalla frente a Ouéssant, su ejército no podría haber partido a menos que hubiese infligido a nuestra flota de cobertura una derrota tal que le diera el dominio marítimo, pues con el control absoluto del mar el pasaje de un ejército no presenta dificultades.

No poseemos ejemplo alguno acerca de la utilidad práctica de estos principios en las condiciones modernas. La adquisición de la libertad de movimiento debe necesariamente modificar su aplicación, y desde el advenimiento del vapor sólo se han efectuado dos invasiones sobre mares no dominados, la de Crimea en 1854 y la de Manchuria en 1904, no respondiendo ninguno de estos casos al problema en cuestión, puesto que en ellos no hubo una verdadera tentativa de defensa naval. Sin embargo, parece que no existen razones para suponer que tal defensa aplicada en la forma antigua resultara menos efectiva que en el pasado. Su base era la flotilla, cuya potencia ha aumentado considerablemente desde la introducción del torpedo; sus efectos materiales y morales contra los transportes deben necesariamente ser mayores que nunca, y más restringido el poder de las escuadras para romper el bloqueo de una flotilla. Las minas, por otra parte, favorecen casi exclusivamente a la defensa, al punto de hacer casi imposible un rápido *coup de main* contra cualquier puerto importante. A falta de toda experiencia, es preciso recurrir a tales consideraciones teóricas en busca de luz.

Enunciado teóricamente, el éxito de nuestro antiguo sistema de defensa dependía de cuatro relaciones. Estas son, primero: la relación existente entre la rapidez con que podía prepararse y embarcarse una fuerza de invasión

y la rapidez con que podía recibirse la información del movimiento en los puertos y *places d'armes* extranjeros: es decir, las probabilidades de sorpresa y de evasión están entre sí en la misma relación que hay entre la rapidez de preparación y la rapidez de información.

Segundo: la relación entre la velocidad de los convoyes y la de los cruceros y flotillas; es decir, nuestra capacidad para establecer contacto con un convoy después de haberse hecho a la mar y antes de que la expedición puede ser desembarcada, está en la misma relación que hay entre la velocidad de nuestros cruceros y flotillas y la velocidad del convoy.

Tercero: la relación entre el poder destructor de los cruceros modernos y flotillas contra un convoy sin escolta o débilmente escoltado, y el poder correspondiente en la época de la vela.

Cuarto: la relación entre la velocidad de los convoyes y la velocidad de las escuadras de batalla, lo cual es de importancia cuando hay probabilidades de que los transportes enemigos cuenten con una fuerte escolta. De esta relación depende la facilidad con que la escuadra de batalla que cubre a nuestra defensa móvil, puede ocupar una posición interior que le permita atacar bien sea a la escuadra de batalla enemiga, si ésta se mueve, o bien al convoy antes de que pueda terminar su pasaje y efectuar el desembarco.

Todas estas relaciones parecen haber sido alteradas por los adelantos modernos, en favor de la defensa. En la primera relación, la que existe entre la velocidad de movilización y la de información, ello es evidente. Aun cuando la movilización militar puede todavía ser relativamente tan rápida como la movilización de las flotas, el servicio de información ha dejado atrás a ambas; lo cual es verdad tanto para obtener como para transmitir informaciones. Nunca fué sencillo ocultar los preparativos para una invasión de ultramar, debido a los entorpecimientos que cau-

saban en la navegación; se adoptaron complicadas precauciones para evitar que trascendieran informaciones por las vías comerciales, pero éstas nunca tuvieron completo éxito. Antiguamente, sin embargo, debido a la forma imperfecta en que estaba organizado el comercio internacional, la ocultación, cuando menos durante algún tiempo, era relativamente fácil; pero la siempre creciente sensibilidad del comercio mundial, cuyos movimientos de mercado son dados a conocer de hora en hora, en vez de hacerlo con intervalos de una semana, ha aumentado considerablemente esta dificultad. Además, aparte de la rapidez con que esta información puede ser recogida a través de las relaciones alertas e íntimas entre las Bolsas de Comercio, tenemos el hecho aún más importante de que con la radiotelegrafía la velocidad de trasmisión de las informaciones navales ha aumentado en una proporción mucho mayor que la de la velocidad de tránsito en el mar.

En lo que respecta a la proporción existente entre la velocidad de cruceros y la de convoyes, de la cual tanto depende la evasión, ocurre lo mismo. En los días de la fragata, la relación no parece haber sido más que de siete a cinco; en la actualidad, por lo menos en el caso de grandes convoyes, sería casi el doble.

Acerca del poder destructor de la flotilla, que vemos aumenta de año en año, ya hemos dicho suficiente. Con el advenimiento del torpedo y el submarino, probablemente se ha decuplicado; en menor grado, lo mismo es verdad con respecto á los cruceros. En épocas pasadas el poder material de un crucero para causar daños en un convoy que se dispersaba, era relativamente bajo, por cuanto su exceso de velocidad era reducido y escasos el alcance y poder destructor de sus cañones. Con mayor velocidad y mayor energía y alcance del poder artillero, la capacidad de los cruceros para destruir un convoy hace que el aniquilamiento de éste sea casi seguro una vez que se le

ha dado caza, y por lo tanto opone a la confianza en la evasión una traba moral mucho mayor que todo otro factor conocido anteriormente.

El aumento en la proporción de la velocidad de las flotas de batalla, con respecto a la de los grandes convoyes, es igualmente indiscutible y de no menos importancia, pues la facilidad que ésta implica para hallar posiciones interiores afecta radicalmente al antiguo sistema. Mientras la flota de batalla se encuentre en una posición desde la cual pueda proteger nuestro bloqueo de flotillas o atacar al convoy enemigo en tránsito, obligará a su flota de batalla en última instancia a cerrarse sobre el convoy y esto, como lo señaló Kempenfelt, es de resultados prácticamente fatales para el éxito de la invasión.

Por lo tanto, sea cual fuere el punto de vista para considerar las futuras probabilidades de éxito de una invasión conducida sobre un mar no dominado, parece deducirse no sólo que el antiguo sistema conserva su valor, sino que todos los adelantos modernos que atañen a la cuestión prometen acrecentar los resultados que nuestra marina, por lo menos, confiaba alcanzar y que nunca dejó de obtener.

II

ATAQUE Y DEFENSA DEL COMERCIO

La idea básica del ataque y defensa del comercio, puede resumirse en el viejo adagio de que « Donde hay un animal muerto, allí se reunirán las águilas ». Las áreas más fértiles siempre atrajeron el ataque más enérgico y por lo tanto exigieron la defensa más fuerte; y entre las áreas fértiles y las estériles era posible trazar una línea que, para los fines estratégicos, era definida y constante. Las áreas fértiles fueron los puntos terminales de partida y de destino, donde tiende a acumularse el comercio y, en

menor grado, los puntos focales donde, debido a la conformación de la tierra, el comercio tiende a converger. Las áreas estériles fueron las grandes rutas que pasaban a través de los puntos focales y enlazaban las áreas terminales. En consecuencia, el ataque al comercio tiende a adoptar una de dos formas; puede efectuarse en los terminales o en mar abierta, siendo el terminal el más fructífero, pero también el que exige mayor fuerza y riesgo; el ataque en mar abierta es, en cambio, más incierto, pero involucra fuerza y riesgos menores.

Estas consideraciones nos guiaron directamente a la paradoja en que se funda el constante fracaso de nuestros enemigos, al tratar de ejercer una presión decisiva sobre nosotros mediante operaciones dirigidas contra nuestro comercio: la paradoja de que donde más debe temerse el ataque, más fácil es la defensa. Un plan de guerra que tiene como objetivo primordial la destrucción del comercio, supone que el bando que lo adopta se halla en condiciones de inferioridad en el mar; si tuviera la supremacía, su objeto sería convertir esa superioridad en un dominio efectivo, ya sea mediante la batalla o el bloqueo. Por lo tanto, si se exceptúan los casos poco frecuentes en que las fuerzas contrapuestas son iguales, debemos suponer que el beligerante que hace de la destrucción del comercio su objetivo primordial, tendrá que habérselas con una flota superior. Ahora bien, es verdad que las dificultades inherentes a la defensa del comercio residen principalmente en la extensión del mar que éste abarca, mientras que, por otra parte, las áreas en las cuales tiende a concentrarse, y que son las únicas donde el comercio es seriamente vulnerable, son pocas y estrechas, y pueden fácilmente ser ocupadas si disponemos de una fuerza superior. Más allá de estas áreas es imposible la ocupación efectiva, pero lo es también el ataque eficaz. Por consiguiente, el hecho que rige a la guerra contra el comercio, es que la facilidad para el ataque significa la facilidad para la defensa.

Paralelamente a este principio fundamental, debemos mencionar otro que no es de menor importancia. Debido a la naturaleza común, en general, de las comunicaciones marítimas, el ataque y la defensa del comercio están tan íntimamente ligados entre sí que una operación no puede casi distinguirse de la otra; ambas ideas se satisfacen con la ocupación de las comunicaciones comunes. La forma más enérgica de ataque es la ocupación de los puntos terminales del enemigo y el establecimiento de un bloqueo comercial de los puertos que comprenden; pero como esta operación generalmente requiere el bloqueo de algún puerto naval adyacente, ella también constituye, como regla general, una disposición defensiva para nuestro propio comercio, aun cuando el área terminal del enemigo no se superponga con una de las nuestras. En la ocupación de las áreas focales, las dos ideas resultan aun más inseparables, en virtud de que la mayoría de estas zonas, cuando no todas ellas, se encuentran sobre líneas de comunicaciones que son comunes. Será suficiente, por lo tanto, examinar el aspecto general de la cuestión desde el punto de vista de la defensa.

Nuestro antiguo sistema de defensa del comercio se desarrolló en concordancia con la distinción entre zonas fértiles y estériles. Hablando en términos generales, puede decirse que ese sistema consistía en mantener grandes fuerzas en los puntos terminales y en casos importantes asimismo en los puntos focales. Mediante una escuadra de batalla con su complemento de cruceros, se convertían en áreas defendidas (denominadas « tracts » en ese entonces), y el comercio se consideraba a salvo cuando entraba en ellas. Las rutas comerciales intermedias se dejaban, en general, indefensas. De este modo, nuestros puntos terminales de la metrópoli eran controlados por dos escuadras de batalla, la Escuadra Occidental en la boca del Canal y la Escuadra del Mar del Norte u Oriental, con su comando casi siempre en las Dunas; a éstas se agregaba

una escuadra de cruceros en aguas irlandesas, con base en Cork, la cual a veces se hallaba subordinada a la Escuadra Occidental y otras constituía una organización independiente. Durante las guerras con Francia, el área de la Escuadra Occidental se extendía, como hemos visto, a toda la bahía de Vizcaya con la doble función, en lo referente al comercio, de evitar la salida de escuadras de incursión desde los puertos enemigos y de obrar ofensivamente contra su comercio en el Atlántico. El área de acción de la Escuadra del mar del Norte se extendía hasta la entrada del Báltico y el paso Norte. Su principal función en la época de las grandes coaliciones navales en contra de nosotros, era trabar las operaciones de las escuadras holandesas o impedir la intrusión de escuadras francesas procedentes del Norte, dirigidas contra nuestro comercio del Báltico. Lo mismo que la Escuadra Occidental, se ramificaba en divisiones situadas por lo general en Yarmouth y Leith, para la protección de nuestro comercio de cabotaje contra los corsarios y ataques esporádicos de cruceros que partieran desde puertos ubicados dentro de la zona defendida. En forma semejante, entre las Dunas y la Escuadra Occidental, se hallaban habitualmente una o más escuadras menores, compuestas sobre todo de cruceros y situadas casi siempre cerca de El Havre y de las islas del Canal, cumpliendo igual propósito con respecto a los puertos de la Normandía y de la Bretaña del Norte. Para completar el sistema existían patrullas de flotillas que operaban bajo las órdenes de los Almirantes de Puerto y se esforzaban para ejercer la vigilancia de las rutas del tráfico local y de cabotaje, pues en aquel entonces éstas tenían una importancia que ha desaparecido hace mucho tiempo. El sistema establecido para la metrópoli difería, desde luego, en distintas épocas, pero estaba siempre basado en estas líneas generales. La defensa naval era complementada por los puertos de refugio defendidos, de los cuales los principales se hallaban situados en la costa de Irlanda, para protección

del comercio oceánico, disponiéndose además de gran número de otros puertos dentro de las áreas defendidas para refugio contra las operaciones de los corsarios; las ruinas de baterías existentes en todas las costas de Inglaterra atestiguan cuán completa fué la organización.

Un sistema semejante imperaba en las áreas coloniales, pero en ellas la defensa naval consistía normalmente de escuadras de cruceros reforzadas con uno o dos buques de línea, principalmente con el objeto de llevar la insignia; eran ocupadas por escuadras de batalla únicamente cuando el enemigo amenazaba efectuar operaciones con una fuerza similar. La defensa menor o interior contra los corsarios que operaban en esos lugares, era en gran parte local; es decir, la mayor parte de la flotilla estaba formada por « sloops » construídos o arrendados en el mismo lugar, por ser los que mejor se adaptaban al servicio.

Los puntos focales no eran entonces tan numerosos como han llegado a serlo después del desarrollo adquirido por el comercio del Extremo Oriente. El más importante de éstos, o sea el estrecho de Gibraltar, fué considerado como un área defendida, estando custodiado, desde el punto de vista de la protección del comercio, por la escuadra del Mediterráneo. Manteniendo la vigilancia de Tolón, esa escuadra no sólo protegía el estrecho, sino también los puntos focales mar adentro. Esta escuadra además poseía sus divisiones destacadas, a veces en número de cuatro: una en las proximidades de Liorna, otra en el Adriático, la tercera en Malta y la cuarta en Gibraltar. En casos de guerra con España la última escuadra era muy fuerte, a fin de asegurar el área focal contra ataques desde Cartagena y Cádiz. Es verdad que en cierta ocasión (1804-5), como hemos visto, esta región constituyó por un tiempo un área independiente provista de una escuadra especial; pero en cualquier caso, el área de Gibraltar tenía su propia flotilla interior de protección al mando del almirante de puerto, como defensa contra los corsarios y piratas locales.

Se verá que la teoría general acerca de estas áreas defendidas, tanto terminales como focales, era custodiar con grandes fuerzas aquellas aguas que el comercio convergente hacía más fértiles y que por lo tanto, ofrecían un campo propicio para las operaciones de las escuadras de incursión. A pesar del complicado sistema de defensa, estas escuadras podían, y en ciertas ocasiones lo consiguieron, penetrar por sorpresa o furtivamente, pudiendo entonces desafiar tanto a las escoltas de los convoyes como a los puestos avanzados de cruceros. La experiencia demostró, sin embargo, que el sistema de defensa terminal por medio de escuadras de batalla, hizo imposible que tales escuadras de incursión permaneciesen suficiente tiempo en el lugar como para provocar interrupciones serias u ocasionar daños de importancia. Este sistema sólo podía ser desbaratado mediante una flota normal de fuerza superior; o dicho de otro modo, la defensa sólo podía ser derribada cuando nuestros medios para ejercer el control local eran destruídos en la batalla.

Esto en lo que respecta a las áreas defendidas; en cuanto a las grandes rutas que las ligaba, ya hemos dicho que eran dejadas indefensas, con lo cual queremos significar que la seguridad de los buques que las recorrían no la procuraban las patrullas, sino las escoltas. Se adoptó el sistema de convoyes, cuya teoría sostiene que mientras los buques se encuentran sobre las grandes rutas, ordinariamente sólo están expuestos a los ataques esporádicos y, en consecuencia, se los reúne en flotas provistas de una escolta suficiente para repeler un ataque de esa naturaleza. En teoría, es suficiente una escolta de cruceros, pero en la práctica se observó que era conveniente y económico asignar en parte esta tarea a los buques de línea que partían para reunirse con la escuadra terminal distante o que regresaban para efectuar reparaciones, o por otras razones; en otras palabras, el sistema de relevos en aguas extranjeras se hizo funcionar con el sistema complementario de

escolta. Cuando no se disponía de buques en estas condiciones y los convoyes eran de gran valor, o cuando se sabía que se hallaban afuera buques de línea enemigos, destacábanse especialmente unidades de este tipo para convoyar de ida y de vuelta, pero este empleo de las unidades de batalla sólo era excepcional.

Tal método de proceder con las grandes rutas es el corolario de la idea de las áreas defendidas. Así como esas áreas eran fértiles y propensas a atraer a las escuadras de incursión, así también las grandes rutas eran estériles y a ningún enemigo le convenía arriesgar sus escuadras en ellas. Es evidente, sin embargo, que el sistema tenía su lado débil, puesto que el simple hecho de que un convoy se encontrara sobre una gran ruta tendía a atraer a una escuadra, perdiéndose la relativa inmunidad de esas rutas. El peligro desaparecía en gran parte debido a que todos los puertos enemigos desde los cuales podía partir una escuadra, se hallaban dentro de las áreas defendidas y eran vigilados por nuestras propias escuadras; sin embargo, no se podía establecer una guardia impenetrable, pues siempre había probabilidades de que escapara una escuadra y si lo hacía en dirección a una ruta comercial importante, debía ser seguida; de esto resultó que en ocasiones el sistema de convoyes entorpeció seriamente la disposición de nuestros buques como, por ejemplo, en la culminación de la campaña de Trafalgar, cuando durante un corto espacio de tiempo nuestra cadena de áreas defendidas fué interrumpida por la evasión de la escuadra de Tolón, evasión que obligó finalmente a realizar una estrecha concentración sobre la Escuadra Occidental; pero haciendo caso omiso de toda otra consideración, se comprendió que era imposible retener esa masa de buques durante más de dos días, a causa de que estaban aproximándose los grandes convoyes de las Indias Orientales y Occidentales y porque el regreso de Villeneuve a El Ferrol desde la Martinica los exponía al ataque de escuadras. Era, en efecto, imposible de-

cir si no se nos había impuesto esa concentración teniendo en vista precisamente esta finalidad.

La objeción estratégica más seria que puede oponerse al sistema de convoyes, es la tendencia a crear esta clase de desviación de las operaciones. Se procuró reducir el inconveniente al mínimo asignando a los convoyes una ruta secreta cuando se temía una intervención de las escuadras enemigas; así se hizo en el caso que se acaba de citar, pero la precaución adoptada no pareció disminuir en modo alguno los temores, debido quizá al hecho de que en aquellos días de comunicaciones lentas no existía la misma certeza que se tendría ahora de que el convoy hubiese recibido la indicación acerca de la ruta secreta a seguir.

Los desarrollos modernos y los cambios en el material de la marina de guerra y mercante, han modificado tan profundamente todas las condiciones relativas a la protección del comercio, que no existe parte de la estrategia en la cual sea más difícil ni más propensa a errores la deducción basada en la historia. Para evitar estos errores en lo posible, es indispensable tener siempre presente tales hechos. De éstos, tres son los más importantes: primero, la abolición del corso; segundo, el reducido radio de acción de todos los buques de guerra; y tercero, el desarrollo de la radiotelegrafía. Existen otros que deberemos considerar en su correspondiente lugar, pero sobre estos tres se basa todo el problema.

Por difícil que sea establecer estadísticas exactas sobre la destrucción del comercio en las guerras antiguas, hay algo que parece comprobado: que la gran mayoría de las capturas, que se contaban por centenares y a veces hasta por millares, se debía a la acción de los corsarios; parece seguro, además, por lo menos calculado numéricamente, que la mayor parte de los perjuicios era causada por pequeños corsarios que operaban a corta distancia de sus bases, ya fuesen de la metrópoli o de las colonias, contra el tráfico local y de cabotaje. Las quejas de los comerciantes,

por lo menos las que conocemos, se refieren principalmente a esta clase de actividades en aguas de las Antillas y de la metrópoli, mientras que resultan relativamente raros los relatos de capturas efectuadas por corsarios grandes en alta mar. Pueden no haber sido grandes los perjuicios materiales causados por el enjambre de buques pequeños, pero sus efectos morales fueron muy graves; aun los gobiernos más fuertes no podían dejar de tomarlos en cuenta y la consecuencia fué el constante entorpecimiento de las distribuciones estratégicas extensas; mientras estas últimas resultaron adecuadas para reprimir las operaciones de los grandes corsarios que obraban en igual forma que los verdaderos cruceros, los pequeños corsarios encontraron mucho campo libre dentro de la trama del sistema de protección, y la única forma de proceder contra ellos era llenar estos claros con un gran número de pequeños cruceros, con grave perjuicio de las distribuciones en mayor escala; pero aun así, la proximidad de puertos enemigos hizo tan fácil la evasión, que la obra de represión resultó sumamente ineficaz, al punto de que el estado de cosas era casi idéntico al de una guerra popular. Los recursos estratégicos comunes fallaron en el intento de suprimir el mal, del mismo modo que fallaron por completo los métodos planeados por Napoleón para vastas operaciones al hacer frente a los guerrilleros en España, o como fracasaron los nuestros durante tanto tiempo en Sud Africa.

Parece, por consiguiente, que mediante la abolición del corso se ha eliminado la parte más engorrosa del problema, aun cuando es dudoso, desde luego, el valor que la Declaración de París tendrá en la práctica, puesto que hasta las mismas partes firmantes pueden eludir sus restricciones en mayor o menor grado, requisando y armando buques mercantes como buques regulares de guerra; no obstante ello, es poco probable que estos métodos se hagan extensivos a buques que no sean los de gran tamaño y de propiedad particular. Cualquier tentativa de revivir en es-

ta forma los antiguos métodos *picaresques*, sólo podría significar el repudio virtual del derecho internacional estatuído, lo cual traería consigo la merecida punición. Además, por lo menos en lo concerniente a las aguas de la metrópoli, las condiciones que favorecieron esta forma de guerra *picaresque*, ya han dejado de existir. En las guerras del pasado, el grueso de nuestro comercio entraba al Támesis y de allí su mayor parte era distribuída mediante pequeñas embarcaciones costeras; operando contra este tráfico costero, los pequeños corsarios de poco radio de acción encontraban las mejores oportunidades y las mayores ganancias. Pero ahora que se han establecido tantos otros grandes centros de distribución y que la mayor parte de la misma se hace por líneas de comunicación interiores, el Canal ha dejado de ser la única arteria, pudiendo evitarse el antiguo trastorno sin producir una dislocación vital en nuestro sistema comercial.

Es probable pues que en el futuro todo este problema quedará simplificado y que la labor de protección del comercio encuadrará mejor que en toda época pasada dentro del campo de la estrategia aplicada en forma amplia, con el resultado de que el cambio deberá manifestarse netamente en favor de la defensa y en contra del ataque.

La reducción del radio de acción apenas si tiene menor importancia. En épocas pasadas un crucero podía abastecerse para seis meses y mientras le fuese posible renovar ocasionalmente el combustible y el agua, se hallaba en libertad de recorrer el mar fuera de las áreas defendidas durante todo ese período, sin perder nada de su vitalidad; para tales operaciones en mar abierta su libertad de movimiento era prácticamente irrestringida: podía huir de un enemigo superior por espacio de dos o tres días, o dar caza durante el mismo período de tiempo sin pérdida de energía, o bien podía esperar indefinidamente en algún punto adecuado o cambiar de posición, según lo aconsejara el peligro o las esperanzas de botín. Mientras le que-

daran hombres para tripular sus presas, su poder para ocasionar daños era casi ilimtado. Todo esto ha cambiado. Hoy en día la capacidad de un buque para cada crucero resulta muy pequeña; se ve restringida a cortas corridas dentro de un área defendida estratégicamente, o si se dedica a operaciones en alta mar está obligado a alejarse tanto en busca de aguas indefensas, que su provisión de carbón no le permitirá más que unos pocos días de crucero efectivo. Un par de persecuciones a gran velocidad durante ese período puede obligarlo a regresar de inmediato, excepción hecha únicamente de la remota posibilidad de renovar su carbón tomándolo de un buque apresado. Debe además considerarse el hecho de que el tripular las presas forzosamente reducirá sus condiciones para la velocidad, la cual depende en gran medida de que las máquinas sean atendidas por el personal necesario; esto tenderá a limitar sus posibilidades de regreso a través de las áreas defendidas o próximo a ellas. La única forma de salvar esta dificultad es hundir el buque capturado; pero esto naturalmente suscita objeciones de tanto peso como el otro recurso. Ninguna potencia se atreverá a atraer sobre sí el odio hundiendo una presa con toda su tripulación; por otra parte, su traslado al buque apresador requiere tiempo, especialmente con mar agitada, mientras que la presencia de tales prisioneros en un crucero, cualquiera sea su número, pronto se convierte en una seria limitación de su poder combativo. Además, en el caso de que las presas sean buques grandes, la labor de destrucción no es fácil; aun en las circunstancias más propicias exige un tiempo considerable, lo cual no sólo reduce la autonomía de crucero, sino que disminuye sus probabilidades de evasión.

De estas consideraciones y otras similares resulta evidente que la posibilidad de realizar operaciones sobre las grandes rutas comerciales, es mucho menor que en épocas anteriores; hablar de cruceros que « infestan » estas rutas es una simple hipérbole. En las condiciones actuales, esto

es tan poco factible como lo sería mantener un bloqueo permanente de las Islas Británicas; demandaría una corriente de buques en tal número que ningún país, excepto el nuestro, podría llegar a poseer, aparte de que esa corriente de buques no podría mantenerse sin haber antes conseguido un predominio decisivo en el mar. Por lo tanto, aun cuando la pérdida en el radio de acción no aumenta el poder de la defensa, disminuye sensiblemente el poder del ataque mediante operaciones en alta mar.

Como causa del gran aumento en el poder de la defensa, debemos considerar el extraordinario desarrollo de los medios de comunicación a distancia. En las condiciones reinantes anteriormente, le era posible a un buque de crucero mantenerse en un punto fértil muchos días y efectuar cierto número de capturas antes de notarse su presencia; pero ahora que la mayoría de los grandes buques mercantes ha sido equipada con instalaciones radiotelegráficas no podrá atacar a uno de éstos sin riesgo de atraer sobre sí a un adversario. Además una vez que aquél ha sido localizado, todo buque que se halle dentro del alcance radiotelegráfico puede ser prevenido de su presencia y evitarlo; se ve obligado a cambiar constantemente y a gran distancia su posición, reduciendo de este modo aún más su poder de permanencia. Parece pues, en resumen, que los desarrollos modernos, por lo menos en lo que afectan al problema, hacen mucho más difíciles e inciertas que antes las operaciones en alta mar. Sobre las grandes rutas, el poder de ataque ha sido reducido y los medios de evasión han aumentado en una proporción tal que exige se reconsidere por completo la defensa del comercio entre las áreas terminales. Parece afectada toda la base del antiguo sistema; esta base era el sistema de convoy, siendo ahora dudoso si la seguridad adicional que ofrecían los convoyes es suficiente para compensar sus desventajas económicas y su tendencia a ocasionar trastornos estratégicos.

Por encima de las consideraciones ya anotadas, hay

otras tres, todas las cuales favorecen la seguridad de nuestro comercio, permitiendo una elección de ruta mucho más amplia. La primera es que los buques a vapor no están obligados por los vientos reinantes a conservarse sobre rutas especiales; la segunda es que los adelantos en el arte de la navegación ya no hacen tan necesario efectuar ciertas recaladas bien conocidas durante el tránsito; y la tercera razón es que la multiplicación de nuestros grandes puertos de distribución ha dividido la corriente principal del comercio hacia el Canal en una serie de corrientes menores que abarcan un área mucho más amplia y exigen una mayor distribución de fuerza para un ataque eficaz. Es evidente que el efecto combinado de estas consideraciones es el de aumentar aún más las probabilidades de que los buques individuales eludan a los cruceros enemigos y de disminuir el riesgo inherente a la supresión de la escolta.

Las dificultades prácticas para las operaciones esporádicas sobre las grandes rutas, no son los únicos argumentos que tienden a disminuir el valor de los convoyes; debemos también recordar que si bien el número de buques mercantes en el mar ha aumentado enormemente desde 1815, es muy problemático que el número de cruceros disponibles para el ataque en alta mar llegue a exceder o siquiera a igualar al número de buques mercantes empleados en los días de la vela, aun en el caso de fracasar la abolición del corso. Esta consideración debe, por lo tanto, pesar igualmente en contra de los convoyes, puesto que está comprobado que los graves perjuicios operativos que un enemigo puede causar en nuestro comercio mediante operaciones en alta mar, están determinados principalmente por la relación existente entre el número de cruceros de que dispone y el volumen de ese comercio. Sin embargo, este aspecto de la cuestión forma parte de otra mucho más amplia, que concierne a la relación que el volumen de nuestro comercio guarda con respecto a la dificultad de su defensa, lo cual deberemos considerar más adelante.

Nos queda aun por considerar el último eslabón del antiguo sistema de defensa. La afirmación de que las grandes rutas eran dejadas indefensas, parece estar en contradicción con la impresión corriente derivada de la circunstancia de que se mencionan constantemente a las fragatas como estando « en crucero ». Se supone, en efecto, que patrullaron en las grandes rutas; pero ello no fué así, ni tampoco recorrieron los mares a su voluntad. Constituían una parte definida y necesaria del sistema. A pesar de que ese sistema se fundaba en una distinción entre los puntos terminales defendidos y las rutas indefensas, lo cual constituía una verdadera diferencia estratégica, resultaba imposible trazar una línea que indicara dónde comenzaba una esfera y dónde terminaba la otra. Fuera de las áreas normalmente defendidas, quedaba una región que, a medida que convergían hacia ella las rutas, se hacía relativamente fértil. En esta región los cruceros y corsarios de mayor tamaño del enemigo, encontraron el término medio entre el riesgo y el beneficio. Aquí también, al entrar los convoyes en la zona corrían el mayor peligro, debido al temor de que sus escoltas fueran dominadas por escuadras de incursión. En consecuencia, cuando se esperaba la aproximación de convoyes era de práctica enviar a su encuentro y para refuerzo de sus escoltas, desde el área defendida, grupos de cruceros poderosos y aun de divisiones de buques de batalla; las escoltas de los convoyes que se dirigían al exterior eran reforzadas en forma similar hasta encontrarse fuera del área de peligro. El sistema era empleado regularmente tanto para las rutas de la metrópoli como para las de las colonias. No constituía en modo alguno un servicio de patrulla de las rutas; era en la teoría y en la práctica un sistema de puestos avanzados que en las épocas de riesgos especiales venían a ser una prolongación de las áreas defendidas, combinado con el refuerzo de las escoltas de convoyes. Los puntos focales de menor importancia, tales como los cabos Finisterre y San

Vicente, eran protegidos en forma semejante por medio de uno o dos cruceros poderosos y cuando era necesario, mediante una escuadra.

Como ya se ha explicado, debido a las condiciones peculiares del mar y a la naturaleza común de las comunicaciones marítimas, estas disposiciones fueron adoptadas tanto para el ataque como para la defensa, y las áreas fértiles hacia donde se enviaba a un comandante de fragata «en crucero» para su defensa, siempre le ofrecían probabilidades de recoger un rico botín. Su misión de defensa llevaba consigo las mejores oportunidades para el ataque.

Una vez que el sistema se halló en completo desarrollo, existieron líneas de patrulla, aunque no para las grandes rutas: se establecieron para enlazar áreas defendidas adyacentes y como una organización más científica de las avanzadas de cruceros. En 1805, las áreas de Gibraltar y las de la metrópoli estuvieron ligadas en esta forma por una línea de patrullas que se extendía desde el cabo San Vicente pasando por el área focal de Finisterre hasta el cabo Clear, con un ramal que llegaba hasta el centro estratégico frente a Ouéssant. El nuevo sistema se introdujo en una época en que teníamos motivos para esperar que las flotas francesa y española serían destinadas íntegramente a operaciones consistentes en ataques contra nuestro comercio y colonias, llevados a cabo por pequeñas escuadras ligeras; era necesario, por lo tanto, adoptar medidas especiales para localizar cualquiera de estas escuadras que pudiera eludir los bloqueos regulares y asegurar que fueran perseguidas en forma adecuada. En realidad, las nuevas líneas eran primordialmente de patrullas de información, aunque también eran consideradas como los únicos medios para proteger eficientemente la ruta comercial del Sur, donde se hallaba flanqueada por puertos franceses y españoles (1).

---

(1) Debe decirse que Cornwallis no consideró este sistema como nuevo, excepto en la extensión comprendida entre el cabo Finisterre y el de San Vicente, que aconsejó Nelson. Al acusar recibo de la

Como se observará, si bien el sistema no estaba en pugna con el objeto principal de llevar las flotas del enemigo a la acción, exigía un desgaste de fuerzas y un cúmulo de preocupaciones extrañas al objeto mismo, completamente desconocidos en la guerra terrestre. Debía emplearse gran número de cruceros en un rol extraño al de vigilancia de las escuadras de batalla, mientras que el ir y venir de los convoyes producía oscilaciones periódicas en la distribución general.

Por embarazosa que fuera esta desviación hacia los intereses comerciales en las guerras antiguas, parece que predomina la opinión de que en el futuro deberá ser mucho más seria. Se afirma con razón que no sólo nuestro comercio es mucho más cuantioso y más rico de lo que era anteriormente, sino también que debido a ciertos cambios económicos bien conocidos, es un asunto de importancia mucho más vital para la nación que en los días en que los víveres y materias primas no constituían la parte principal de nuestras importaciones. En vista de estas nuevas condiciones, se sostiene que en la actualidad somos más vulnerables a través de nuestro comercio y que, en consecuencia, debemos dedicar relativamente más atención y fuerza a su defensa.

Si esto fuera verdad, es evidente que una guerra con una fuerte combinación naval presentaría enormes dificultades, mayores en verdad que todas las que hemos experimentado hasta ahora; puesto que como con los adelantos modernos la demanda de cruceros de flota es mucho mayor que antes, sólo se pueden dedicar estos cruceros a la defensa del comercio en proporción relativamente mucho menor.

No puede negarse que a primera vista la conclusión pa-

---

orden impartida desde Ouéssant, escribió: «Las instrucciones... son casi las mismas que se han dado generalmente. Por lo tanto, sólo puedo conjeturar por qué se me envió una copia de la orden». *Almirantazgo, Notas recibidas*, 129, Sept. 28, 1805.

rece ser irreprochable; pero analizándola se encontrará que encierra dos suposiciones, las cuales resultan muy discutibles. La primera es que la vulnerabilidad de una potencia marítima a través de su comercio es proporcional al volumen de ese comercio. La segunda es que la dificultad para defender el comercio marítimo es también proporcional a su volumen, es decir, mientras mayor sea la cantidad del comercio, mayor deberá ser la fuerza destinada a su protección. Esta idea es llevada en efecto tan lejos, que a menudo nos sentimos inclinados a establecer nuestro *standard* de fuerza naval comparándolo con la proporción que la fuerza naval de otras potencias guarda con su respectivo comercio marítimo.

Es de esperar que el bosquejo que acabamos de hacer de nuestro sistema tradicional de defensa del comercio, servirá para despertar dudas acerca de si alguna de estas suposiciones puede ser aceptada sin un cuidadoso examen. En la historia de ese sistema no hay ningún indicio de que fuera afectado por el volumen del comercio que estaba destinado a proteger; nadie ha conseguido demostrar tampoco que la presión que un enemigo pudo ejercer sobre nosotros a través de nuestro comercio, haya aumentado en sus efectos con el mayor volumen de nuestro intercambio comercial por mar. Las indicaciones generales señalan, en realidad, lo contrario; es decir, que mientras mayor ha sido el volumen de nuestro comercio, menores han sido los daños efectivos causados por un enemigo. aun cuando dedicara todas sus energías navales a ese fin. No se exagera al decir que en todos los casos en que adoptó este recurso, su propio comercio disminuyó casi hasta desaparecer, en tanto que el nuestro aumentó continuamente.

Podrá objetarse que ello ocurrió así porque los únicos períodos en que un enemigo dedicó sus principales esfuerzos a la destrucción del comercio, fueron aquellos en que habíamos dominado a su marina y no pudiendo ya dis-

putar el dominio, no le quedó otro recurso que el de estorbar su ejercicio, lo cual debió ser así, ya fuese que dominásemos o no a su marina. Si trata de hacer caso omiso de nuestras flotas de batalla, llevando a cabo operaciones contra el comercio, no podrá disputar el dominio: sea cual fuera su fuerza, deberá dejarnos el mismo. No puede efectuar ambas cosas sistemáticamente y no podrá esperar causar verdaderos daños, a menos que ataque nuestro comercio en forma sistemática mediante operaciones estratégicas sostenidas.

Si tomamos ahora ambas suposiciones y las examinamos mediante la aplicación de principios elementales, resultarán teóricamente erróneas. Consideremos primeramente la relación entre la vulnerabilidad y el volumen. Dado que el objeto de la guerra es imponer nuestra voluntad al enemigo, la única forma en que podemos esperar que la guerra al comercio sirva a nuestros fines, es causando en éste tantos perjuicios como sea necesario para que el enemigo prefiera celebrar la paz de acuerdo con nuestras condiciones, antes que continuar la lucha. La presión sobre su comercio debe ser insoportable, no únicamente molesta. Debe herir gravemente sus finanzas, o amenazar seriamente con estrangular la vida y las actividades de la nación. Si su comercio total es de cien millones y conseguimos destruir cinco, esto no significará para él más que las fluctuaciones ordinarias a que está habituado en tiempo de paz; pero si logramos aniquilar por valor de cincuenta millones, esto destruirá su equilibrio comercial y el resultado de la guerra será afectado poderosamente; o dicho de otro modo, para poder afectar el resultado los daños causados en el comercio deben alcanzar a cierto porcentaje, o daños relativos. La medida de la vulnerabilidad de una nación a través de su comercio, es el porcentaje de destrucción que puede efectuar un enemigo.

Ahora bien, es verdad que el monto de daños que puede infligir un beligerante con una fuerza dada en el

comercio enemigo, variará hasta cierto punto con su volumen; puesto que mientras mayor sea el volumen comercial, tanto más fértiles resultarán las áreas indefensas aptas para el crucero. Pero no obstante lo fértil que puedan ser estas áreas, el poder destructor de un crucero ha sido siempre limitado y deberá serlo aún más en el futuro. Estaba limitado por el hecho de que era materialmente imposible ocuparse de más de cierto número de presas en un tiempo dado, y por las razones ya indicadas este límite ha sufrido una reducción muy acentuada; cuando se sobrepasa este límite de capacidad, el volumen del comercio no afectará sus resultados; y observando cuán bajo deberá ser esa capacidad en el futuro y cuán enorme es nuestro volumen comercial, el límite del poder destructor, por lo menos en contra de nosotros, siempre que dispongamos de un sistema de defensa razonable bien organizado, debe ser relativamente bajo. Deberá, en realidad, calcularse este límite en un porcentaje que se halle dentro de lo que hemos podido soportar fácilmente en el pasado. Hay razones, por lo tanto, para suponer que lejos de ser válida la suposición que consideramos, la vulnerabilidad efectiva del comercio marítimo no está en proporción directa, sino en proporción inversa a su volumen. En otras palabras, mientras mayor sea el volumen, más difícil resulta obtener un porcentaje efectivo de daños.

En forma semejante, se observará que la tensión causada por la defensa del comercio era proporcional no al volumen de ese comercio, sino al número de sus puntos terminales y focales, y a la medida en que quedaban expuestos; cualquiera que fuese el volumen de este comercio, el número de tales puntos siempre era el mismo, y la fuerza necesaria para su defensa variaba únicamente de acuerdo con la fuerza que podía ser aplicada en contra de ellos; es decir, variaba con la distribución de las bases enemigas y el total de su fuerza naval. Así, en la guerra de 1812 con los Estados Unidos, las áreas de las Antillas

y de Norte América se encontraron mucho más expuestas que cuando estuvimos en guerra únicamente con Francia y cuando ésta no pudo disponer de los puertos americanos como bases; resultaron vulnerables no sólo a la flota de los Estados Unidos, sino también y en grado mucho mayor, a la de Francia, comprobando nosotros, en consecuencia, que la fuerza que era necesario dedicar a la defensa del comercio en el Atlántico Norte estaba completamente fuera de proporción con la fuerza naval del nuevo beligerante. Nuestra fuerza de protección tuvo que ser aumentada enormemente, en tanto que el volumen de nuestro comercio continuó siendo exactamente el mismo.

Esta relación de la defensa comercial con las áreas terminales y focales, es de gran importancia, puesto que en el aumento de estas zonas en el Extremo Oriente es donde reside el único cambio radical que se observa en el problema. Es natural que los mares de las Indias Orientales fueron siempre considerados, hasta cierto punto, como un área defendida, pero el problema se vió simplificado porque en esas áreas persistió parcialmente el antiguo método de defensa. Hasta cerca de fines del siglo XVII, se consideró que el comercio a larga distancia debía defenderse por sí mismo, por lo menos fuera del área de la metrópoli, siendo la retención del armamento por los buques dedicados al comercio de las Indias Orientales el último vestigio de esa práctica. Más allá de la importante área focal de Santa Elena, confiaban principalmente en su propio poder de resistencia o en la escolta que podían procurar los buques de relevo de la estación de la India Oriental. Como regla general, su escolta propiamente dicha no iba más allá de Santa Elena, desde donde regresaba con los buques que se dirigían a Inglaterra y que se reunían allí procedentes de la India, la China y las pesquerías de ballenas de los mares del Sur. La base del sistema era proveer escolta para la parte de la gran ruta que estaba expuesta a sufrir ataques desde las bases coloniales francesas o españolas situadas en la costa africana e islas adyacentes.

Razones obvias indican que este sistema tendría que ser reconsiderado en el futuro. La expansión de las grandes potencias europeas ha modificado las condiciones que aquél satisfacía, y en caso de guerra con una de ellas el sistema de áreas defendidas terminales y focales requeriría ser extendido en gran medida hacia el Este, absorbiendo una parte considerable de nuestra fuerza, lo cual traería consigo una prolongación relativamente débil de nuestra cadena de concentraciones. En esto, por lo tanto, debemos señalar un punto en el cual ha aumentado la dificultad de la defensa del comercio; pero además existe otro.

Aun cuando las bases hostiles menores dentro del área defendida han dejado de ser en gran parte una amenaza para el comercio, como bases de torpederos han adquirido el poder de perturbar a la defensa misma. Mientras existan tales bases, con una flotilla poderosa dentro de ellas, es natural que las medidas de defensa a tomar no pueden ser tan sencillas como anteriormente. Será quizá necesario adoptar arreglos distintos y más complejos; sin embargo, parece continuar invariable el principio de las áreas defendidas, y si ha de obrar con su antigua eficiencia, los medios y las disposiciones para la seguridad de estas áreas tendrán que adaptarse a las nuevas posibilidades tácticas. Las antiguas condiciones estratégicas, por lo que puede observarse, permanecen inalteradas, excepto en lo que concierne a las reacciones del material moderno, que las hace más favorables para la defensa que para el ataque.

Si deseamos formular los principios en que se funda esta conclusión, los encontraremos en dos reglas generales: primera, que la vulnerabilidad del comercio está en relación inversa a su volumen, y segunda, que la facilidad de ataque significa facilidad de defensa. Esto último, que siempre ha sido verdad, es confirmado especialmente por los adelantos modernos. La facilidad de ataque significa el poder de ejercer el control, para el ejercicio del cual necesitamos no sólo cantidad, sino también velo-

cidad y resistencia, cualidades que sólo pueden obtenerse de dos maneras: tendrá que ser a costa de la coraza y el armamento, o a costa de un aumento de tamaño. Al aumentar el tamaño disminuímos de inmediato la cantidad; si sacrificando la coraza y armamento buscamos mantener la cantidad y así facilitar el ataque, facilitamos al mismo tiempo la defensa. Los buques de escaso poder combativo no pueden ciertamente esperar actuar en las áreas fértiles sin el apoyo necesario para dominar a la defensa; cada unidad poderosa destacada para esta clase de apoyo deja en libertad una unidad similar del contrario, y una vez que ha comenzado este proceso no hay manera de detenerlo. Para que las unidades de apoyo resulten efectivas, deberán multiplicarse formando escuadras y, tarde o temprano, la potencia en condiciones de inferioridad que trata de sustituir el choque de las escuadras con la destrucción del comercio, se verá envuelta en una guerra de escuadras, con tal que la potencia superior adopte un sistema racional de defensa; siempre ha ocurrido así y en cuanto es posible penetrar el futuro, es presumible que con mayor movilidad y mejores medios de comunicación, la etapa de las escuadras será alcanzada mucho antes de haberse podido obtener cualquier porcentaje adecuado de daños por medio de la acción esporádica de los destructores del comercio. A pesar de que esta clase de guerra siempre fué ineficaz en el pasado, mientras no se hubiera obtenido el dominio general, sus perspectivas para el futuro, a juzgar por los antiguos principios establecidos, prometen menos aún.

Por último, al considerar el problema de la protección del comercio y especialmente para determinar la fuerza y distribución que requiere, debemos tener presente una importante limitación. Por ningún medio concebible podrá darse al comercio una protección absoluta. No podemos hacer la guerra sin perder buques. Pretender alcanzar un nivel de fuerza naval o una distribución estratégica

que hiciese absolutamente invulnerable a nuestro comercio, es marchar directamente hacia la ruina económica; sería anular nuestro poder de sostener con éxito una guerra y buscar una posición de despotismo marítimo que, aun cuando fuese alcanzable, volvería a todo el mundo en contra de nosotros. Caerían sobre nosotros todos estos males y nuestra meta estaría aún muy lejana. En 1870, la segunda potencia naval del mundo estuvo en guerra con otra que ni siquiera podía considerarse como naval y, sin embargo, aquélla perdió buques por captura. Aun en los días de nuestro dominio más absoluto de los mares, nuestro comercio no fué invulnerable; nunca podrá serlo. Buscar la invulnerabilidad es caer en el vicio estratégico de tratar de disponer de superioridad en todas partes, y renunciar a lograr lo esencial por temor de arriesgar lo que no es esencial; sería basar nuestros planes en la suposición de que se puede realizar la guerra sin sufrir pérdidas; eso es, en una palabra, algo que nunca ha existido y que no podrá existir, debiendo condenarse rigurosamente tales ensueños, productos del tiempo de paz. Nuestro *standard* debe ser el término medio de la fuerza económica, el nivel que por una parte nos permitirá nutrir nuestros recursos financieros en previsión de días malos y, por la otra, imposibilitará al enemigo, cuando lleguen esos días, sofocar nuestro vigor financiero interrumpiendo eficazmente nuestra corriente comercial.

III

ATAQUE, DEFENSA Y APOYO DE LAS EXPEDICIONES MILITARES

El ataque y defensa de las expediciones de ultramar están regidos, en gran parte, por los principios del ataque y defensa del comercio. En ambos casos se trata de la

cuestión del control de las comunicaciones, pudiendo decirse, en términos generales, que si las controlamos para un propósito, las contralaremos también para el otro. Sin embargo, tratándose de expediciones combinadas, la libertad de pasaje no es la única consideración. Los deberes de la flota no terminan con la protección de las tropas durante el tránsito, como ocurre con los convoyes, salvo que como en el caso de estos últimos, el punto de destino sea un país amigo; en el caso normal de que su destino sea un país enemigo, donde deba esperarse hallar resistencia desde el comienzo de las hostilidades, la flota tendrá a su cargo otros deberes de naturaleza más exigente, y que pueden describirse en general como funciones de apoyo; la introducción de estas funciones es lo que caracteriza en forma más acentuada la diferencia entre las disposiciones navales que conciernen a una operación combinada y las referentes a la protección del comercio; si se exceptúa esta consideración, no es preciso que exista diferencia alguna en el método de defensa. En ambos casos, la fuerza requerida sería medida por los peligros de entorpecimientos en el tránsito. Pero, en realidad, ese *standard* no podrá aplicarse a las operaciones combinadas, puesto que por muy pequeños que puedan ser esos riesgos, las disposiciones de protección deberán ser lo suficientemente extensas para que incluyan las relativas al apoyo.

Antes de ocuparnos de este aspecto de la cuestión, que es también el más complejo, será conveniente considerar el ataque. Desde el punto de vista estratégico, sus principios en nada difieren de los ya enunciados al considerar la resistencia activa contra una invasión. Ya sea que la expedición que nos amenazaba fuese pequeña o que tuviese suficiente fuerza de invasión, la regla fundamental ha sido siempre la de que el objetivo primordial de la flota deben constituirlo los transportes y no la escolta; esta última, de acuerdo con las prácticas antiguas, debe ser alejada o contenida, pero nunca debe ser considerada como objetivo

primordial, a menos que no fuera posible alejarla ni contenerla. No es necesario repetir las palabras de los antiguos maestros que encierran el espíritu de este principio. Raras veces encontramos una regla de la estrategia naval expresada en términos técnicos precisos, pero ésta es una excepción. En las antiguas instrucciones para la escuadra, la frase «Los transportes del enemigo serán vuestro objeto principal», llegó a ser una fórmula común.

Esta regla no era aplicable únicamente en los casos en que los transportes se encontraran protegidos por una simple escolta; podía aplicarse aún en aquellos casos excepcionales en que la fuerza militar estaba acompañada o protegida por toda la fuerza de batalla de que disponía el enemigo. Hemos visto cómo en 1744 Norris se halló preparado para seguir con toda su fuerza, si era necesario, a los transportes franceses, y cómo Nelson organizó su flota en 1798 en forma más bien de contener que de destruir a la escuadra de batalla del enemigo, a fin de poder llevar a cabo un ataque aplastante contra los transportes.

Pueden concebirse excepciones a ésta, como a todas las reglas estratégicas. Podrían existir condiciones tales que si la flota de batalla enemiga acompaña a sus transportes nos resulte más ventajoso, en razón de nuestros objetos estratégicos ulteriores, afrontar el riesgo de dejar escapar los transportes a fin de aprovechar una oportunidad para destruir la flota; pero aun en este caso, la diferencia siempre sería teórica, puesto que nuestra mejor probabilidad de conseguir una ventaja táctica decisiva sobre la flota enemiga sería, por lo general, obligarla a que se ajuste a nuestros movimientos mediante la amenaza de un ataque contra los transportes. Es bien sabido que el estorbo causado por la presencia de los transportes, da origen a la debilidad especial que presenta la flota encargada de su protección.

Hay, sin embargo, una condición que distingue en forma radical las expediciones relativamente pequeñas de las

grandes invasiones: el poder de evasión. Nuestra experiencia ha demostrado, sin dejar lugar a dudas, que la marina no puede garantir de por sí la defensa contra tales expediciones; no podrá tener la seguridad de impedir su partida ni de atacarlas hallándose en tránsito, lo cual es cierto especialmente cuando un mar abierto ofrece la libertad de elegir la ruta, como en el caso de las expediciones francesas contra Irlanda. Es por esta razón que aun cuando una marina adecuada siempre ha evidenciado que era suficiente para evitar una invasión, para la defensa contra expediciones debe ser complementada por el ejército de la metrópoli. Para perfeccionar nuestra defensa o, dicho en otras palabras, nuestro poder de ataque, este ejército deberá ser capaz de asegurar que todas las expediciones suficientemente pequeñas para escapar de la flota, no puedan ocasionar verdaderos daños al desembarcar. Si por el número de efectivos, el adiestramiento y su organización y distribución, resulta adecuado para este propósito, un enemigo no podrá esperar influir sobre el resultado de la guerra excepto aumentando sus expediciones hasta alcanzar fuerza de invasión, en cuyo evento se encontraría envuelto en un problema que hasta ahora nadie ha resuelto en el caso de un mar no dominado.

Pero aun tratándose de expediciones de fuerza menor a la de invasión, la marina sólo considerará al ejército como una segunda línea y su estrategia deberá asegurar la cooperación con esa línea en el caso de evasión. Mediante una distribución acertada de la flotilla costera, asegurará el contacto con la expedición tan pronto se conozca su destino. Insistirá en el principio de hacer del ejército su objetivo primordial hasta donde sea posible, por medio de una poderosa y enérgica persecución de cruceros; con la radiotelegrafía y el aumento de velocidad de los cruceros, esta persecución es mucho más efectiva que nunca. En la actualidad, ninguna expedición, por afortunada que haya sido en la evasión, puede estar al abrigo de interrupciones

navales durante las operaciones de desembarco. Menos aún quedará al abrigo de interrupciones navales en su retaguardia o flancos mientras asegura su frente contra el ejército de la metrópoli. Utilizando transportes de gran tamaño, podrá tratar de reducir su número y obtener mayor velocidad, pero si bien con ello aumentará sus probabilidades de evasión prolongará también el período crítico del desembarco. Si buscara aumentar la rapidez del desembarco mediante el empleo de transportes más pequeños, disminuirían sus probabilidades de evasión por la reducción de su velocidad y la mayor superficie del mar que ocupará en su tránsito; en efecto, todos los adelantos modernos para la defensa en caso de invasión a través de un mar no dominado, facilitan también el contacto oportuno con una división que busca operar por evasión; tampoco debe olvidarse, puesto que se trata de un problema combinado, que los adelantos correspondientes en tierra pesarán casi en igual medida en favor del ejército defensor. Estos parecen ser los principios generales que rigen las tentativas de un enemigo para obrar con expediciones combinadas en nuestras propias aguas, donde por hipótesis disponemos de suficiente fuerza naval para negarle un dominio local permanente. Podemos ahora considerar la cuestión más amplia y más compleja de conducir tales expediciones cuando existen condiciones navales inversas.

Debe recordarse que por conducción significamos no tan sólo su defensa, sino también su apoyo, por cuya razón se encontrará el punto de partida de nuestro análisis, como hemos indicado más arriba, en el contraste entre las expediciones combinadas y los convoyes. Un convoy consiste de dos elementos: una flota de buques mercantes y una escolta. Pero una expedición combinada no consiste sencillamente de un ejército y una escuadra; es un organismo a la vez más complejo y más homogéneo. Su constitución es cuádruple: tenemos, ante todo, el ejército; en segundo lugar, los transportes y flotilla de desembarco, es

decir, la flotilla de lanchones y lanchas a vapor para su remolque, todos los cuales pueden ser conducidos en los transportes o bien acompañarlos; tercero, la « escuadra a cargo de los transportes », como vino a llamarse, y que incluye la escolta propiamente dicha y la flotilla de apoyo compuesta de embarcaciones más ligeras para operar cerca de la orilla; y por último, la « escuadra de cobertura ».

Tal es, por lo menos, una expedición combinada, de acuerdo con el análisis lógico. Pero constituye de tal modo un organismo único, que en la práctica raras veces pueden distinguirse estos elementos en forma nítida; pueden hallarse entrelazados de la manera más complicada. En realidad, cada uno de ellos tendrá siempre que cumplir, en mayor o menor extensión, algunas funciones de los otros. Así, la escuadra de cobertura puede no sólo confundirse con la escolta y el apoyo, sino que a menudo proveerá la mayor parte de la flotilla de desembarco y aún una parte de la fuerza de desembarco. En forma semejante, la escolta puede también servir como transporte y proveer en parte, no sólo la fuerza de apoyo, sino también la flotilla de desembarco. La cuádruple constitución, por lo tanto, resulta ser, en gran parte, puramente teórica. Sin embargo, estas denominaciones no se utilizan sólo para definir las variadas funciones que estarán a cargo de la escuadra; a medida que sigamos adelante, se verá que tienen un valor estratégico práctico.

Desde el punto de vista naval, la escuadra de cobertura debe ser considerada en primer lugar, a causa de que su necesidad señala manifiestamente no sólo la diferencia entre la conducción de las expediciones combinadas y la de los convoyes comerciales, sino también el hecho de que estas expediciones son en realidad una fuerza combinada y no únicamente un ejército escoltado por una flota.

En nuestro sistema de protección del comercio, la escuadra de protección no ocupaba lugar alguno. Como hemos visto, la flota de batalla se empleaba para controlar

determinadas áreas terminales, no teniendo ninguna conexión orgánica con los convoyes; estos convoyes no disponían de más protección que su propia escolta y los refuerzos que recibían a medida que se aproximaban a las áreas terminales. Pero cuando un convoy de transportes que formaba parte de una expedición combinada estaba destinado a un país enemigo, y debía vencer la resistencia opuesta mediante verdaderas operaciones combinadas, siempre contaba con una escuadra de batalla de cobertura. Tratándose de objetivos distantes podía suceder que esta escuadra no fuese agregada antes de haberse reunido toda la expedición en el teatro de operaciones; podía ocurrir también que durante el tránsito hacia ese teatro, los transportes tuvieran únicamente escolta de protección comercial; pero una vez iniciadas las operaciones desde el punto de concentración, siempre estaba en contacto con una escuadra de cobertura.

Unicamente cuando el destino de las tropas era un país amigo y la línea de pasaje se encontraba bien protegida por nuestros bloqueos permanentes, podía prescindirse por completo de la escuadra de cobertura. Así, nuestras diversas expediciones de auxilio a Portugal fueron consideradas exactamente como convoyes comerciales, pero en casos como el de la expedición de Wolfe a Quebec o de Amherst a Luisburgo, o en cualquiera de las que dirigíamos continuamente contra las Antillas, siempre se proporcionaba una escuadra de batalla como parte integrante de la misma en el teatro de operaciones. Nuestras disposiciones en la guerra de Crimea ilustran con exactitud este punto. Nuestras tropas fueron despachadas primeramente para desembarcar en Gallípoli, en territorio amigo, y para operar dentro de ese territorio como ejército de observación. No fué una verdadera expedición combinada, no contando los transportes con una escuadra de cobertura; su pasaje fué protegido suficientemente por nuestras flotas del Canal y del Mediterráneo, que ocupaban las salidas del Báltico y

del mar Negro, respectivamente. Pero tan pronto se comprobó que el plan de guerra original era ineficaz y se decidió llevar a cabo operaciones ofensivas combinadas contra Sebastopol, la flota del Mediterráneo perdió su carácter de independiente y desde entonces su función esencial fué la de proveer una escuadra de cobertura que estuviese en contacto con las tropas.

En vista de la importancia que tienen las funciones de apoyo de una fuerza de esta clase, el término « escuadra de cobertura » podrá parecer poco adecuado para describirla, pero se adopta por dos razones: en primer lugar, porque es el que se empleaba oficialmente en la marina en el caso que se acaba de mencionar, que fué nuestra última gran expedición combinada; al preparar el ataque a Crimea, sir Edmund Lyons, que actuaba como jefe de Estado Mayor de sir James Dundas y se hallaba a cargo de las operaciones combinadas, organizó la flota en una « escuadra de cobertura » y una « escuadra a cargo de los transportes ». En segundo lugar, porque la designación sirve para hacer resaltar cuál es su primera y principal función, puesto que por importante que sea tener siempre presente sus deberes de apoyo, no debe permitirse que esto oscurezca el hecho de que su función esencial es la de impedir todo entorpecimiento en lo relacionado con las operaciones combinadas, es decir, el desembarco, apoyo y abastecimiento del ejército. Así, cuando en 1705 Shovel y Peterborough operaban contra Barcelona, Shovel protegía el sitio anfibio contra la escuadra francesa de Tolón. Peterborough requirió la ayuda de la infantería de marina en tierra, para realizar un *coup de main*, consintiendo Shovel en que desembarcaran sólo bajo la condición expresa de que en el momento en que sus cruceros pasaran la señal de que la escuadra de Tolón se hacía a la mar, serían reintegradas a la flota, sea cual fuese el estado de las operaciones terrestres; Peterborough se mostró conforme con ello. Como se verá, el principio que esto encierra es pre-

cisamente el mismo que expresa el término de Lyons, «escuadra de cobertura».

Citar como precedente algo que haya sucedido en la guerra de Crimea y que no tenga el apoyo de la tradición, difícilmente podrá parecer convincente. Con nuestra modalidad británica, hemos dado lugar a la leyenda de que en lo referente a la organización y a la labor de estado mayor, esa guerra no fué otra cosa que una colección de malos ejemplos. Pero en realidad, como operación combinada, el movimiento inicial, tanto por su concepción como por su organización, fué quizá nuestra obra más audaz, brillante y feliz de esa naturaleza. Planeada esta expedición para auxiliar a un aliado en su propio país, se requirió repentinamente de la misma, sin ninguna preparación previa, que llevara a cabo una operación combinada de las más difíciles contra el territorio de un enemigo prevenido. Comprendía un desembarco en época avanzada del año sobre una costa abierta y tormentosa, al alcance de una fortaleza naval que contenía un ejército de fuerza desconocida, y una flota no muy inferior en poder combativo y que no había sido derrotada. Fué una operación comparable a la toma de Luisburgo y al desembarco de los japoneses en la península de Liaotung, pero las condiciones fueron mucho más difíciles. En el caso de estas últimas operaciones, ambas habían sido ensayadas algunos años antes y preparadas durante largo tiempo con pleno conocimiento de las circunstancias. En Crimea todo estaba en tinieblas; aun el vapor era un elemento que no había sido probado, y todo tuvo que ser improvisado. Los franceses tuvieron que desmovilizar prácticamente su flota a fin de proveer medios de transporte, y tan arriesgada parecía ser la empresa que se resistieron a continuarla, oponiendo toda clase de argumentos militares; pues aparte de todas las otras dificultades, teníamos que llevar a cuestas a un aliado mal dispuesto. Sin embargo, se logró llevarlo a cabo y por lo menos en lo que

se refiere a la parte naval, los métodos que tuvieron éxito señalan la culminación de todo lo que habíamos aprendido en tres siglos de fructífera experiencia.

La primera de estas enseñanzas fué que para llevar a cabo operaciones en un mar no dominado o incompletamente dominado, había necesidad de disponer de una escuadra de cobertura, diferente de la escuadra a cargo de los transportes. Su función principal era asegurar el dominio local necesario, ya sea para el tránsito o para las operaciones en sí. Sin embargo, como regla general, el tránsito era asegurado mediante nuestras escuadras regulares de bloqueo y comúnmente la escuadra de cobertura se reunía recién en el teatro de operaciones. Cuando, por consiguiente, el teatro de operaciones quedaba dentro de un área terminal defendida, como en el caso de nuestras invasiones en las costas del Norte y del Atlántico de Francia, la escuadra de defensa terminal también era suficiente por lo común para proteger las operaciones. De este modo se formó automáticamente la escuadra de cobertura, y continuaba su bloqueo, o bien, como en el caso de nuestro ataque contra St. Malo en 1758, ocupaba una posición entre la escuadra enemiga y la línea de operaciones de la expedición; pero si el teatro de operaciones no se encontraba dentro de un área terminal, o quedaba dentro de un área distante cuya defensa era débil, se daba a la expedición su propia escuadra de cobertura, dentro de la cual se confundía más o menos la escuadra local. Se hacía, en realidad, cuanto era necesario para asegurar el control local, aunque como hemos visto y deberemos considerar en forma detallada más adelante, esta necesidad no siempre constituía el *standard* mediante el cual se estimaba la fuerza de la escuadra de cobertura.

Una vez determinada la fuerza de la escuadra de cobertura, la siguiente cuestión es la posición (« tract ») que debe ocupar; como la mayor parte de los otros problemas estratégicos, es « una opción de dificultades ». De

acuerdo con las funciones de apoyo atribuídas a la escuadra, es decir, el apoyo que prestan sus tripulaciones, botes y cañones, será aconsejable situarla tan cerca del objetivo como sea posible; pero como escuadra de cobertura, con el deber de impedir la intromisión de una fuerza enemiga, debería estar lo más lejos posible, de modo que pueda empeñarse con esa fuerza desde el primer momento en que intente intervenir; existe además la necesidad suprema de que su posición sea tal que asegure el contacto con el enemigo en condiciones favorables, si éste trata de estorbar. En general, sólo se tendrá esta certeza, ya sea manteniendo contacto con la base naval del enemigo o en contacto con las propias fuerzas de desembarco. Cuando el objetivo es la base naval local del enemigo, estos dos puntos, como es natural, tienden a identificarse estratégicamente y la posición de la escuadra de cobertura se vuelve una cuestión táctica, más bien que estratégica. Sin embargo, el principio vital de su existencia independiente conserva su valor, y por muy grande que sea la necesidad de apoyo, la escuadra de cobertura nunca debe estar tan íntimamente ligada a una fuerza de desembarco que se halle incapacitada para desligarse y actuar como unidad puramente naval, en tiempo oportuno para cumplir su función. O dicho en otras palabras, siempre debe ser capaz de obrar en la misma forma que un ejército libre que cubre a las fuerzas de sitio.

Cuando el objetivo de la expedición no es la base naval local, la elección de una posición para la escuadra de cobertura dependerá principalmente de la magnitud del apoyo que el ejército pueda necesitar. Si éste no puede obrar por sorpresa y debe, por consiguiente, esperar una seria resistencia militar, o si las defensas de costa son demasiado fuertes para que sean dominadas por la escuadra de los transportes, en tal caso habrá que preferir una posición próxima al ejército, aunque todavía queda por demostrar hasta qué punto, en las condiciones modernas, pueden los

buques llevar a cabo la delicada operación de apoyar desde el mar un ataque de infantería con el fuego de sus cañones, excepto enfilando la posición enemiga. Semejante elección estará indicada cuando se requiere un fuerte apoyo de hombres y botes, como en el caso de que los transportes y la escuadra que los acompaña no puedan proveer suficiente número de lanchones y remolcadores; o cuando la localidad es tal que probablemente requiera operaciones anfibias distintas de las del desembarco en sí, haciendo necesario el auxilio de un gran número de botes y marineros que operen con el ejército, a fin de darle la movilidad táctica anfibia que de otro modo le faltaría. Casos como éstos ocurrieron en Quebec en 1759, cuando Saunders remontó con su escuadra de cobertura el río San Lorenzo, a pesar de que sus funciones de cobertura podrían haberse cumplido mejor desde una posición situada a varios centenares de millas del objetivo; y nuevamente en 1800, en Alejandría, cuando lord Keith corrió un peligro extremo con sus funciones de cobertura, para poder realizar el abastecimiento del ejército del general Abercromby por aguas interiores y darle la movilidad que necesitaba.

Si, por otra parte, la escuadra de los transportes es capaz de procurar todo el apoyo necesario, la escuadra de cobertura se estacionará tan cerca de la base naval del enemigo como sea posible, y allí operará de acuerdo con las leyes comunes del bloqueo. Si sólo quiere impedirse la intervención del enemigo, su guardia tomará la forma de un bloqueo estrecho; pero si existe además el propósito de emplear la expedición como un medio para obligar al enemigo a salir al mar, se empleará el bloqueo a distancia; como ocurrió en el caso de Anson ya citado, cuando protegió la expedición de St. Malo no por el bloqueo estrecho de Brest, sino ocupando una posición hacia el Este, cerca de la isla de Batz.

En las operaciones efectuadas por los japoneses en la Manchuria y en la península de Kuantung, estos antiguos

principios se revelaron con una vitalidad en nada disminuída. En los ataques por sorpresa contra Seoul y Takusan, la labor de apoyo quedó librada por completo a la escuadra de transportes, mientras que el almirante Togo ocupó una posición de cobertura a gran distancia, en Port Arthur. Los dos elementos de la flota se mantuvieron separados durante todo el tiempo; pero en las operaciones de aislamiento y de sitio de Port Arthur, estaban tan íntimamente unidos que a veces no podían ser diferenciados entre sí. Sin embargo, dentro de lo que permitía la proximidad del lugar de desembarco con respecto al objetivo, ambos obraron independientemente. Para el desembarco del Segundo Ejército se utilizaron los botes de la escuadra de cobertura, pero permaneció durante todo el tiempo como una sola unidad naval, no mezclándose nunca orgánicamente con la escuadra de los transportes. Sus operaciones en todo momento fueron conducidas, en cuanto lo permitían las condiciones modernas, según las normas de un bloqueo estrecho, siendo su función esencial la de impedir todo obstáculo, sin estar influenciada, según nosotros lo concebimos, por ningún propósito accesorio de llevar al enemigo a una acción decisiva.

Sin embargo, durante todo el curso de las operaciones se hizo sentir una nueva influencia que tendía a confundir la precisión de los antiguos métodos. Inútil es decir que se trataba de la mina y del torpedo; la acción desviatriz de ambos resultó curiosa e interesante. En nuestras propias operaciones contra Sebastopol, que es el caso más semejante al de Port Arthur, las viejas normas mantenían su valor. Según el principio tradicional, que databa de la época del ataque de Drake contra Santo Domingo, en 1585, se eligió un sitio de desembarco que representaba el término medio entre la facilidad para llevar a cabo un *coup de main* y la ausencia de toda oposición; es decir, se eligió el punto más cercano posible al objetivo que no estaba defendido por baterías y que se hallaba fuera del alcance del ejército principal enemigo.

En el manejo de la escuadra de cobertura, su comandante en jefe, el almirante Dundas, le dió su doble función. Después de explicar la constitución de la escuadra de transportes, dice: «El resto de mi fuerza... obrará como una escuadra de cobertura y donde sea factible ayudará al desembarco general». Teniendo presente estos dos objetos, se estacionó suficientemente cerca del punto de desembarco para apoyar al ejército con sus cañones si encontraba resistencia, permaneciendo siempre a la vista de sus cruceros que estaban frente a Sebastopol y a una distancia tal que a la primera indicación de un movimiento de los rusos, tendría tiempo para llegar frente al puerto y empeñarse con ellos antes de que pudieran internarse en el mar; es decir, ocupó una posición tan próxima al ejército como era compatible con su función de impedir todo obstáculo; o dicho de otro modo, su posición estaba tan cerca de la base enemiga como era compatible con el apoyo del desembarco. En realidad, la posición era la misma bajo cualquiera de estos aspectos y su elección no presentaba ninguna complicación, a causa, principalmente, de que el vapor simplificaba, por primera vez, los factores de tiempo y distancia.

En el caso de los japoneses, no fué tan fácil la aplicación de estos principios. Al elegir el punto indefenso más cercano para un desembarco, no debieron tomarse únicamente en consideración las baterías, ni el ejército que se encontraba en Port Arthur, ni las tropas dispersas en la península de Liaotung, sino más bien, como siempre deberá ocurrir en el futuro, las minas y la defensa móvil de torpedos. El punto que eligieron fué la bahía más cercana que no estaba minada; no quedaba completamente fuera del alcance de la defensa móvil, pero hallábase situada detrás de unas islas que se prestaban para la creación de defensas fijas, reuniendo así todas las condiciones reconocidas. Pero como las defensas podían ser contorneadas por la flota rusa, se hacía necesaria una escuadra de cober-

tura, complicándose la dificultad de elegir una posición para la misma por el hecho de que el objetivo de las operaciones combinadas no era únicamente Port Arthur, sino también la escuadra que se encontraba allí. Por lo tanto, era necesario mantener alejada a esta escuadra y evitar que pudiera escapar. Esto aconsejaba el bloqueo entrecho; pero para establecer un bloqueo de esta naturaleza, es necesario adoptar una posición que se halle fuera del alcance de los torpedos nocturnos, y el punto más cercano que satisfacía esta condición, se encontraba detrás de las defensas que cubrían el desembarco; en consecuencia, a pesar de lo que aconsejaban las condiciones estratégicas, la escuadra de cobertura se vió obligada a replegarse en forma más o menos continua sobre el ejército y su fuerza de apoyo, aun cuando ya no se requería la ayuda de la escuadra de batalla.

Dadas las condiciones entonces existentes nada se perdió, puesto que las líneas de las defensas fijas de los japoneses se hallaban tan cerca de la base enemiga, que el almirante Togo se aseguró, mediante el minado de la entrada del puerto, que la salida del enemigo fuera suficientemente lenta para darle la certeza de establecer contacto desde su fondeadero defendido, antes de que los rusos pudieran internarse en el mar. Lo que sucedería en el caso de no poderse obtener una posición semejante, es otro asunto. El lugar del desembarco y la base de abastecimiento del ejército deben ser asegurados contra ataques de torpedos, pareciendo sugerir el principio de la concentración del esfuerzo que no deben debilitarse los medios de la defensa dando a la escuadra de cobertura un fondeadero protegido en otro lugar; de esto parece deducirse que a menos que las condiciones geográficas permitan a la escuadra de cobertura emplear una de sus propias bases nacionales, los últimos adelantos tenderán a hacerla replegar sobre el ejército, inclinándola así a confundir sus deberes con los de la escuadra a cargo de los transportes. De ahí

que sea mayor la importancia de mantener claramente diferenciadas las funciones de ambas escuadras.

A fin de destacar el principio referente a la escuadra de cobertura, estos dos casos pueden contrastarse con el episodio de Lissa en las postrimerías de la guerra Austro-Italiana de 1866, en cuya ocasión se prescindió por completo del mismo, con resultados desastrosos. El almirante austríaco Tegethoff, al mando de una flota inferior, había estado operando todo el tiempo a la defensiva, de acuerdo con órdenes superiores, encontrándose en Pola a la espera de una oportunidad para asestar un contragolpe; Persano se hallaba con la flota italiana superior en Ancona, donde prácticamente dominaba el Adriático. En el mes de Julio, debido al fracaso de su ejército, los italianos se vieron ante la perspectiva de ser obligados a celebrar la paz en condiciones desfavorables. Con el objeto de mejorar la situación, se ordenó a Persano que se apoderase de la isla austríaca de Lissa, quien sin tratar siquiera de organizar su flota de acuerdo con el principio normal británico, procedió a conducir la operación con todas sus fuerzas; puede decirse que la totalidad de éstas fué envuelta en labores anfibias y tan pronto quedó Persano comprometido de este modo, Tegethoff se hizo a la mar y lo sorprendió. Persano no pudo desenmarañar a tiempo una fuerza suficiente para hacer frente al ataque, y como no disponía de una escuadra compacta adecuada para desarrollar una acción naval independiente, fué derrotado en forma decisiva por un enemigo inferior. De acuerdo con la práctica británica, es evidente que se trataba de un caso en el cual, si es que convenía realmente emprenderse tal operación, debió haberse destacado una escuadra independiente de cobertura, ya sea para obligar a Tegethoff a permanecer en Pola o para llevarlo oportunamente a la acción, según se considerara a la isla o a la flota austríaca como el objetivo primordial. La razón de que no se procediera así, quizá obedezca al hecho de que a Persano no se le

dió una fuerza de desembarco suficiente, y parece que él consideró que era necesaria toda la fuerza de su flota para apoderarse con éxito de su objetivo. Si esto es cierto, no es más que otra prueba de la validez de la regla de que no obstante el apoyo que de la flota puedan requerir las operaciones de desembarco, nunca deberá prestarse este apoyo, en un mar no dominado completamente, de modo que impida dejar en libertad a la escuadra de cobertura para emprender una acción naval independiente.

La medida en que puedan realizarse las funciones de apoyo de la flota, será siempre una cuestión delicada. Es erróneo insinuar que su fuerza será afectada por la necesidad del ejército de disponer de gente de la flota o de sus botes, lo cual implica asimismo gente para tripularlos. Una escuadra de batalla está destinada a luchar con la escuadra de batalla enemiga, y su gente a luchar en los buques, rebelándose la mente ante la idea de fijar la fuerza de la escuadra según otro *standard*. Teóricamente, nada puede parecer más cierto, pero ésta es una idea que nace de la paz y del estudio. La atmósfera de la guerra engendró un modo de ver más amplio y práctico. Los hombres que participaron en las guerras antiguas sabían que cuando se asignaba una escuadra a una expedición combinada, ésta se convertía en algo distinto de una unidad puramente naval; sabían además, que un ejército que operaba más allá de los mares en un territorio hostil, era un organismo incompleto, incapaz de asestar sus golpes en la forma más eficaz sin el auxilio de las tripulaciones de la escuadra. Correspondía, por lo tanto, a la porción naval de la fuerza no sólo defender la parte ofensiva del organismo, sino suplir sus deficiencias y darle poder para atacar. Solo y sin ayuda, el ejército no puede confiar en el desembarco, no puede abastecerse, ni puede asegurar su retirada, ni tampoco aprovecharse de la mayor de las ventajas de una fuerza anfibia: un cambio repentino de base

o de línea de operación. Todo esto debe hacerlo la flota, con su propia gente (1).

Hay numerosos precedentes que justifican este punto de vista. Así, por ejemplo, cuando en 1800 el general Maitland fué encargado de una expedición contra Belleisle, se le pidió que indicara la magnitud de la fuerza naval que necesitaría, juzgando éste que era difícil fijarla con precisión; expresó lo siguiente: « Hablando en términos generales, sin embargo, me parece que tres o cuatro buques de línea y cuatro o cinco fragatas activas, serían adecuados para el servicio propuesto. Las fragatas serían para bloquear ». (Significando, naturalmente, bloquear al objetivo e impedir que le llegaran refuerzos desde tierra firme, lo cual siempre constituye una de las funciones de apoyo de la escuadra asignada a los transportes). « Los buques de línea », agregó, « nos procurarán la cantidad de hombres necesarios para las operaciones terrestres ». En este caso, nuestras escuadras de bloqueo permanente aseguraron la cobertura y lo que Maitland quiso expresar fué que los buques de batalla que requería serían agregados a la escuadra de transportes, no como necesarios para la escolta, sino para el apoyo. St. Vincent, quien entonces era Primer Lord, además de mostrarse conforme con su pedido le asignó para la labor de desembarco, un buque de línea más de los que había solicitado. En aquella época habíamos conseguido un dominio general del mar casi absoluto, disponiendo, para ejercerlo, de amplias fuerzas navales. Será conveniente compararlo con un caso en que las circunstancias eran distintas.

Cuando en 1795 se estaba alistando la expedición a las Antillas, al mando del almirante Christian y del gene-

---

(1) En la última guerra, los japoneses trataron de ejecutar esta labor mediante un Estado Mayor de Desembarco del Ejército, altamente organizado, pero que no parece haber funcionado bien salvo en condiciones ideales de estado del tiempo y de lugar, y en casi todos los casos se requirió la cooperación de la escuadra.

ral Abercromby, el almirante de acuerdo con Jervis, formuló un memorándum relacionado con la fuerza naval requerida (1); la fuerza que pedía era considerable. Tanto él como Jervis consideraban que la escolta y la cobertura local debían ser muy fuertes, puesto que era imposible confiar en cerrar en forma eficaz a Brest o a Tolón por medio del bloqueo; pero ésta no fué la única razón. El plan de operaciones comprendía tres distintos desembarcos, cada uno de los cuales requeriría por lo menos dos buques de línea o quizá tres, « no sólo como protección, sino como medio de tripular los lanchones, desembarcar los cañones y ejecutar los otros servicios de fajina necesarios ». Christian requería asimismo las fragatas indispensables y tres o cuatro bergantines, « para cubrir (es decir, apoyar) las operaciones de las embarcaciones menores (o sean las flotillas de desembarco que operaran cerca de la costa) ». El ataque principal exigiría por lo menos cuatro buques de línea y siete fragatas, con un número proporcional de bergantines y goletas. Consideraba que en total, los buques de línea (las fragatas serían « empleadas para otros fines) », tendrían que proveer trozos de desembarco hasta la suma de 2000 hombres « para los lanchones, el desembarco y movimiento de cañones, y para el agua y las provisiones »; esto constituiría su tarea diaria. La fuerza militar con la cual debía cooperar este trozo de desembarco, ascendía a unos 18.000 hombres.

Debe decirse que lord Barham, en aquella época sir Charles Middleton y Primer Lord del Almirantazgo, se opuso a lo solicitado por conceptuarlo excesivo, sobre todo la demanda de una fuerte escolta, pues consideró que el tránsito podría ser asegurado mediante una vigilancia

(1) Sir Hugh Cloberry Christian fué un oficial muy distinguido, con una notable foja de servicios en combates navales. Servía como segundo comandante de Howe justamente antes de su promoción a almirante en 1795, y murió siendo comandante en jefe en la ciudad del Cabo, a la temprana edad de 51 años.

especial por parte de las escuadras de bloqueo; parece que no tomó en cuenta la necesidad de disponer de grandes trozos de desembarco. Su opinión, sin embargo, no es enteramente convincente, ya que desde un principio adoptó una actitud antagónica hacia la idea de esta expedición; juzgó que era radicalmente falsa la política que la dictaba, deseando naturalmente restringir la fuerza que se le destinaría. Su oposición se basaba en los principios amplios y previsores que fueron característicos de su estrategia; supuso que en vista de la actitud amenazante de España, lo que correspondía hacer era economizar la armada, elevándola a un *standard* de dos potencias para la lucha que se avecinaba, y mantenerla concentrada para una acción naval decisiva tan pronto España definiera su actitcd. Condenó vigorosamente, en resumen, una política que entrañaba una grave disipación de fuerza naval para lograr un objeto secundario antes de haberse conseguido el dominio efectivo del mar, siendo los preparativos para esta expedición los que en realidad le obligaron a renunciar antes de quedar lista; pero debe observarse que sus objeciones al plan se debieron realmente, no al principio de su organización, sino al hecho de que no disponíamos de suficiente fuerza para prestarle el apoyo naval adecuado, sin perjudicar la más importante consideración de nuestra posición general en el mar (1).

Es evidente que las consideraciones precedentes, aparte de las reacciones estratégicas ya anotadas, tendrán otro efecto de la mayor importancia, por cuanto influirán en la elección del lugar de desembarco. Para el ejército será siempre de interés fijar este punto tan cerca del objetivo como sea compatible con un desembarco sin resistencia; lo ideal sería que se hallara a una noche de marcha, pero esto

(1) Fundados en razones análogas, casi todos los críticos militares han condenado la política de esa desastrosa expedición porque implicaba una dispersión de nuestra débil fuerza militar en momentos en que todo exigía su concentración en Europa.

raras veces podía lograrse salvo en el caso de expediciones muy pequeñas, que pudieran ser desembarcadas rápidamente al cerrar el día y avanzar en la obscuridad. Tratándose de expediciones mayores, el propósito consistía en efectuar el desembarco a suficiente distancia del objetivo para impedir que la guarnición del lugar o las fuerzas locales del enemigo pudieran ofrecer resistencia antes de haber puesto pie en tierra; pero la tendencia de la marina se manifestará generalmente en sentido opuesto, ya que por lo común mientras más lejos de la fuerza enemiga pueda desembarcar al ejército, más segura estará de poderlo proteger contra obstáculos navales. Su ideal será un lugar suficientemente alejado para quedar fuera del alcance de los torpedos, y que permita operar las escuadras de cobertura y de transportes con la debida independencia estratégica.

A fin de reducir estas divergencias a un promedio de eficacia, es necesario un Estado Mayor combinado, y para asegurar su funcionamiento uniforme será igualmente deseable establecer, dentro de lo posible, los principios y el método que éste deberá seguir. De acuerdo con los mejores precedentes de fecha reciente, el procedimiento adoptado consistió en que el Estado Mayor del Ejército indicara los límites de la línea de costa dentro de los cuales debía efectuarse el desembarco, a fin de que la operación surtiese el efecto deseado, y los puntos conocidos como accesibles para el desembarco, en orden de preferencia; el Estado Mayor de la Marina manifestará entonces en qué medida estará dispuesto a obrar de acuerdo con las miras del ejército. Su decisión dependerá de las dificultades para la protección y las condiciones esenciales que debe reunir un lugar de desembarco, desde el punto de vista del estado del tiempo, de las corrientes, de las playas, etc., dependiendo también, aunque en menor grado, de la medida en que la conformación de la costa permitirá el apoyo táctico mediante el fuego de artillería y las fintas. Si el Estado Mayor de la Marina no se muestra de acuerdo con el punto o puntos

que a sus colegas más interesan, se crea una situación de cotejo de riesgos que deberá ajustar el Estado Mayor combinado. Será obligación del Estado Mayor naval exponer franca y claramente todos los riesgos marítimos que entraña el proyecto del ejército y si es posible, sugerir una alternativa mediante la cual pueda reducirse el riesgo de los obstáculos navales sin recargar demasiado al ejército; comparando estos riesgos con los expuestos por el ejército, el Estado Mayor superior deberá decidir la norma a seguir, debiendo entonces el ejército y la armada hacer cuanto les sea posible para reducir al mínimo los riesgos que deberán afrontar. Que el Estado Mayor superior se incline hacia el punto de vista naval o hacia el militar, dependerá de la parte donde exista mayor peligro, en el mar o en tierra.

Cuando se conocen relativamente bien las condiciones navales, puede fijarse en esta forma la línea de operaciones con mucha precisión; pero si, como sucede generalmente, la probable acción del enemigo en el mar no puede adivinarse con suficiente aproximación, en tal caso suponiendo que existen serias posibilidades de que el mismo oponga obstáculos navales, la elección final dentro del área limitada debe quedar a juicio del almirante. Se ha seguido la práctica de darle instrucciones que definan en orden de importancia los puntos deseados por el ejército, e indicarle que debe elegir aquel que de acuerdo con las circunstancias que se presenten, considere se halla dentro del riesgo razonable de la guerra. En forma semejante, si el peligro de obstáculos navales es pequeño, y no se conocen perfectamente las condiciones locales en tierra, la elección final pertenecerá al general, sujeto únicamente a las posibilidades prácticas del lugar de desembarco que deseara elegir.

Durante el período más afortunado de nuestras guerras antiguas, pocas veces se tropezó con dificultades para que las cosas marcharan debidamente de acuerdo con estas nor-

mas. Después del primer fracaso, poco glorioso en verdad, sufrido en Rochefort en 1757, fué de práctica que ambos comandantes en jefe, cuando se permitía este arbitrio, hiciesen conjuntamente un reconocimiento de la costa en la misma embarcación y que resolviesen el asunto amigablemente en el propio lugar.

A partir de entonces, se dispuso conducir nuestras expediciones combinadas de acuerdo con estas normas. Desde los días del mayor de los Pitt, nunca seguimos la práctica de encomendar las expediciones combinadas a un solo comandante en jefe, militar o naval, permitiéndole decidir entre las exigencias militares y las navales; el peligro de posibles roces entre dos comandantes en jefe, llegó a considerarse pequeño en comparación con el peligro de que uno de ellos cometiera errores por no estar familiarizado con las limitaciones del servicio al cual no pertenecía.

El sistema, por lo común, ha funcionado bien, aun en el caso de que surgieran cuestiones que correspondían esencialmente a un Estado Mayor superior combinado. Las excepciones son, en realidad, muy pocas. Un ejemplo excelente acerca de la forma en que pueden salvarse tales dificultades cuando existe buena voluntad, lo ofrece la guerra de Crimea. Las dificultades navales, como ya hemos visto, fueron de las más graves que podían presentarse, casi al punto de convertir toda esta empresa en una insensatez. Cuando llegó el momento de obrar, se reunió un Consejo de guerra combinado, del cual participaron los Estados Mayores aliados del ejército y de la armada. Tan grandes fueron las diferencias de opinión entre los generales franceses y británicos y tan imperfectamente se conocía el terreno, que no pudieron indicar con precisión un punto de desembarco; los almirantes sólo sabían que este punto debería hallarse sobre una costa abierta, que no habían podido reconocer, y donde en cualquier momento el mal tiempo podría interrumpir las comunicaciones con tierra y donde quedarían expuestos al

ataque de una fuerza que, mientras los aliados no hubiesen desembarazado de las tropas a sus propios buques, no sería inferior a la de éstos. Todas estas objeciones fueron expuestas ante el Consejo general; lord Raglan manifestó entonces que el ejército comprendía perfectamente los riesgos y que estaba dispuesto a afrontarlos, en vista de lo cual los almirantes aliados respondieron que estaban listos para proceder y realizar cuanto estuviera en sus medios para desembarcar al ejército y apoyarlo en cualquier punto que se eligiera.

Queda aún una forma de apoyo que no se ha considerado hasta ahora; los movimientos de diversión o fintas de la flota, a fin de distraer la atención del enemigo del lugar de desembarco; tal función corresponderá naturalmente a la escuadra de batalla de cobertura o de sus cruceros agregados y flotilla. Este recurso aparece en el ataque de Drake a Santo Domingo en 1585, el cual puede considerarse como nuestro primer precedente en épocas modernas y como modelo al cual se ajustaron, dentro de lo que permitían las circunstancias, todas las operaciones posteriores de esta índole. En ese caso, mientras Drake desembarcaba las tropas a una noche de marcha del lugar, el grueso de la flota se situó frente al mismo, mantuvo a la población en alarma toda la noche, y al amanecer hizo una demostración con los botes simulando forzar un desembarco directo bajo la protección de los cañones de la flota, con el resultado de que la guarnición salió para hacer frente a la amenaza, siendo entonces sorprendida en su flanco por la verdadera fuerza de desembarco. Pasando de este caso sencillo al más complicado que registran nuestros anales, vemos a Saunders haciendo exactamente lo mismo en Quebec. Para preparar el desembarco nocturno de Wolfe, fingió disponerse a bombardear las líneas de Montcalm situadas debajo de la ciudad y en la mañana siguiente inició con los botes de la flota una demostración de desembarco de su infantería de marina; por

medio de este ardid mantuvo a Montcalm alejado del lugar de desembarco de Wolfe hasta que éste hubo conseguido afirmar pie en tierra. Se realizaron demostraciones similares más arriba de la ciudad, y el resultado de estas maniobras fué que Wolfe pudo penetrar en el centro de la posición francesa sin encontrar resistencia.

Tales acciones pertenecen naturalmente al dominio de la táctica más bien que al de la estrategia, pero el recurso ha sido empleado estratégicamente con iguales efectos. Tan grandes son el secreto y la movilidad de una fuerza anfibia, que a un enemigo le es sumamente difícil distinguir un ataque verdadero de una finta. Aun en los últimos momentos, cuando se lleva a cabo efectivamente el desembarco, es imposible para los defensores saber si se están desembarcando todas las tropas en un punto determinado si al mismo tiempo tiene lugar una demostración en otra parte. En Quebec, Montcalm supo que tenía ante sí a toda la fuerza británica recién cuando se halló frente a Wolfe. Menos aun podremos estar seguros, desde el punto de vista estratégico, si un desembarco dado representa una guardia avanzada o si es una operación de diversión para encubrir un desembarco de mayores proporciones en otro lugar. Esto representa una dificultad especial en el caso de grandes operaciones, en que el ejército a desembarcar llega en escalón, como sucedió con el Segundo Ejército japonés, en cuya ocasión los recursos navales fueron utilizados estratégicamente y en apariencia con notable resultado. Los rusos temieron constantemente que los japoneses atacaran a Newchuang en el extremo del golfo de Pe-chi-li y por esta razón no se permitió que el general Stakelberg, al mando de las tropas de la península, concentrara sus fuerzas para una acción efectiva en la parte Sur, donde los japoneses habían fijado su lugar de desembarco. A pesar del esfuerzo a que estuvo sometida su flota al efectuar y asegurar el desembarco del ejército, el almirante Togo destacó una escuadra de cruceros para efectuar

una demostración en el golfo; no puede calcularse con certeza el efecto preciso que tuvo esta finta sobre los rusos; sólo sabemos que Stakelberg tuvo que demorar tanto su concentración que no pudo atacar al ejército japonés antes de que éste se hallara listo para las operaciones, pudiendo entonces los japoneses asestarle un contragolpe desconcertante.

Este poder para estorbar al enemigo con fintas es, desde luego, inherente a los atributos peculiares de las expediciones combinadas, es decir, a la facilidad con que puede ser ocultada o cambiada su línea de operaciones, y no parece haber ninguna razón para suponer que en el futuro tal poder será menor que en el pasado. Es natural que la existencia de buenas comunicaciones ferroviarias en el teatro del desembarco, disminuirá el efecto de las fintas, pero, por otra parte, también han aumentado los medios para realizarlas. En los rastreadores, por ejemplo, encontramos un nuevo instrumento que en la guerra Ruso-Japonesa demostró ser capaz de producir gran impresión a poco costo para la flota. Si apareciera una flotilla de estas unidades en cualquier parte practicable de una costa amenazada y simulara rastrearla, sería casi una imposibilidad moral hacer caso omiso de tal demostración.

En resumen, entonces, suponiendo que se sigan los antiguos métodos, parece que con una preponderancia naval razonable, el poder de llevar a cabo tales operaciones sobre un mar no dominado, no será menor de lo que ha sido hasta ahora. La rapidez y precisión que ha aportado la propulsión a vapor, colocan quizás a este poder más alto que nunca; por lo menos, será difícil encontrar en el pasado un paralelo al brillante movimiento contra Seoul con que los japoneses iniciaron la guerra en 1904. Es verdad que los rusos decidieron a última hora, por razones políticas, permitir que se efectuara la ocupación sin oponer resistencia, pero esto no lo supieron los japoneses y sus disposiciones fueron tomadas en la suposición de que el

enemigo haría uso de los formidables medios a su alcance para contrarrestar la operación; se contó con el riesgo, se lo calculó hábilmente y se adoptaron las medidas adecuadas en base a principios idénticos a los de la tradición británica. Pero, por otra parte, nada ha sobrevenido que demuestre que cuando el enemigo ejerce un dominio efectivo sobre el mar, quedan reducidos los peligros propios de estas empresas. En contra de un enemigo que controla con suficiente fuerza la línea de pasaje, los métodos puestos en práctica tantas veces para cubrir y proteger a una expedición de ultramar, no tendrán en la actualidad mayor efecto del que tuvieron en épocas pasadas. Mientras no se quebrante este dominio por medio de una acción puramente naval, la labor combinada implicará exceder todos los riesgos legítimos de la guerra.

FIN

INDICE ALFABETICO

Abatir al enemigo, teoría de, 40, 57, 62; su exageración, 83-4, 87; su influencia, 130, 138.
Abercromby, gen., 308, 315.
Adriático, defensa del comercio en el, 279.
Alejandría, 308.
Almirantes de puerto, sus deberes en la defensa del comercio, 278.
Alsacia-Lorena, como objeto limitado, 58, 64.
Amberes, 78.
Ambleteuse, 265.
Amherst, gen., 303.
Anson, alm., sus métodos y reformas, 121-3, 129-30, 139, 192-3, 203, 250; como comandante en jefe en el Canal de la Mancha, 193.
Antillas (Indias Occidentales), 155-59, 195.
Areas defendidas (o «Tracts»), 277-81.
Areas fértiles, 275-81.
Areas focales, 110, 115, 276-80, 288-9, 294.
Areas terminales, 110, 152-3, 275-80, 288, 294, 306.
Armada Española (La Invencible, 1588), 45, 47, 173-4, 186-8, 241, 251, 253, 257-9.
Austerlitz, campaña de, 29, 62.
Bacon, su aforismo sobre la guerra limitada, 67.
Báltico, defensa del comercio en el, 160, 163, 278.
Barcelona, sitio de, 304.
Barham, lord (Charles Middleton), alm., sus métodos y opiniones, 155-7, 164, 177, 196, 213, 221, 268, 315.
Barraille, alm., 263-4.
Barrington, alm., 159-60.
Bases, temporarias, 218; de torpederos, en áreas defendidas, 295; distribución de las bases y defensa del comercio, 293.
Batalla, doctrina de la, 178, 190-1, 247-8. *Véase también* Decisión.
Batz, isla de, 193, 308.
Beachy Head, batalla de, 232.
Bélgica, como objeto limitado (1830), 58, 64.
Belleisle, mariscal de, 265-6.
Belleisle, expedición a, 314.
Bergantines, 118.
Berry, capitán de navío, 252.
Blake (coronel), General de Mar, 190.
Bloqueo, 175, 177, 179, 185, 196-222; método de, 132; su ética, 197-9, 277; táctico y estratégico, 105; inseguridad del, 130, 205, 289; estrecho

y a distancia, 197-222, 264, 308, 311; teoría del, 197-8, 216-22.
Boscawen, alm., 203, 266.
Botes de la flota, sus deberes en operaciones combinadas, 307-9, 313-15.
Boulogne, 265.
Boyne, batalla del, 239.
Brest, 154, 177, 202-3, 205-6, 208-11, 215, 222, 227, 250, 261-3, 266-7, 270.
Bruix, alm., 154.
Brulotes explosivos, 118.
Brulotes incendiarios, 118, 132-3, 242-3.
Brunswick, príncipe de, 73.
Buques intermedios, su teoría, 120, 131-2, 138.
«Buque Mayor», 119.
Buques mercantes en el Océano Indico. *Véase* Extremo Oriente.
Buques, teoría de su clasificación, 93 y sigs.
Byng, alm., 178.

Cádiz, 153, 156, 159, 193, 200, 228, 241, 279.
Caemmerer, von, gen., sus consideraciones sobre la guerra limitada, 84-5.
Calder, alm., 178, 196.
Canadá, como objeto limitado, 63, 65, 89, 224.
Canal de la Mancha, islas del, 153, 267, 278.
Capitales, como objetivo, 29, 58, 63.
Caribe, mar, 158.
Carlos de Austria, archiduque, 29, 62, 77.
Carlos Eduardo, príncipe, 262.
Carlos II, de Inglaterra, 192.
Carkett, capitán de navío, 12.
Cartagena (España), 279.
Cerdeña, 152.
Cienfuegos, 183.
Clausewitz von, gen., consideraciones sobre la teoría, 14; sus servicios, 31; su libro *De la Guerra*, 31-5, 49-59, 61-70, 82-5, 93; su plan de guerra (1830), 58.
Clear, cabo, 289.
Comercio, destrucción del, 103 y sigs.; crecientes dificultades para destruirlo, 283-6, 296-7.
Comercio, impedir el, 102-4, 172; como método para obtener una decisión, 172.
Comercio, protección del, 119; sus reacciones sobre la concentración, 146, 155, 174-5, 221-2; sus principios, 275-80, 287, 290-7; su relación con el volumen del comercio, 287, 290-4; en la guerra de 1812, 293-4.
Comercio, operaciones esporádicas y estratégicas contra el, 105; ataque y defensa del mismo, 110-2, 275-98; como objetivo, 189, 192, 276; autodefensa del, 294; relación entre la vulnerabilidad y el volumen, 287, 291-5.
Comunicaciones, marítimas, 101 y sigs., 172-3; militares e interiores, 101-3, 105-9; comunes, su teoría, 109-10, 277, 289.
Conflans, alm., 206, 266-7.
Conquista de territorio, sus dos etapas, 82-5.
Contraataques, su principio, 40-1, 83, 225-30; íd. menores, 241-6.

Contrabandistas, como medio de obtener informaciones, 262.
Contribuciones. *Véase* Requisiciones.
Convoy de Esmirna, 239.
Convoyes, principio del sistema, 280-2, 286-8, 294, 301-3; su influencia desviatriz, 156-7, 162, 189, 221, 239; ataque a, 161-2, 228, 236, 239, 273-4, 281-2, 290.
Copenhague, expedición a (1807), 77.
Corea, como objeto limitado, 42, 66, 88-93; estrecho de, como paso, 88.
Cornwallis, alm., 156, 177, 194-6, 210-1, 213, 289.
Corsarios, defensa del comercio contra ellos, 278, 283-4, 286-9.
Corso, su abolición, 104, 283-4, 287; efectos del corso sobre la defensa del comercio, 283-5.
Coruña, La, 187.
Cotton, alm., 194-5.
Craig, su expedición (1805), 76, 193.
Crimea, 66, 72, 89, 303-5, 319.
Cromwell, sus métodos, 29, 30, 171.
Cruceros armados, su teoría, 131-2, 135-8, 296-7. *Véase también* Buques intermedios.
Cruceros, cortinas de, 132; creciente necesidad de las mismas, 134-5.
Cruceros, líneas de, 177; su apoyo, 131.
Cruceros, su teoría, 123-31, 134-5; sus funciones en la batalla, 137-8; poder de los modernos, 272-5; su menor radio de acción, 284-5; bloqueo por, 266-71, 314; como puestos avanzados de áreas defendidas, 288-90. *Véase también* Máximas, «Ojos de la flota».
Cuba, como objeto limitado, 66, 113, 182-3.
Curieux, el, 196.

Châteaurénault, alm., 227-8.
Chatham, ataque holandés a, 191, 241.
Cherburgo, 267.
Christian, alm., 314-5.

Dalny, 243.
Dardanelos, los, 152; fracaso inglés en, 77.
Deane (coronel), General de Mar, 190.
Decisión, operaciones para obtenerla, 179 y sig.
Declaración de París, 104, 283.
Decrés, alm., (Ministro de Marina), 154.
Defensa, su teoría, 40, 42-8, 240; complementaria del ataque, 41-2, 100; en el mar, 46, 100, 179, 225-6; cómo la emplearon los ingleses, 100, 158-9, 224-38, 266-71; cómo la emplearon los franceses, 115, 223-4, 237-40; cómo la emplearon los austríacos, 312.
Defensa móvil. *Véase* Flotilla.
Despliegue, 141-5. *Véase también* Fuerza, concentración de.
Destructores, sus complejas funciones, 137. *Véase también* Flotilla y Torpedo.
Dettingen, batalla de, 260.
Devastación, sus perjuicios, 104.
Dogger Bank, 172.

Dominio, en disputa, 179.
Dominio del mar, su teoría, 99-116; sus diversos estados, 113-4; falacias concernientes a esta teoría, 99-101, 112-3; obtención y ejercicio del dominio, 176-80, 247-9.
Drake, 47, 173-4, 185-7, 241, 309.
Dumouriez, gen., 268,271.
Dunas, las, 152, 159-60, 212, 228, 251.
Dundas, alm., 304, 310.
Dungeness, 265; batalla de, 189.
Dunkerque, 209, 239, 251, 258, 260-4, 266-7.
Duquesne, alm., 133.

Egipto, desembarco de Napoleón, 251-2, 254.
Ejército, como objetivo primordial de la flota, 249-53, 256-7, 269-71, 298-300; su empleo para objetos navales, 76-8, 245; defensa de la metrópoli, 300-1; estado mayor de desembarco, 314. *Véase también* Expediciones combinadas.
Elliot, islas, como posición defendida, 46.
Enrique VIII, su organización de la flota, 119.
Escolta de convoyes. *Véase* Convoyes.
Escolta de transportes, su principio, 261-4, 266-7.
«Escuadra a cargo de transportes», 302, 304.
Escuadra de cobertura, su posición y función, 302-17.
Escuadra de depósito, como reserva, 209.
Escuadras de incursión, 208-9; consideraciones de Barham sobre el modo de operar contra las mismas, 155-6.
Escuadra irlandesa, 152.
Escuadras ligeras, 136-7.
Escuadra de observación, 136-7.
Escuadra Occidental, 152, 194, 207, 266-7, 277-8, 281.
Estado Mayor alemán, comentarios sobre el plan de guerra japonés, 93.
Estrategia, naval y marítima, 24; mayor y menor, 83.
Europa del N. O., expediciones británicas a, 74.
Expediciones combinadas, desviación por, 156-7; su empleo y efectos estratégicos, 192-3; ataque a las, 298-9; defensa de la metrópoli contra ellas, 299-300; su conducción, 297-323; funciones de la parte naval, 297-9; comando de las mismas, 319. *Véase también* Botes, Personal, Fintas y Escuadra de cobertura.
Extremo Oriente, defensa del comercio en el, 279, 294.

Federico el Grande, sus métodos, 29, 30, 45, 54, 63, 72-3, 75, 88.
Felipe II (de España), 253.
Ferrocarriles, su reacción sobre las incursiones, 322.
Ferrol, El, 152, 154.
Finisterre, cabo, 153, 267, 270.
Fintas, en operaciones anfibias, 317, 320-22.
Flota británica del Báltico (1854), su función, 89, 303.
Flota de cañoneros, 229-31.

Flota de la metrópoli, su propósito, 164.
«Flota en potencia», origen de la expresión, 227-30. *Véase también* Máximas.
Flotilla, su composición y funciones, 118-22, 132-4; aumento de su poder, 132-5, 215, 273; para defensa de costas, 256, 267, 272, 300-1; en la defensa del comercio, 278-9; bloqueo por, 255-9, 266, 275.
Flotilla de costa. *Véase* Flotilla.
Fragatas, 118-22. *Véase también* Cruceros.
Fuertes (de costa), para defensa del comercio, 278-9.
Fuerza, concentración de, 141; sus principios, 142-5; su propósito, 145-6; sus limitaciones, 146-7; sus reacciones, 151; condiciones que la rigen, 152-65; en expediciones combinadas, 303; casos de, 148-50, 152-7, 210, 228-9, 238-9, 266-7, 270-2, 315-6; concentración del esfuerzo, su principio, 174-5.
Fuerza, división de la, 142, 163-5; ejemplos, 137-9, 156-7. *Véase también* Concentración.
«Fuerza disponible», 70, 71.
Fuerza económica, principio de la, 296-7.

Galeazas, 118.
Galeras, su clasificación, 118.
Ganteaume, alm., 205, 211, 216, 251.
Gardner, alm., 211.
Gibraltar, 42, 152, 154, 158-9, 227, 279; socorro a, 163, 207.
Goltz, von der, gen., sus opiniones, 83-4, 106.
Guerra por contingente, 69 y siguientes.
Guerra ilimitada, 49-54; condiciones de la misma, 57, 87-8.
Guerras de intervención, 75-9.
Guerra limitada, teoría de Clausewitz sobre ella, 49-59; su aplicación a las condiciones modernas, 61-71; su diferencia con la guerra por maniobra, 93-4; ejemplos, 52, 54-5, 62-3, 181-4; etapas sucesivas que presenta, 54-5, 89-91; su debilidad, 63, 90; su fuerza, 74-5, 81-95; sus condiciones esenciales, 63-4, 89.
«Guerra Real», 32.
Guerra, teoría política de la, 25-7, 33-7, 93-4; influencia de esta teoría sobre el material naval, 117-123.
Guerra terrestre, comparada con la naval, 169-76, 225-7.
Guerras: Anglo - Americana (1812), 129-30, 293-4; Anglo-Holandesa, 46, 119-20, 136, 138-9, 148-50, 171, 188-91, 241; Anglo-Española (1588). *Véase* Armada Española, (La Invencible); Austro-Italiana (1866). *Véase* Lissa; de Crimea, 66, 88-9, 272. *Véase también* Crimea; Franco-Prusiana (1870), 79, 87; Franco-Rusa (1812), 55, 58; Hispano-Americana, 66, 113, 182-3; La Gran Guerra, 74, 208-11, 271; de la Independencia Americana, 100, 204,

207, 225, 234; de la Liga de Augsburgo (Guillermo III), 100, 227-31; en la Península Ibérica, 65, 70, 74, 77-8; Ruso-Japonesa, 42, 46-7, 52, 58, 82, 86-93, 113, 184, 216, 218, 242-5, 272, 305, 308-12, 322-3; de los Siete Años, 58, 63, 66, 72-3, 75, 203-4, 224, 306; de la Sucesión Austriaca, 54, 119, 260-3; de la Sucesión Española, 42, 304-5.
Guichen, De, alm., 159, 236.

Habana, La, 183.
Hanover, 73.
Hardy, alm., 267-71.
Havre, El, 266-7, 278.
Hawke, alm., 114, 203-4, 206 250, 266-7.
Holanda, 74.
Howard, alm., 185-7, 258.
Howe, alm., su campaña de 1782, 158-63; sus bloqueos, 204-9, 220-1.

Incursiones. *Véase* Expediciones combinadas.
Influenza, 160-1.
Informaciones, mayores facilidades para su obtención, 273-4, 286; patrullas para obtenerlas, 289-90.
Iniciativa, combinada con la defensa, 81-2.
Instrucciones de Combate, su origen, 190.
Invasión, su definición, 257-8; defensa contra ella, 156-7, 173-4, 185-7, 212-3, 215, 227-30, 238, 247-75, 322-3; principios británicos sobre la misma, 252-7, 272-5.
Irlanda, incursiones contra, 210, 267, 269; su invasión por los franceses en 1690, 227, 232, 239-40; sus puertos de refugio, 278-9.

Jamaica, 155-6, 158, 195.
Japón, japoneses. *Véase* Guerra Ruso-Japonesa.
Jomini, gen., 35-6, 50, 54-6, 58-9, 65, 69, 83, 85, 91, 93.
Jorge II, 260,264.

Kamimura, alm., 184.
Keith, alm., 250, 308.
Kempenfelt, alm., 150, 159-60, 268-71, 275; sus opiniones sobre operaciones defensivas de flota, 162, 234-8, 268; íd. sobre el bloqueo, 206-8, 210, 220.
Killigrew, alm., 227-30, 233, 238.
Kraft, príncipe, 84.
Kuantung, península de, 308-9.

Lagos, batalla de, 266-7.
La Hougue, batalla de, 193.
Lanchones a remo, 119.
Langara, alm., 161.
Leith, como base, 278.
Liaotung, península de, 82, 305, 310.
Liaoyang, 90, 92.
Ligonier, gen., su opinión sobre la sorpresa, 78-9.
Liorna, área de, 279.
Lisboa, 77, 187; como posición naval, 89.
Lissa, batalla de (1866), 45, 193, 312-3.
Lizard, cabo, 163, 270.
Luisburgo, 303, 305.

Lugar de desembarco, su elección, 309-11, 317-22.
Lyons, alm., 304-5.

Mack, gen., 29.
Mahan, alm., algunas críticas, 145, 183.
Maitland, gen., 314.
Malta, 152, 279.
Manchuria, 88, 308-9. *Véase también* Guerra Ruso-Japonesa.
Mar, no dominado, 253, 267.
Mar, su influencia en las campañas terrestres, 65-6, 74-9, 81 y siguientes.
Mar del Norte, 139, 159-60, 163, 209, 212, 221, 239, 278; escuadra del, 278.
Mares estrechos, sus reacciones estratégicas, 139, 188, 255-6.
María Teresa, 260.
Marlborough, duque de, 73-4.
Masa, 143-8, 281.
Masa central, 149, 265-6.
Masse centrale, 149.
Máximas, su peligro, 184-5; «El ataque es la mejor defensa», 44-5; «Buscar a la flota enemiga», 170, 175, 181-96, 207, 217; «Conquista de territorio acuático», 101; «La costa enemiga es nuestra frontera», 101, 134, 217; «Flota en potencia», 179-80, 223-41, 246, «El mar es todo uno», 112; «Ojos de la flota», 123.
Medina-Sidonia, duque de, 258.
Mediterráneo, defensa del comercio en el, 279.
Medway, los holandeses en, 46, 231; como base naval, 185.
Melville, Primer Lord del Almirantazgo, 213.
Menorca, 42, 158.
Métodos franceses, 151-2.
Middleton. *Véase* Barham.
Minas, 272; su influencia sobre el bloqueo, 218, 311.
Moltke, von, gen., 34; su plan de guerra limitada, 58-9, 64; su opinión acerca de la defensa, 82-3.
Monk, General de Mar, su estrategia en 1666, 148-50; sus errores, 171-2, 190.
Montcalm, gen., 320-1.
Montecuculi, príncipe, su definición de la guerra, 31.
Morbihan, 250, 266-7.
Movimiento, libre y subordinado, 118.
Mukden, batalla de, 91.

Napoleón, sus métodos, 27-9, 32, 34, 52, 55-58, 62-3, 85, 87, 93, 106, 171, 193, 205, 209, 250-1, 254-5, 265-6, 267, 283; sus puntos de vista sobre la guerra naval, 154-5, 156-7, 194, 196, 224; íd. sobre la invasión de ultramar, 271; su campaña en Rusia (1812), 55-6, 58,85; sus puntos de vista sobre «operaciones pigmeas», 76; su conversión, 77-8.
Nelson, alm., su influencia, 137, 177; su empleo de cruceros, 123-4, 130; su opinión sobre las operaciones defensivas de flota, 237, 252; íd. sobre el bloqueo, 197-8, 200, 211-3; su estrategia, 149, 152-3, 154-5, 175-7, 193, 221-2,

231, 299; cómo se le evadió Villeneuve, 127-8, 155, 220; su persecución hasta las Antillas, 195-6.
Nilo, batalla del, 193-4.
Norris, alm. (en 1744), 251-2, 260-4, 299.
Nottingham, conde de, 230-1.

Objetivos indeterminados, sus efectos, 173.
Objetivos primordiales, 249-50.
Objetos limitados, su aislamiento, 63-7, 89-90, 93-5.
Objetos primordiales, 83-6, 93-4, 315-6.
«Objeto principal», 250, 299.
Objetos territoriales, opinión de Jomini, 54. *Véase también* Guerra limitada.
Obstáculos, 173-4.
Ofensiva o ataque, su teoría, 43; su paralización, 44, 216-8.
Oficiales almirantes, duplicación de los mismos, 202.
Operaciones anfibias, 308, 312-5.
Operaciones combinadas, su poder perturbador, 75-6, 322; ejemplos, 182-4, 210-1; opinión de Napoleón acerca de ellas, 76. *Véase también* Expediciones combinadas.
Operaciones en costas, 69-70.
Operaciones defensivas, 223-41; por contraataques menores, 241-6.
Orde, alm., 237.
Ordenanzas de Guerra, su origen, 190.
Orvilliers, alm., 270.
Ouéssant, 152-3, 156-7, 159-60, 162, 194-5, 206, 239, 272, 289-90.
Países Bajos, su importancia naval, 88-9.
Palermo, acción en, 133.
Parma, duque de, 185-7, 257-9.
Pasaje, líneas de, 129.
Patrulla, cruceros de, 288-90. (*Véase también* Cruceros, líneas de); flotilla de, 273.
Patton, capitán de navío, su opinión sobre el bloqueo estrecho, 202.
Pe-chi-li, golfo de, operaciones en el mismo, 321.
Península Ibérica, como objeto limitado, 70,74. *Véase también* Guerra en la Península Ibérica.
Persano, alm., 312-3.
Personal de flota, sus deberes en tierra, 307-8, 313-6.
Pillaje, sus perjuicios, 104.
Pinazas, 119.
Pitt, conde de Chatham, sus métodos, 72, 92, 193, 319.
Pitt, el Menor, 221.
Plymouth, 204, 228.
Pola, 312.
Port Arthur, 88-93, 184, 216, 218-9, 309-11; ataque de torpedos a, 92, 241-6; salida de la escuadra, 92.
Portsmouth, reserva central en, 209, 228; como objetivo, 238, 261-2, 267.
Portugal, 74, 89, 209, 303.
Posiciones interiores, 182-4, 201-2, 220-1, 256, 265, 266, 269.
Preponderancia marítima, sus elementos, 115.
Presas, su hundimiento, 285.
Presión económica, su principio, 110-1.

« Primero de Junio », batalla del, 192, 208.
Propiedad privada en el mar, su captura, 101-9.
Puerto Rico, 182.
Puertos de refugio, 278.

Quebec, 303, 308, 320-1.
Quiberón, batalla de, 114, 193, 206.

Radiotelegrafía, su influencia, 132, 215, 300.
Raglan, gen., 320.
Rastreadores, fintas por, 322.
Recaladas, su importancia estratégica, 287.
Requisiciones, su analogía con la captura de propiedad privada en el mar, 105, 108.
Revolución Francesa, su influencia sobre la guerra, 27, 28, 32.
Rochefort, 152, 154, 196; fracaso en, 319.
Rodney, alm., 12-3, 158, 208.
Roquefeuil, alm., 261-4.
Ross, alm., 160-1.
Rupert, príncipe (en 1666), 148-50, 171.
Russell, alm., 239.
Rusia. *Véase* Guerra Ruso-Japonesa, y Napoleón.
Rutas comerciales, cómo se procedía con ellas, 277, 280-1, 285-9; mayor variedad de estas rutas, 284, 287.
Rutas comerciales secretas, 282.
Ruyter, De, alm., su triunfo sobre Monk, 148-50.

Saint James, combate de, 191.
Saint Malo, expedición a, 193, 306, 308.
St. Vincent (John Jervis), alm., sus bloqueos, 208, 210-1, 237; su opinión sobre el apoyo de la flota al ejército, 314-5.
Sajonia, como objeto limitado, 63-4, 88.
Sampson, alm., 182.
Sandwich, alm., 133.
San Vicente, cabo, 110, 152, 195, 289.
Santa Elena, 294.
Santa Cruz, alm., 253.
Santiago de Cuba, 183.
Santo Domingo, 320.
Saunders, alm., 308, 320.
Saxe, mariscal, su plan de invasión, 261-4.
Scilly (Sorlingas), islas de, como posición naval, 47, 162, 269; paso de, 162.
Sebastopol, 88, 304, 309-10. *Véase también* Crimea.
Seoul, como objetivo, 88-90, 93, 309, 322.
Sheerness, los holandeses en, 191.
Shovel, alm., 227-30, 238, 304.
Sicilia, como objeto limitado, 74.
Silesia, como objeto limitado, 54, 64.
« *Sinkers* » (buques hundidos para obstrucción), 219.
Skelligs (islotes), 162.
Soldados-almirantes, su saludable influencia, 138, 149, 190-1.
Sole, bahía, batalla de, 46.
Sorpresa, ventaja de la, 44, 217; cómo producirla, 78-9; su creciente dificultad, 273.
Spithead, como centro estratégico, 159, 161, 163, 205. *Véase también* Portsmouth.
Stakelberg, gen., 321-2.
Standard de dos potencias, 316.

Strachan, alm., 137.
Submarinos, 218, 245-6.

Táctica y estrategia menor, 83.
Támesis, el, 229, 161-3, 284.
Tegethoff, alm., 45, 312.
Texel, el, 152, 159-60, 163, 209.
Tilbury, como objetivo, 261.
Togo, alm., 92, 184, 216, 221, 309, 311, 321.
Tolón, 78, 152, 221-2, 227; escuadra de, 281, 304.
Torbay, como estación de bloqueo, 203-4, 206-7, 221.
Torpedo, sus aspectos estratégicos, 241-6, 272, 295 *Véase también* Flotilla.
Torres Vedras, 45, 91.
Torrington, alm. (1690), 228-34, 238, 240.
Tourville, alm., 228-9, 231, 238-40; su *campagne au large*, 239.
Trafalgar, batalla de, 77; campaña de, 150, 281.
Transportes, grandes *versus* pequeños, 301; escuadra a cargo de, 301-2, 308. *Véase también* Expediciones combinadas.
Trieste, 152.
Tromp, alm., 189.
Tsushima, estrecho de. *Véase* Corea; batalla de, 91.

Utrecht, tratado de, 260.

Vapor, su influencia estratégica, 287.
Velocidad, 273; puntos de vista de Kempenfelt, 235-6, 268-9.
Villeneuve, alm., 154-6, 193, 195-6, 200, 211, 220, 237, 281.
Vizcaya, bahía de, como área de concentración, 152-4, 278.
Vladivostok, 88.
Vulnerabilidad del comercio, su teoría, 287, 291-4.

Walcheren, expedición a, 76-8.
Warren, comodoro, 250.
Wéllington, 45, 65, 70, 74; sus opiniones sobre la influencia del mar, 75 (nota), 114.
Wight, isla de, como objetivo, 267, 271.
Wolfe, gen., 213, 303, 320-1; su opinión sobre la sorpresa, 78.

Yarmouth, como base naval, 278.

MINISTERIO DE MARINA BIBLIOTECA
BIBLIOTECA GENERALISIMO SAN MART
Clas. 359.43 L7
Cit. Lib-Lib
No. Ing. 1411
Fecha 24-7-11