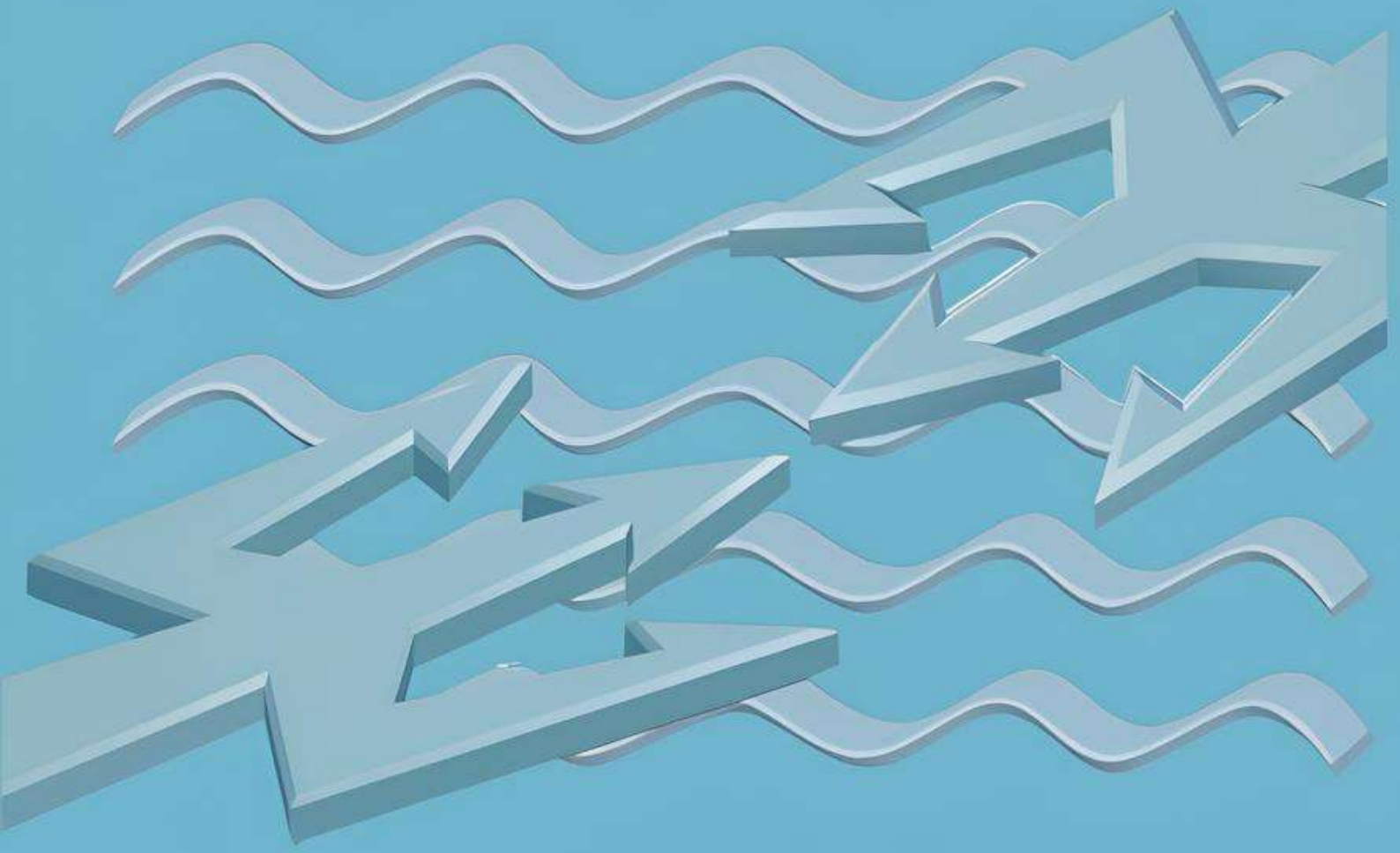
Apuntes de Estrategia Naval



Calm. Carlos De Izcue Arnillas
C. de N. Andrés Arriarán Schäffer
C. de N. Yuri Tolmos Mantilla

“La teoría no puede equipar a la mente con fórmulas para resolver problemas, tampoco puede señalar la estrecha senda en la cual se supone que se encuentra la única solución… Pero le otorga a la mente una idea acerca de la gran masa de fenómenos y de sus relaciones, y luego la deja en libertad para que se eleve hacia reinos de acción más altos…

La teoría existe para que uno no necesite empezar siempre desde el principio clasificando el material y sumergiéndose con él, sino que lo encontrará al alcance de la mano y bien ordenado. Tiene por fin educar a la mente del futuro Comandante, no para acompañarlo al campo de batalla”

(Clausewitz: De la guerra)

APUNTES DE ESTRATEGIA NAVAL

APUNTES DE ESTRATEGIA NAVAL

Calm. Carlos DE IZCUE Arnillas
C. de N. Andrés ARRIARÁN Schäffer
C. de N. Yuri TOLMOS Mantilla

OFICINA DE DESARROLLO
BIBLIOGRÁFICO DE LA MARINA

DERECHOS RESERVADOS DE EDICIÓN
Marina de Guerra del Perú
Escuela Superior de Guerra Naval
División de Publicaciones de la Escuela Superior de Guerra Naval
Jr. Sáenz Peña 590 La Punta – Callao
Teléfono: 5190400 Anexo: 6123

APUNTES DE ESTRATEGIA NAVAL

Autores
Contralmirante
Carlos De Izcue Arnillas

Capitán de Navío
Andrés Arriarán Schäffer

Capitán de Navío
Yuri Tolmos Mantilla

Diseño y Diagramación
OM2 GRÁ. William Cuadros Rodríguez
David Neyra Romero

Corrección
Ylse Mesía Marino

Segunda Edicion: Diciembre 2014

ISBN: 978-612-46560-5-7
Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2013-16417

SÓLO PARA USO EXCLUSIVO DE INSTRUCCIÓN EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
No está permitida la reproducción total o parcial de esta obra ni su tratamiento o transmisión por cualquier medio sin autorización escrita de la División de Publicaciones de la Escuela Superior de Guerra Naval.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN 9

CAPÍTULO 1
ESTRATEGIA MARÍTIMA Y NAVAL 11

CAPÍTULO 2
ELEMENTOS BÁSICOS DE LA ESTRATEGIA NAVAL 23

CAPÍTULO 3
PODER MARÍTIMO 31

CAPÍTULO 4
PODER NAVAL 42

CAPÍTULO 5
IMPORTANCIA DEL ARMA AÉREA EN EL PODER NAVAL 48

CAPÍTULO 6
EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO NAVAL 60

CAPÍTULO 7
CONTROL DEL MAR 91

CAPÍTULO 8
LA EVOLUCIÓN CONTEMPORÁNEA EN EL CONTROL DEL MAR 98

CAPÍTULO 9
LAS OPERACIONES NAVALES 117

CAPÍTULO 10
LA OFENSIVA Y LA DEFENSIVA EN EL MAR 130

CAPÍTULO 11
LA CONQUISTA DEL CONTROL DELMAR 140

CAPÍTULO 12
LA DISPUTA DEL CONTROL DEL MAR 162

CAPÍTULO 13
EL EJERCICIO DEL CONTROL DEL MAR 179

CAPÍTULO 14
LA MANIOBRA ESTRATÉGICA OPERACIONAL EN EL MAR 220

CAPÍTULO 15
LA CONCEPCIÓN DEL EMPLEO DE LAS ARMADAS MODERNAS 260

BIBLIOGRAFÍA 276

INTRODUCCIÓN

> "La guerra, repitamos, era un medio que habían inventado los hombres para solventar ciertos conflictos. La renuncia a la guerra no suprime estos conflictos. Al contrario, los deja más intactos y menos resueltos que nunca. La ausencia de pasiones, la voluntad pacífica de todos los hombres, resultarían completamente ineficaces, porque los conflictos reclamarían solución, y *mientras no se inventase otro medio*, la guerra reaparecerá inexorablemente en ese imaginario planeta habitado sólo por pacifistas". (Ortega y Gasset 2007: 263)

Aunque diversos pensadores antibelicistas sustentasen lo inadecuado e irracional de la generación de guerras por sus consecuencias negativas en el aspecto económico y en el desarrollo humano, como lo expusiese Norman Angell – ganador del Premio Nobel de la Paz de 1933 – en su libro "La Gran Ilusión", los acontecimientos históricos posteriores a la publicación de dicha obra en 1910 dieron la espalda por completo a esta y otras tesis similares, habiéndose enredado el mundo no sólo en dos enfrentamientos mundiales de consecuencias sin precedentes, sino en una gran proliferación de enfrentamientos de índole económico, étnico, racial y religioso que se han incrementado desde el fin de la Guerra Fría hasta nuestros días.

Para los que como Francis Fukuyama profetizaron el "Fin de la Historia", es decir, un mundo en que el capitalismo había obtenido la supremacía sobre el socialismo y en el cual los conflictos eran considerados como una aberración, el desarrollo de los acontecimientos posteriores a la Guerra Fría debe haberse convertido en un panorama sin sentido. Al mismo tiempo, los conflictos bélicos modernos han desvirtuado el planteamiento de Samuel P. Huntington en su "Choque de Civilizaciones", quien creyó ilusamente lograr convencernos que todo el desarreglo de la convivencia internacional contemporánea se lo deberíamos únicamente al fanatismo religioso del islamismo.

Lo real de todo esto, es que los conflictos han sido y serán parte de la historia de la humanidad, y debemos ser conscientes de ello, sobre todo los que de una u otra

forma integramos el ámbito de la defensa, asumiendo con responsabilidad el compromiso de prepararnos para defender los intereses nacionales cuando a requerimiento del poder político se haga necesario.

Parte de esta responsabilidad es la de capacitarnos adecuadamente en el ámbito profesional, tanto físico como intelectual, y es por eso que la concepción de este libro tuvo su origen en la necesidad de reunir los diversos conceptos de Estrategia Naval en una publicación que permitiera a los conocedores de esta rama de la estrategia, así como, a los que se encuentran iniciándose en la misma, contar con un elemento de consulta que contribuyera para el desarrollo de sus capacidades, tanto el ámbito académico como operacional.

Es en ese sentido, que se ha puesto especial énfasis en el análisis de la distinción de diversos conceptos que comúnmente generan algún tipo de confusión, tales como Estrategia Marítima y Estrategia Naval o Poder Marítimo y Poder Naval, así como otros que por ser utilizados en las diversas obras sobre estrategia, por autores de diversas nacionalidades con intereses y realidades distintas, se emplean de manera ambigua, creando confusión en el lector no familiarizado con dichos conceptos.

Se ha creído conveniente considerar una pequeña biografía de los principales representantes de la evolución del pensamiento estratégico naval, que permita la familiarización con su vida y obra, y que sirva de base para profundizar en el estudio de cada uno de ellos.

En el ámbito de las Operaciones Navales, se ha desarrollado el concepto de Control del Mar, profundizándolo en sus diversos aspectos, tales como la Conquista, la Disputa y el Ejercicio del mismo. En este contexto, y si bien los conceptos expuestos son realizados desde las diversas interpretaciones de los estrategas clásicos, se ha considerado un capítulo sobre la evolución contemporánea en el Control del mar, considerando el Dominio del Espacio de Batalla, la Conjuntez, la Guerra de la Información, la Revolución en los Asuntos Militares y la Doctrina.

Con el propósito de resaltar la importancia del arma aérea en la guerra naval moderna, se ha dedicado un capítulo completo a su desarrollo, considerando su historia y evolución a través del tiempo, así como su contribución en las operaciones ofensivas a nivel operacional.

Finalmente se desarrollan los conceptos de la Maniobra Estratégica en la Mar y del empleo de las Armadas en el escenario internacional contemporáneo.

Este libro no pretende ser una contribución a la generación de una corriente belicista, sino muy por el contrario, somos conscientes que el pleno conocimiento profesional en nuestro ámbito de competencia contribuye a un mejor nivel de alistamiento, aportando en la conformación de una fuerza armada con capacidades reales que permitan no sólo disuadir a cualquier amenaza, sino que a través de una clara posición política, contribuyan igualmente en la creencia de su empleo.

CAPÍTULO 1

ESTRATEGIA MARÍTIMA Y ESTRATEGIA NAVAL

A. INTRODUCCIÓN

Los océanos han sido un factor muy importante en la vida de las naciones a lo largo de la historia. Un rápido recorrido en el pasado permite comprobar que las actividades desarrolladas en el mar fueron fundamentales para la evolución política del mundo en los últimos siglos. El presente muestra que el mar continúa siendo el gran escenario donde se encuentran las aspiraciones, intereses y manifestaciones de Poder del mayor número de naciones, y no puede dejar de ser así, porque los mares, simplemente, ocupan siete décimos de la superficie de la tierra.

Es así como los continentes vienen a ser islas gigantescas, cuya área llega a tener aproximadamente ciento cincuenta millones de kilómetros cuadrados, cercados por trescientos cincuenta millones de kilómetros cuadrados de océanos que se comunican entre sí. De esta manera, es simple darse cuenta que no son los continentes ni los espacios aéreos los que permiten la mayoría de los contactos físicos directos entre los elementos representativos de los intereses de las naciones. El mar es, sin lugar a dudas, el gran escenario de ese encuentro universal.

Es en este contexto que las naciones promueven su progreso económico, político, social, etc., y se trazan metas a cumplir sobre la base de sus intereses, en el marco de un ordenamiento jurídico interno controlado por cada uno de ellos.

Sin embargo, esos intereses pueden ser antagónicos con los de otras naciones, presentándose conflictos a nivel internacional, donde el ordenamiento jurídico es, por decir lo menos, poco eficiente, lo que da lugar a enfrentamientos entre naciones, donde la fortaleza del Poder Nacional es de vital importancia para preservar los intereses propios.

Es por el resguardo de esos intereses que los pueblos se trazan objetivos, e implementan políticas para ser desarrolladas a través de las respectivas estrategias.

Es en este orden lógico que la comprensión de los conceptos de “Estrategia Marítima” y “Estrategia Naval” cobran importancia en el ámbito nacional.

Con la finalidad de precisar el correcto ordenamiento de estos términos en el contexto del Estado, a manera de introducción, haremos una breve descripción de los siguientes conceptos: Proyecto Nacional e Interés Nacional, Objetivo Nacional, Proyecto de Gobierno, Política, Estrategia, Poder Nacional y Potencial Nacional. (Ver figura No. 1)

Figura 1. Proyecto nacional.

1. Proyecto Nacional e Intereses Nacionales

Todos los pueblos a lo largo de la historia han plasmado sus expectativas y anhelos de progreso a través de su Proyecto Nacional, el cual comprende el conjunto de intereses comunes. El mayor o menor éxito en la obtención de los mismos dependió del grado de libertad con la que contaron dichos pueblos.

Entonces, debemos entender que el Proyecto Nacional: “Es el proceso mediante el cual, un pueblo, a partir del conjunto de sus intereses, con el concurso de sus

fuerzas y superando obstáculos y oposiciones, moviliza sus recursos en su legítimo beneficio con el propósito de alcanzar sus objetivos" (Klauer 2000: 60).

De esta forma, esos Intereses Nacionales se convierten en la razón fundamental de las sociedades, interiorizándolas como: "La expresión de los deseos colectivos despertados por las necesidades materiales y espirituales de toda la Nación y perseguidos en un momento determinado por priorización de necesidades de corto y mediano plazo" (CAEN 2008: 192).

2. Objetivos Nacionales

Para la obtención de los Intereses Nacionales, se hace necesario plantear los objetivos correspondientes denominados en consecuencia Objetivos Nacionales, que son la expresión de los intereses y aspiraciones vitales que la nación busca satisfacer en determinado periodo de su existencia. Así mismo, estos objetivos deben ser:

- Un estímulo para la acción colectiva;
- Orientadores de la acción de sucesivos gobiernos;
- El resultado de interpretar el concepto abstracto de bien común; y
- Actualizados o replanteados.

Estos Objetivos Nacionales tienen características particulares, las cuales son:

- **Dimensión nacional**: deben beneficiar a toda la nación;
- **Duración variable**: vigentes mientras existan los intereses y aspiraciones que los originaron;
- **Difundidos y aceptados por la población:** interiorizados y aceptados por la población, como garantía para que los sucesivos gobernantes orienten su acción política; y
- **Rol orientador**: encausan y orientan la acción política de los gobiernos. Sirven de gran referente o de guía fundamental que otorga direccionalidad al proceso planificador del Estado.

Así mismo, sobre la formulación de los Objetivos Nacionales es importante tener presente que:

- El Objetivo es la meta, el resultado, la situación que se desea obtener, el propósito que se persigue;
- El Objetivo debe suponer una previsión de determinado resultado; y
- Por tanto el Objetivo se sintetiza en el "qué lograr", o sea el resultado o realización que se quiere obtener (CAEN 2008: 192-194).

3. Proyecto de Gobierno

El Proyecto de Gobierno está definido como "la expresión de los propósitos de un gobierno, traducidos en Objetivos, Políticas de gobierno y previsiones, llamados a guiar y encausar su acción política y están referidos en forma integral al Desarrollo y

a la Defensa, en el marco de la configuración progresiva del Proyecto Nacional y por ende de los Objetivos Nacionales" (CAEN 2008: 210).

El Proyecto de Gobierno es aquel que contiene las decisiones de un gobierno para guiar su acción política; y, al mismo tiempo, para orientar el consecuente planeamiento estratégico, tanto del Desarrollo como de la Defensa**.**

4. Políticas

Son normas amplias, generales, que contienen prescripciones referidas a las vías o cauces de acción que orientan la consecución de los Objetivos del Proyecto de Gobierno. Están destinadas a condicionar la práctica política fijando los límites razonables que sirven de guía para el establecimiento de las estrategias**. Son el "qué hacer" para alcanzar los Objetivos.**

Sobre la formulación de las Políticas podemos considerar que:

- La Política es el rumbo, marca un camino a seguir para alcanzar el objetivo.
- Si admitimos que un objetivo dado puede ser alcanzado a través de distintos caminos, entonces podemos concluir que estos caminos constituyen las Políticas a seguir para la materialización de un propósito, es decir, del logro de un Objetivo.
- Las Políticas son orientaciones normativas o referencias autorizadas, que guían el pensamiento y la acción genérica, en función a propósitos pre-establecidos.
- En este sentido la Política sintetiza el **¿"qué hacer"?** (CAEN 2008: 187-189).

5. La Estrategia

Si los Objetivos son los resultados o las realizaciones por lograr, y las Políticas, los cursos de acción al servicio de los primeros, las Estrategias son las acciones que se determinan dentro de estas Políticas para lograr aquellos Objetivos.

La Política como rumbo, como camino, encuentra obstáculos para el logro de los objetivos en el momento inicial, en el trayecto de su realización y en el momento de la llegada, es entonces cuando el hombre que la conduce tiene que idear las acciones que permitan superar, al menor costo posible, tales obstáculos. **Es allí donde surge la Estrategia, o el arte de lograr el Objetivo a pesar de los obstáculos.**

En términos generales, las Estrategias son la forma de conducir el proceso para alcanzar un objetivo, y deben ser realizadas con la capacidad, habilidad y arte para combinar el desarrollo de acciones: en el tiempo oportuno, en el lugar adecuado, con los medios idóneos y con la actitud conveniente.

En este sentido, la estrategia sintetiza **el "cómo hacer"** para lograr el objetivo.

Sobre el particular, es preciso considerar lo que el General francés André Beaufre nos dice en su obra "Introducción a la Estrategia":

"La estrategia no ha de ser una doctrina única, sino **un método de pensamiento**, que permita clasificar y jerarquizar los acontecimientos, para luego escoger los procedimientos más eficaces. A cada situación corresponde una estrategia particular; cualquier estrategia puede ser la mejor en una de las coyunturas posibles, y detestable en otras" (Beaufre 1977: 11).

6. Poder Nacional y Potencial Nacional

Finalmente, con el propósito de tener una percepción más amplia al tratar las definiciones de "Poder Marítimo" y "Poder Naval", consideraremos lo que entendemos por Poder Nacional y Potencial Nacional, los cuales están definidos de la siguiente manera:

Poder Nacional:

"Es la capacidad actual resultante de la integración de todos los medios de disponibilidad inmediata, tanto tangibles como intangibles que puede aplicar el Estado en un momento determinado, para viabilizar la voluntad de alcanzar sus fines, en el ámbito interno y externo, pese a los obstáculos que se le interpongan" (CAEN 2008: 81).

Potencial Nacional:

"Es la totalidad de medios tangibles e intangibles susceptibles de ser incorporados al Poder Nacional, que en un determinado momento existen en la realidad nacional en situación de latencia y a disposición del Estado-Nación, para el mantenimiento y logro de sus objetivos" (CAEN 2008: 157).

Al respecto, debemos tener presente lo que nos recuerda el Contraalmirante Roberto Pertusio en su libro "Diseño de una Armada Posible para la República Argentina para los Próximos 25 Años" cuando nos dice que:

"Los Estados importan y son respetados en función del poder que exhiben. Esto ha sido siempre así porque es propio de la naturaleza humana, nada mueve a pensar que el futuro será distinto" (Pertusio 2005A: 26)

B. ¿ESTRATEGIA MARÍTIMA O ESTRATEGIA NAVAL?

En el contexto de temas estratégicos, es normal que los diversos tratadistas desarrollen conceptos de acuerdo con su realidad, intereses particulares y sobre todo empleando la fraseología que les es común al entorno que los rodea.

Sobre esta particularidad, es muy frecuente encontrar, en diversos textos, el empleo de términos tales como "Estrategia Marítima" y "Estrategia Naval", siendo empleados, muchas veces, como que significaran lo mismo, lo cual no es correcto.

El término “Estrategia Marítima” tiene una mayor amplitud y un mayor nivel que el de "Estrategia Naval", puesto que no solo involucra los aspectos contenidos en esta última, sino todos aquellos relacionados a la explotación del medio marítimo para contribuir al desarrollo económico y social de un país, y su ubicación en el plano internacional; por tanto, afecta a todos los campos de acción del Estado.

La “Estrategia Marítima” se desprende de la decisión del conjunto de acciones a ser ejecutadas, en cada uno de los ámbitos de la estrategia (político, económico, psicosocial y militar), en resguardo de los Intereses Nacionales en el dominio marítimo.

En la figura No.2, puede distinguirse los niveles correspondientes a la Estrategia Marítima y la Estrategia Naval en la pirámide estratégica del Estado. Existe, en consecuencia, una clara diferencia de jerarquía entre una y otra, ya que la Estrategia Marítima responde a objetivos que emanan de las estrategias generales, mientras que la Estrategia Naval comprende objetivos de la estrategia particular de responsabilidad de la Armada en el nivel Operacional de la Estrategia Militar.

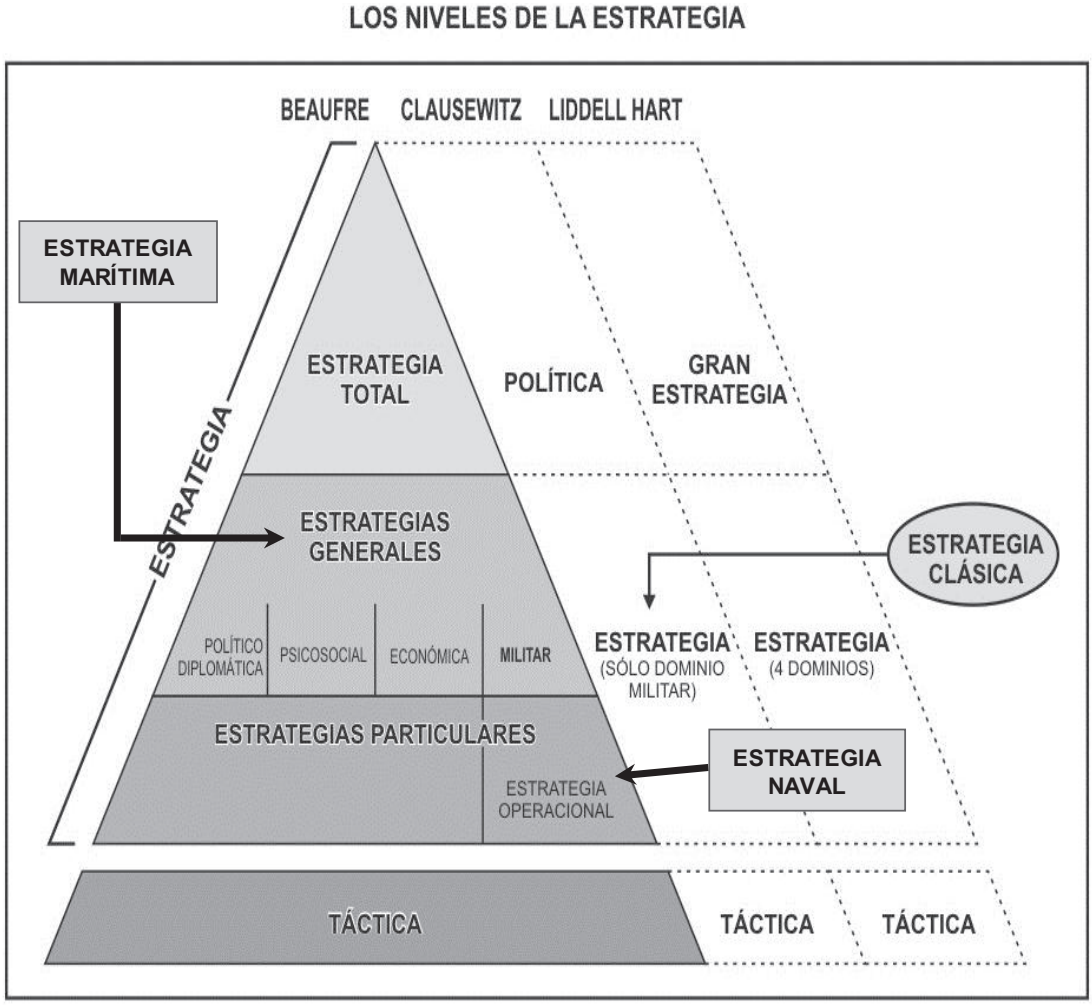


Figura 2. Los Niveles de la Estrategia (DAT 2009:18)

Es oportuno precisar que el campo de acción de la Estrategia Marítima corresponde al Poder Marítimo, mientras que el de la Estrategia Naval corresponde al del Poder Naval, cuyas particularidades serán desarrolladas más adelante.

Una vez hecha esta aclaración, que nos parece importante, pasaremos a desarrollar estos dos conceptos.

C. ESTRATEGIA MARÍTIMA

De la necesidad y conveniencia de controlar determinadas áreas oceánicas, ya sea por razones económicas, políticas, militares o psicosociales, resulta la aparición de objetivos de naturaleza especial, denominados "Objetivos Marítimos", cuya consecución demanda el empleo especializado del poder.

Como en la búsqueda de esos Objetivos Marítimos, los instrumentos del poder son empleados dentro de procedimientos propios, existe una "Estrategia" denominada "Marítima" que los agrupa. De esta forma, la "Estrategia Marítima" es considerada en el más alto nivel gubernamental e integrada a otras estrategias.

Esta Estrategia Marítima es la encargada de ejecutar las acciones correspondientes en defensa de los Intereses Nacionales en el mar, es decir, los Intereses Marítimos. Para ello, emplea todos los medios disponibles del Poder Nacional en el ámbito marítimo, es decir, al Poder Marítimo.

La noción de Poder, en la Estrategia Marítima, está relaciona a la posibilidad del empleo de ese Poder en defensa de los intereses del Estado, de forma directa o indirecta. Por esto, se puede afirmar que el Poder Marítimo está constituido por todos los medios por los cuales una nación extiende en el mar su poder.

El logro de los Objetivos considerados por la Estrategia Marítima puede requerir la obtención de lo que se denomina "dominio del mar", cuyo grado máximo, aunque utópico, significa el libre uso del área marítima en beneficio propio y la total interdicción de su uso al enemigo.

Naturalmente, el grado de dominio, en un área oceánica, depende no solo de la importancia que le es atribuida por cada uno de los oponentes, sino también de la relatividad de los poderes que se enfrentan (Caminha 1983: 4-5).

El Poder Naval, que, como trataremos más adelante, es parte del Poder Marítimo, contribuye al logro de los objetivos propuestos por la Estrategia Marítima en relación con los Intereses Marítimos, no sólo a través de su empleo en situaciones de conflicto, sino también en diversas tareas en tiempo de paz, tales como policía marítima, apoyo en catástrofes, visitas a países amigos, operaciones conjuntas y combinadas, disuasión e investigaciones científicas.

De lo expuesto, y considerando que siempre corresponde al más alto nivel de la conducción nacional la responsabilidad de definir los objetivos por alcanzar,

podemos concluir que **"la Estrategia Marítima es el conjunto de acciones, realizadas o por realizar, que, empleando todos los medios del Poder Marítimo de una nación, son dirigidas a obtener los Objetivos Marítimos correspondientes, sean estos de desarrollo o de defensa".**

1. Estrategia Marítima y Política Marítima

La Política Marítima de un Estado se manifiesta a través de un vasto conjunto de directrices gubernamentales, leyes, decretos, acuerdos internacionales, convenios, etc., que regulan dentro del país y en sus relaciones con otras naciones, las actividades desarrolladas con relación a los elementos del Poder Marítimo.

Por tanto, los criterios orientadores para la ejecución de la Política Marítima sólo pueden ser establecidos por la Estrategia Marítima, sea ella reconocida con este nombre o integrada en las Estrategias de los varios ámbitos del Poder. En otras palabras, la Política Marítima, para producir resultados positivos, debe ser fruto de las acciones realizadas a través de la Estrategia Marítima correspondiente, y considerar, en conjunto, factores militares, industriales, comerciales, técnicos, sociales, etc., con el fin de alcanzar los Objetivos relacionados con el uso del mar en la paz y en la guerra.

En tiempo de paz, admitiendo que el empleo violento del Poder es poco probable, el objetivo de la Estrategia Marítima puede ser expresado con el aumento de la capacidad nacional en todo lo relacionado con el ámbito marítimo.

La formulación de la Estrategia Marítima requiere una gran cantidad de estudios de detalle, efectuados, principalmente en el ámbito de los organismos estatales relacionados con el comercio, la marina mercante y la Marina de Guerra.

Normalmente, en Estrategia Marítima, a no ser delante del peligro inminente de guerra, los objetivos de seguridad se sacrifican en beneficio de los objetivos de desarrollo, cuando la conciliación se muestra imposible (Caminha 1983: 21-23).

D. LA ESTRATEGIA NAVAL

Sobre el particular, Mahan nos daba la siguiente definición: "La Estrategia Naval tiene por finalidad crear, sostener y acrecentar tanto en la paz como en la guerra, el poder naval de un país" (Mahan 1935: 146).

La Estrategia Naval comprende, igualmente, al conjunto de acciones realizadas o por realizar, empleando las Fuerzas Navales para lograr los objetivos de la Estrategia Marítima, como componente de la Estrategia Total. "El objetivo de la Estrategia Naval es el control de las áreas marítimas de interés y la negación del control al enemigo de aquellas áreas importantes para sus operaciones" (ESUP 1989: 159).

Entonces, consideraremos a la Estrategia Naval como aquella que se refiere a la preparación y empleo del Poder Naval para la consecución de Objetivos relacionados

al dominio marítimo. La Estrategia Naval engloba la selección de objetivos capaces de controlar áreas y situaciones relacionadas con la esfera marítima; elige la forma de emplear el Poder Naval, con la finalidad de alcanzar aquellos objetivos.

Los objetivos de la Estrategia Naval derivan necesariamente de las situaciones marítimo-militares, o sea, se unen a los efectos pretendidos con el empleo del Poder Militar y del Poder Marítimo en la Guerra.

Al no existir una Estrategia Marítima claramente reconocida y formulada en los altos escalones de la conducción nacional, puede caerse en el error común de tomar a la Estrategia Naval como sinónimo de Estrategia Marítima, lo que debe ser evitado.

Tradicionalmente, las Marinas siempre consideran la existencia de la Estrategia Marítima en un plano superior al de la Estrategia Naval. Si se adoptara una pirámide estratégica con la supresión de la Estrategia Marítima, se podría aceptar que los objetivos de los dominios Económico, Psicosocial, Político y Militar proporcionen los elementos necesarios iniciales de más alto nivel a la Estrategia Naval, desde que demanden el control de áreas marítimas o el empleo de elementos del Poder Marítimo.

Por consiguiente, así como la estrategia en los dominios Militar, Económico, Político y Psicosocial resultan de la Estrategia Total, la Estrategia Naval emana de ellas, debiendo concurrir para la obtención de sus Objetivos en los varios niveles de preparación y empleo del Poder.

Así como en el más alto nivel la formulación de la estrategia, en los dominios Político, Psicosocial, Económico y Militar o Marítimo (si es adoptado), es de responsabilidad del más alto escalón gubernamental, la Estrategia Naval es de la competencia de la Marina de Guerra (Caminha 1983: 31-32).

1. Estrategia Naval y Política Naval

Admitiéndose, como Castex, que la Estrategia Naval comprende una fase de preponderancia del desarrollo del Poder y otra del predominio de su empleo, se torna claro que, en tiempo de paz, la alta dirección naval es obligada a fundamentar la primera, partiendo de situaciones hipotéticas, datos imprecisos y experiencias no siempre bien probadas. Es de la evaluación estratégica referente a las posibles situaciones de conflicto o enfrentamiento, para un periodo más o menos largo, que **resultan las conclusiones referentes a las más probables operaciones navales susceptibles de efectiva realización.**

La visualización de esas operaciones, dentro del concepto estratégico, prevé la orientación básica del desarrollo de los elementos del Poder Naval, o sea la base de una Política Naval a ser cumplida mediante programas sucesivos.

En esta fase de la preparación del Poder, más que en la fase subsiguiente, el desarrollo de los medios tiene que ser armonizado con los recursos puestos a disposición de la administración naval por el Estado. El ajuste de lo posible a lo

deseable tiene que ser estudiado con la mayor rigurosidad, pues los errores que se cometan en este proceso tienden a comprometer irremediablemente, como es obvio, el desarrollo futuro del Poder Naval.

Sin embargo, esos recursos a ser suministrados por el Estado deben ser coherentes con el desarrollo de un Poder Naval que esté en la capacidad de obtener los objetivos propuestos por el Poder Político, el cual deberá tener siempre presente lo que nos decía el Capitán inglés Sir Basil Liddell Hart, en su libro "Estrategia de Aproximación Indirecta", respecto a que: "El objetivo militar deberá ser regido por el objetivo político, pero conforme a una condición básica, la política no debe demandar al ámbito militar lo que es imposible de cumplir" (Liddell Hart 1974: 361).

Por otro lado, hay que considerar que el desastre en la guerra refleja siempre la mala evaluación estratégica de la paz. Tal evaluación estratégica, de la cual resulta el establecimiento de una Política Naval consubstanciada principalmente en programas de construcción de buques, dirección de las investigaciones técnicas, planes de obras civiles, programas de instrucción y de entrenamiento, se origina de la misión atribuida a la Marina de Guerra por el Estado. Hay que tener presente que cualquier alteración invalidaría el planeamiento ya efectuado.

Otra evaluación capital en la fase de preparación del Poder es la correspondiente a la perspectiva, en tiempo, de la ocurrencia del conflicto admitido en la hipótesis de guerra. Evidentemente, si la guerra es prevista para un futuro próximo, los medios a ser creados o desarrollados obedecen a determinadas especificaciones, en las cuales las características operativas y técnicas tienen primacía absoluta a la par de las cantidades de material a ser producido, y de personal a ser preparado. Si el conflicto no es esperado para el espacio de tiempo de vida útil de los medios materiales existentes, entonces otras consideraciones pueden pesar. Esa es otra evaluación estratégica de considerable repercusión en la Política Naval (Caminha 1983: 85-86).

Existe, por consiguiente, una conexión perpetua e íntima entre la Estrategia Naval y Política Naval. Es así como la Política Naval tiene la responsabilidad indeclinable de fundamentarse en la Estrategia Naval para crear y desarrollar, desde la paz, la estructura de la Marina, a fin de atender adecuadamente los requerimientos a las operaciones previstas para la guerra, mientras que la Estrategia Naval está obligada a evaluar las perspectivas futuras del Poder Naval en función de los frutos esperados por la Política Naval adoptada.

Una Política Naval sin el respaldo de una Estrategia constituye una seria anomalía, lo cual tiende a afligir con mayor incidencia a las Marinas menos desarrolladas. La consecuencia inmediata de esa anomalía es la creación, manutención o ampliación de órganos, establecimientos o instituciones desligados de la estructura destinada a desarrollar y emplear eficientemente el Poder Naval en las situaciones de conflicto admitidas.

Las consecuencias ulteriores de esto son la absorción de una parte creciente del presupuesto naval por los órganos inútiles, la deformación de la estructura administrativa de la Marina y el deterioro de la cohesión del personal en la unificación de criterios para los objetivos trazados. Tales anomalías, una vez creadas, se enquistan, y solo tienden a ser erradicadas en periodos de crisis cuando el instinto por la supervivencia trae de vuelta a la Estrategia Naval a su función orientadora de la Política Naval.

El proceso de erradicación tiende, entonces, a ser doloroso, cruel, injusto y casi siempre tardío, no permitiendo medidas o compromisos temporales, eliminando todo lo que no contribuye a corto plazo, para la solución de la situación de emergencia enfrentada. Evidentemente, soluciones de esta naturaleza pocas veces son las que dan los mejores resultados (Caminha 1983: 90-91).

Por eso, toda Política Naval debe ser oportuna y coherente con los objetivos que se desean y se deben alcanzar. Esto es responsabilidad de todos los que de una u otra forma son responsables de la defensa, y es algo de tal trascendencia para la seguridad nacional, que debemos prestar atención a lo que nos recomienda el gran historiador español Luis de la Sierra cuando nos dice: “La lealtad al mando no consiste en dar siempre la razón a los superiores, como si éstos fueran infalibles, sino en hacerles ver con toda claridad sus errores cuando los cometen, aunque ello pueda disgustarles” (De la Sierra 2005: 267).

E. CONSIDERACIONES DE SIR JULIÁN CORBETT SOBRE ESTRATEGIA MARÍTIMA Y ESTRATEGIA NAVAL

Finalmente, para cerrar el conjunto de ideas planteadas en esta parte del libro, es preciso considerar las importantes apreciaciones que al respecto nos hace Sir Julián Corbett en los capítulos “El Estudio Teórico de la Guerra” y “La Teoría de la Guerra” de su libro “Algunos Principios de Estrategia Marítima” publicado en 1911. Hay que tomar en consideración que Corbett, ya en esos tiempos, consideraba la importancia de las operaciones conjuntas, y es precisamente en este contexto que plantea sus opiniones sobre Estrategia Marítima y Estrategia Naval, las cuales son las siguientes:

> 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 nacional (*estrategia total*), 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 de 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 definitivo, ni podremos esperar interpretar las fuerzas que más profundamente afectan sus conclusiones. (Corbett 2000: 10)

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 (...) Por lo tanto, la función principal de la estrategia marítima es la de determinar las relaciones mutuas del ejército y la marina en un plan de guerra. Cuando 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. (Corbett 2000:13-14)

CAPÍTULO 2

ELEMENTOS BÁSICOS DE LA ESTRATEGIA NAVAL

El desarrollo y concientización de los fundamentos de la Estrategia Naval es un factor primordial para el eficiente empleo de las Fuerzas Navales. Sobre la importancia de la revisión y estudio de la historia, en este aspecto, Mahan nos puntualizaba que: “En el campo de la estrategia naval es donde, particularmente, las enseñanzas del pasado tienen un valor que en manera alguna pueden aminorarse; pues no sólo son útiles como ilustración de principios, sino que sirven hasta de precedente, a causa de la relativa permanencia de sus condiciones” (De la Sierra 2006: 5).

Es por esto que a lo largo de este capítulo trataremos y analizaremos diversos conceptos de Estrategia Naval, los cuales contribuirán a aumentar los elementos de juicio requeridos para el adecuado empleo estratégico de las Fuerzas Navales.

A. ELEMENTOS BÁSICOS

Fundamentalmente los elementos básicos de la Estrategia Naval a considerar son cuatro:

- La Fuerza Organizada;
- La Posición Estratégica;
- Las Comunicaciones Marítimas; y
- Las Servidumbres.

Los tres primeros son objetivos naturales de la Estrategia Naval, y quien la concibe y aplica está obligado a conjugarlos de la mejor forma, con el propósito de alcanzar el control del mar. Cualquier otro objetivo dispuesto consiste en una servidumbre o interferencia impuesta, que afecta directamente al Comando en el mar.

1. La Fuerza Organizada

El empleo de la fuerza corresponde al campo operacional. En el ámbito estratégico, la fuerza corresponde a la llamada “Fuerza Organizada”, que recibe este nombre por estar, valga la redundancia, organizada para enfrentar a la fuerza correspondiente del enemigo.

Para los antiguos estrategas, la denominación de Fuerza Organizada comprendía a los buques capitales, es decir, a aquellos que formaban la línea de batalla en los combates tales como los acorazados, cruceros, etc. Así mismo, otros medios no integrantes de la Fuerza Organizada contribuían para su éxito, ya que, al ser incluidos dentro de la maniobra estratégica operacional, generaban la diversión de medios adversarios. Estas últimas acciones solamente eran efectivas cuando desviaban mayores fuerzas que las empleadas en dicha diversión.

Desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, algunas Marinas adoptaron la concepción estratégica conocida como “batalla decisiva”. Según esta concepción, al comenzar la guerra, la Fuerza Organizada (escuadra) debería localizar y enfrentar la fuerza enemiga, con la finalidad de destruirla y, así, obtener el control del mar.

a. Validez del concepto de Fuerza Organizada

El concepto “Fuerza Organizada” todavía es válido, a pesar de la incorporación de nuevas armas y unidades al Poder Naval. Las innovaciones apenas influyen y alteran los procedimientos estratégicos adoptados para su empleo.

Hasta la Segunda Guerra Mundial, el cañón era el arma principal y decisiva, y la línea de batalla (formación en columna) se constituía en la formación más eficaz para el combate, por la sinergia de concentrar el poder de fuego sobre el enemigo. La aparición del portaaviones transformó los combates navales en aeronavales. En consecuencia, se modificaron las formaciones y dispositivos para la batalla, a fin de facilitar o contrarrestar la acción de las aeronaves, cuyas bombas y torpedos pasaron a ser el armamento principal para los enfrentamientos.

Después de aquella guerra, surgieron las armas nucleares y los misiles. Otra vez se desarrollaron nuevos procedimientos y dispositivos, orientados para atacar o defender a las unidades con dicho armamento y ejecutar otras tareas. Todavía controlar el mar continúa siendo una de las tareas de la Fuerza Organizada, mientras las dimensiones del área controlada quedaron condicionadas por las características del Teatro de Operaciones y por la capacidad combatiente de las fuerzas en oposición.

Las Fuerzas Organizadas, en la actualidad, se encuentran conformadas por unidades de superficie, submarinas y aéreas, pudiendo haber variado, en relación con el pasado, algunos de sus procedimientos para el combate debido, fundamentalmente, al aporte de las nuevas capacidades. Sin embargo, es necesario precisar que, a pesar del tiempo transcurrido, la necesidad de controlar

el mar, para usarlo en provecho propio, y negar su uso al enemigo, continúa vigente.

b. Características Intrínsecas de las Fuerzas Navales

Las Fuerzas Navales poseen características particulares, que las convierten en el instrumento preferencial del empleo de la fuerza, en apoyo a la política externa tanto en la paz, en situaciones de crisis como en la guerra.

Estas características poseen un simbolismo político-estratégico muy importante, ya que conceden a los dirigentes políticos la capacidad de graduación de poder, de extraordinario valor, a través de su potencial o efectivo empleo. La presencia de una Fuerza Naval en una zona determinada puede manifestar claramente la disposición del gobierno de proteger los intereses nacionales afectados. El Estado tiene la facultad de graduar la violencia a ser utilizada, tanto para disuadir a un adversario, así como llevarlo a la mesa de negociaciones.

Hoy, más que nunca, es válida la frase que el Vicealmirante Wolfgang WEGENER propuso en su libro “La Estrategia Naval en la Guerra Mundial” sobre que: “La Marina y el Ministerio de Relaciones Exteriores se convierten en verdaderos hermanos gemelos a causa de la Estrategia” (Wegener 1935: 76).

La política exterior estará siempre respaldada por la amenaza del empleo de la fuerza; pensar de manera distinta constituye una ilusión, que puede generar amargas frustraciones y desengaños.

2. La Posición Estratégica

La estrategia no concibe soluciones sin considerar, antes, los factores y características del área donde será aplicada.

Según el Almirante Castex, "Todo lo que se relaciona con el relieve submarino, mareas, corrientes, etc., forma parte, evidentemente, de la geografía. Las ventajas o inconvenientes que resultan, para la navegación, de estas particularidades hidrográficas, deben incluirse en los factores geográficos que ejercen influencia sobre las operaciones" (Castex 1939: 186).

En la Guerra Naval, el factor geográfico fundamental reside en la Posición Estratégica, que es el área geográfica que por su ubicación permite que la Fuerza Naval, que en ella se apoya, se proyecte sobre los objetivos estratégicos, determinados a conquistar o preservar, a través del empleo del Poder Naval.

Cuando la Posición Estratégica afecta las líneas de comunicaciones marítimas vitales de los beligerantes, su influencia puede ser decisiva en un conflicto de carácter marítimo. En la guerra en el mar, siempre conviene tener presente la dualidad del Poder Naval: Fuerza y Posición.

De hecho, la posición, en sí, carece de influencia efectiva. La fuerza que se sirve de ella es la que le otorga el valor estratégico respectivo. La Posición para ser Estratégica dependerá principalmente, entre otras variables, de su adecuada localización en relación con los objetivos estratégicos de los beligerantes.

a. Significado Estratégico de la Posición

La Posición Estratégica es uno de los tres objetivos estratégicos naturales de la Estrategia Naval, cuya importancia es relevante en la disputa por el control de mar. Su principal característica consiste en permitir la permanencia de la Fuerza en el área de operaciones, brindando, de esta manera, a la escuadra, un mínimo de apoyo que, en ciertas circunstancias, puede ser reducido a un simple fondeadero. Así mismo, posee una particularidad logística, ya que, mientras mayor sea su capacidad de apoyo a las Fuerzas, más importancia reviste esa posición.

Estratégicamente una buena posición puede favorecer las acciones contra los objetivos del adversario y facilitar, al mismo tiempo, la defensa de los objetivos que se desea preservar. Aparte de eso, la Posición puede otorgar una gran flexibilidad a la maniobra estratégica operacional.

b. Requisitos de una Posición

Los requisitos a ser atendidos por una posición poseen naturaleza estratégica (localización), táctica (capacidad de autodefensa) y logística (capacidad de apoyo).

- **La localización** es el requisito básico que da valor real a una posición: está referido a su situación en relación con los objetivos estratégicos. Los otros dos, aun cuando son importantes, tienen apenas una categoría complementaria.

- **La capacidad de autodefensa** contra amenazas de superficie (terrestres o navales), submarinas y aéreas, es otro requisito a ser atendido para la elección de la Posición. La Posición no se debe transformar en un encargo más para la Fuerza que la utiliza, ni limitar su libertad de acción. En consecuencia, necesita tener la capacidad de autodefensa y ofrecer seguridad efectiva para la Fuerza que de ella se vale.

  Esto facilita a la Fuerza para que se mantenga en la Posición sin desgastar los equipamientos, máquinas y armamento de sus unidades. Como consecuencia de ello, la escuadra puede permanecer, por largo tiempo, operativa y lista para hacerse a la mar.

- **La capacidad de apoyo logístico** tiene efecto directo en el aumento de la permanencia de la Fuerza en el área de operaciones. La existencia de facilidades logísticas valoriza la Posición.

c. La Posición y la Actitud Estratégica

La formulación de una Estrategia Naval exige del planeador la definición de una actitud estratégica en relación con los objetivos para los cuales se ocupa: la Fuerza Organizada, las Posiciones Estratégicas y las Comunicaciones Marítimas. Por tanto, es conveniente determinar la influencia de la Posición en relación con cada uno de ellos. Este análisis facilita la adopción de la actitud estratégica más conveniente ante cada uno de los objetivos mencionados:

- **La Fuerza Organizada**: Una buena Posición contribuye a facilitar el ataque contra la Fuerza Organizada enemiga.

- **La Posición Estratégica:** Cuando no se dispone de una Posición Estratégica, o esta es muy deficiente, se genera el dilema estratégico de conquistarla o mejorarla. Para conquistar, es necesario asumir una actitud estratégica ofensiva. En un conflicto, la materialización de la actitud se traduce en una ofensiva estratégica a través de una operación anfibia. En caso se disponga de una Posición Estratégica satisfactoria, esta debe ser defendida de la acción enemiga.

- **Las Comunicaciones Marítimas:** Una buena Posición facilita el ataque a las Comunicaciones Marítimas del enemigo y, simultáneamente, la protección de las líneas de nuestro interés.

  En el aspecto ofensivo, una buena Posición se caracteriza por estar interpuesta entre los puertos de origen de la carga y el litoral adversario. En estas circunstancias, la Fuerza que se vale de la Posición se encuentra en condiciones de interrumpir, con ventajas, las Comunicaciones Marítimas enemigas.

  En lo defensivo, la posición debe amparar el sistema general de Comunicaciones Marítimas de interés, interponiéndose entre la fuerza adversaria y el tráfico marítimo a proteger. En esta situación, las Fuerzas enemigas están obligadas a sobrepasarla, con la finalidad de atacar el tráfico mercante, y queda, así, sujeta a la acción de la Fuerza que se apoya en la Posición (EGN 2004: 8-13).

3. Las Bases

Con la finalidad de que las Fuerzas Navales puedan alcanzar un óptimo desempeño en el Teatro de Operaciones, es necesario que cuenten con una base de apoyo logístico cercana para la correspondiente e imprescindible provisión de suministros, reparaciones, mantenimiento, etc.

Las bases pueden, o no, estar instaladas en la Posición Geográfica. La Posición Geográfica constituye un elemento de orden estratégico, mientras que las bases representan elementos de orden logístico.

La permanencia de las Fuerzas en las bases debe reducirse al mínimo indispensable para satisfacer las necesidades logísticas. Es conveniente que las unidades se encuentren siempre listas para hacerse a la mar en caso de emergencia (Solís 1997: 273).

4. Las Comunicaciones Marítimas

En el mar no existen caminos reales para el comercio exterior o interno, sino incontables rutas por donde navegan los buques desde sus puertos de origen hasta los de destino. En ese sentido, las comunicaciones marítimas no deben ser consideradas como vías físicas, sino como rutas imaginarias que se materializan cuando existen buques de transporte que navegan con sus cargas.

Estas vías son anuladas, cuando nuestros buques y sus cargas son destruidos o capturados, o se impide el tránsito en alguna área en particular de nuestro interés, con la amenaza de la destrucción o de la captura. No ser consciente de esta realidad nos puede llevar a cometer graves errores en la conducción de la guerra en el mar.

Los Estados atribuyen importancia a sus Comunicaciones Marítimas según sea su grado de dependencia. Si un Estado considera vitales sus comunicaciones en periodos normales, su control definitivamente se convertirá en una necesidad fundamental en tiempo de conflicto. Así mismo, hay que considerar la importancia que tienen dichas Comunicaciones Marítimas en las operaciones militares y su influencia en el resultado final de la guerra. La importancia económica y militar, para ambos beligerantes, determinará el esfuerzo necesario a realizar para mantener las Comunicaciones Marítimas propias e interrumpir las del adversario.

5. Las Servidumbres

Las servidumbres son las acciones y reacciones de guerra naval, ejecutadas para atender las necesidades del nivel político de conducción de la guerra o de otras Instituciones Armadas.

Ellas interfieren con la Estrategia Naval en su búsqueda por el control del mar y, en algunas oportunidades, crean obstáculos para la conquista de la citada meta. La libertad de acción del conductor de la guerra en el mar es limitada por múltiples exigencias políticas, estratégicas, económicas, jurídicas y morales.

Tal vez, el término servidumbre no sea el más adecuado, pues su satisfacción, por medio del Poder Naval, normalmente, contribuye para alcanzar objetivos del nivel político o de otros Comandantes Operacionales. Sin embargo, sirve para destacar el desvío a ser efectuado por la Marina de su responsabilidad de controlar el mar, en contribución a otras estrategias.

El control del mar, para dar resultados sustantivos, debe transformarse en un medio destinado a servir a la estrategia superior o de las otras fuerzas, en su esfuerzo para ganar la guerra. Conviene recordar el consejo de Castex en relación con las Servidumbres:

"Constituyen en su conjunto necesidades ajenas a la estrategia naval, pero que no obstante ello merecen ser consideradas seriamente. Es verdad que sólo se las aceptará con reservas y después de madura reflexión, pero, con todo, en muchas circunstancias nos vemos obligados a satisfacerlas ampliamente, aunque bajo la condición expresa, como es natural, de que ellas no comprometan a la estrategia naval por vías demasiado peligrosas" (Castex 1938: 303).

Esta advertencia será llevada en cuenta en cada ocasión en que se considera una interferencia. En numerosas oportunidades, se pretende imponer al Poder Naval tareas para las cuales están mejor adaptadas las fuerzas terrestres y aéreas.

Por otro lado, también la Estrategia Naval exige a las otras estrategias su colaboración generando Servidumbres. En otras palabras, exige cumplir tareas en beneficio de la guerra en el mar (EGN 2004: 13-14).

a. Clasificación

Las servidumbres pueden ser clasificadas de acuerdo con su origen. Además de eso, tienen carácter positivo cuando obligan a ejecutar una acción, o negativo, al impedirla.

- **Políticas:** que conducen a emprender o evitar ciertas operaciones, siendo así, positivas y negativas, respectivamente. Atienden a una demanda de naturaleza política. Por ejemplo, apoyar a un aliado, efectuar demostraciones de fuerza ante un país, prestar protección a una determinada área, etc.

- **Jurídicas:** que siempre son de carácter negativo, porque se traducen en prohibiciones a ser adoptadas sobre procedimientos, o sobre la ejecución de ciertos actos, en cumplimiento a las normas del derecho internacional. Se relacionan con las observaciones consideradas en los tratados, tales como el referido al derecho de presa, comportamiento en relación con los neutrales, prohibiciones del uso de ciertas armas, etc. Al respecto, y con mucha razón, el Almirante inglés Sir Cyprian Bridge observaba que "es necesario tener tan en cuenta a los juristas internacionales como al enemigo".

- **Económicas:** son aquellas que conducen a emprender operaciones destinadas a atender los aspectos de las actividades económicas propias, perjudicando de igual forma la economía del enemigo. Son casi siempre de carácter positivo. Se traducen, muchas veces, en el ataque y defensa del tráfico mercante, formando parte de la guerra en el mar (Castex 1939: 604).

- **Morales:** son aquellas caracterizadas por el emprendimiento de operaciones y la adopción de ciertas disposiciones, ocasionadas por la presión de la opinión pública; por consiguiente, son de carácter positivo. Tienen una amplia repercusión en el frente interno.

- **Bélicas:** satisfacen la demanda de la totalidad de la guerra, o sea, representan una contribución de las Fuerzas Navales a otros Comandantes Operacionales cuyas áreas de responsabilidad pueden ser eminentemente aéreas y terrestres, y son siempre de carácter positivo. Consisten, por ejemplo, en la ejecución de operaciones de transporte, en impedir o ejecutar operaciones contra el litoral propio o enemigo, etc. (Castex 1938: 303-307).

CAPÍTULO 3

PODER MARÍTIMO

Normalmente, como se explicó anteriormente, la mayoría de los tratadistas de estrategia escriben y detallan sus reflexiones sobre las realidades de sus respectivos países, utilizando términos que, a veces, suelen ser empleados en otros lugares con connotaciones distintas, creando, de esta forma, confusión en el lector no habituado a temas de esta naturaleza. Tal es el caso de las expresiones "Poder Marítimo" y "Poder Naval", de cuyas particularidades y diferencias trataremos a lo largo de estos dos capítulos.

Es así que, con la finalidad de dar inicio a la explicación de lo que entendemos por Poder Marítimo, vamos a considerar inicialmente el significado de las expresiones Intereses Marítimos y Poder Naval.

A. INTERESES MARÍTIMOS

Los Intereses Marítimos son los Intereses Nacionales vinculados con el mar, ya sea total o parcialmente, de manera directa o indirecta (Pertusio 2005A: 18).

Son aquellos que contribuyen directamente en los beneficios políticos, económicos, sociales y militares de todo país ribereño, siendo un componente fundamental en la política internacional que cada Estado debe resguardar, procurando salvar las competencias de otros Estados cuando sus Intereses Marítimos se enfrentan a los propios.

Debido a que el hábitat natural del hombre es la tierra, su preferencia no es de una atracción normal por el mar, por lo cual el Estado debe trabajar en la potenciación de la conciencia nacional sobre los beneficios que este brinda, ya que la simple voluntad no basta, sino que se requiere de una presencia física que haga realidad la explotación y comercialización de los recursos marinos.

Ningún Estado ribereño, por muy rico que sea su territorio, debe someterse al enclaustramiento de los límites continentales, ya que el mar, además de todas las

riquezas que pone a su alcance, le otorga la invalorable capacidad de proyectarse (Pertusio 1998: 41).

Genéricamente, los Intereses Marítimos se agrupan en los siguientes aspectos:

- Comercio internacional a través del transporte marítimo;
- Terminales, puertos e industria naval;
- Flota de pesca e instalaciones industriales de apoyo;
- Explotación de riquezas del mar y su fondo; y
- Empleo del mar en el orden político internacional, con la inevitable presencia de otros actores en un dinámico marco de competencia y cooperación.

B. PODER NAVAL

El Poder Naval de un Estado es el conjunto de medios militares que pueden operar en el mar o desde el mar, incluyendo todo lo referente a su sostén.

Al referirnos al mar se debe comprender que se considera de igual forma las tres dimensiones: submarina, superficie y el espacio aéreo.

El Poder Naval existe porque el Estado tiene intereses que requieren de él para su preservación, o si se quiere, existe porque hay Intereses Marítimos que importan y deben ser salvaguardados (Pertusio 2005A: 18).

Como conclusión de esta parte y adelantando a lo que sigue, debemos decir que los Intereses Marítimos y el Poder Naval de un Estado representan su Poder Marítimo, expresión amplia que reúne lo militar, lo económico y lo político, trinidad profana que es sustento del poder nacional, del cual el Poder Marítimo es una de sus partes (Pertusio 2005: 66).

Teniendo ahora una idea clara sobre el significado de los términos “Intereses Marítimos” y “Poder Naval”, pasaremos ahora a desarrollar en detalle todos los alcances comprendidos en la expresión “Poder Marítimo”.

C. PODER MARÍTIMO

Poder Marítimo es una expresión utilizada por Mahan desde que escribió su obra “Influencia del Poder Naval en la Historia 1660-1783”,para describir el conjunto de todas aquellas condiciones generales que afectaban los intereses entre las naciones en relación con el mar, las cuales según él eran las siguientes:

- Situación geográfica;

- Configuración física;
- Extensión territorial;
- Número de habitantes;
- Carácter nacional; y
- Clase de gobierno (Mahan 2000: 30).

Haciendo una rápida descripción de estas condiciones, diremos que, desde el punto de vista histórico, ellas han moldeado la evolución marítima de las naciones, desarrollando para cada caso particular los factores que han sido considerados por la Estrategia Marítima en las situaciones de enfrentamiento.

Así, al realizar su análisis sobre la **Configuración Geográfica**, Mahan aprecia la ventaja de la posición insular de Gran Bretaña en relación con las posiciones geográficas de sus dos grandes rivales de los siglos XVII y XVIII, Holanda y Francia. Muestra que las islas británicas se beneficiaron de una posición de gran valor estratégico, ya que, mientras se resguardaban de posibles invasiones partidas del continente, no estaban impedidas de tener injerencia en los negocios europeos, los que eran explotados al máximo de su conveniencia.

Aparte de eso, la nación británica podía concentrar su escuadra para defender su territorio y, al mismo tiempo, bloquear los puertos continentales de sus enemigos de turno.

Es así como las islas británicas se convirtieron en la llave maestra de una inmensa estructura de Poder Marítimo, la cual se apoyaba en diversos puertos y bases distribuidos por todos los continentes, y situados en posiciones de gran valor estratégico, tales como Gibraltar, Malta, Alejandría, Cabo de Buena Esperanza, Adén, Ceilán, Singapur, Hong-Kong, Bermuda, Malvinas y Halifax.

Esa red global de puertos navales británicos poseía no solamente gran poder defensivo sino, también, incomparable valor ofensivo. Por eso, el Almirante Fisher declaró que Inglaterra era la dueña de las cinco llaves con las cuales establecía el bloqueo del mundo, representados por su posesión de los puertos de Dover, Gibraltar, Alejandría, Cabo de Buena Esperanza y Singapur (Tosta 1984: 40).

Sobre la **Configuración Física**, Mahan observó que, cuanto más fácil era el acceso a las vías marítimas proporcionado por la geografía de un país, mayor era también la tendencia de sus habitantes para efectuar intercambio comercial con el resto del mundo. Así mismo, precisó que era frecuente que las naciones de suelo fértil tendieran a perder el interés por las actividades marítimas, mientras que las de suelo pobre buscaban los océanos, movidas principalmente por la necesidad, despertándoles así el espíritu marinero.

En relación con la **Extensión Territorial**, Mahan aclaró que no era importante para el desarrollo marítimo de un país la cantidad de kilómetros cuadrados que poseía, sino la extensión de su línea de costa y las características del litoral.

Así mismo, Mahan observó que, desde el punto de vista del Poder Marítimo, no importaba la **Cantidad de Habitantes** de un país, sino el número capaz de ser empleado en las actividades marítimas.

Sobre el **Carácter Nacional**, defendió la tesis de que los pueblos con tendencia hacia el comercio internacional son llevados a dar importancia al desarrollo del Poder Marítimo (Caminha 1983: 12).

Finalmente, en relación con la **Clase de Gobierno**, Mahan nos dice que el carácter del propio Gobierno o de los líderes nacionales puede favorecer el desarrollo del Poder Naval, tal y como ocurrió en Gran Bretaña, a partir del reinado de Jaime I (Tosta 1984: 41).

Después de haber efectuado una breve descripción acerca de las consideraciones mahanianas sobre el Poder Marítimo, consideremos las siguientes interpretaciones modernas. Según el doctor Anthony Sokol, el Poder Marítimo: “no consiste solamente en buques de guerra. Es la capacidad de una nación para aprovechar el mar como vía de transporte, económicamente para aumentar su propia fuerza a través del intercambio de mercaderías y, militarmente, por los rápidos y fáciles movimientos de tropas y abastecimientos. Depende de las condiciones geográficas y económicas del país; es explotado por la Marina de Guerra del país por medio de sus buques, aviones, puertos y bases” (Tosta 1984: 42).

Para el Comandante Roskill, el Poder Marítimo de un país debe ser considerado según los elementos de fuerza representados por las Fuerzas Navales y, según los elementos de transporte representados por la Marina Mercante, así como por la potencialidad industrial y los elementos de seguridad representados por las bases (Caminha 1983: 13).

En el libro “Estrategia Marítima para Potencias Medianas”, J. R. Hill nos dice que: “el Poder Marítimo es la capacidad de usar el mar. Ello puede resultar sumamente beneficioso para el Estado: en términos económicos, a través del comercio y la explotación de recursos, y en términos militares a través de la protección de los elementos de la economía, y de la proyección o la amenaza de la fuerza contra sus oponentes” (Hill 1990: 51-52).

Por otro lado, el Almirante Caminha nos dice que El Poder Marítimo “es una expresión del Poder Nacional, resultante de una serie de condicionantes geográficas, económicas, históricas y sociales, las cuales hacen que algunas naciones se vuelvan más capaces que otras y se hagan presentes en los mares” (Caminha 1983: 11).

La revisión de todas estas consideraciones nos lleva a decir que el Poder Marítimo, entonces, está conformado por dos elementos de distinta naturaleza, pero

complementarios entre sí, y que para su mejor comprensión representamos de la siguiente manera:

Poder Marítimo = Intereses Marítimos Poder Naval

Evitamos poner un signo que indique la sumatoria de los dos elementos, debido fundamentalmente a que esto es mucho más complejo, por tener un factor adicional de especial importancia en su conformación: la capacidad creativa del hombre (ESUP 1989: 159).

En conclusión, diremos que el Poder Marítimo comprende al poder naval y los intereses marítimos, incluyendo todas las variables de seguridad y desarrollo nacional vinculadas con el mar. Así mismo, es la expresión amplia de la capacidad del país y su influencia sobre otros actores, de lo que uno es capaz de hacer desde el mar.

Sobre el Poder Marítimo hay que tener presente que también comprende la contribución que las otras Instituciones Armadas pueden realizar a los eventos en el mar, así como las Marinas pueden contribuir igualmente sobre los eventos en tierra y aire.

Por otro lado, es muy importante considerar que el Poder Marítimo es un concepto relativo, algo que ciertos países poseen más que otros. Lo fundamental es tener presente que se trata de una cuestión de graduación, ya que todos los países tienen algún Poder Marítimo. Puede ser a través de su poder naval, o sus construcciones navales, o sus habilidades en seguros marítimos, o su capacidad para proveer marinos, o una combinación de todas estas y otras características. **Pero algunos países, y esto es lo importante, lo poseen en mayor o menor medida que otros, y esa relación es la que resulta estratégicamente significativa en la paz y en la guerra.**

El considerar la naturaleza relativa del Poder Marítimo tiene consecuencias importantes. Se desprende de ello que la eficacia estratégica del Poder Marítimo depende sustancialmente de las fortalezas y debilidades de aquellos contra quienes se ejerce (Till 2007: 27-28).

1. Cuatro Atributos del Mar

La humanidad no ha empleado el mar por una sola razón en particular, sino por una diversidad de ellas, las cuales se encuentran vinculadas a los cuatro atributos del mar considerados a través de su empleo, tales como recurso, medio de transporte, medio de información y como medio de dominio. Cada uno de estos cuatro atributos está ligado íntimamente a los otros, y cada uno exhibe también las mismas tendencias de cooperación y competencia de las relaciones internacionales.

Ya que el mar es tan importante para el desarrollo humano, ninguno de estos puntos debería causar sorpresa. Los problemas de aprovechar al máximo estos cuatro

atributos del mar determinan las funciones de las Marinas, tanto directa como indirectamente, por lo cual pasamos a detallarlos:

a. El mar como recurso: el mar fue siempre crucial para el desarrollo de la humanidad como fuente de recursos, y permanece crucial, ya que todavía se recogen de los océanos el 20 por ciento de las proteínas de consumo diarias. Así mismo, son importantes otros tipos de recursos que se extraen del mar, tales como el petróleo y el gas, fundamentales para el aprovisionamiento energético a nivel mundial.

La competencia por los recursos escasos o valiosos del mar ha jugado siempre un importante papel, y frecuentemente destructivo en la historia de la humanidad. Por ello, es necesario precisar que, actualmente, la demanda por todos estos recursos muestra signos claros de exceder la disponibilidad, haciendo inevitable de esta forma el incremento de elementos competitivos en la explotación de este atributo del mar por la humanidad.

b. El mar como medio de transporte e intercambio: el hombre, desde que inició sus actividades en contacto con el mar, tanto extractivas como comerciales, desarrolló un sentido de comunidad, el cual se caracterizó por el empleo del mar como medio para el intercambio de bienes, noticias e ideas. Con el transcurrir del tiempo, todas estas actividades formaron una compleja red de sistemas de transporte marítimo, tanto interregional, regional y subregional que se extendió por todo el mundo.

Es así que, en 1902, Mahan lo expresó de este modo: “Esto, junto con el rápido incremento en la velocidad de las comunicaciones, ha multiplicado y fortalecido los lazos que unen los intereses entre sí de las naciones, hasta que ese todo conforma ahora un sistema articulado que no sólo alcanza un tamaño y actividad prodigioso sino una susceptibilidad excesiva, inigualada en épocas anteriores” (Till 2007: 33).

Es así como el mundo se había convertido en un sistema marítimo complejo basado en el comercio internacional a través del mar.

c. El mar como medio de información y de difusión de ideas: el comercio implica diálogo, y consiste tanto en el intercambio consciente o inconsciente de ideas, información y bienes.

Es así que el intercambio de experiencias permitió la mejora en los cultivos, construcciones, armamentos y proselitismo religioso.

Los comerciantes no solo obtenían lucros a través de sus actividades, sino que difundían información en la medida que las obtenían. Los deseos por explorar y encontrar lo que estaba más allá del horizonte era una parte esencial de la relación de la humanidad con el mar.

Muchas fueron las motivaciones que se fueron presentando para la exploración del mar, entre las cuales estaban la investigación científica, el interés comercial, el interés estratégico, el descubrimiento y explotación de nuevas rutas, los que sin lugar a dudas fueron generando tanto cooperación como competencia entre las naciones.

d. El mar como medio de dominio: la razón para que tantas ciudades costeras posean fortificaciones, tanto hacia como desde el mar, demuestra que el mar ha sido, a lo largo de la historia, una fuente de vulnerabilidad ante merodeadores que venían desde lejos.

Es así como los imperios se crearon a través del mar. Para que esto fuera posible, se desarrollaron las Marinas y una estrategia, un conjunto de conceptos y procedimientos sobre cómo utilizarlas, de la cual se derivaron todas las funciones clásicas del Poder Marítimo, tales como asegurar el dominio del mar, proyectar el poder nacional hacia tierra, tanto en la paz como en la guerra, atacar y defender el comercio, directa o indirectamente, y mantener el buen orden en el mar.

Durante el emprendimiento de las colonizaciones europeas de los siglos XV al XIX, existió la opinión generalizada que, para sustentar el crecimiento de los Estados modernos, estos requerían del acceso a otras áreas, preferiblemente controladas de alguna forma, para obtener más recursos y mercados. Esto originó, como consecuencia directa, el incremento de las motivaciones hacia los emprendimientos marítimos, los cuales definitivamente incluían una fuerte dimensión económica.

La conclusión de todo esto parece obvia; la preponderancia en el mar a través del Poder Marítimo de los Estados era un camino claro hacia la dominación y el poder que estos buscaron controlar, por todo lo que ese control podía brindarles.

De esta manera, las potencias marítimas se expandieron en la medida que sacaron provecho del mar como medio de transporte e intercambio comercial; sus estrategias tuvieron éxito en la medida en que explotaron las ventajas estratégicas resultantes de desplegar un poder militar decisivo en el mar y luego proyectado en tierra. La lógica simple decía que, si las potencias marítimas prosperarían en la paz y prevalecerían en la guerra, estas inexorablemente se volverían grandes (Till 2007: 30-42).

2. Elementos Constitutivos del Poder Marítimo

El Poder Marítimo de una nación es el resultado de una amalgama de elementos constitutivos e interconectados que son difíciles de separar. Estos elementos constitutivos son atributos característicos de los países que les hacen más fácil o más difícil ser más fuertes en el mar.

Si el Poder Marítimo es definido como la capacidad de influir en el comportamiento de otros pueblos a través de lo que uno hace desde el mar, entonces estos atributos deben ser aceptados como parte del conjunto.

Estos elementos constitutivos se unen entre sí, contribuyendo a determinar el desarrollo del Poder Naval y Marítimo de un país, tal como se muestra en la figura No. 3.

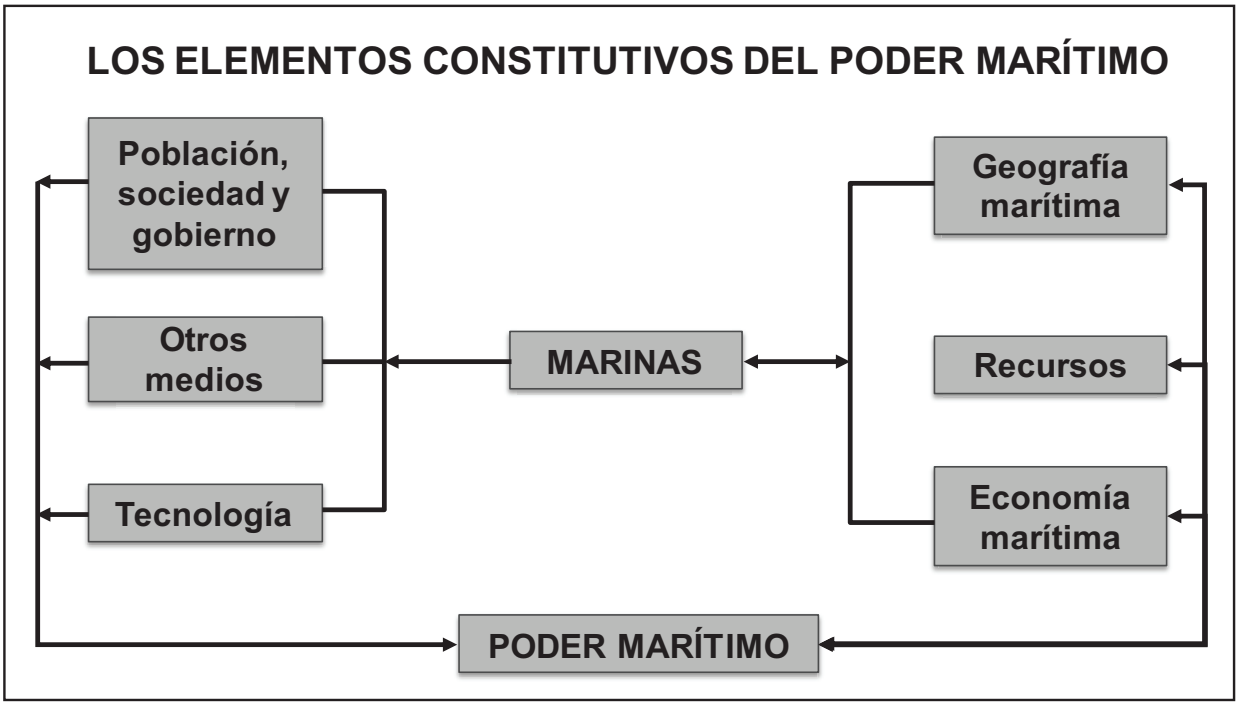


Figura 3. Los elementos constitutivos del poder marítimo (TILL 2007: 113)

a. Población, sociedad y gobierno

Para generar beneficios a través de una economía marítima, es necesario contar con una población que, por sus virtudes, cree las condiciones adecuadas para que los países potencien una gran actividad comercial, a través del mar, fortaleciéndose económicamente, lo que le permitirá de manera directa el desarrollo de sus Fuerzas Navales. Específicamente una comunidad marítima debe:

- Tener una política que promueva la importancia del comercio en la población y sobre todo en el Gobierno, contribuyendo a generar las condiciones en las cuales ese Gobierno prosperará.

- Elevar social y políticamente a la clase mercantil, con lo que, como consecuencia, se promoverá el desarrollo de un sistema de valores y un estilo de Gobierno.

- Desarrollar el Poder Naval, lo cual da un grado de confiabilidad en la seguridad y defensa nacional, así como poseer a través de él un medio adecuado para la protección del tráfico marítimo, tanto directa como indirectamente.

- Colaborar directamente con la Marina en la más esencial de sus necesidades, el personal (Till 2007: 111-116).

b. Geografía marítima

La geografía es un aspecto importante en la relación de un país con el mar, y contribuye a determinar su importancia en la seguridad y prosperidad, así como en la formulación de la agenda estratégica.

Los imperativos estratégicos que define la geografía marítima pueden tener una variedad de formas, entre las cuales podemos resaltar:

- La necesidad de preservar la unidad nacional; y

- Mantenimiento del balance con las fronteras terrestres (Till 2007: 119-123).

c. Recursos

Encontrar los recursos necesarios para la preparación y mantenimiento de las Fuerzas Navales es un desafío particularmente exigente para todos los países grandes y pequeños.

En las Marinas más pequeñas, los problemas serán más agudos, ya que, al interactuar con tecnología nueva y desconocida, ellos tienen menos posibilidades de arriesgar que lo que pueden tener los países más ricos. Para ellos, es mucho más seguro esperar a que algún otro asuma los riesgos.

Los países más grandes, sin embargo, también tienen estas dificultades, ya que el problema no es una simple cuestión de cuántos medios se puede sostener. El verdadero problema es cómo la fuerza naval se compara con la envergadura de los compromisos que esta tiene que afrontar; así los países mayores tienden a tener compromisos más amplios para atender con sus marinas más grandes.

Sin embargo, en alguna medida, este es un tema de opciones. Los compromisos pueden reconocerse y aceptarse, pero pueden no asumirse. Siempre la limitación es el temor al daño que un gasto excesivo en defensa pueda causar a la economía nacional.

Es así como la medida en que los países pueden reducir la brecha entre recursos y compromisos a través de un mayor gasto en sus Marinas continúa siendo un tema de establecer un equilibrio entre riesgos en competencia. Por un lado, están los riesgos estratégicos de no asumir el compromiso; por la otra, está el riesgo de dañar la economía si se trata de asumirlo. En el análisis final, la decisión de estos temas es una cuestión política (Till 2007: 129-131).

d. Economía marítima

Históricamente, el mar es y ha sido siempre un medio de transporte, por lo cual en muchos países marítimos los vínculos entre el Poder Naval y la Marina Mercante han sido siempre muy estrechos. La Marina Mercante es un factor fundamental del Poder Marítimo que las Marinas necesitan defender.

En consecuencia, el ataque y defensa del tráfico marítimo ha sido una característica frecuente en las grandes guerras marítimas. Esto incluía la imposición de bloqueos, incursiones y una variedad de tácticas de guerra de corso, por un lado, y, por el otro, operaciones de escolta y convoyado, más otras formas de defensa del tráfico.

El sustento de todo esto era que el comercio marítimo dependía y sostenía una infraestructura financiera que, a su vez, aportaba los recursos para sostener el esfuerzo de guerra, mantener en marcha la economía y subsidiar a los aliados. Este sistema fue, sin lugar a dudas, el que financió la revolución industrial de Gran Bretaña, y consolidó la estrategia británica.

Esta visión tradicional de la importancia de la economía marítima actualmente viene siendo cuestionada, debido a la globalización y a un grupo de razones económicas, tecnológicas y estratégicas, entre las que por ejemplo tenemos que:

- La construcción de buques de guerra es cada vez más globalizada, trayendo como consecuencia que cada vez menos cualquier país, por sí solo, pueda sostener una capacidad para construir todas las plataformas, armas y sensores que necesita.

- El tráfico mercante es también un fenómeno global, ya que la industria naviera puede verse tanto como causa de la globalización en su forma contemporánea o como una consecuencia de ella. El complemento del tráfico marítimo con la tecnología de la información han aportado mucho para crear el fenómeno de la globalización. Como resultado de esto, ahora es de práctica común que la propiedad ventajosa de buques mercantes esté caracterizada por la existencia de alianzas navieras multinacionales cambiantes, que la financiación la brinde un país, la carga sea propiedad de otro grupo de compañías, el buque esté en tránsito de un Estado a otro, y sea tripulado por gente de una variedad de países. En consecuencia, es muy difícil decir quién se perjudica cuando un buque mercante es atacado, aparte de las víctimas directas. Actualmente, es importante considerar, en las evaluaciones estratégicas, el tráfico mercante como un fenómeno global más que como uno nacional (Till 2007: 134-139).

e. El Poder Marítimo a través de otros medios

- **El poder terrestre:** actualmente es una necesidad que los ejércitos se configuren y equipen especialmente para que puedan aprovechar todas las oportunidades que les brinda el Poder Marítimo. De tal manera, ellos necesitan ser relativamente livianos para su transporte por mar, rápido y fácil, y deben estar, como consecuencia de su entrenamiento, familiarizados con las disciplinas y exigencias que les plantea el transporte por mar. Es así que los ejércitos contemporáneos están desarrollando los conceptos y adquiriendo el equipamiento que mejor se adapta a las operaciones de este tipo.

- **El poder aéreo:** actualmente las Fuerzas Aéreas vienen desempeñando algunas funciones que antes habían sido de responsabilidad exclusivas de las Marinas, pero que contribuyen directamente con el Poder Marítimo. Es así, por ejemplo, que, durante la segunda guerra mundial, tanto los aliados como las fuerzas del eje realizaron misiones aéreas contra fuerzas marítimas del adversario, negando al enemigo la posibilidad de operar a voluntad en el mar (Till 2007: 143-144).

Finalmente, deberíamos preguntarnos ¿cómo afectará todo esto al futuro rol de las Marinas y al Poder Marítimo en el siglo XXI? Creemos que, de acuerdo al análisis efectuado, la importancia histórica del mar aumentará, siendo poco probable su declinación en el futuro inmediato. Así mismo, la importancia de sus recursos y su empleo como medio transporte principal del comercio mundial crecerá a medida que aumente la población mundial.

En consecuencia, el rol y la importancia de las Fuerzas Navales tendrán que guardar estrecha relación con todo esto, sea que su función esté relacionada con la vigilancia y defensa de un mundo globalizado, o con preocupaciones nacionales más tradicionales. Las Marinas del mundo seguirán desempeñando tareas fundamentales en el resguardo de los intereses de sus respectivas naciones (Till 2007: 452).

CAPÍTULO 4

PODER NAVAL

A. PODER NAVAL

1. Consideraciones Generales

Para darnos una idea inicial del alcance e importancia del Poder Naval, leamos lo que al respecto nos dice el gran historiador español Luis de la Sierra en su libro "El Mar en la Gran Guerra": "(...) y es que, como señala acertadamente el marino y filósofo alemán Otto Gross, la política continental se funda en las fuerzas terrestres; la universal, en el Poder Naval" (De la Sierra 2006: 15).

Al respecto, Mahan empleó el término Poder Naval con dos connotaciones distintas. La primera para referirse a la Fuerza Armada dominante en el mar y fundamental en el resultado de las guerras; la segunda para describir todos los beneficios de prosperidad a largo plazo que la actividad marítima podía ofrecer: comercio, navegación, colonias y mercados (Luttwak 1992: 158).

Solís Oyarzún nos dice que el conjunto constituido por el Poder Naval e Intereses Marítimos otorga al Poder Marítimo su real dimensión política, económica, social y estratégica. Para alcanzar sus objetivos, los dos se apoyan y complementan. El equilibrio armónico de ambos elementos constituye una de las tareas prioritarias del Estadista (Solís 1997: 246).

En su obra "El Arte de la Guerra en el Mar", el Almirante Oscar Di Giamberardino nos dice que Poder Naval es la "posibilidad que tiene un Estado de hacer uso del mar en su propio interés, lo que supone, implícitamente, que sea capaz de defender, más o menos eficazmente, su actividad, contra cualquier enemigo que sea capaz de impedir semejante uso al adversario" (Tosta 1984:42).

Entonces, consideraremos al Poder Naval como el conjunto de **medios militares** de un Estado que pueden operar en el mar o desde el mar, incluyendo todo lo referente a su sostén (Pertusio 1998: 41).

Es importante considerar que se ha puesto en la definición el término "medios militares", ya que tanto el Ejército como la Fuerza Aérea pueden contribuir en situaciones particulares en el incremento del Poder Naval.

El Poder Naval permite al Estado proyectarse a través del mar hacia el exterior, tanto en la paz como en la guerra en los campos político, estratégico y económico. En la paz, contribuye en la disuasión, a través de su participación en operaciones de presencia naval y de vigilancia del mar jurisdiccional, y en la guerra, mediante la ejecución de operaciones de control del mar y de proyección. Así mismo, su participación en periodos de crisis es de especial relevancia, tomando en consideración el importante aporte de los medios navales en estas circunstancias. En consecuencia, el Poder Naval constituye, tanto en situación de paz, crisis o guerra, un significativo respaldo a la política exterior e interior del Estado (Justiniano 2000: 136-137).

El aporte del Poder Naval a la política exterior del Estado en tiempo de paz es fácilmente apreciable, a través del respaldo ejercido permanentemente por su existencia, y por su presencia en las áreas de interés nacional, lo que resulta factible únicamente al poder naval, en consideración a los siguientes atributos característicos de las Fuerzas Navales:

- **Flexibilidad política**: que permite a la fuerza operar, aún sin ser vista y situada bajo el horizonte, sin violar espacios territoriales.

- **Flexibilidad operativa**: para desplegarse oportunamente hacia áreas de operaciones lejanas.

- **Flexibilidad logística**: que les otorga una permanencia suficientemente sostenida en el área de operaciones.

- **Condición de alistamiento**: que las capacita para iniciar operaciones inmediatamente al arribo a un área de interés sin requerir periodo de preparación alguno.

- **Simbolismo**: los buques de guerra son particularmente útiles y visibles como representantes de las intenciones y de los compromisos de una nación. Así mismo, el hecho de que los buques de guerra son pequeñas piezas móviles de la soberanía nacional los hace particularmente apropiados para simbolizar al país del cual proceden.

- **Capacidad de proyección**: independientemente de su movilidad y de su capacidad de permanencia en las áreas de operaciones, las Fuerzas Navales son eficaces transportadoras no solo de su propio poder ofensivo, sino también de un variado inventario de tropas, aeronaves y vehículos anfibios, entre otros, lo que

les otorga la capacidad de proyectar su poder militar hacia tierra a través de ataques aéreos, desembarcos anfibios o bombardeo naval.

2. Graduabilidad del Poder Naval

Es muy importante, ya que se puede considerar como la resultante de la suma de todos los atributos de las Fuerzas Navales. Representa la flexibilidad de empleo del Poder Naval, lo cual le permite aumentar o disminuir la intensidad de la presión política o estratégica a voluntad y sin perder la libertad de acción (Justiniano 2000:57-59).

3. Gravitación del Poder Naval

Este atributo debe ser considerado en su doble proyección, tanto interna como externa:

a. En lo interno, se deben considerar los siguientes aspectos:

- El control de las comunicaciones marítimas otorga ventajas económicas y militares que históricamente han estado asociadas al engrandecimiento y decadencia de las naciones.

- Existe una relación directa entre el Poder Naval, el Poder Marítimo y las siguientes características nacionales:

  - Ubicación geográfica
  - Condición geográfica
  - Extensión territorial
  - Población
  - Carácter del pueblo
  - Capacidad de sus gobernantes

- Capacidad de respaldo a la política interna, a través de la oportuna concurrencia para el empleo de sus medios en el control de emergencias nacionales.

- Manutención de la seguridad del frente marítimo, particularmente frente a infiltraciones foráneas indeseables.

b. En lo externo:

- Permite la proyección del país, hacia el ámbito internacional.

- Proporciona seguridad a los Intereses Marítimos desde la paz.

- El comercio marítimo y la calidad de potencia marítima que permitió en el pasado el surgimiento de los imperios coloniales, hoy, constituye un factor

imprescindible para el Estado que aspira a convertirse en potencia mundial (Justiniano 2000:137-138).

B. MISIÓN DEL PODER NAVAL

La misión fundamental del Poder Naval es la de respaldar la Política del Estado, mediante la ejecución de las diversas tareas que deben ser cumplidas a través de sus medios, de acuerdo con los misionamientos que se le asignen, los cuales pueden ser:

- Disuasión
- Control del mar
- Interdicción de las Líneas de Comunicaciones Marítimas
- Proyección del poder nacional contra tierra a través del Poder Naval
- Defensa contra la proyección del poder nacional enemigo contra el propio territorio a través del Poder Naval
- Presencia Naval

La capacidad estratégica de las fuerzas responsables del cumplimiento de tales misiones está determinada por la existencia física de las fuerzas adecuadas, que les permita ser capaces de operar desde una posición estratégica favorable bajo la conducción de un Comando impulsado por una poderosa voluntad estratégica.

La Fuerza Naval requerida debe ser concebida, de tal modo que sea conformada por todos los elementos necesarios que le permitan poseer una alta potencia ofensiva, gran capacidad defensiva, mayor movilidad y un eficiente sistema de Comando y Control que las misiones exigen. La eficacia en el cumplimiento de las tareas dependerá directamente del grado en que ellas estén dotadas de dichas capacidades (Justiniano 2000: 314).

C. COMPONENTES DEL PODER NAVAL

El Poder Naval está constituido por elementos dinámicos, representados por las Fuerzas Navales, y elementos estáticos, representados por bases, estaciones navales y otras posiciones de suma importancia estratégica por ser aptas para contribuir, de una u otra forma, en el apoyo de las fuerzas combatientes. La Fuerza Naval es el vector, y las Posiciones Estratégicas bajo control propio constituyen el punto de apoyo de ese vector (Caminha 1983: 46-47).

La interdependencia entre los elementos estáticos y dinámicos del Poder Naval es muy importante, debido a que las Fuerzas Navales necesitan siempre de una

posición geográfica adyacente a las áreas en las que opera. Así, el Poder Naval es el producto de la Fuerza Naval por la Posición en que se apoya. Si uno de estos factores fuera cero, el producto también lo sería.

Una Fuerza Naval que no disponga de una posición favorable para su apoyo no tiene valor, así como no tiene valor una Posición sin Fuerza Naval para protegerla. Cuanto más poderosa es la Fuerza Naval y más favorable las Posiciones de apoyo, mayor es el producto y, consecuentemente, mayor el Poder Naval.

El elemento estático más representativo del Poder Naval es representado por la base naval, porque en ella se congregan todos los medios necesarios de los elementos dinámicos. Teóricamente, solamente las bases navales bien localizadas geográficamente, equipadas, guarnecidas y aprovisionadas permiten la máxima rentabilidad del empleo de Fuerzas Navales en los tipos de operaciones más apropiadas en las regiones marítimas más decisivas (Caminha 1983: 65-66).

Podemos representar, de acuerdo a lo expresado, el Poder Naval en la fórmula siguiente:

Poder Naval= Fuerza Naval x Posición Geográfica

Es muy importante tomar en consideración que el factor multiplicador corresponde a la voluntad estratégica.

Sobre los componentes del Poder Naval, debemos tener en consideración las siguientes precisiones:

1. La Fuerza

Es el conjunto de medios humanos y materiales con que cuenta el Poder Naval para el cumplimiento de su misión. Comprende no solo las unidades navales y aeronavales y sus dotaciones respectivas, sino toda la estructura de Comando, Control, Comunicaciones, Inteligencia, Vigilancia, Reconocimiento y Apoyo Logístico. La Fuerza Naval está compuesta por las unidades de superficie, submarinas, aéreas y desembarco anfibio. Ellas se organizan según las tareas a cumplir. El principal órgano de maniobra de las Fuerzas Navales corresponde a la **Fuerza Organizada**, **llamada así por cuanto está organizada con el propósito de obtener la decisión en el mar por medio de la Batalla.**

2. La Posición Estratégica

Es el factor geográfico de la estrategia marítima. Su ubicación permite alcanzar los objetivos estratégicos de la guerra en el mar. Cuando dicho objetivo consiste en las Líneas de Comunicaciones Marítimas Vitales de Superficie (LCMVS) propias y del enemigo, su trascendencia e importancia es extraordinaria.

La Posición que posee una infraestructura de apoyo logístico y elementos de defensa adecuados, otorga a la Fuerza la persistencia necesaria para llevar a cabo sus operaciones con total libertad de acción. Mientras la fuerza se encuentre lista para actuar, la gravitación de la posición se hace nítida y efectiva.

La Posición Geográfica comprende el conjunto de bahías, puertos y otros accidentes que pueden ser usados por las Fuerzas Navales como base de operaciones cercana al Teatro de Operaciones y que les permiten gravitar sobre los objetivos estratégicos previstos, así como acudir rápidamente al enfrentamiento con el enemigo.

3. Voluntad estratégica

La Posición Estratégica consiste en un factor geográfico y como tal es inerte, lo que le infunde vida es la Fuerza apoyada en ella. Pero es necesario que la Fuerza actúe para ejercer su efecto. Quien le otorga dinamismo y actividad al binomio componente del Poder Naval se llama voluntad estratégica. El Poder Naval sin Voluntad Estratégica no posee gravitación ni valor (Solís 1997: 246-247).

CAPÍTULO 5

IMPORTANCIA DEL ARMA AÉREA EN EL PODER NAVAL

A. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Desde principios del siglo XX, incluso antes que los aviones fueran inventados, un oficial de artillería e ingeniero italiano, Giulio Douhet, ya pensaba en operaciones militares desde el aire, considerando las posibilidades que entonces brindaban los dirigibles. Con el surgimiento de los aviones, presagió que el cielo se convertiría en un campo de batalla tan importante como lo era, en esos tiempos, la tierra y el mar.

Fue a través de la publicación de su libro "El Dominio del Aire" en 1921, que expuso sus principales conceptos sobre la guerra en el aire y la futura contribución de la fuerza aérea en la destrucción del corazón del adversario para quebrar su voluntad de lucha. Así mismo, defendió, en su obra, la idea de contar con una fuerza aérea separada de las otras fuerzas y comandada exclusivamente por aviadores (Proença 1999: 145-146).

Al respecto, es conveniente decir que Douhet hizo una segunda edición de su obra en 1926, en la cual aclaraba algunos puntos en relación con la edición de 1921. Una de estas aclaraciones tiene que ver directamente con lo que pensaba sobre la existencia de elementos aéreos en las otras fuerzas, a la cual se refería como aviación auxiliar y cuya apreciación era la siguiente:

> Admitía la Aviación auxiliar, esto era lógico, pero para mí tenía un objeto más lejano. Yo pensaba que cuando se hubiese formado una Armada Aérea de valor real y cuando el Ejército y la Marina se vieran obligados a extraer de sus respectivos presupuestos los medios para construir la propia Aviación auxiliar, cuando las autoridades militares terrestres y marítimas se vieran obligadas a estudiar seriamente la organización y empleo de sus propias Aviaciones auxiliares, entonces llegarían automáticamente a la conclusión que dichas aviaciones son inútiles y, consiguientemente, no sólo superfluas, sino aún dañosas al interés general. Tales son las razones esenciales que entonces me

> impidieron declarar, como lo hago ahora, que la única fuerza aérea que tiene razón de existir es la Armada Aérea. (Douhet 1930: 133)

Fue solamente con la toma del poder, en Italia, por el Duce Benito Mussolini en 1922 que las ideas de Douhet se efectivizaron, se creó una Armada Aérea no solamente independiente del Ejército y la Marina, sino que las absorbió, llegando en esas condiciones al inicio de la Segunda Guerra Mundial.

De igual forma en Alemania, fundamentalmente por la influencia del Mariscal del Reich Herman Göring, quien en 1938 ya se expresaba en términos tales como que "todo lo que vuela me pertenece" (De la Sierra 2008: 365), la Luftwaffe monopolizó los medios aéreos.

Esto trajo como consecuencia directa que la "diferencia existente entre las marinas del Eje y las aliadas en la guerra fuera la aviación naval. Las flotas de Estados Unidos, Francia y Gran Bretaña dispusieron de sus propias aviaciones navales, y (...) también de buques portaaviones, mientras que Alemania ni Italia dispusieron en toda la guerra de aviación naval, embarcada ni basada en tierra, ni siquiera tuvieron un triste portaaviones de escolta" (De la Sierra 2008: 29), lo que trajo como consecuencia directa serios reveces en la ejecución de las operaciones navales italianas y alemanas.

Lo incomprensible de todo esto es que estas innovaciones tecnológicas ya habían sido desarrolladas en el periodo entre guerras, influyendo profundamente en la nueva concepción de la guerra en el mar. El portaaviones, con su capacidad de portar aviación embarcada era considerado ya, por algunos, como el reemplazo del acorazado como máximo instrumento del Poder Naval. Las capacidades de empleo del arma aérea eran evaluadas para su aprovechamiento estratégico y táctico, cuyos resultados serían fundamentales en los enfrentamientos, que antes eran decididos principalmente por el desempeño de los grandes cañones (Sweetman 1999: 516).

Sin embargo, los hechos demostraron el resultado de un adecuado planteamiento estratégico y acondicionamiento de los medios aéreos a las Fuerzas Navales por parte de Estados Unidos y Gran Bretaña, mas no de Alemania e Italia. Para tener una idea clara de la forma como se desarrollaron los acontecimientos, dejemos que el gran historiador español, Luis de la Sierra, nos ilustre sobre el particular con sus comentarios y apreciaciones descritas en su libro "La Guerra Naval en el Mediterráneo", en el cual nos cuenta que:

> (...) Las teorías del general italiano Giulio Douhet sobre la guerra en el aire y la supremacía aérea, capaz de poner rápidamente término a los conflictos al llevar la destrucción y el terror a los frentes internos, haciendo inútiles a los ejércitos de tierra y a las Fuerzas Navales (...) decidieron al Duce a unificar todas las fuerzas aéreas bajo una sola organización y crear el *Commissariato dell´Aeronautica*, que absorbería totalmente a las aviaciones de cooperación del Ejército de Tierra y de la Marina. Pero ésta, que ya había desarrollado sus escuadrones de reconocimiento aéreo y efectuado valiosas experiencias con aviones torpederos, se opuso enérgicamente (...) **pareció olvidarse que la guerra del mar exige una especialización distinta de la de tierra, unas técnicas y tácticas diferentes, así como la disponibilidad inmediata, en el**

> **momento preciso, de los aviones propios. Porque la Marina necesita aviones tripulados por personal naval, o con mentalidad naval, situados a pie de obra, es decir, embarcados, y puestos a órdenes directas del jefe de la fuerza naval operativa.** Pues así como, al enfrentarse con la escuadra enemiga, un almirante no puede solicitar del arsenal de la base naval más próxima el envío de los cañones o misiles necesarios para empezar a disparar, ya que el adversario apretará inmediatamente el gatillo de los suyos sin aguardar a que aquéllos lleguen, exactamente lo mismo sucede con los aviones, si una de las escuadras adversarias dispone de ellos a bordo y los lanza inmediatamente al ataque, mientras que la otra ha de pedirlos, a través de una complicada y nada flexible cadena de mando, para que se los envíen desde unas bases situadas quien sabe a cuántos centenares de millas de distancia. Pues ello supone, sencillamente y en el mejor de los casos, un retardo de horas. Y cuando los aviones propios lleguen, si es que lo hacen, y actúen eficazmente, suponiendo que sepan hacerlo, los buques de guerra del mismo bando ya estarán bajo las olas o habrán tenido que retirarse a toda máquina, si los impactos aéreos logrados por el enemigo se lo permiten. **Y es que en la guerra naval, los aviones que verdaderamente cuentan son los que están en el aire, junto a los buques propios, en el momento del contacto con el enemigo, no en ruta o sobre las pistas de cualquier aeródromo** (...) Lo expuesto fue invariablemente el infortunado caso de la Marina italiana en la segunda guerra mundial, respecto a la Flota británica, que, por el contrario, contó con aviación naval y con portaaviones. Y sus efectos, como era de prever, resultaron verdaderamente funestos para aquélla. (De La Sierra 2005: 16-17)

Es así como, una vez iniciada la Segunda Guerra Mundial, el factor aeronaval se volvió fundamental, y como lamentablemente “el retraso tecnológico en tiempos de paz se paga muy caro en la guerra” (De la Sierra 2005: 465), la ventaja la tuvieron quienes apostaron por el arma aérea. Al respecto, Jack Sweetman, en su libro “Los Grandes Almirantes”, nos cuenta que:

> Entre el 11-12 de noviembre de 1940 se levantó el telón de la Era de la Guerra Aérea Naval, la noche en que veintiún aviones torpederos Fairey Swordfish obsoletos, de cabina abierta, con fuselaje de tela, del portaaviones británico *Illustrious* sorprendieron a la flota italiana fondeada en su base en Taranto, hundiendo un acorazado y poniendo a otros dos fuera de servicio durante meses. Cualquier idea de que este acontecimiento constituía una aberración quedó disipada el 7 de diciembre de 1941, cuando la Armada Imperial Japonesa puso en escena su propia super-Taranto en Pearl Harbor (...) La naturaleza de estas batallas difirió radicalmente de aquéllas de sus predecesores en la Era del Cañón. En cierto sentido, el combate naval había completado el círculo; nunca más los buques combatieron a los buques. (Sweetman 1999: 526)

Las aeronaves fueron utilizadas igualmente, en importantes tareas de reconocimiento aéreo, cruciales para la ubicación, identificación y ataque de Fuerzas Navales. La carencia de medios aeronavales, especialmente en la Marina alemana, fue fundamental para que se perdiera la guerra del Atlántico (submarina) contra los aliados, motivando el serio cuestionamiento de parte del Jefe Supremo de la Kriegsmarine, el Gran Almirante Karl Dönitz, el cual en su libro “Diez Años y Veinte Días” nos dice que:

> El problema de encontrar los convoyes había, por tanto, que resolverlo. Como medio substancial en la guerra marítima, los submarinos deberían haber recibido un servicio de reconocimiento aéreo de gran alcance. El que los submarinos, como en general toda

> la Marina de guerra alemana, tuviesen que combatir sin disponer de esta ayuda, se sintió como una de las faltas más graves.Más tarde, en el año 1943, le dije a Hitler: **"Cuando se escriba la Historia, la guerra en el mar durante la segunda contienda mundial será la más extraña que se haya visto en ninguna nación. Pero en un punto estará todo el mundo de acuerdo: que el Mando alemán de la guerra marítima, en el siglo XX, el siglo de la aviación, haya tenido que luchar sin contar con el reconocimiento aéreo ni, en general, con el Arma de aviación, como si no se hubiese dispuesto de un solo aeroplano, parecerá inconcebible.** (Dönitz 2005: 137-138)

La Aviación Naval, embarcada de esta forma, había dado origen a un cambio cualitativo en la guerra naval moderna, debido fundamentalmente a la expansión del área de combate y al mayor alcance en la letalidad de los ataques a fuerzas enemigas en relación con el alcance de los grandes cañones de los acorazados. Su importancia fue tal que a consideración del Almirante Chester Nimitz:

> El desarrollo entre la Primera y la Segunda Guerra Mundial de la aviación naval brindó a las Fuerzas Navales un arma de ataque que incrementó enormemente la flexibilidad, el alcance y el poder. Fue la punta de lanza de nuestro ataque en el Pacífico. Primero, barrió el mar de toda oposición naval. Luego se convirtió en el arma de ataque inicial en la captura de Guam, Saipán e Iwo Jima (...) En todas estas operaciones, el empleo de fuerzas aire-mar demostró la capacidad de la armada de concentrar fuerzas de aviación en cualquier punto requerido en números tales como para aplastar la defensa en el punto de contacto. Estas operaciones demostraron la aptitud de la Aviación basada en portaaviones para hacer uso de los principios de movilidad y concentración en grado que no poseía ninguna otra fuerza. (Till 2007: 263)

B. ATAQUE AL HMS SHEFFIELD 4 DE MAYO DE 1982

Con la finalidad de tener una percepción moderna de la importancia del arma aérea en el Poder Naval, haremos una breve descripción de la importancia que tuvo su contribución en la guerra por las Islas Malvinas.

Entre el 4 y 30 de mayo de 1982, durante el conflicto por las islas Malvinas entre Argentina y la Gran Bretaña, la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Armada Argentina, al mando del Capitán de Navío Jorge Colombo, que estaba conformada por cinco aviones caza bombarderos Super Etendard, incorporados en noviembre de 1981 con capacidad para portar Misiles AM-39, tuvo una destacada actuación.

En el desarrollo de las operaciones, llevó a cabo tres misiones de combate contra buques británicos: la primera el 4 de mayo contra el HMS Sheffield, la segunda el 25 de mayo que ocasionó el hundimiento del Buque logístico Atlantic Conveyor, y la tercera el 30 de mayo contra el portaaviones HMS Invincible, de resultados inciertos. Es precisamente la historia de la primera misión y sus consecuencias que pasamos a relatar a continuación: (ver figura No. 4)

Figura 4. Ataque al HMS Sheffield 4 mayo 1982.

Era la fría madrugada del 4 de mayo de 1982, cuando aproximadamente a las 05:00 horas, y a pesar de las malas condiciones meteorológicas, decolaba de la Base Aeronaval de Río Grande el avión de reconocimiento y exploración Neptune 2P-112, con 12 tripulantes, al mando del Capitán de Corbeta Ernesto Proni Leston. Este avión era considerado, en palabras del Comandante Colombo, riesgoso de volar por lo vetusto del mismo, el cual era considerado como un monumento histórico.

Su misión era la de encontrar Buques de la Fuerza de Tarea británica que se sabía que operaban al sur este de las Islas Malvinas, como piquetes radar ante posibles ataques aéreos argentinos. El Neptune tuvo el excelente desempeño de no solo ubicar, sino transmitir la posición y efectuar el seguimiento de la Fuerza de Tarea británica, a través de las emisiones electromagnéticas de las unidades.

Es así que a las 09:44 de la mañana decolaron de la Base Aeronaval de Río Grande, dos (02) aviones Super Etendard en silencio de radio y subiendo hasta una altura de vuelo de cuatro mil quinientos pies. Los motores jet, de los dos aviones de ataque naval de una sola plaza, propulsaban a velocidad mínima de 400 nudos para ahorrar combustible. Volaban en estrecha formación hacia el Este, con el radar funcionando pero sin efectuar transmisión alguna.

Los dos pilotos, el Capitán de Corbeta Augusto Bedacarratz y el Teniente de Fragata Armando Mayora, eran miembros de un grupo de aviadores navales superiores, especialmente seleccionados para llevar a cabo esas misiones, particularmente

importantes, en las que usaban el sistema Etendard-Exocet, un sistema considerado como la mayor y más inmediata amenaza a la Fuerza de Tarea británica (Muñoz 2008: 11).

Los aviones de construcción francesa llevaban, por debajo del ala de babor, tanques suplementarios de combustible, cada litro del cual sería necesario si deseaban completar el viaje de ida y vuelta de ochocientas sesenta millas. Debajo del ala de estribor de cada avión, colgaba un misil Exocet, también de construcción francesa, un misil para atacar naves, guiado por radar, con capacidad para vuelo rasante, con un peso de media tonelada y una cabeza explosiva de 165 kilos. Su velocidad de impacto de 650 nudos podía causar daños muy importantes y posiblemente fatales a cualquier nave.

El Almirante Sir John Sandy Woodward, comandante de la Flota británica durante la guerra de las Malvinas, nos narra, en su libro “Los cien Días”, lo que ocurría en esos momentos:

> Eran las diez de la mañana del martes 4 de mayo de 1982. Gran Bretaña estaba en guerra en el Atlántico Sur. (...) Nuestras naves estaban ubicadas en una formación bastante habitual como para defenderse de un ataque aéreo (...) Observábamos con particular cuidado los cielos del Oeste que podían, con sólo cuatro minutos de anticipación, revelarnos la precisa efectividad de la combinación Etendard-Exocet de los argentinos, íntimamente conservábamos la esperanza de que ellos no tuvieran listo todavía para servicio en la línea de combate este complicado sistema de armas. Pero incluso para ganar esos fundamentales, y tal vez salvadores, cuatro minutos, necesitábamos tener en actividad todos los radares y las comunicaciones entre una y otra nave, para brindarnos la mejor imagen posible de lo que estaba ocurriendo en los cielos y en el mar que nos rodeaban. (...) Si bien el enemigo no poseía equipos de orientación particularmente buenos, nosotros teníamos serias fallas en nuestras defensas aéreas. Carecíamos de prevención aérea anticipada. Por lo tanto, calculé que el equilibrio de la ventaja radicaba en las comunicaciones totales entre las naves y los aviones británicos, a pesar del riesgo de que los argentinos pudieran ubicarnos a través de ellas. Los oficiales superiores del grupo de batalla inglés conocían perfectamente bien nuestra situación. Estábamos todos de acuerdo en que los ataques aéreos en contra de nosotros eran inminentes, dado que el hundimiento del crucero ARA “General Belgrano”, la tarde del 2 de mayo, era considerado en Buenos Aires como algo un tanto incómodo, en particular al no tener ninguna buena noticia para equilibrarlo ante el público argentino. (...) "Sin embargo", anoté en mi diario en relación a los misiles Exocet, "ellos sólo tienen unos cinco en total. Esperemos que uno esté inservible, dos de ellos no den en el blanco y los demás no lleguen a ningún blanco importante. Esto es lo que, en mi profesión, se llama "reducción de la amenaza", un proceso mental que habitualmente lo hace sentir mejor a uno. En términos generales calculábamos que los pilotos argentinos se acercarían volando bajo, "se mostrarían", es decir, se elevarían de 15 metros a 60, harían una rápida inspección con radar y luego, si no conseguían nada, bajarían nuevamente por debajo de nuestro radar. Suponíamos luego que se adelantarían un poco más y "se mostrarían" para echar otra mirada, arriesgándose a que pudiéramos interceptar su radar de ataque en nuestro equipo de orientación o tal vez obtener un par de pasadas sobre ellos en nuestros propios radares antes de que pudieran volver a descender. Esto debería darnos el aviso de cuatro minutos que necesitábamos para el despliegue de nuestros defensivos señuelos de radar llamados "paja" (Chaff). (Woodward 1992: 13-18)

Bedacarratz y Mayora treparon hasta la altura crucero de 4,500 metros para su primer contacto. Este se realizaría a las 10:30 horas. con un avión tanque Hércules KC-130, un avión de transporte transformado, para reabastecerlos a ciento cincuenta millas de su base. Aunque ellos mismos seguían en silencio de radio, fueron guiados por radio por el operador del Neptune. Después de un exitoso reabastecimiento, Bedacarratz y Mayora siguieron hacia el Este, en busca de la Fuerza de Tarea británica.

Los pilotos argentinos comenzaron su descenso gradual para el acercamiento final y el ataque. Estaban a doscientas ochenta millas de la Fuerza de Tarea de británica y cada cinco minutos se acercaban poco más de treinta y tres millas a la zona cubierta por sus radares. A esa velocidad y altura, casi toda su atención se concentraba en el esfuerzo por evitar caer al mar. Si bien en ocasiones lograban vislumbrarse el uno al otro, la mayor parte del tiempo volaban sin contacto alguno, sin atreverse a transmitir por sus radios.

Eran ya las 10:56 de la mañana. Los dos Etendard volaban a casi cuarenta metros sobre el mar. Se pusieron a nivel y Bedacarratz observó un movimiento en su pantalla de radar. Su mano enguantada se movió menos de treinta centímetros hacia el botón que activó el Exocet. Mayora hizo lo mismo.

A las 11:02, los pilotos lanzaron sus misiles y giraron a la derecha. Los Exocet se dirigieron directo a sus blancos. Ninguno de los pilotos tuvo la menor idea a que buque se había apuntado, ni la menor intención de quedarse para averiguarlo. Solo supieron que un contacto de radar apareció en sus pantallas en el área más o menos adecuada del océano y debieron alejarse lo más rápido posible, lanzándose hacia abajo, cerca del agua, por debajo de las emisiones de radar británicas.

Casi simultáneamente, nos dice Woodward que:

> Dos puntos color ámbar, tan pequeños que sólo pueden ser vistos de manera intermitente, aparecieron en el radar del Glasgow, trazando a gran velocidad su trayectoria en la pantalla.
>
> -¡Diablos! Ya vienen.
> -Orientación dos tres ocho.
> -Distancia doce millas.
>
> Se ordenó que su sistema de misiles de superficie Sea Dart entrara en acción para derribarlos pero no dio resultado. Sin éxito, cómo en una pesadilla, el control de fuego de radar no podía fijar su dirección en los pequeños blancos móviles a esa distancia. Continuaron insistiendo, pero los puntos seguían desapareciendo. La frustración aumentaba, el capitán estaba furioso y como muchos otros, comenzó a resignarse a su destino. Fue el capitán del Glasgow el primero en darse cuenta, con gran alivio, de que el Buque estaba a salvo. Uno de los misiles se dirigía al Sheffield y el otro se iba perdiendo en el mar. Por alguna razón, el Sheffield, con su capitán fuera de la sala de operaciones, no había terminado todavía de preparar el lanzamiento de señuelos. Más adelante, Hoddinott recuerda haber llamado a Hawkyard para manifestarle su

> preocupación. (...) ¿Qué demonios está ocurriendo en el Sheffield? La única respuesta que recibió fue la de sus propios operadores, los cuales le dijeron que no podían obtener respuesta alguna. A veinte millas de allí, las cosas se desarrollaban de manera tal que conducían a una trágica conclusión en el pequeño destructor que llevaba el nombre de la ciudad británica famosa por su acero inoxidable. (Woodward 1992: 37-39)

Al respecto, el Sheffield había tenido dos problemas fundamentalmente; el primero fue que había estado transmitiendo por su sistema de comunicación satelital SCOT en el momento crítico, cuando los Etendard estaban usando sus radares. Aquella comunicación impidió que el Sheffield los descubriera, y el segundo problema fue que el valor de los informes provenientes del Glasgow no fue bien apreciado. Se produjo algún tipo de incomunicación en la sala de operaciones y no se tomó medida alguna, así como ni los aviones ni los misiles fueron detectados en los radares del Sheffield.

Pero ¿cómo podía ser que ya en guerra su rendimiento fuera tan pobre?, si venía de cumplir un excelente desempeño en el entrenamiento en Gibraltar, se preguntaba Woodward, y es que como diría Clausewitz ¡la fricción de la guerra es algo que afecta en una medida tal que no se puede percibir completamente en la paz!

Cualquiera que hubieran sido los motivos, lo cierto es que, a las 11:03, los señuelos del Sheffield no habían sido lanzados. Arriba, en el puente, los tenientes Peter Walpole y Brian Layshon, mirando a estribor por la proa, descubrieron una estela de humo a dos metros por encima del mar, a una milla de distancia dirigiéndose directamente al buque. Solo quedaban unos pocos segundos. Uno de ellos tomó el micrófono de transmisiones generales y gritó: ¡Ataque de misil! ¡Viene al puente!

El Exocet impactó en el Sheffield a las 11:04, en el medio por estribor, no mucho más arriba de la línea de flotación. Había dudas acerca de que la cabeza de combate hubiera explotado, pero varios hombres murieron en forma instantánea. Se produjo un gran incendio, lo cual generó grandes cantidades de humo, calor y gases, que luego provocarían la muerte de otros más.

El Comandante del Sheffield, Capitán de Navío Sam Salt, diría sobre este momento: “tuvimos segundos para reaccionar, ni siquiera minutos, pudimos apreciar que un misil ingresaba a menos de cuatro metros bajo la cubierta, a mucha velocidad, a varios cientos de kilómetros por hora, nos dio muy poco tiempo para responder”. El Sheffield se convertiría de esta forma en el primer Buque de la Royal Navy alcanzado por un misil enemigo desde la Segunda Guerra Mundial, hacía casi cuarenta años.

El agujero producido en el costado del Sheffield medía poco menos de un metro y medio por unos cuatro y medio. El daño de la explosión había llegado hasta la estructura inferior del puente y el centro de la nave se estaba llenando de espeso y sofocante humo negro. Las llamas se alimentaban del combustible que se desparramaba y la presión en las mangueras de agua había descendido a cero. El timón estaba fuera de control, pero las enormes turbinas de gas seguían, todavía, funcionando.

Ante la incredulidad británica, pocos minutos después del ataque, finalmente se recibió en el portaaviones HMS Invincible un mensaje del destructor dañado, en el que se confirmaba que efectivamente había sido alcanzado por un misil enemigo: "hemos sufrido un ataque de Etendard, confirmo, ataque de Etendard. De modo que Woodward dio la orden para que la Fuerza de Tarea virara hacia el Este, mientras atendían a los heridos y resolvían el futuro del llameante Sheffield.

Mientras tanto, el Sheffield continuaba quemándose. Las planchas de las cubiertas se ponían cada vez más calientes y la pintura se ampollaba en grandes áreas. El fuego lo devoraba lentamente, pero todavía no llegaba a la santabárbara.

Finalmente, Woodward, sobre su análisis posterior de estos acontecimientos, nos dice que:

> Apoyado por un equipo de primera formado por oficiales de estado mayor, hice mis listas de todo lo que debíamos aprender del ataque del Exocet. Estas formarían la base de un análisis operacional inmediato del hecho. ¿Qué ocurrió en realidad? ¿De dónde vinieron los Etendard? ¿Cómo llegaron hasta allí? ¿Podíamos descubrirlos antes? ¿Qué ocurrió con los señuelos del Sheffield? ¿Los podemos atrapar después de un ataque? ¿Es nuestra formación la correcta? ¿Son nuestros procedimientos suficientemente precisos? Muchas preguntas y todavía no demasiadas respuestas aunque todas ellas eran urgentemente necesarias. Mi extraña posición en todo esto es expresada con claridad al ver estos dos relatos y compararlos con la anotación que hice en mi diario aquel día. Dice así: Una aburrida mañana casi sin acontecimientos, hasta las 11:15, cuando un Exocet de un Etendard hizo volar mi viejo barco, el Sheffield. Mientras escribo esto diez horas después, la nave todavía está ardiendo y espero poder atraer a los argentinos para que se acerquen a confirmar lo hecho, para poder así destruirlos cuando lo hagan". Debía tratar de dormir, lo que podría ser difícil, aun cansado como estaba, ya que nuestras próximas jugadas debían ser planeadas con cuidado. La palabra clave es control: control de nuestros ataques, control de nuestra defensa y control de nosotros mismos frente al desastre. De cualquier manera que se lo mire, me había estado entrenando para esto o para algo parecido durante casi toda mi vida, si bien con la esperanza de que jamás ocurriera. Y aquel día comenzaba a abrirse paso en el folclore naval y militar. Nave de guerra británica alcanzada por misil enemigo. Primer ataque importante sobre la Insignia Blanca en décadas. No dejaba de preguntarme cómo terminaba encontrándome en medio de todo este asunto. Jamás había pedido un lugar en el libro de historia de nadie. Tampoco la tripulación del Sheffield. Y veinte de ellos estaban muertos. (Woodward 1992:52-57)

Finalmente, el Sheffield, debido a los incendios producidos a consecuencia del impacto del misil Exocet, se hundió, y causó gran conmoción en la Fuerza de Tarea británica. Esto motivó un replanteamiento estratégico para el resto de la campaña por parte del Almirante Woodward. La aviación naval argentina daba, de esta forma, el primer aviso del daño que podía causar, y que los británicos de una forma u otra no podrían despreciar.

Ciento sesenta y cinco kilogramos de explosivo habían ocasionado el hundimiento de uno de los buques con sistemas más avanzados. ¿Cómo podía ser posible esto? ¿Qué había ocurrido con la capacidad de resistencia de los buques? Esto es un aspecto fundamental que no debemos dejar de puntualizar.

C. CONSIDERACIONES FINALES

Un aspecto muy importante, sobre el hundimiento del Sheffield, es el preguntarnos ¿cómo es posible que un solo misil esté en la capacidad de afectar tanto a un buque moderno? La respuesta la podemos encontrar en lo ocurrido después de terminada la Segunda Guerra Mundial.

En esta guerra, los grandes buques contaban con una gran resistencia a los impactos, tanto de proyectiles de cañón como de torpedos, debido principalmente a su coraza y a su sistema de control de averías. Uno de los casos más representativos lo podemos encontrar en el hundimiento del acorazado alemán Bismarck, el cual el 27 de mayo de 1941, de acuerdo a lo descrito por el barón Burkard Von Müllenheim-Rechberg, el más antiguo de los sobrevivientes, mostró una elevada capacidad de resistencia, habiéndose hecho necesario que su propia dotación utilizara cargas de demolición y abriera los grifos de fondo para hundirlo, a pesar de haber recibido el impacto de 2,876 proyectiles y tres torpedos, resultante del esfuerzo colectivo de las acciones de cinco acorazados, tres cruceros de combate, dos portaaviones, cuatro cruceros pesados, siete cruceros ligeros y veintiún destructores británicos (Müllenheim-Rechberg 2003: 242-244).

Así como la coraza y el control de averías, los buques habían desarrollado también gran capacidad de defensa antiaérea, por lo cual los aviones atacantes ya en 1944 se enfrentaron a verdaderas cortinas de fuego, lo que trajo como consecuencia que los combatientes de superficie revirtieran el balance de poder, que había sido perdido a manos del avión a inicios del conflicto.

Pero estas particularidades, tanto de la protección a través de corazas, control de averías y excelente defensa antiaérea tuvo una duración muy corta, ya que con el final de la guerra fueron eclipsadas por la aparición de la bomba atómica, en el sentido que una sola de estas estaría en la capacidad de hundir no solo a uno, sino tal vez a más buques de superficie, y las características descritas les serían inútiles.

Es entonces que la conducción de las operaciones se empezó a caracterizar por la dispersión de las formaciones de las unidades hasta por cientos de millas. La inquietud táctica vigente, entonces, era como ganar el tiempo suficiente para preparar y lanzar el ataque sobre las costas. A juzgar por el enorme esfuerzo soviético para contrarrestar a las fuerzas norteamericanas de portaaviones, estas últimas lograron su objetivo.

Sin embargo, dicho éxito tuvo un precio muy alto; con la guerra nuclear obsesivamente en el pensamiento norteamericano, se empezaron a construir buques de escasa resistencia a la acción de las armas convencionales. La Armada Real siguió sus pasos, menospreciando el control de averías y las defensas puntuales. Las consecuencias se pagaron, como ya vimos, en la guerra por las Islas Malvinas.

Este factor de poca capacidad de absorción de daños permanece hasta la actualidad, y es un aspecto que se tiene que tener muy en cuenta, ya que se arrastra la concepción americana, cuyas experiencias después de la Segunda Guerra Mundial es haber operado con buques desde donde a todos los fines prácticos era un santuario. Los buques se estacionaban por fuera del radio de acción enemigo, o el enemigo enfrentado no contaba con la fuerza necesaria para dar eficazmente el primer golpe, ateniéndose luego a las consecuencias del contraataque.

De este modo, los cuarenta años de operaciones de proyección probablemente hayan acarreado condescendencia acerca de la naturaleza del combate, que no siempre será tan marcadamente "a un solo bando", y ciertamente afectan las características de las unidades en relación con la defensa, el control de averías y su sobrevida (Hughes 2002: 209-212).

Debido a esto, es preciso que se evalúe de manera adecuada el empleo operacional de las unidades de superficie, sobre todo por las consecuencias políticas y sicológicas que implicaría la pérdida de una de ellas durante un conflicto, tal y como ocurrió con el hundimiento del crucero ARA "General Belgrano" la tarde del 2 de mayo de 1982, que ocasionó el repliegue a puerto de las unidades de superficie argentinas hasta el fin de la guerra por las Islas Malvinas. Es en este sentido que cobra una real importancia, en la seguridad de las operaciones de las fuerzas empleadas, el incremento de la defensa en profundidad a través de un eficiente reconocimiento aéreo y, sobre todo, el aumento en distancia de su poder ofensivo con la participación de unidades aéreas de ataque con capacidad misilera.

Al respecto, es importante considerar lo que nos advierte el Almirante Otto Groos:

> **Los medios de combate de la guerra marítima son los buques, instrumentos relativamente muy vulnerables y escasos en número, debido a su alto precio; y como tanto su construcción como su reemplazo requieren por su complejidad mucho tiempo y muy abundantes y variados elementos, cada unidad tiene una importancia considerable. Paralelamente a las complicaciones del material corren las dificultades inherentes a la instrucción especializada del personal, que para llenar su cometido debe poseer conocimientos técnicos y marineros, y someterse a un adiestramiento largo y especializado. Fácilmente se deducirá de esto, que las pérdidas de material y de personal se suplen con una dificultad muchísimo mayor en la Marina que en el Ejército; y podemos afirmar que los grandes buques de combate, con sus dotaciones bien instruidas y adiestradas, no pueden ser sustituidos durante el curso de la guerra. (…) Desde este punto de vista, cuando se trate de valorar los riesgos que una operación implica, la medida debe ser muy distinta en la guerra marítima y en la terrestre. (Groos 1935: 81)**

Entonces, es fundamental que las Fuerzas Navales cuenten con una aviación naval preparada y alistada para la guerra moderna, con personal entrenado para las particularidades del medio y capaz de realizar en forma eficiente las tareas de exploración, reconocimiento y ataque que se le encomiende.

El arma aérea se constituye, de esta forma, en un poderoso elemento del Poder Naval; contribuye, debido a su largo brazo de alcance, en la búsqueda de

informaciones necesarias y en la destrucción de los objetivos que les sea requerido; el contar con dicha arma constituye un fundamental incremento en la capacidad estratégica de las Fuerzas Navales en el cumplimiento de las misiones asignadas, debido fundamentalmente a su factor disuasivo.

La contribución efectiva del arma aérea es a través de los medios, tanto en tierra como embarcado, que puedan ser empleados en cualquier momento y área requeridos por el Comando para el cumplimiento de su misión (Justiniano 2000: 315).

CAPÍTULO 6

EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO NAVAL

A. INTRODUCCIÓN

Una de las ideas más arraigadas es que el pensamiento naval habría sido creado, poco o mucho, por Mahan a fines del siglo XIX, y que antes que él habrían existido solo algunos tratadistas aislados que se ocuparon solo de la táctica. Esta afirmación es falsa y verdadera al mismo tiempo. Es falsa, porque sus precursores son mucho más numerosos que lo que se cree, y verdadera porque la aparición de un pensamiento sistemático ha sido muy tardía, realmente. (Coutau-Bégarie 1989: 5)

La antigüedad no produjo un filósofo del poder naval, en el sentido de alguien que meditara y escribiera sobre estrategia marítima principalmente. Sin embargo, la importancia general y militar de la fuerza en el mar ya era bien conocida; los marinos sabían muy bien lo que debía hacerse, pero, hasta donde podemos ver, ninguno de ellos trató de establecer conclusiones sobre la guerra en el mar ni de descubrir los principios que la regían.

Quizás el enfoque más semejante fue el de Tucídides, cuya "Historia de la Guerra del Peloponeso" nos ilustra sobre algunos de los principales conceptos de la estrategia marítima. El mismo Tucídides (460-400 a. C.) había tenido cierta experiencia naval; en el año 424 a. C. fue designado comandante de una flota basada en Tasos, pero fue relevado de su cargo después de su fracaso en la defensa de la ciudad de Anfipolis. Escribió su Historia durante los veinte años de exilio que siguieron a su evidentemente desafortunada incursión en la estrategia marítima práctica. Pero en muy raras ocasiones se encuentran, en su relato, la larga lucha entre Atenas y sus enemigos, algunas generalizaciones sobre la naturaleza de la guerra en el mar.

Pero Tucídides sí proveyó numerosas ilustraciones de la importancia del poderío marítimo y de los diversos usos que podía dársele; su análisis de la expedición a Siracusa sirvió para que el almirante Sir Reginald Custance extrajera conclusiones

de interés para los británicos de fines del siglo diecinueve y comienzos del siglo veinte. Escribió: “Atenas estaba por transformar sus fuerzas armadas, que eran principalmente marítimas, para la conquista de territorio, o sea para la guerra en tierra, que es la función de un ejército”. Ese mal empleo de recursos por parte de un imperio marítimo terminó en un fracaso que demostró la insensatez de utilizar una armada simplemente para suplementar a un ejército ineficaz. Los límites del poder naval también se hicieron evidentes. Según Custance, la experiencia ateniense “muestra que una armada de por sí no es una amenaza para la independencia de una potencia continental”. Por esta y otras conclusiones, fue ese un caso de teoría moderna y práctica antigua.

También Mahan encontró inspiración en la experiencia marítima del mundo antiguo. Comenzó en la biblioteca del Club Inglés de Lima, donde leyó la “Historia de Roma”de Teodoro Mommsen, y quedó impresionado por la necesidad de avanzar desde lo particular hacia lo general para explorar la importancia histórica del control del mar (Till 1988: 35-36).

Es con el fin de la Edad Media que los escritos se multiplicaron. Carlos V trata el problema del dominio del mar, en relación con el Mediterráneo occidental; la Inglaterra isabelina presencia un sorprendente florecimiento de reflexiones marítimas, con Drake, Raleigh, Hawkins, William Manson, y Matthew Sutcliffe. El obstáculo del idioma hace que se ignore completamente a Holanda; sin embargo, sería muy sorprendente que el país de Ruyter y Tromp no tuviese nada que revelar. Igualmente, ningún estratega naval parece haberse percatado de que hay un pensamiento naval en Turquía o en China.

A partir de fines del siglo XVII, el pensamiento naval conoce un desarrollo cierto. Es particularmente brillante en la Francia del siglo XVIII con obras mayores como la Táctique navale de Bigot de Morogues (1763), L’art de la guerre sur mer ou tactique navale de Grenier (1787), la Tactique navale de d’Amblimont (1788). Es así como esta corriente cruza el Canal de la Mancha con el Essai méthodique et historique sur la tactique navale, publicado en 1782 por el escocés Clerk of Eldin. El movimiento prosigue en el siglo XIX, en Francia con Bouet-Villaumez, Penhoat, Bourgois, Touchard, de Gueydon, de Pagel, de Lewal, de Cordes, de Parc, pero también en Gran Bretaña con Sir John Ross y Sir Horward Douglas, en Rusia con el almirante Butakoff y el teniente Semechkin.

Pero todos estos teóricos permanecen poco menos que desconocidos, salvo algunos autores célebres como Hoste, Bigot de Morogues, Clerk of Eldin. El Almirante Raoul Castex es prácticamente el único en haberlos estudiado un poco. El estratega inglés Geoffrey Till pasa directamente de Clerk a Colomb, como si el siglo que media entre la Táctica del primero y The defense of Great and Greater Britain del segundo (1880) fuese una página en blanco.

Pero este pensamiento de los siglos XVIII y XIX está, como los títulos citados lo indican, centrado en los problemas de la conducción del combate, tales como ¿Cuál es la mejor formación a adoptar? ¿Se debe buscar la ruptura de la línea del adversario? Salvo raras excepciones, no se aborda la estrategia más que de manera

incidental, especialmente en relación con la necesidad de entablar o eludir el combate. Mucho ha intrigado este fenómeno a los estrategas a partir de Mahan, mas no se ha podido proponer alguna explicación satisfactoria.

Mahan retenía como razón esencial la incertidumbre en lo que concierne al elemento motriz en los buques de vela. Para el almirante, no era posible convertir sus distancias en días, como hacía el general, dividiéndolos en ciertos números de jornadas; sometidos de este modo, las distancias al influjo de los vientos y de las corrientes marinas, las combinaciones estratégicas y aun las tácticas acusaban una incertidumbre desesperante. Por otra parte, la estrategia naval no puede apoyarse sobre la geografía como su homóloga terrestre: los obstáculos no existen y los puntos de pasaje obligados son raros, de manera que frecuentemente es posible ocultarse a la búsqueda de un enemigo. Esta explicación, seductora en apariencia, ha sido vivamente criticada por Castex: “la estrategia no se reduce a gráficos de marcha y su ámbito es, por el contrario, vasto. Por otra parte, el mismo vacío intelectual se prolongó largamente después de la aparición de la marina a vapor”.

Geoffrey Till ha puesto en evidencia “la repulsión de las armadas británica, holandesa y americana por el aspecto teórico de la profesión naval”. Pero esta repulsión no ha impedido a los anglosajones estar en el origen del pensamiento naval contemporáneo con Colomb y Mahan y ocupar seguida y continuamente un lugar destacado, frecuentemente el primero en los estudios estratégicos.

Debido a la ausencia de estudios sobre el pensamiento de los siglos XVII y XVIII, no parece casi posible superar la afirmación de impotencia de Castex, quien no encontraba “ninguna explicación plausible del fenómeno” y se conformaba con su constatación. Es probable que la influencia perniciosa de la línea de batalla haya desempeñado un rol importante. Ha influido también el anti-intelectualismo mencionado por Till en relación con la principal potencia marítima: se pide a los oficiales de la Royal Navy ser prácticos, su formación teórica es descuidada: En 1806, Lord Barham, Primer Lord del Mar, hace cerrar la academia naval de Portsmouth, creada en el siglo precedente siguiendo el modelo francés. La veía como un lugar de perdición.

Esto se agrava en el siglo XIX, ya que, mientras el pensamiento estratégico terrestre puede desarrollarse apoyándose en los trabajos del siglo XVIII y la práctica de las guerras de la Revolución y del Imperio, el pensamiento naval confrontó una perturbación técnica de una magnitud colosal que arrasa con todas las enseñanzas del pasado: Un obús puede hundir un navío que resistía las balas y el vapor hace desaparecer la inmemorial limitación del viento.

Por lo tanto, es necesario inventar métodos totalmente nuevos a partir de puntos de comparación que se pueden encontrar en los combates de galeras, ellas también independientes del viento, y en la batalla terrestre. C.I. Hamilton, justamente, habló de “militarización de la guerra naval”. No es fortuito que, entre los fundadores de esta táctica de los buques de vapor, haya muchos soldados: El general Paixhans en Francia, sir Howard Douglas en Gran Bretaña. La novedad y la urgencia de las cuestiones tácticas eran tales que la estrategia se encontraba naturalmente

eclipsada, relegada a tiempos mejores. No es sino a fines del siglo XIX, cuando esta primitiva táctica fue, sino reglada, al menos en gran parte descubierta, que pudo constituirse un verdadero pensamiento naval.

Se debe, por otra parte, agregar que trabajos de estrategia habían aparecido antes de los de Mahan y Colomb. El comandante ruso Berezin escribió un libro de estrategia naval hacia 1873. Las tesis desarrolladas por Mahan en "La Influencia del Poder Naval en la Historia" habían sido expuestas anteriormente por el historiador británico John R. Seely, por el comandante Robert W. Shufelt y el almirante Stephen Luce, de la U.S. Navy y por otros, al extremo de que el más reciente biógrafo de Mahan ha podido decir que "La Influencia del Poder Naval en la Historia" no era un trabajo original, sino más bien una síntesis esmerada de ideas ajenas". Contrariamente a lo que sostiene Castex, el siglo XIX no era un vacío intelectual, ni siquiera en el plano estratégico.

Entre 1890, fecha de aparición de "La Influencia del Poder Naval en la Historia", y los años 40 durante los cuales Herbert Rosinski entrega al Brassey's Naval Annual los ensayos que serán reunidos mucho más tarde, en un volumen, por B. Mitchell Simpson III, el pensamiento naval produce todas sus obras mayores. Entra enseguida en decadencia; sin regresar, por supuesto, a las vaguedades del siglo XIX, se vuelve incapaz de renovarse frente al hecho nuclear y su nivel teórico retrocede.

El pensamiento naval, además, no ha igualado jamás al militar. Mahan, a quien se cita constantemente como modelo, no era sino un teórico mediocre, como se mostrará al analizar más adelante su biografía; por otro lado, Richmond se dedicó a "codificar o sistematizar a partir de Jomini o de otro modelo teórico, la explicación de las realizaciones marítimas de la Gran Bretaña". De esta forma no quedan más que dos autores, según Rosinski, Corbett y Castex, como quienes han hecho un verdadero esfuerzo de sistematización y de teorización, no obstante, sin llegar al nivel de abstracción de Clausewitz y sin buscar extender sus teorías a la estrategia terrestre (Coutau-Bégarie 1989: 6-11).

Por las razones indicadas precedentemente, es imposible, todavía hoy, escribir la historia del pensamiento estratégico naval. Solamente se puede esbozarla. Si se busca superar el catálogo de autores para identificar algunas líneas de fuerza, se puede optar entre varias vías de aproximación.

Para tener una idea clara sobre el aporte de los diversos pensadores en estrategia naval, a continuación expondremos una breve biografía de los que consideramos los más significativos.

B. LOS HERMANOS COLOMB

1. Sir John Colomb

El capitán Sir John Colomb nació en 1838 en la isla de Man. Luego de una corta y normal carrera en la artillería de la Real Infantería de Marina, se retiró en 1869 y dedicó los restantes cuarenta años de su vida a escribir sobre diversos aspectos de la Defensa Imperial. No era un profundo entendido en política, economía, historia y cosas complejas como esas, prefiriendo hacer llegar su mensaje a través de una simple e impresionante lógica y la acumulación de datos estadísticos. Fue en cierto modo un pionero, abriendo un sendero para otros.

Consideraba que debía tenerse muy presente que la defensa del Imperio británico se basaba en la seguridad de la metrópoli, sus posiciones de ultramar y el mantenimiento de las comunicaciones marítimas entre ellas. Un imperio marítimo era por lo menos tan vulnerable a los ataques contra esas comunicaciones, como a la amenaza de invasión. De cualquier modo, la mejor defensa en ambos casos era el control del mar, del cual su hermano Philip fue el primero en someter este elusivo término al análisis realmente sistemático. Su conclusión fue que resultaba de vital importancia para el éxito de todo proyecto marítimo.

El control del mar era la mejor e indudablemente la única protección contra una invasión continental a gran escala. Esa invasión requeriría una preparación tan obvia por parte del enemigo, que ninguna flota británica se dejaría distraer del teatro principal. Sería muy arriesgado que alguien lanzara una fuerza invasora a través del Canal de la Mancha sin tener asegurado el control del mar. Enviar los transportes de tropas a través de aguas saturadas de lanchas torpederas y submarinos enemigos, según opinaba Mr. Balfour (Primer Ministro) en 1905, sería simplemente la “empresa de un lunático”. Así mismo, era imprescindible contar con un ejército que defendiera la costa británica, pero su potencial debía basarse en asumir que la Armada era la primera línea de defensa, y no sobre la alternativa desesperada de que no existía. Las opiniones de Sir John, al respecto, resultaron reforzadas por las observaciones que efectuaba su hermano con base en la experiencia histórica.

Según Sir John, la función principal del ejército era resguardar las bases en la metrópoli y en el extranjero, defender los intereses del Imperio en la India, y ser utilizado en las expediciones a ultramar. Una vez que la Marina asegurara el control del mar, sería puesta en acción la principal arma ofensiva: el ejército. Una fuerza pequeña pero altamente adiestrada caería como un rayo sobre un punto vital, y se creía que produciría un efecto estratégico desproporcionado a su tamaño. La Marina debería proveer las condiciones marítimas necesarias para tales acciones, y actuaría como el “escudo protector”; el ejército, con su sostén requerido, sería la “lanza que ataca”.

Obtener y ejercer el control del mar era la única manera de proteger las comunicaciones marítimas, necesarias para la seguridad del Imperio. Esa amenaza fue la que mejor analizaron los hermanos Colomb, más que la perspectiva de una invasión. En 1904, el almirante Sir John Fisher proclamó que: “La Armada es la 1ra.,

2da., 3ra., 4ta., 5ta., ad infinitud línea de defensa". "Si la Armada no tiene supremacía, por grande que sea el Ejército no servirá de nada. No es la invasión lo que debemos temer si la Armada es vencida, ¡es el hambre!".

Este también fue el principal mensaje de Sir John Colomb, el cual se expresaba así:

Si el corazón y ciudadela del Imperio es lo único bien protegido, no nos sorprenderá escuchar que, cuando el Imperio sea atacado, nuestro enemigo preferirá cortar nuestras desprotegidas comunicaciones y apropiarse de las indefensas colonias y posesiones, que asaltar directamente "una pequeña isla erizada de bayonetas".

En realidad, como lo señalara el famoso Informe de los Tres Almirantes en 1888, si triunfaba el ataque contra la capacidad de Gran Bretaña para ejercer el control del mar, entonces el enemigo probablemente no necesitaría invadir.

Esto concuerda, asimismo, con el pensamiento de Philip Colomb, pero, aparte de un breve y poco satisfactorio análisis de los méritos relativos del convoy, la defensa directa del comercio no es un tema que abunde en su obra. Se asume que, conservando el control del mar, el país estará tan defendido de un ataque decisivo contra su comercio, como de una invasión en gran escala.

Finalmente, Sir John falleció el 27 de mayo de 1909.

2. Vicealmirante Philip Colomb

El Vicealmirante Philip Colomb nació el 29 de mayo de1831; era el mayor de ambos hermanos, pero llevó en la Armada, a diferencia de John, una vida completa, variada y activa, la que hizo que demorara su ingreso en las listas de publicaciones hasta 1873, cuando apareció su "Captura de esclavos en el Océano Indico". A pesar que su primer libro fue formalmente editado, varios de sus artículos redactados entre 1871 y 1889 fueron publicados en "Essays on Naval Defence" en 1896, pero sin lugar a dudas su más exitosa obra fue "Naval Warfare" editada en 1891.

Su enfoque era diferente al de su hermano menor; no tenía solamente un interés en la optimización de la Defensa Imperial, sino inquietudes por los principios de la guerra naval en general. Estaba convencido de que no se había meditado lo suficiente sobre estrategia marítima, y que él mismo descubriría sus principios: "La ciencia de la táctica naval permanece aún en un estado demasiado vago e insatisfactorio; pero el autor está ahora más persuadido que nunca que no existen dificultades para establecerla sobre bases absolutamente sólidas, en tiempo de paz". Era necesario que los oficiales navales contaran con una guía que les ayudara a distinguir entre lo posible y lo imposible, lo prudente y lo imprudente, lo sabio y lo necio.

Creía que la mejor manera de descubrir la verdad sobre la guerra naval era usando una combinación de razonamiento inductivo, experiencia, y una investigación bastante acabada de su historia.

De todos modos, su “Naval Warfare” de 1891, que era en realidad una recopilación de ensayos escritos con anterioridad para el Ilustrated Naval and Military Magazine, fue el primer estudio con base histórica de los principios de la estrategia marítima, y su libro más influyente. Era demasiado extenso, y el lector se sentía más intimidado que persuadido por los argumentos. La obra analizaba las luchas del pasado por el control del mar e identificaba las condiciones requeridas para que los ataques contra el territorio triunfaran o fracasaran. Establecía pautas generales que las guerras recientes parecían confirmar más que desvirtuar, a pesar del advenimiento del vapor y otras invenciones. Según Colomb, “no existen razones para creer que ellas han modificado los principios rectores de la guerra naval”.

En “Naval Warfare”, afirmaba Colomb que la verdadera estrategia marítima había comenzado con los isabelinos, ya que solo entonces se contó con buques con suficientes cualidades marineras, y los intereses marítimos alcanzaron real importancia nacional. Analizó el desarrollo de las tácticas de la batalla decisiva, presentó el concepto moderno sobre la teoría de la “flota en potencia” de Torrington, formulada en la época de la campaña de Beveziers en1690, e identificó los diversos tipos de bloqueo. Philip Colomb demostró que alguna forma de bloqueo ha sido siempre la principal defensa contra la invasión. Más aun, en todo el lapso desde 1690 en adelante, la suposición de que era posible montar exitosamente una invasión de magnitud sin asegurar primero el control del mar ha probado ser un peligroso error.

Es, además, el padre del Naval War Game o Kriegspiel, que más tarde ha sido de gran utilidad, particularmente en estrategia (ejercicios sobre la carta), y esto no solo para la educación de espíritu, sino también para el estudio de los planes de operaciones.

Por todo lo expuesto, el Vicealmirante Philip Colomb merece el mayor reconocimiento. Pero de algún modo se vio privado de ello, debido al hecho de que su “Naval Warfare” apareció en 1891, al mismo tiempo que “La Influencia del Poder Naval en la Historia” de Mahan. A pesar de esto, Colomb le dijo a Mahan, con amabilidad y notable modestia: “Pienso que todos los hombres de la Armada ven su obra como el libro naval de la época, y ha logrado el gran efecto de hacer entender a la gente lo que nunca habían entendido antes”. La obra de Colomb fue un valioso ensayo sobre estrategia naval, pero los horizontes de Mahan fueron más amplios y, por lo que parece, más acorde con el espíritu de la época. Por este motivo, aún en Gran Bretaña Colomb resultó eclipsado por su rival de allende el Atlántico.

Ambos hermanos Colomb tuvieron una gran influencia en la época, e hicieron pensar a la gente sobre estrategia marítima, colaborando en el rescate del estancamiento intelectual en que había caído la Marina. Quizás el prestigio de Sir John decayó un poco hacia el final; dijo rudamente un crítico “es probable que se sienta como un perro chico al que uno grande le quitó el hueso”.

La obra de Philip Colomb no se restringía al análisis de los problemas particulares de la Defensa Imperial, sino que era de interés general. Probablemente logró el mayor impacto sobre sus contemporáneos y sobre los eventos subsecuentes, en gran parte

porque presentó a la historia naval como una relevante y respetable materia de investigación para los oficiales navales. Falleció el 13 de octubre de 1899 de un ataque cardiaco (Till 1988: 41-45).

C. ALFRED THAYER MAHAN

Alfred Thayer Mahan nació el 27 de septiembre de 1840, en West Point, Nueva York, donde su padre, Denis Hart Mahan, era rector de la facultad y profesor de ingeniería civil y militar en la Academia Militar de los Estados Unidos de Norte América (Paret 2001: 590).

La reputación de Mahan como historiador se debió, principalmente, a sus dos libros, "La Influencia del Poder Naval en la Historia 1660-1783" y "La Influencia del Poder Marítimo en la Revolución Francesa y en el Imperio, 1793-1812", publicados en 1890 y 1892, respectivamente. Los dos libros suman más de 1,300 páginas y están dedicados principalmente a la historia naval de Gran Bretaña desde 1660 a 1812. Tratan fundamentalmente de las batallas navales trabadas contra adversarios holandeses, españoles, daneses y, sobre todo, franceses, así como de los acontecimientos políticos que las provocaron y las consecuencias políticas, económicas y militares que se derivaron de ellas (Paret 2001: 595-596).

Mahan no era brillante, pero introdujo en sus estudios históricos una mente ordenada y sistemática. No era precisamente popular, ni como cadete ni más tarde como oficial. Más aun, y es sorprendente en el carácter de un oficial naval de carrera, no le gustaba la vida de a bordo. Era propenso al mareo, y a menudo se sentía excluido de la camaradería en la farras de los oficiales menos antiguos por su propia pomposidad; se hizo adusto, introvertido; en suma, un hombre infeliz en el mar.

En 1884, fue enviado al viejo y achacoso Wachusett, estacionado frente a las costas de Perú. Viejo, lento y con frecuentes averías mecánicas, el Wachusett tipificaba todo lo que había de malo en la "vieja marina". Sin embargo, al corto tiempo, Mahan descubrió una esperanza de salvación de su purgatorio en la persona del Capitán de Navío Stephen B. Luce, fundador, organizador y primer presidente de una nueva institución denominada Colegio de Guerra Naval de los EE.UU. Buscando al hombre que pudiera hacer por la estrategia naval lo que Jomini había hecho por la estrategia militar, Luce invitó a Mahan a desempeñarse como conferenciante en la nueva institución. Mahan, por supuesto, estuvo encantado. Eso era un boleto de ida para salir del Wachusett a servir en tierra, y la oportunidad para proseguir sus estudios históricos. Respondió con rapidez y entusiasmo y casi inmediatamente comenzó un programa de lecturas para prepararse para la enseñanza.

Mahan diría, más adelante, que fue durante un breve periodo de licencia, en la Biblioteca del club inglés de Lima, donde por primera vez tuvo sensación de la perspicacia que luego le daría fama mundial. Leyendo "La Historia de Roma" de Teodoro Mommsen, notó que Aníbal, el general cartaginés que invadió Italia en la Segunda Guerra Púnica, había sido obligado a seguir el perímetro occidental del Mediterráneo, en lugar de atravesarlo por el estrecho de Sicilia, porque la

ArmadaRomana controlaba los mares. Se sintió anonadado por la tremenda importancia que el poder naval romano ejercía ante su sola existencia. (Till 1988: 46-47)

Posteriormente, escribió: “De repente, me di cuenta (...) qué diferente podría haber sido todo si Aníbal hubiera invadido Italia por mar (...) o si después de la llegada, hubiera contado con buenas comunicaciones marítimas con Cartago”. Esta podía ser la clave por la que suben y caen los imperios: el control del mar o la falta del mismo (Paret 2001: 597).

Gracias a su hábito de estudiar Historia, y a su interés por los asuntos relacionados al comercio y negocios navales, se volvió una autoridad en Poder Marítimo. Su influencia profesional solo se comenzó a acentuar a partir de su ascenso al grado de Capitán de Navío, en 1885. Es entonces que se desempeñó como director y profesor de la Escuela de Alto Mando Naval, donde se volvió famoso gracias a sus predilecciones sobre el Poder Marítimo y sus consecuencias directas en el desarrollo nacional.

De sus investigaciones de la Historia, dedujo que, gracias a la posesión de algunos puntos estratégicos, en América, Gibraltar y en el Mediterráneo, Inglaterra pudo iniciar la conquista de un imperio mundial. Quedó impresionado al verificar que, partiendo de una pequeña isla, el arrojado pueblo inglés conseguiría establecer el mayor imperio mundial de todos los tiempos, gracias a su Poder Marítimo.

“La influencia del Poder Naval en la Historia” tuvo un éxito instantáneo, y su autor, una sabiduría instantánea. Irónicamente, el libro fue más popular en Europa que en América. Festejado por las sociedades europeas, incluso por la realeza, fue admirado por los críticos, que llegaron a llamarlo el nuevo Copérnico. Pero, en realidad, él no fue nada parecido.

Sólo formuló ideas que nunca habían sido expuestas tan claramente. No porque fuese original en su forma de enseñar, sino porque hasta entonces nadie había señalado los hechos también como él, o probarlos con tanta sabiduría. Todos los que ocupaban algún cargo de importancia pasaron a leer sus trabajos.

Sus libros causaron un gran suceso en el Japón y se volvieron de lectura obligatoria de los oficiales de la marina japonesa; el propio Almirante Togo, héroe de la batalla de Tsushima, se volvió gran admirador de su obra. El emperador alemán, Guillermo II, se entusiasmó con las ideas de Mahan, proclamando: ¡Nuestro futuro está en el mar! ¡El tridente debe estar en nuestro puño! Algunos de los capítulos de la obra de Mahan eran tan conocidos en la Marina alemana como los propios reglamentos.

Su prestigio internacional favoreció su gran propósito de convencer a sus compatriotas de las desventajas de poseer una marina mercante insignificante y una marina pequeña y desequilibrada.

Al fallecer el 1 de diciembre de 1914, ya tenía perfecta conciencia que a la Marina de los Estados Unidos le estaba destinado un papel preponderante en el concierto mundial (Tosta 1984: 36-38).

1. Crítica a Mahan

Mahan, a quien se cita constantemente como modelo, fue considerado por muchos como un teórico mediocre. Como lo ha señalado Herbert Rosinski, "la Teoría estaba en él enteramente subordinada a la Historia, a la elucidación de casos concretos a la luz de algunas raras consideraciones generales. La idea de aislar estos aspectos generales de su trasfondo histórico e integrarlos en un análisis sistemático de la estructura complicada y paradojal de la guerra naval, como lo intentara más tarde Castex en sus "Teorías Estratégicas", le era totalmente ajena. Aún sus famosas conferencias en la Escuela de Guerra Naval no eran más que una serie de estudios de casos, integrados en un esquema general apenas perceptible".

A pesar de veinte libros y ciento treinta y siete artículos, Mahan no pudo jamás dar una definición de su concepto central, el seapower. Más notable, todavía, es el hecho de que el texto que fundó su gloria, la Introducción a "La Influencia del Poder Naval en la Historia", en el cual son definidos el rol dominante del poder marítimo y sus componentes, fue incorporado a último momento en el manuscrito. El único acierto de Mahan fue incorporar su libro al debate estratégico que, por aquellos tiempos, tenía lugar en los Estados Unidos, a fin de que la obra fuese más accesible al público y que el editor se animase a publicar la continuación, es decir, "La Influencia del Poder Marítimo en la Revolución Francesa y en el Imperio".

Mahan fue objeto de muchas biografías. La de W. D. Pulleston es una muy devota: en ella Mahan es un hombre bueno y sincero, siempre acuciosamente objetivo y cuyas tesis han sido, a la vez, largamente confirmadas por las guerras del siglo XX y adoptadas por todos los estrategas del siglo que le han seguido, comprendidos Corbett y Castex.

Desde una posición opuesta, Robert Seager, apoyándose en los numerosos papeles personales de Mahan, que él descubrió en diferentes repositorios, describe un personaje profundamente desagradable: un frustrado social, un mal camarada, un mal marino que enfermaba sólo con la idea de hacerse a la mar, que procuraba por todos los medios estirar sus licencias, comandante incapaz de maniobrar correctamente su buque, historiador dudoso que no rebuscaba muy frecuentemente en los archivos, estratega que rehúsa reparar en la evolución de la guerra. El cuadro es impresionante.

Un simple balance de las faltas de comprensión de Mahan nos da una idea al respecto: "Él veía la táctica naval del siglo XX como una extensión de la del XVIII e inicios del XIX. Le fascinaban las analogías tácticas entre las unidades de infantería y los acorazados, entre la caballería y las fragatas. Él entremezclaba a menudo la estrategia y la táctica. Pensaba que el progreso de los armamentos tenía poco impacto sobre los principios inmutables que fundan el arte y la ciencia de la guerra. La guerra por encima y por debajo del mar no tenían ningún lugar en su

pensamiento: “Los años se desvanecerán antes que 10,000 hombres puedan cruzar el Canal de la Mancha en avión”, escribía en 1911. Similarmente, no tenía ninguna idea de la guerra anfibia. El futuro del submarino le parecía más dudoso que el de la mina. Las aplicaciones navales de la telegrafía sin hilos se le escaparon. Casi no aprendió las consecuencias logísticas de la propulsión a carbón y menos todavía las potencialidades del petróleo. Los cañones con un alcance de 15,000 metros lo turbaban. En resumen, era un hombre del tiempo de la vela. Hasta el fin, él creyó en la eficacia del bloqueo cerrado, del dominio del mar y del combate en línea de fila, a la manera del siglo XIX. Él no cambió, jamás, en su convicción de que el dominio del mar no podía conseguirse sino por una acción decisiva de la flota de superficie. Era un adepto de la gran batalla (Coutau-Bégarie 1989: 23-25).

En 1952, la historiadora Margaret Sprout escribió de Alfred Thayer Mahan: “Ninguna otra persona individualmente ha influido tan directa y profundamente en la teoría del poder y la estrategia navales”.A primera vista parece haber suficiente evidencia para justificar su afirmación. La “Influencia del Poder Naval en la Historia 1660-1783” todavía se reedita cien años después; marcó un importante punto de inflexión en el pensamiento naval de los Estados Unidos, y fue recibida entusiastamente en casi todo el mundo occidental (también en Oriente: la traducción japonesa apareció en 1897). En realidad, muchos de los argumentos y conclusiones expresados por Mahan en 1890 y desde entonces atribuidos a él por los historiadores eran moneda corriente en los Estados Unidos desde hacía varios años. Los cambios en la política naval que ocurrieron en la última década del siglo pasado fueron más producto de las cambiantes circunstancias nacionales e internacionales que de la retórica de Mahan. Su contribución permitió justificar una expansión naval ya en marcha, proveyéndole su fundamentación teórica. En resumen, Mahan no fue tanto el profeta del poder naval, sino la veleta indicadora de una perspectiva filosófica cuyo tiempo había llegado (Till 1988: 45).

A pesar de esto, tiene un lugar asegurado en los anales de la historia, pero no por la vigencia de sus principios, que muy pronto la Primera Guerra Mundial demostraría cuán efímeros eran, sino por el motivo por el que sus escritos reflejaron con tanta precisión la corriente que se movía en el fin del siglo en América y Europa: una afirmación nacional a través del poder naval, que posteriormente atrajo a los Estados Unidos al centro de equilibrio del poder mundial, contribuyó a la carrera naval anglo-germana, y alentó a que el Japón fundara su imperio. En suma, la gran importancia de Mahan no se da como estratega, ni aun como historiador, sino como actor de la historia (Till 1988: 50).

D. LA JEUNE ECOLE

Al comenzar el último cuarto del siglo XIX, no existía una teoría razonablemente desarrollada y aceptada sobre el empleo del Poder Naval, a pesar de las experiencias obtenidas de las batallas navales ocurridas en las guerras de los siglos anteriores. En otros términos, no existían, en el campo naval, obras equivalentes a las de Clausewitz y Jomini. La primera propuesta intelectual vino de Francia, en la década de 1880 a través de la llamada “Jeune Ecole”, incentivada en gran medida

por las limitaciones francesas para lograr la paridad, o la superioridad, con respecto a Gran Bretaña en el elemento que, aun sin una teoría desarrollada, se reconocía como el medio decisivo del Poder Naval, esto es, la Flota de Batalla o Fuerza Organizada (Pertusio y Montenegro 2004: 102-103).

Los teóricos franceses ya habían alabado los méritos de contar con una marina dedicada a la guerra al comercio, y recomendado el abandono de las grandes escuadras que, además, eran demasiado costosas de mantener, posibilitando de esta forma una alternativa viable para el bando más débil.

El progreso de los armamentos contribuyó considerablemente a resolver los aspectos técnicos del problema, ya que, mientras en los tiempos de la navegación a vela los buques pequeños estaban condenados a huir delante de los grandes, la aparición del cañón, el torpedo, la mina y el submarino parecían darle la posibilidad de combatirlos.

Otro factor importante del pensamiento francés fue la expansión general de las economías y del comercio de ultramar, de las potencias de Europa Occidental y los EE.UU., que habían originado el impulso de la Revolución Industrial. Se consideró que el ataque al comercio exterior de estas economías más desarrolladas, las haría más vulnerables que a los sistemas económicos más cerrados y elementales de algunas décadas atrás. Los éxitos de los corsarios Confederados durante la Guerra Civil Americana, y las dificultades de las Fuerzas Navales de la Unión para darles caza y proteger su propio comercio marítimo, coadyuvaron a impulsar el pensamiento de la “Jeune Ecole” (Pertusio y Montenegro 2004: 103).

Las ideas de esta Escuela comenzaron a aparecer hacia 1880, en Francia, alrededor del almirante Aube, que contrariamente a lo que se ha dicho, según nos dice Philippe Masson: “Aube no renuncia a la guerra de escuadras. Él estima que la acción de los torpederos permitirá a los grandes buques franceses desplegarse ampliamente en alta mar y empeñarse en acción en buenas condiciones con un adversario previamente debilitado. Mantiene, igualmente, grandes esperanzas en el corso conducido por cruceros”. Es decir, lo que proponía era un **trinomio defensa costera-guerra de escuadras-corso**. La solución que propuso es de una precisión indiscutible. Se ha de comprobar muy bien a través de lo que el comandante Celier, afirma:

- Que la escuadra más débil permanecería en sus bases y rehusaría el combate;
- Que la escuadra más fuerte estaría condenada a una actitud pasiva por el temor de exponer los buques a los torpedos;
- Que la única actividad real tomaría la forma de guerra de corso; y
- Que esta guerra sería conducida sin merced, el almirante Aube había exactamente descrito, según él, con cuarenta años de anticipación, toda la guerra naval en el Mediterráneo (Coutau-Bégarie 1989: 26-27).

La influencia de esta escuela alcanzó su máximo apogeo cuando, en 1886, el mismo almirante Aube asumió como Ministro de Marina. Suspendió inmediatamente el programa de construcción de acorazados, desarrolló una base naval en Bizerta,

impulsó los esfuerzos franceses de investigación y desarrollo de submarinos, y comenzó la construcción de cruceros y lanchas torpederas a gran ritmo. Por el corto lapso de un año y medio, el sueño se hizo realidad: el filósofo se convirtió en rey, y las ideas pudieron verdaderamente ponerse en práctica (Till 1988: 53).

A pesar de esto, es importante precisar que la "Jeune Ecole" no tuvo una aceptación unánime en Francia, sino que generó una corriente opositora considerable que, luego de una serie de vaivenes, logró prevalecer en los últimos años de la década de 1900.

Es así como su influencia comenzó a esfumarse, y la idea de la guerra contra el comercio lentamente decayó, lo que dio inicio, en 1901, a la construcción de acorazados. Esto sucedió en parte por motivos que nada tenían que ver con la validez intelectual de las mismas ideas de la escuela. La concepción estratégica francesa cambió en relación con Gran Bretaña, la cual comenzó a ser vista cada vez menos como enemigo y cada vez más como aliado. Las concepciones de la "Jeune Ecole" eran tan importantes para la prevención de una posible guerra contra los británicos, que al desaparecer la hipótesis de conflicto virtualmente se demolió toda la estructura, al menos en lo que a la Armada Francesa se refería.

En este sentido, algunas dificultades de la filosofía de la Jeune Ecole se comenzaron a hacer evidentes. Sus suposiciones técnicas sobre la defunción del acorazado y sus declaraciones sobre la efectividad de la guerra de corso eran cada vez menos creíbles. El ex ministro de Marina J. L. de Lanessan preguntó si ¿no era acaso cierto que una exitosa guerra contra el comercio requeriría un grado mínimo de control del mar, y por consiguiente se necesitaría los buques y doctrinas mejor preparados para obtenerlo? "Las únicas veces en que la guerra de corso fue efectiva contra nuestros enemigos", escribió, "nuestras flotas eran lo suficientemente fuertes como para estar en capacidad de disputarle al enemigo la supremacía en el Canal de la Mancha o en el Mediterráneo". El éxito de los incursores confederados en la Guerra de Secesión fue a menudo usado como prueba por la Jeune Ecole, pero en realidad el bloqueo comercial establecido por el Norte, basado en el dominio del mar, estranguló al Sur, mientras que corsarios como el Alabama se limitaban a hostigar el tráfico de la Unión.

Pero la real debilidad de la Jeune Ecole fue el tipo de marina que proponía, ya que estaba pensada exclusivamente contra Gran Bretaña. Francia podía muy bien entrar en guerra con Rusia, Alemania o Italia, ya que poseía un imperio global que mantener y expandir. Por eso, necesitaba contar con una marina importante, capaz de disputar el control del mar, enfrentarse a una fuerza enemiga y conducir operaciones contra su costa.

Obviamente, hubo grandes dificultades en el camino de una iniciativa tan extremadamente novedosa como la filosofía de la "Jeune Ecole". Sin embargo, fue un intento valiente y original por resolver el problema histórico de cómo emplear mejor una armada inferior contra una potencia marítima predominante. Debido a que muchos países se han encontrado en tal situación, las ideas desarrolladas por la Jeune Ecole ganaron considerablemente atractivo en diferentes épocas (Till 1988: 54-55).

E. SIR JULIAN STAFFORD CORBETT

Julián Corbett nació el 12 de noviembre de 1854, obtuvo el título de doctor en leyes de primera clase en Cambridge, fue llamado para ejercer como abogado, pero nunca practicó seriamente su profesión, debido a que poseía cómodos medios privados que le permitieron viajar extensamente, y luego dedicarse a escribir sobre historia naval (Till 1988: 55).

Corbett fue el primer escritor de asuntos navales en buscar integrar la teoría de la guerra de Clausewitz al estudio de la guerra en el mar. En este sentido, Corbett se presenta como un contrapunto clausewitziano a las consideraciones de inspiración jominiana, establecidas por Mahan.

Se debe tener cuidado en no considerar la relación Corbett–Clausewitz y Mahan–Jomini como expresiones del mismo tipo de descendencia intelectual y metodológica. Corbett pretende utilizar a Clausewitz para reflexionar sobre la guerra en el mar; se trata de un desdoblamiento teórico explícitamente asumido. Mahan, por su parte, a partir de su percepción inicial, toma a Jomini como un ejemplo, una fuente adicional de inspiración, empleando elementos de él que considera útiles.

Corbett fue uno de los miembros fundadores de la Navy Records Society, que editaba y publicaba colecciones de documentos de la historia británica, lo que le permitió tener el debido respaldo historiográfico para sus diversas obras y reflexiones. Su reputación como historiador naval serio comenzó con el suceso de su libro “Drake and the Tudor Navy” en 1898.

Se dedicó a la historiografía naval, consciente de que la historia se convertiría en un aspecto importante en la educación de oficiales de marina en el advenimiento del nuevo siglo. Redactó una serie de artículos políticos sobre la importancia de la reforma naval. Uno de estos artículos en los que apoyaba la reforma de la educación naval llamó la atención del Almirante Fisher, entonces Segundo Lord del Almirantazgo, lo que lo llevó a ser invitado para desempeñarse como profesor del recién fundado curso de guerra del Royal Naval College.

Siendo un civil enseñando a militares y un especialista de asuntos militares escribiendo para el público en general, Corbett fue llevado a ponderar las restricciones políticas que moldeaban la estrategia y la especificación de los medios navales. El énfasis era en el sentido que se evitase una educación con simplificaciones excesivas (Corbett alertaba, en privado, contra el uso indiscriminado de los principios mahanianos), y que llevase a los oficiales, a lo largo de sus carreras, a poder lidiar con la complejidad de la estrategia en el contexto de las decisiones e influencias políticas.

En este proceso, Corbett acabó por difundir las conferencias que preparaba para la Marina Real en la universidad, así como al público en general a través de sus libros. El suceso comercial y la creciente densidad y pertinencia de sus cuestionamientos,

lado a lado con la publicación de sus artículos políticos, acabaron por aproximarlo al círculo íntimo de los amigos del Almirante Fisher. Como resultado de ello, Corbett pasó a tener acceso a documentos reservados y sus críticas y sugerencias acabaron por conducirlo a una relación con el más alto círculo de decisión de la Marina, y la asunción de responsabilidades por la importancia de la estrategia en el curso de la guerra.

La conciencia de que la mayoría de los oficiales tenía una notoria carencia de lecturas esenciales en cuestiones de estrategia lo llevó a dar una serie de conferencias sobre la teoría clausewitziana a la luz de las cuestiones navales. Igualmente se percató de que para estas existían también lagunas de entendimiento en los oficiales, lo que lo llevó a la redacción de un pequeño texto de consolidación, un documento reservado cuyo título fue “Definiciones y Términos Estratégicos Usados en Lecturas Sobre Historia Naval”, que tendría por lo menos dos versiones en los años siguientes. Es de estas conferencias y del texto de definiciones que vendría más tarde la publicación, en 1911, de su libro más famoso: “Algunos Principios de Estrategia Marítima”.

Es fácil subestimar la importancia de Corbett en una época en que la comprensión de Jomini y de Clausewitz estaba condicionada a la tentativa de una conciliación entre sus obras y, muy particularmente, en una época en que el apego a las teorías de Mahan era, más que una filiación intelectual, una adhesión emocional.

Corbett, un civil que inauguraba el espacio de la reflexión intelectual sobre la estrategia de la guerra en el mar dentro de una Marina, era especialmente cuidadoso en evitar un enfrentamiento directo con las predisposiciones culturales y doctrinarias de su época. Todavía así, el esfuerzo de Corbett en extraer de Clausewitz la estructura por la cual se da un tratamiento teórico riguroso a las cuestiones de la guerra en el mar fue, de hecho, la expresión explícita de lo que eran reflexiones y debates que resonaban en los más altos escalones de la Marina Real en la era del Almirante Fisher.

Es de esta forma que Corbett se encontró en el centro del proceso de integración de la Marina Real, dando conferencias sobre historia naval y estrategia, colaborando con el Ejército Británico en la educación de sus oficiales que seguían el curso de la Escuela de Estado Mayor del Ejército en Camberley. Fisher entendía que el Naval War College y el Dreadnought serían el cerebro y los medios de una revolución naval, es así como Corbett lo lleva a considerar este colegio como un laboratorio de ideas para la formación de un Estado Mayor naval, al cual Fisher se resistía. Corbett era ya una parte esencial del más alto nivel de decisión y sus escritos eran prácticamente la doctrina estratégica de la Marina Real.

Durante toda su vida, Corbett enfrentó resistencias sobre sus ideas, tanto entre los oficiales como en el público en general. Parte de estas resistencias provenía de una desconfianza en cuanto al hecho de que él no era un oficial. Varios escritores, entre ellos el famoso Fred T. Jane, fundador de lo que hoy es el Jane´s Information Group, salieron en su pública defensa, así como algunos oficiales. Entretanto, su historia oficial de la Primera Guerra Mundial en el mar, prevista para varios volúmenes

encomendados por el Almirantazgo Británico, acabó por ser desautorizado. Su tercer volumen publicado después de su muerte el 21 de septiembre de 1922 traía una nota en que el propio almirantazgo afirmaba estar en entero desacuerdo con algunas de sus conclusiones.

A pesar de esto, Julian Corbett permanece como un historiador naval de gran reputación, y un teórico a quien ningún estudioso moderno de la guerra marítima puede permitirse ignorar. Su obra "Algunos Principios de Estrategia Marítima", por tratarse de una contribución de peso a la discusión de la guerra, es hoy una obra clásica de los estudios estratégicos que todo aquel responsable del ámbito de la defensa debería leer (Proença 1999: 106-108).

F. ALMIRANTE SIR HERBERT RICHMOND

El Almirante Richmond nació el 15 de septiembre de 1871 en Beavor Lodge, Hammersmith Inglaterra. Fue conocido en los círculos externos a la Armada Real a través de sus estudios históricos del poder marítimo británico y, luego de su retiro del servicio activo en 1931, hizo una segunda carrera como historiador en Cambridge, donde se estableció dentro de la tradición erudita Colomb-Mahan-Corbett. Su prolongada carrera en el servicio resultó fundamental para su desarrollo intelectual, lo que le permitió luchar contra el conservadurismo y los prejuicios profesionales.

Richmond fue contrario a los dogmas ortodoxos del Almirantazgo en la elaboración de la política naval, enfatizando la validez del estudio histórico como medio de difusión de sanos conceptos estratégicos y tácticos. La Primera Guerra Mundial, según él, puso al descubierto las serias deficiencias en comando y doctrina, en material y en mentalidad, así como preocupantes distorsiones de la perspectiva estratégica. **El duro contraste entre las expectativas y los logros era atribuible, desde su punto de vista, al fracaso en desarrollar un aparato intelectual dentro de la Marina, y al prolongado desdén por la educación de los oficiales en los aspectos superiores de su profesión.**

En 1906, el almirante Sir John Fisher llamó a Richmond al Almirantazgo como ayudante secretario. Tal como Jellicoe, Bacon, Oliver y otros brillantes oficiales que ocuparon ese puesto, Richmond fue escogido para progresar rápidamente en el futuro. Dos años más tarde, con 35 de edad, fue ascendido al grado de Capitán de Navío y designado Comandante del HMS Dreadnought, buque insignia de la Gran Flota Británica, y el primero de los revolucionarios acorazados de Fisher con único gran calibre (cinco torres dobles de doce pulgadas y 27 cañones de 76 mm en montajes simples). Pero el entusiasmo de Richmond por Fisher tenía límites, y cuando junto con otra gente trató, infructuosamente, de canalizar las energías reformistas de Fisher hacia temas de mayor nivel, como el planeamiento de guerra general y la creación de un estado mayor naval moderno, su entusiasmo decayó notablemente.

Fue Julian Corbett quien se convirtió en esos tiempos en su íntimo amigo y confidente, alentándolo en su vocación académica. Despertó en Richmond el interés

por los grandes problemas de la defensa del imperio, y la necesidad de extensos cambios educacionales y organizativos para asegurar su estudio sistematizado. Con el apoyo de Corbett, emprendió su primer trabajo histórico de importancia, un estudio en tres tomos titulado “La Marina en la Guerra de 1739-1748”. El libro dejó establecida su calidad como historiador, y posteriormente se le otorgó la prestigiosa Medalla de Oro de Chesney del Instituto de los Servicios Reales Unidos. El único oficial naval que había recibido tal honor hasta entonces era Mahan. Ese libro fue para Richmond una experiencia formativa importante, en cuanto a su comprensión de los principales conceptos de estrategia marítima y a la consolidación de su opinión sobre el rol de un estado mayor naval y la necesidad del planeamiento conjunto para guerras futuras.

Al terminar su Comando, en el Dreadnounght, empezó a dar conferencias en el Colegio de Guerra Naval. Allí eligió a algunos de los alumnos e instructores con inquietudes reformistas para tratar de organizar la Sociedad Naval y su publicación cuatrimestral, The Naval Review.

Su objetivo era provocar una regeneración intelectual de la Armada y desafiar al convencionalismo que reservaba los temas políticos exclusivamente a los almirantes más antiguos. **El propósito era fomentar el interés en lo importante de la profesión, es decir, en el estudio y comprensión de la estrategia y la táctica, desarrollando el hábito mental de razonar las cosas, llegando hasta el fondo de ellas, deduciendo principios y difundiendo así el interés sobre la mejor parte de la tarea.**

Con la finalidad de evitar la censura oficial, se decidió a hacer de la revista una publicación privada, con circulación restringida a los miembros de la Sociedad. También se introdujo el anonimato de los colaboradores para protegerlos y estimular la discusión libre en todos los niveles jerárquicos.

Pero la revista no fue tomada a bien por la mayoría de los oficiales más antiguos. La censura fue impuesta durante la guerra hasta alrededor de 1925, cuando Beatty tuvo la sensatez de levantarla. Los intentos de suprimir la revista y a sus creadores solo fortalecieron su perseverancia. Durante los años de guerra, mientras aumentaba la insatisfacción pública con el manejo de las operaciones por parte del Almirantazgo, la Sociedad Naval se convirtió en la estructura desde la cual Richmond y sus amigos concentraban sus esfuerzos para producir cambios, y tuvieron contactos altamente controvertidos con Lloyd George, que contribuyeron a la decisión de deponer el régimen del Almirante Jellicoe en 1917.

The Naval Review sirvió para que Richmond fuera catalogado como hereje que había que observar con cuidado. Como subdirector de Operaciones del Almirantazgo (febrero 1913-mayo 1915), también se encontró atrapado entre la cautela defensiva de sus superiores jerárquicos, por un lado, y las obsesiones ofensivas desatadas por Winston Churchill, por el otro.

Richmond descubrió casi todos los disparates en los esquemas para el Mar del Norte y el Báltico del Primer Lord del Mar. Trató de disuadir a Churchill de realizar el ataque

exclusivamente naval contra los Dardanelos, lo que le costó ser cambiado al puesto de oficial de enlace con la flota italiana. Lo irónico de esto fue que el mismo Richmond era un convencido de que una estrategia bien concebida y correctamente ejecutada tendría éxito en cualquiera de muchos lugares posibles, excepto en los estrechos turcos, donde no podría obtener los efectos ansiados por Churchill.

Terminada la Primera Guerra Mundial y con la designación del Almirante Beatty como Primer Lord del Mar, en noviembre de 1919, las perspectivas de Richmond mejoraron. Fue ascendido a Contralmirante y designado para reanudar el Curso de Guerra para Oficiales Superiores en Greenwich. Este cargo le permitió ejercer su talento didáctico, y además le proporcionó un panorama certero para intentar una innovación educativa sensata. La amistad con Beatty también implicaba una oportunidad de influir en el desarrollo general de la política de posguerra.

Estar en Greenwich le permitió continuar escribiendo y expandir sus contactos hacia amplias comunidad militares y académicas. Dio conferencias en el Instituto de Servicios Reales Unidos, el Real Instituto de Relaciones Internacionales y las universidades de Cambridge y Londres.

Sobre su obra, completó y extendió los esfuerzos iniciales de Mahan y Corbett, llevando al conocimiento general el significado de la historia naval, tanto en el campo de la seria investigación académica como en el proceso vital de la educación de oficiales. Que muchos de sus libros sean ahora desdeñados puede relacionarse con su enfoque en cierto modo determinista de la historia, anticuado para los cánones actuales. Como Mahan, sondaba el pasado por las “lecciones intemporales”. La tendencia queda de relieve en sus libros más populares, en los que se proponía difundir la doctrina histórica a un público en general poco informado.

Didáctico en método y propósito, muchas de sus obras fueron esencialmente productos de su tiempo, y hoy, solamente interesan como evidencias del pensamiento y debates de entonces. Sus últimos dos libros, “Statesmen and Sea Power” y el póstumo “The Navy as an Instrument of Policy 1558-1727”, quedan aparte, y han sobrevivido mejor recordados. En amplio análisis, buscó explicar a los conductores políticos y militares sus responsabilidades conjuntas en la definición de los objetivos nacionales y en el desarrollo de las políticas estratégicas que mejor les sirvan en la paz y en la guerra.

El principal propósito de Richmond no era inventar una teoría universal del poder naval, sino explicar simplemente los logros marítimos británicos con respecto a determinadas personalidades en ciertas circunstancias, y según políticas nacionales conscientemente aplicadas. Siempre consciente de la especialidad política, geográfica y tecnológica, discrepó con la preocupación de los más radicales autores navalistas “oceánicos” por las operaciones de la flota de batalla para ganar el control del mar. Fue aun más allá para enfatizar que el poder naval es una estructura muy compleja donde todo esfuerzo queda incluido, tanto en un sentido puramente militar como instrumento de la diplomacia, o del poder económico. De allí su propia preocupación por explicar conceptos fundamentales como líneas de comunicación y

defensa del tráfico comercial, bloqueo y derechos de los beligerantes, operaciones combinadas y alianzas políticas.

Richmond no fue el generador de una línea de pensamiento específica en sus alumnos, y sus obras no han ocupado un sitio tan elevado como las de Mahan en las listas de lecturas recomendadas. Sin embargo, la mayor consecuencia de su influencia se encuentra en las obras de la generación siguiente de sobresalientes eruditos navales, tales como el profesor Arthur J. Marder y el capitán de navío Stephen Roskill, cuyas carreras tuvieron varios puntos de contacto con la suya. La capacidad intelectual y la pluma de Richmond dominaron el terreno después de la Primera Guerra Mundial, y extendieron los esfuerzos pioneros de sus propios maestros para implantarlos más firmemente en nuestro conocimiento general. Falleció en Cambridge, el 15 de diciembre de 1946 (Till 1988: 60-66).

G. ALMIRANTE RAOUL CASTEX

Como la carrera de Clausewitz, la de Castex fue a la vez brillante y decepcionante. Brillante porque él alcanzó el más alto grado de la jerarquía militar, desempeñó comandos importantes y ejerció una influencia profunda sobre varias generaciones de Oficiales. Decepcionante porque fue siempre como él mismo lo ha dicho, "mantenido apartado de la dirección efectiva de los asuntos, tanto en la preparación como en el desarrollo y la liquidación de los grandes acontecimientos de 1939-40" y sus advertencias tuvieron nada más que "un alcance únicamente pedagógico y platónico". La suerte de su obra está impregnada de la misma contradicción: saludadas unánimemente luego de su aparición como un monumento del pensamiento estratégico, sus "Teorías Estratégicas" no han tenido, lejos de ello, la posteridad que merecen. Están todavía por descubrir.

Raoul Víctor Patrice Castex, hijo de un oficial de Cazadores, nació el 27 de octubre de 1878 en Saint-Omer. Ingresó primero de su promoción a la Escuela Naval, en 1896 a la edad de 18 años; egresó también primero, dos años más tarde. Sus primeros destinos le hicieron descubrir Indochina de donde trajo, a los veintisiete años, tres libros en los cuales se pueden encontrar ya fijadas las grandes líneas de la visión geopolítica que vivirá en él, y con él toda su vida, que es elocuentemente resumida por el título de uno de ellos, "Amarillos contra Blancos".

De vuelta en Francia fue varias veces ayudante de órdenes del ministro, pasando un tiempo en la escuela de oficiales artilleros, en donde obtuvo el primer puesto en 1911, y publicó varios estudios históricos inscribiéndose en la corriente de pensamiento inspirada por Mahan, cuyos dirigentes fueron los comandantes Darrieus y Daveluy. En comparación con estos, Castex mostró todavía poca originalidad. Si más tarde él tomó alguna distancia en sus "Teorías", no será sin reconocer la deuda con ellos, especialmente con Daveluy.

Después de la Primera Guerra Mundial, pasada casi enteramente en el Mediterráneo, el Capitán de Fragata Castex fue designado en 1919 Jefe del Servicio Histórico de la Armada, recientemente creado. Al año siguiente, fue profesor de la

Escuela de Guerra Naval. En 1927, se incorporó a una cátedra en el Centro de Altos Estudios navales, creado en 1921 para el perfeccionamiento de los oficiales superiores. En el transcurso de estos años, comenzaron a aparecer los libros que van a establecer su reputación: En primer lugar, en 1920, la "Síntesis de la Guerra Submarina", en el cual afirmó la legitimidad del arma submarina contra los anglosajones que quieren prohibirla para preservar el dominio ejercido por sus flotas de línea.

Su alegato provocó un vivo choque entre los delegados franceses y británicos a la conferencia de limitación de armamentos que se inició en Washington en 1921; el primer lord del almirantazgo británico acusó a Castex de retomar, por cuenta de Francia, la idea de una guerra submarina contra Inglaterra. Este incidente se debió a la confusión del primer lord, que cometió un grueso error de interpretación, pero que tuvo por consecuencia llevar a Francia a aceptar reglas que constriñen el empleo de los submarinos, con gran fastidio de Castex, que manifestó el más vivo recelo respecto de las conferencias internacionales sobre armamentos, que no conducen, según él, sino a debilitar la seguridad de Francia.

A la "Síntesis de la Guerra Submarina" siguieron en 1923-24 los dos volúmenes de las "Cuestiones de Estado Mayor", donde Castex destacó la necesidad de una organización rigurosa y dominante. Se consagró, enseguida, a su obra más importante, las "Teorías Estratégicas" cuyos cinco volúmenes aparecieron entre 1929 y 1935. En 1935, publicó también un pequeño libro sobre la geopolítica rusa, De Gengis Khan a Stalin.

Su obra estuvo estrechamente ligada a su carrera, consagrada en primer lugar a la formación de oficiales. Contralmirante en 1928, a los cincuenta años llegó a ser en 1932 Comandante de la Escuela de Guerra Naval y del Centro de Altos Estudios Navales. Promovido a Vicealmirante en noviembre de 1934, retuvo esas funciones hasta julio de 1935 en que fue nombrado prefecto marítimo en Brest. En septiembre de 1936, volvió a estar a la cabeza de la Escuela de Guerra Naval. Miembro del Consejo Superior de la Armada en febrero de 1937, Almirante e Inspector General de las fuerzas marítimas en el siguiente mayo, fue llamado a la Jefatura del Colegio de Altos Estudios de Defensa Nacional creado para iniciar en la Estrategia General a los oficiales superiores de las tres armas y a los altos funcionarios. Dirigió los tres periodos del novel organismo hasta su desaparición por la guerra. La fórmula fue retomada después de 1945 con el Instituto de Altos Estudios de la Defensa Nacional.

Cuando Francia le declaró la guerra a Alemania, el 3 de septiembre de 1939, el Almirante Castex, que era el número tres en la jerarquía naval después de Darlan y de Laborde, tomó el comando del teatro de operaciones de los Bajíos del Norte y del Canal de la Mancha, con su cuartel general en Dunquerque. Castex percibió rápidamente la terrible vulnerabilidad del dispositivo terrestre, y sugirió medidas defensivas destinadas a hacer de Dunquerque un campo atrincherado, profetizando con una precisión sorprendente lo que iba a acaecer en 1940. El único resultado de esas proposiciones, juzgadas muy derrotistas, fue provocar su pase al retiro. Desde entonces, no desempeñó ningún papel activo.

Retirado a su aldea de Villeneuvede-Riviere, en Alta Garona, no pudo más que asistir, impotente, a la verificación de sus análisis durante la campaña de Francia. Desaprobó el armisticio que, según su parecer, ignoraba la retaguardia constituida por el Imperio (Cuando un repliegue sobre el África no podía realizarse ante la improvisación y el desconcierto de la derrota, y que aquel no había sido preparado en tiempo de paz) y adoptó una actitud pasiva en relación con el gobierno de Vichy, pero criticó los excesos de la "liberación" (que escribirá a menudo entre comillas). A partir de 1947, pronunció frecuentes conferencias en las escuelas de guerra y en el Instituto de Altos Estudios de la Defensa Nacional. Murió el 10 enero de 1968, en su nonagésimo año. Ningún buque lleva su nombre.

La publicación de las "Teorías Estratégicas" hizo de Castex el estratega naval más célebre de su tiempo. El Almirante Richmond hizo un comentario muy elogioso en el Naval Review. El Almirante Otto Groos las resumió para los marinos alemanes en la Marine Rundschau. Fueron traducidas integralmente en la Argentina, parcialmente en Grecia, en Inglaterra, en Japón. Pero, como se comprueba, no ha tenido una real posterioridad.

Ha habido, hay siempre, aunque declinante, un pensamiento mahaniano. No hay, no ha habido nunca una escuela "castexiana". Cierto es que "la influencia de Castex, aunque difícil de medir, se extendió ampliamente fuera de Francia", pero se trata de un influencia difusa, no sistemática. En la misma Francia, sus obras están agotadas hace más de cincuenta años, su compilación póstuma, Melanges stratégiques, aparecida en 1976, no tuvo sino un tirada irrisoria (832 ejemplares) y casi no tuvo eco. Es difícil de saber si Castex es leído todavía, pero fuerza es comprobar que él no es prácticamente citado jamás, salvo por algunos escritores militares. Raymond Aron, quien, sin embargo, conoce bien a los estrategas y los geopolíticos, parece ignorarlo completamente. No le fue dedicado ningún estudio, fuera de cortos artículos, mientras que su rival Richmond ya tiene una biografía. Varias serían las razones que pueden explicar este descrédito.

En primer término, la época casi no era propicia a la reflexión. Cuando las "Teorías Estratégicas" estuvieron finalizadas, el problema ya no era pensar la guerra, sino hacerla. Las grandes oleadas del pensamiento estratégico en los siglos XVIII (Folard, de Saxe, Guibert…) y XIX (Clausewitz, Colomb, Mahan) fueron posibles por periodos de paz bastante largos que incitaban a los militares a llenar su holganza con el estudio. En la década del 30, había algo más urgente por hacer y, después de la guerra, la voluntad de reconstruir sobre bases nuevas el espectáculo de una evolución a la vez técnica y estratégica de una inmensa amplitud, también el hecho de que el poder naval francés había desaparecido. Todos estos factores han hecho que la obra de Castex no haya tenido la repercusión que pudiera haber tenido en otro momento.

A esta desfavorable coyuntura se agrega el hecho de que Castex, por la fuerza de los hechos, ha sido un continuador y no un fundador. Cualesquiera que sean sus insuficiencias y sus errores, Mahan creó una estructura conceptual alrededor del Seapower, de la misma forma que en geopolítica lo hizo Mackinder alrededor del Heartland. Los que vinieron después de ellos, Corbett y Castex en estrategia naval,

Spykman en geopolítica, se han encontrado desvalorizados, incluidos a veces contra su voluntad en un cuadro concebido fuera de ellos y que había adquirido valor de paradigma, mucho más gustosamente aceptado, pues Mahan, como MacKinder, "ha llegado a ser uno de esos autores cuyos escritos son más citados que leídos, a los cuales se hace más alusión que motivo de estudio".

Este fenómeno se ha verificado sobre todo en el mundo anglosajón, donde Castex no ha hecho escuela. Más que cualquier otro, este factor ha contribuido a su progresivo desdibujamiento. El almirante Lepotier cita el caso del Almirante King, quien consultaba las "Teorías Estratégicas" durante la guerra mientras dirigía las operaciones de la U.S. Navy, pero este no parece tratarse de un comportamiento típico. Se debe comprobar, con Geoffrey Till, que Castex "no parece haber tenido una influencia discernible en las Armadas británica y norteamericana". Esto se comprende fácilmente. Actuó contra él el obstáculo lingüístico: si es exacto que los franceses casi no leen inglés, lo inverso es todavía más cierto. Y entre los que podrían leerlo, la influencia de Mahan era demasiado fuerte. Bernard Brodie, que lo ha estudiado, retiene de él que estaba "sobre todo interesado en las operaciones submarinas de la guerra 1914-1918". Justiciado en los años 1920, a la luz de las controversias que había suscitado la "Síntesis de la Guerra Submarina", un juicio tal parece simplista, por lo menos, cuando se han leído las "Teorías".

Los historiadores recientes, sin embargo, lo han vuelto a tomar en cuenta. Ellos tienen tendencia a no ver en Castex más que un continuador que ha reactualizado las teorías de Mahan a la luz de las enseñanzas de la Primera Guerra Mundial y que las adoptó al caso de un país que no era más que una potencia naval mediana. Para Clark Reynolds, las "Teorías"son una respuesta a la crisis doctrinal que, por entonces, atravesaba la Armada Francesa. Para Geoffrey Till, "puede que la principal contribución de Castex a la estrategia marítima haya sido, al restaurar con fuerza y razones las antiguas verdades de Mahan y Colomb sobre la importancia del dominio del mar y la necesidad de destruir la fuerza principal del enemigo en una batalla, devolver a las Armadas la confianza en ellas mismas", después de las controversias consecutivas a su casi inmovilismo durante la guerra de 1914-1918. Los historiadores anglosajones de la estrategia naval se reúnen, por lo tanto y más allá de apreciaciones divergentes, para atribuir a la obra de Castex una importancia esencialmente coyuntural.

Hay que decir que el mismo Castex incita fuertemente a las conclusiones en este sentido, debido a su insistencia sobre la fuerza organizada (la flota de batalla) y sobre el combate decisivo. Él no tiene, por lo tanto, nada original en relación con Mahan y Colomb. Pero esta conclusión es el resultado de una lectura apresurada. Un estudio más profundo puede poner en evidencia interpretaciones que no se integran en esta "doctrina pura" de la batalla y también, a veces, la contradicen pura y simplemente. Se puede, por lo tanto, llegar a pensar que la obra teórica de Castex es infinitamente más compleja que lo que se ha querido admitir hasta el presente y que es una desvalorización abusiva ver en ella nada más que una reactualización de Mahan. **Las "Teorías Estratégicas" constituyen la cúspide y la síntesis del pensamiento estratégico naval clásico, pero al mismo tiempo llevan el germen de su negación** (Coutau-Bégarie 1989: 43-49).

H. VICEALMIRANTE OTTO GROOS

El Vicealmirante Otto Groos nació en Jülich, el 17 de julio de 1882, y falleció en Bremen el 29 de mayo de 1970. Tuvo una curtida experiencia naval y académica, ostentaba el grado de Capitán de Navío, así como el título de Doctor en Filosofía, obtenido en el año 1925 en la Universidad de Friedrich-Wilhelms en Bonn, cuando escribió la más sonada de sus obras: "La Guerra en el Mar 1914-1918" en 1934, recopilación de 15 volúmenes, de donde extraería los eventos que después se resumirían en el libro "La Doctrina de la Guerra Marítima" de 1960.

En él describe sus percepciones según las enseñanzas de la Primera Guerra Mundial. En la Introducción y los tres primeros capítulos, teniendo a Clausewitz como referencia, formuló interesantes juicios sobre las relaciones entre la política y la estrategia, la conducción político-estratégica de los conflictos y la unidad de la guerra.

A lo largo de su carrera, trabajó en el Archivo de la Marina donde colaboró en la elaboración de la "Historia Oficial de la Gran Guerra". Entre los años 1931 y 1934, se desempeñó en el cargo de Jefe de Estado Mayor de la Marina.

Después de la Primera Guerra Mundial, el Almirante Alfred von Tirpitz trató de ocultar el hecho de que su "Política de Riesgo" había fracasado, como factor disuasivo, ante la Gran Flota Británica. Es así como se comenzó a redactar una Historia Oficial de la Guerra, en la cual se intentaría ocultar las equivocaciones estratégicas, culpando a las autoridades civiles por no haber alcanzado el éxito.

El Oficial encargado de la crucial tarea de redactar la sección sobre la "Guerra en el Mar del Norte" fue el entonces Capitán de Navío Otto Groos, quien exhibía un criterio excepcionalmente amplio y con profundos conocimientos de la teoría naval. Años más tarde, tuvo el gran mérito de introducir primero a Corbett, casi desconocido por completo antes de la guerra, y después al Almirante Castex en la Marina Alemana, y ejerció una influencia muy saludable como una brillante autoridad en el ámbito de la estrategia naval.

Pero, por desgracia, su ardiente admiración por Tirpitz deformó su criterio con los argumentos de este último. Por eso, el capítulo "Guerra en el Mar del Norte" presenta un espectáculo curiosamente contradictorio. El Almirante Groos comenzó admitiendo abiertamente que la Marina Alemana no había entendido, que la esencia de la estrategia naval no se basaba en la lucha por la supremacía militar como un fin en sí mismo, ni que su objetivo final era del control de las comunicaciones; y criticó fuertemente la incapacidad de los comandantes alemanes para comprender la importancia del hecho decisivo de que Gran Bretaña, solo por su posición geográfica, era capaz de cortar todas las comunicaciones transatlánticas de Alemania.

Pero el reconocimiento de este hecho no lo llevó a un reexamen fundamental de su relevancia en las políticas de Tirpitz o en la estrategia del Mando Naval alemán durante la Primera Guerra Mundial. En vez de eso, después de haber mencionado esta importante debilidad en la posición alemana, dejó de lado su investigación de este tema sin preguntarse si la Marina Alemana había tratado de solucionarla; y durante el resto de su análisis crítico trató el problema enfrentado a los Comandantes de la Marina.

Por otro lado, Groos no minimizó la gran superioridad a la que se vieron enfrentados y, por lo tanto, sostuvo correctamente que la única forma en la que la Flota de Alta mar Alemana podría haberle quitado el dominio del mar a la Gran Flota Británica hubiera sido a través de una serie de victorias sobre partes de él, en oposición a lo que Tirpitz, Wegener y otros proclamaban: que contaban con la capacidad de obtener una victoria por sobre toda la fuerza de la Gran Flota. Esta contradicción entre sus tendencias a disculpar lo sucedido y su mayor profundización se ven reflejadas de manera curiosa en su “Seekriegslehren” por el hecho de que él analiza la estrategia alemana en la Primera Guerra Mundial, no solo una, sino dos veces bajo distintos títulos mutuamente excluyentes, de manera equivocada como el problema de la “adquisición del dominio por medio de una batalla” y de manera correcta como el problema de disputarla por medio de una “flota en potencia” (Rosinski 2000: 91).

En 1928, el Almirante Groos volvió a juntar en su “Seekriegslehren” las ideas que había desarrollado mientras escribía la Historia Oficial, tomando la estructura de trabajo del libro de Corbett “Algunos Principios de Estrategia Marítima”, y mantuvo durante los siguientes ocho años, con su autoridad respaldada por la de Castex cuyo memorable libro “Teorías Estratégicas” fue publicitado entre 1929 y 1935, a la Marina Alemana en el camino seguro y de sentido común de la evolución de las doctrinas clásicas de Mahan y Corbett, a través de una larga serie de artículos en el Marine Rundschau (Rosinski 2000:96).

Groos destiló el encomiable nacionalismo que como militar debió a su patria, efectuando importantes análisis de las actividades emprendidas en las Guerras Mundiales, que alimentaron el apetito de soluciones en el arte de la Guerra Naval en particular, y a la Estrategia en general.

I. VICEALMIRANTE WOLFGANG WEGENER (1875-1956)

Tras la Primera Guerra Mundial, la poderosa Flota de Alta Mar Imperial Alemana había quedado reducida a la nada. Gran parte de sus poderosos buques yacían en los canales de Scapa Flow, como mudos testigos del último acto de rebeldía y orgullo de sus marineros. El resto, en su mayoría buques menores, habían sido repartidos entre los vencedores de la contienda. En esta Guerra, de nefastas consecuencias, el Capitán de Corbeta Wolfgang Wegener se había desempeñado como oficial de Estado Mayor de diversos mandos a flote.

Es a mediados de 1915, que elabora tres documentos, conocidos con el nombre de "Trilogía de Wegener", los cuales provocaron una gran polémica en la Flota de Alta Mar por su agudo espíritu crítico sobre la estrategia de la Marina Alemana. En 1926, el ya Vicealmirante Wolfgang Wegener presentó un Memorándum destinado al Alto Mando, el mismo que tuvo una amplia difusión entre los oficiales de la Marina de la época, lo que motivó que se resolviera publicarlo, en 1929, con el título de "La Estrategia Naval de la Guerra Mundial", en la que Wegener criticó fundamentalmente la estrategia naval alemana durante ese conflicto, y a su interpretación posterior; este documento ejerció gran influencia en el desarrollo del pensamiento alemán (Solís 1997: 257).

Wegener ya se había hecho conocido entre el personal de la Marina alemana durante la Primera Guerra Mundial, por su apasionado interés en la resolución de los problemas de la Flota de Alta Mar a través de la ocupación de Dinamarca. Él sostenía que esto le daría a Alemania el control total de los recursos económicos de ese país y además le permitiría a la Flota de Alta Mar amenazar por fin las rutas comerciales que fueran de alguna importancia para Gran Bretaña, tales como la ruta comercial escandinava que pasaba por el Kattegat y el Skagerrak. De este modo, obligaría al mando naval británico a atacarlos allí bajo circunstancias adversas o aceptar la pérdida de esa ruta y, además, la pérdida consiguiente de su prestigio frente a las potencias escandinavas.

Después de la derrota, él continuó con el análisis de estas ideas que lo llevaron a la conclusión de que la irremediable situación material y psicológica de la Flota de Alta Mar durante la Guerra Mundial no había sido, como Tirpitz y la Historia Oficial trataron de probar, solo el resultado accidental de incapacidades y problemas personales entre los líderes responsables. Había habido un punto fundamental que había salido mal en la visión de la Marina Alemana.

Llegó a determinar que la Marina, al haberse dedicado durante cuatro largos años a buscar obstinadamente la decisión puramente táctica contra la Gran Flota Británica, ocasionó que los comandantes alemanes perdieran de vista la situación estratégica y, por lo tanto, la verdadera importancia de la guerra naval, principalmente, el hecho de que la razón de ser de las flotas no consistía en lograr victorias "sin sentido" sobre las fuerzas armadas del enemigo, sino en la lucha por el control de las vitales rutas comerciales y en el mantenimiento de las comunicaciones hacia ultramar de su país. Es así como, al observar como hipnotizados el Mar del Norte que estaba "estratégicamente muerto", los comandantes alemanes no se dieron cuenta de que la solución a todos sus problemas se encontraba bajo sus narices.

Él planteaba la ocupación de Dinamarca para luego dirigirse al sur de Noruega; de esta forma, lograría acercar a la flota de Alta Mar a distancia de ataque del bloqueo británico efectuado desde la base de Scapa flow. Esto les permitiría asegurar la batalla bajo condiciones favorables, las mismas que habían estado buscando en vano en el Mar del Norte, y de no ser así, por lo menos los esfuerzos se dirigirían hacia la verdadera misión, el quiebre del rígido control británico y la apertura de "una puerta hacia el Atlántico" para las comunicaciones de Alemania en ultramar.

La búsqueda de causas escondidas para justificar esa ceguera llevó a Wegener hasta la "teoría de riesgo" de Tirpitz, a cuya perorata diplomática acusó de haber roto, debido a sus objetivos políticos autocontradictorios e inalcanzables, la capacidad de análisis estratégico de la Marina Alemana, además de imponerle una visión defensiva subconsciente, para la que su "voluntad de lucha" en forma tácticamente ofensiva había sido nada más que una reacción compensatoria.

La Marina Alemana, envuelta por la tradición de la guerra en tierra y sus condiciones fundamentalmente distintas, no fue capaz de detectar las falacias estratégicas de esa doctrina, así como su atrofia total en cuanto a un propósito estratégico; y es así como se mantuvo, intelectualmente, como una mera fuerza de defensa costera.

La principal crítica de Wegener, sobre el hecho de que los comandantes alemanes no pudieran comprender la situación estratégica a la que se enfrentaban, dio justo en el clavo. Sus sagaces ataques sobre la perniciosa influencia de la "teoría de riesgo" y del concepto ya conocido de la guerra en tierra, como la causa principal de esa derrota, se acercaron tanto a la verdad que solo un conocimiento completísimo de los hechos y un análisis elaborado de sus afirmaciones podrían haber determinado que erró en centímetros.

El giro de su discusión desde las preguntas: dónde, cuándo y cómo la Flota de Alta Mar podría haber llevado a la Gran Flota a la lucha, así como el tema decisivo del mantenimiento de las líneas de comunicaciones transatlánticas alemanas, surtieron efecto como una revelación absoluta. Mucho más aun debido a que Wegener, a pesar de que había puesto su dedo sobre el problemático tema de las relaciones anglo-alemanas, que Mahan había visto tan claramente, y que Tirpitz trató de evitar con las desastrosas consecuencias que tuvo, logró también evitarlos, aunque mucho más sutilmente que Tirpitz.

Después de reconocer inicialmente los tres factores que formaron la extraña situación de la Marina Alemana en la Primera Guerra Mundial **(inferioridad numérica, posición estratégica inferior y, poco análisis y voluntad estratégica),** se desvió él mismo y a sus lectores, y dirigió su estudio subjetivamente hacia el segundo y el tercer elemento, dejando de puntualizar que la razón principal de la incapacidad de Alemania para mantener sus líneas de comunicación transatlánticas "contra Gran Bretaña" había sido su incapacidad de crear la fuerza naval superior que se necesitaba para ello y, en grado secundario, su posición inferior y falta de compresión estratégica.

Por esto, a pesar de sus profundas críticas, no dio con la falacia principal de Tirpitz respecto a que Alemania había contado en la Primera Guerra Mundial con una fuerza naval capaz de disputarle el dominio del mar a Gran Bretaña, y en consecuencia, solo castigó los errores de ejecución y no, lo que era mucho más importante, decirles a sus lectores que el procedimiento había fallado por su imposibilidad, debido fundamentalmente a la inferioridad de su Poder Naval.

Sin embargo, este pequeño estudio se transformó en una especie de evangelio para la nueva Marina Alemana; les quitó el peso de tener que averiguar cuál había sido el

problema real. Les dio una tarea para el presente y una meta para el futuro, además de proporcionales una esperanza mesiánica. Del mismo modo que con los profetas antiguos, la determinación y la condenación de los errores del pasado ayudaron a establecer, no solo la esperanza, sino también la seguridad de una resurrección gloriosa.

De este modo, el resultado de los intrépidos intentos de Wegener por llevar a la Marina Alemana fuera del laberinto en que Tirpitz la había metido tuvo como resultado el mero cambio de pasillos en el mismo laberinto; los llevó a otra confusión, más cercana a la verdad, más sutil y, por lo tanto, más peligrosa en algunos sentidos. Debido a que él también cerró sus ojos frente al desagradable hecho de que Alemania no podría ser capaz de asegurar su "dominio" en los estrechos contra el Poder Naval superior de Gran Bretaña, su afirmación de que la verdadera misión de la Marina Alemana era asegurar sus líneas de comunicación vitales transatlánticas se mantuvo como un postulado vacío en la práctica, una burla hueca o, peor aún, un engañoso fuego fatuo.

Pues, a pesar de que los líderes de la Armada Alemana obviamente no podían olvidar ese hecho tan concreto como lo podía hacer él en el papel, su oscuro, equívoco y hasta contradictorio concepto del "dominio" no solo ayudó a ocultar esa contradicción, sino que también fue el punto de partida para que, entre 1926 y 1939, la Marina Alemana se debilitara, por medio de una serie de pasos ingeniosos incluso casi imperceptibles, hasta el extremo de que al comienzo de la Segunda Guerra Mundial se había reducido considerablemente, pero se continuó alabando esa concepción (Rosinski 2000:118-121).

La idea de Wegener al respecto, que una flota inferior podía aún persistir en la ofensiva y convertirse en instrumento estratégicamente vital para un país que era a lo sumo semioceánico, naturalmente tuvo gran atractivo dentro de su generación. Sus conceptos también desempeñaron su parte en la estrategia marítima de Alemania en la Segunda Guerra Mundial, como se ve claramente. Sin embargo, esa filosofía contenía dificultades y ambigüedades.

Wegener dio demasiada importancia a las disposiciones relativas y geográficas, y no la suficiente a la inferioridad numérica básica de la Marina Alemana. El bando más débil fue siempre más vulnerable en el mar que en tierra. En la guerra marítima, el bando que pierde la posibilidad de disputar el control queda prácticamente inerte ante los ataques de su enemigo, y sin esperanzas de modificar tal situación. Particularmente, no quedó claro por qué un encuentro decisivo frente a Noruega debería resultar más favorable a Alemania, que otro librado en medio del Mar del Norte. Pese a que el razonamiento de Wegener parecía ingenioso y convincente, era fundamentalmente erróneo (Till 1988: 69).

J. ALMIRANTE DE LA FLOTA SERGEI GORSHKOV

El Almirante Sergei Gorshkov nació en Ucrania, el 6 de febrero de 1910, y entró en la Marina en 1931. Después de prestar servicio en las flotas del Pacífico y del Mar

Negro, comandó en 1938 un escuadrón de destructores, probablemente con el grado de capitán de fragata. Su jerarquía le permitió escapar de las purgas de Stalin, y posiblemente se benefició con la desaparición forzada de muchos de sus superiores.

Al estallar la guerra con Alemania, el 22 de junio de 1941, comandaba una división de cruceros en el Mar Negro, y se distinguió en las operaciones combinadas con inusual anticipación, y al comando de la Flotilla de Azov desempeñó un papel prominente en diciembre de 1941, durante la mayor operación anfibia soviética de toda la guerra, consistente en el desembarco de 40,000 soldados en Kerch para aliviar la presión alemana sobre Sebastopol.

El resto de la guerra lo pasó apoyando las operaciones terrestres en Crimea, y finalmente al comando de la Flotilla del Danubio, sosteniendo a los ejércitos del mariscal Molinovsky en su itinerario desde Ucrania y los Balcanes hasta Alemania. En consecuencia, durante la guerra, su desempeño como oficial fue todo un ejemplo personal del rol de apoyo al ejército, aceptado por la Armada Soviética, y que más adelante él mismo le haría superar.

Al terminar la guerra, ascendió rápidamente. Luego de un periodo, estuvo como Jefe del Estado Mayor y, posteriormente, fue Comandante en Jefe de la Marina Soviética, bajo el mando del almirante Kuznetsov. Es en este momento que Nikita Khruschev estaba consolidándose en el Politburó, y era conocida su oposición al plan naval de buques grandes que Kuznetsov había obtenido de Stalin.

Probablemente fue a recomendación de Khruschev que Gorshkov sucedió a Kuznetsov en 1956, en la creencia de que las ideas del nuevo Comandante en Jefe sobre el futuro de la Marina serían compatibles con las suyas. Además, aumentaron su influencia para su designación, las relaciones que había tenido en la guerra con hombres que ahora alcanzaban el tope de la estructura política y militar, tales como Malinovsky, viceministro de Defensa; Grechko, que pronto sería Comandante en Jefe de las fuerzas terrestres; y Brezhnev, cuya importancia crecía dentro del partido.

Los discursos y declaraciones políticas de Gorshkov, hasta la década de 1960, repetían la doctrina tradicional de las tareas primarias de la Marina Soviética en apoyo del ejército y defensa de las fronteras marítimas de la nación. En cuanto a los aspectos prácticos, lanzó el programa de construcción de la primera clase de destructores misilísticos de gran tamaño; así aseguró la prominencia de los buques de superficie en la expansión naval futura.

La caída de Khruschev en 1964 no debilitó su posición, y su promoción tres años más tarde al rango de Almirante de la Flota de la Unión Soviética, concediéndole paridad con los Comandantes en Jefe de las Fuerzas de Tierra y de Cohetes Estratégicos, fue un reconocimiento público de mucha importancia para la Marina. A partir de entonces, sus artículos publicados pusieron el acento sobre las misiones de la Marina en todo el mundo, y su destacada contribución a la estrategia nuclear nacional.

No hay registros que acrediten que Gorshkov haya tenido actividad política; no se afilió al Partido Comunista sino hasta 1942, y, aunque haya sido miembro de todos los congresos partidarios desde 1952, solamente en 1961 se convirtió en miembro del Comité General.

Para entender sus escritos, es necesario tomar en consideración que son el reflejo de la perspectiva de un oficial naval profesional, llevado a aceptar los puntos de vista soviéticos doctrinarios en política interna e internacional, y en estrategia general, que trata de lograr progreso e influencia para la Marina.

Sus ideas sobre la importancia del Poder Naval y la naturaleza de las Marinas que lo ejercen están sistemáticamente desarrolladas en dos grandes trabajos y una serie de artículos bajo el título general de “Las Armadas en la Guerra y la Paz”, publicados en la revista naval Morskoi Sbornik durante 1972-73, y un libro esencial, “El Poder del Estado”, publicado en ruso en 1976, y en traducción autorizada al Inglés, con prólogo del mismo Gorshkov, en 1979.

Estas obras deben considerarse como de propaganda, destinadas principalmente a convencer a los círculos influyentes de la Unión Soviética de las ventajas y la necesidad de que el país sea fuerte en el mar, a través del progreso continuo de sus fuerzas marítimas. Su posición se basa en el uso selectivo de la historia para demostrar que la influencia de Rusia en el mundo había crecido o disminuido con su poderío naval. Le resultaba completamente inaceptable que las grandes potencias y los principales rivales de Rusia trataran de mantener el dominio del mar.

Estos argumentos son reforzados por otro destinado a impresionar a la jerarquía político-militar, predominantemente terrestre, de los recientes avances tecnológicos, especialmente la aplicación de la ciencia nuclear en la guerra marítima, los mismos que habían revolucionado las capacidades navales. Por esta causa, sustentó que ellos jugarían en el futuro un rol mayor en la estrategia global rusa, en lugar de un papel totalmente restringido dentro de la estrategia continental impuesta por la geografía del país.

De otro lado, su objetivo era el de impresionar a los oficiales navales con la necesidad de desarrollar constantemente una idea estratégica y técnica en armonía con los permanentes desarrollos tecnológicos, la necesidad de lograr un adiestramiento efectivo y el mantenimiento de una moral elevada, de modo de estar siempre preparados para la guerra.

Inevitablemente, los argumentos profesionales de Gorshkov tenían que apoyarse en la reverencia a la ideología marxista-leninista y al Partido Comunista, bajo cuya conducción la Marina había crecido hasta su potencialidad presente. Pero sus análisis de las lecciones de la historia, particularmente de los elementos navales en ambas guerras mundiales; del impacto del cambio tecnológico sobre la evolución de la estrategia y la guerra marítimas; y de la contribución posible del Poder Naval contemporáneo a favor de la aspiración rusa de alcanzar la paridad con los Estados Unidos establecen un firme procedente para que sus obras encuentren sitio permanente en el desarrollo del pensamiento naval.

En plena Guerra Fría y sobre el empleo exclusivo del submarino nuclear, Gorshkov era consciente de que el estudio de la historia de ambas guerras mundiales así como el análisis objetivo de las presentes circunstancias dejan claro que las fuerzas submarinas de por sí no son suficientes. Deben contar con el apoyo y la cooperación de buques de superficie y aeronaves de gran calidad para cumplir sus misiones estratégicas ofensivas y defensivas. Por supuesto, también esas fuerzas adicionales deberán tener valor intrínseco por sus capacidades de llevar a cabo gran cantidad de tareas, tanto en la paz como en la guerra.

A pesar de afirmar lo contrario, esa línea argumental condujo a Gorshkov hacia un diseño de la Marina Soviética que, en su composición general, aunque no en las características de sus unidades, se asemejaba a la norteamericana. Esta tendencia es acelerada por su insistencia sobre que la efectividad de las Fuerzas Navales no es mera cuestión de número y tamaño de naves, sino una combinación óptima de plataformas y de las armas requeridas para cumplir las tareas asignadas. A esa combinación la denomina fuerza equilibrada, y ha sido diseñada de acuerdo con el análisis científico y matemático objetivo. Sus características operacionales estarán basadas en un constante alistamiento para el combate, porque en las condiciones actuales la capacidad de lanzar la primera salva puede que sea decisiva.

Esto es importante, porque conduce a su detallada exposición sobre la configuración de la flota soviética ideal. El submarino nuclear es todavía el principal componente ofensivo, pero su despliegue efectivo depende de la disponibilidad de potentes fuerzas de superficie. Estas resultan fundamentales para las operaciones anfibias, la guerra de minas y la defensa del tráfico mercante. La aviación naval es esencial para la guerra antisubmarina y el ataque al tráfico mercante. Aunque frecuentemente menciona la importancia de las líneas de comunicaciones marítimas, nada indica en su libro que los ataques en gran escala contra el tráfico mercante tengan prioridad en su concepción estratégica.

Los principios que gobiernan la naturaleza y el uso de las fuerzas marítimas son definidos como “arte naval”, al que se arriba mediante una combinación de análisis racional y evaluación de la historia y de la nueva tecnología. Aunque tienen el mismo objetivo que su par militar, o sea la derrota del enemigo, el “arte naval” posee sus propios principios distintivos a causa del elemento en que opera Históricamente, y su principal propósito ha sido de derrota de las Fuerzas Navales del enemigo “flota contra flota”.

Durante la Guerra Fría, su mayor prioridad sería “flota contra costa”, basándose en la doble tarea de atacar los centros de poder del enemigo y defender su propio territorio contra ataques nucleares. La forma tradicional de guerra naval todavía tendría gran importancia en las guerras limitadas, aunque las nuevas armas han alterado radicalmente la naturaleza del combate. Las acciones de flota serían reemplazadas por ataques de gran alcance.

El concepto de “dominio del mar” tiene mucho peso en el “arte naval”, y se lo describe con términos que el mismo Julian Corbett hubiera aprobado. Es definido

como la precondición necesaria para que una flota cumpla sus misiones estratégicas y tácticas. Por lo tanto, no es un fin en sí mismo, sino un medio. Pese a que sería deseable el concepto dominio de todos los teatros oceánicos, es difícil que se logre, especialmente al comienzo de una guerra. El objetivo inmediato sería el dominio de áreas específicas del mar requeridas para operaciones vitales, nucleares o convencionales. Para conseguirlo, en tiempo de paz, será necesario crear fuerzas equilibradas.

El concepto de la flota equilibrada significaba poseer en cantidad y calidad adecuada los buques y aeronaves requeridos para el logro de todos los objetivos marítimos, desde aquellos estratégicos de guerra nuclear hasta el uso en tiempo de paz de las Fuerzas Navales. Cantidad y calidad tienen la misma importancia, como también la tiene un estado permanente de alistamiento, altos niveles de adiestramiento y medios eficientes de comando y control. La mezcla de fuerzas requeridas para establecer el equilibrio deber ser revisada constantemente a la luz del desarrollo tecnológico, y el Estado que decreta los objetivos políticos por los cuales será empleada la Marina debe estar preparado para encarar los grandes gastos involucrados.

Comprendió que el progreso tecnológico había tornado a la cooperación cercana de todas las armas más necesarias que nunca, y que las fuerzas marítimas deberían ser siempre vistas como componentes de una totalidad mayor. El submarino nuclear era la plataforma ideal para ellas, y el hecho de que la Armada Soviética haya acabado en esos tiempos con las esperanzas monopólicas imperialistas a través de la creación de su propia flota equilibrada fue para Gorshkov el desarrollo más significativo desde que la URSS produjo por primera vez misiles nucleares estratégicos.

Todas esta consideraciones sirvieron para colocarlo bien arriba en la lista de defensores del poder naval. El Almirante Sergei Gorshkov falleció el 13 de mayo de 1988 (Till 1988: 86-92).

CAPÍTULO 7

CONTROL DEL MAR

A. INTRODUCCIÓN

Para entender este concepto de la estrategia clásica, es necesario hacer algunas precisiones sobre la forma cómo era concebida la contribución de las Marinas en las guerras entre las potencias en la Antigüedad.

En primer lugar, y adelantándonos a algunos conceptos que serán desarrollados más adelante, es preciso considerar que el pensamiento del empleo de las Marinas era de la siguiente manera: Los buques de línea o capitales, que conformaban la Fuerza Organizada, eran los encargados de obtener el Dominio del mar a través de la destrucción de la Fuerza Organizada enemiga; una vez obtenido este dominio, el ejercicio del Control de las líneas de comunicaciones se debería efectuar a través de buques más ligeros a la cual se le denominaba Flota de Control.

Es así que en las guerras se empleaba las Fuerzas Navales de dos maneras: La primera buscando el enfrentamiento directo y la otra a través de la persecución. Si se analizan los combates navales a través de la historia, se podrá comprobar que la característica que más prevaleció fue la de la persecución sobre la del enfrentamiento directo.

El enfrentamiento directo se caracterizaba por la búsqueda rápida de la Fuerza Organizada enemiga para intentar su destrucción, a través de lo que se denomina Batalla Decisiva, que permitiera obtener de esta forma la supremacía en el mar.

Así, se conseguían dos cosas a la vez: el Dominio del mar, por la destrucción de la Fuerza Organizada enemiga, y el libre empleo de las líneas de comunicaciones marítimas.

Al respecto, consideremos la siguiente citación del Almirante Amet, profesor de estrategia de la Escuela de Guerra Naval francesa en 1907, el cual decía que: "buscar las fuerzas organizadas del enemigo para vencer y destruirlas, esto es el primero, el principal objetivo que se debe asignar a nuestras Fuerzas Navales (...) No intente nada en el mar, ni contra las costas, ni contra las comunicaciones marítimas del adversario, sin haberse antes asegurado la superioridad marítima" (Milia 1965: 93).

La segunda forma de empleo de las Fuerzas Navales era la que consideraba el Bloqueo de las fuerzas enemigas en sus puertos para obtener el Dominio del mar. Recordando que en los tiempos de Mahan se encontraba iniciándose el cambio de la navegación a vela por el vapor y la presencia submarina y aérea era prácticamente nula, este método permitía encerrar al enemigo mediante el Bloqueo cercano o lejano, ocasionando, de esta manera, la anulación de la Fuerza Organizada enemiga, y por consiguiente, disponer del libre ejercicio del control de las líneas de comunicaciones.

De esta lógica de interpretar las dos formas de obtener el Dominio del mar nacieron dos corrientes: La primera empeñada en la batalla decisiva (enfrentamiento entre Fuerzas Organizadas) y la otra que buscaba el desgaste del enemigo, a través de la interdicción de las líneas de comunicaciones, tratando de ocasionar el mayor daño económico que obligara al enemigo a abandonar la contienda.

Haciendo una analogía, podríamos decir que la primera sería la equivalente a la guerra de desgaste, buscando el choque frontal caracterizado por la batalla, y la segunda sería la equivalente a la maniobra de aproximación indirecta, la cual combina la maniobra y la batalla incidiendo en la sorpresa y el desgaste económico del oponente (DAT 2009: 68).

Sobre el particular, y con la finalidad de tener una idea clara sobre las políticas adoptadas, tanto por Inglaterra como Francia, en la era clásica de la estrategia, diremos lo siguiente:

La política inglesa era la del choque frontal, la de perseguir al enemigo a toda costa buscando su destrucción y, en consecuencia, para ellos, el Dominio del Mar, tanto a través de la batalla decisiva como a través del bloqueo.

Sin embargo, la política francesa era distinta y su concepción, a fines del siglo XVIII, en palabras del Almirante Grivel, era la siguiente:

> Si dos Potencias Marítimas están en guerra, la que cuente con menos barcos, deberá siempre esquivar los encuentros dudosos, deberá correr tan sólo los riesgos que sean necesarios para el desempeño de sus comisiones, rehuyendo el combate por medio de maniobras, y en último extremo, si se ve obligada a combatir, deberá asegurar la manera de hacerlo en condiciones favorables. La actitud que deba adoptarse dependerá radicalmente de la fuerza del adversario. No nos cansaremos de repetir que, con respecto a la manera de obrar, sea con una Potencia más poderosa o más débil

> Francia tiene ante sí dos estrategias distintas que adoptar, radicalmente opuestas en medios y fines: La gran guerra y la guerra de corso. (Mahan 2000: 251-252)

B. ¿DOMINIO DEL MAR O CONTROL DEL MAR?

Las ideas acerca de la obtención del Dominio del mar nos obligan a hacernos las siguientes preguntas: ¿Hacia dónde nos lleva?, ¿Será tan fácil dominar el mar en toda su amplitud?, ¿Es que el enemigo no podrá hacer nada una vez perdido el Dominio? Esas eran las cuestiones que marcaban las discrepancias entre los estrategas clásicos, cuya discusión sobre el tema se analizaba así:El término Dominio del mar da la impresión que aquel que lo ejerce disfruta del privilegio de poseer exclusivamente la extensión de los océanos excluyendo a todos quienes los utilizan en tiempo de paz.

Al respecto, Mahan nos decía que:

> El dominio del mar, aunque sea efectivo, no implica que los barcos pequeños o Escuadras poco numerosas del enemigo no puedan deslizarse fuera de los puertos, cruzar el mar siguiendo derroteros más o menos frecuentados, desembarcar y arrasar algún punto no defendido de un extenso litoral y entrar en puertos bloqueados. Por el contrario, La Historia muestra que tales evasiones son siempre posibles, hasta cierto punto, para el beligerante más débil, por grande que sea la desigualdad de fuerzas. (Mahan 2000: 19-20)

De esto Castex concluye que el Dominio total constituye una utopía. Para llegar a ejercer el Dominio del mar en todas partes, no serían suficientes todas las marinas del mundo reunidas. Es necesario tener presente también a los neutrales, que no pueden ser eliminados fácilmente de la navegación. El teatro de operaciones marítimo, a la inversa de lo que sucede en tierra, es recorrido permanentemente por buques extraños al conflicto (Castex 1938: 121).

Corbett, analizando el concepto de Dominio del mar, comienza diciéndonos que el objetivo de la Guerra Naval es siempre el Dominio del mar, o evitar que el enemigo pudiera lograrlo.

Sin embargo, a través de sus estudios de la historia, concluyó: “que la situación más generalizada en la guerra naval, es aquélla 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 (...) y que se encuentra normalmente en disputa”. Es de esta forma que la Estrategia Naval, se ocupa directamente de la disputa, puesto que, cuando el dominio ya ha sido obtenido o perdido, la Estrategia Naval pura dejaría de existir (Cobett 2000: 65).

Así mismo, Castex nos dice: “el dominio del mar no es absoluto; sólo es relativo, incompleto e imperfecto” (Castex 1938: 121).

Al respecto, Luis de la Sierra nos puntualizaba en su libro “La Guerra Naval en el Atlántico” que: “Dominio del mar (...) no significa dominar en toda su inmensidad, sino precisamente allí donde se quiere y en el momento que se desea. Claro está que si quien lo posee incurre en graves errores, el enemigo se aprovechará inmediatamente de ellos en su propio beneficio (...) Pero esto no vulnera, ni cambia en lo más mínimo, los inmutables principios del arte de la guerra naval” (De la Sierra 2008: 184).

Siguiendo con su análisis, sobre el dominio del mar, Corbett se preguntaba ¿Qué era lo que se podía obtener a favor y en contra del enemigo con el dominio del mar?, y llegaba a la conclusión de que lo único que se podía obtener como ventaja era el derecho de tránsito, por lo cual, para él, el término dominio del mar no significaba otra cosa que el control de las comunicaciones marítimas, ya sea para fines comerciales o militares. Por tanto, concluía que el objetivo de la guerra naval era el control de comunicaciones (Corbett 2000: 67).

Castex llegó igualmente a la misma conclusión cuando decía que:

“El término dominio parece pues inadecuado y puede preguntarse si no sería más exacto decir, como los ingleses, “Control de las comunicaciones”, expresión que se acerca más a la realidad y que tiene la ventaja de incluir las comunicaciones neutrales, con las consideraciones que es necesario tener hacia las mismas” (Castex 1938: 123).

Entonces, si el objetivo del dominio del mar no es otro que el control de las comunicaciones marítimas, evidentemente puede existir en diversos grados. Podremos estar en condiciones de controlar totalmente las comunicaciones comunes, en el caso de contar con una superioridad inicial significativa de Fuerzas Navales, o a través de una victoria decisiva sobre el enemigo. Si no fuéramos lo suficientemente fuertes para realizar esto, podríamos serlo para controlar algunas de las comunicaciones en nuestro beneficio; es decir, nuestro control puede ser general o local.

Un control local sólo nos será beneficioso temporalmente, puesto que mientras el enemigo disponga de una fuerza suficiente en un lugar cualquiera, estará teóricamente en condiciones de perturbar nuestro control sobre un área determinada del mar.

En consecuencia, para el planeamiento operacional, se debe considerar que el dominio puede existir en varios estados o grados, y que cada uno de los cuales posee sus posibilidades y sus limitaciones. El dominio puede ser general o local, y puede ser temporal o permanente. El dominio general puede, a su vez, ser permanente o temporal; pero el simple dominio local debe ser considerado solamente temporal, ya que normalmente estará expuesto a una posible interrupción desde otro teatro, mientras que el enemigo posea una fuerza naval efectiva.

Debe observarse que aun el dominio general permanente nunca puede ser absoluto. La superioridad de fuerzas, cualquiera sea su grado, no puede asegurar todas

nuestras comunicaciones contra ataques e incursiones esporádicas de fuerzas enemigas destacadas, mientras sean conducidas con audacia, y estén dispuestas a afrontar el peligro de ser destruidas.

Puede afirmarse que será ventajoso para el bando que predomina buscar una decisión lo más rápido posible, que le permita finalizar la situación de disputa del dominio. Por el contrario, normalmente el más débil buscará evitar o postergar una decisión con la esperanza de inclinar las fuerzas a su favor a través de operaciones menores (Corbett 2000: 74-76).

Entonces, es la evaluación de las condiciones existentes, en un determinado momento, las que determinarán si el control es general, local, permanente o temporal. En relación con esto, se deben considerar adecuadamente las acciones a seguir en la persecución de un fin determinado tanto por las condiciones de tiempo como de lugar. Todo dependerá del propósito buscado; puede considerarse que el dominio del mar es satisfactorio cuando responde a las necesidades requeridas en un lugar determinado y cuando permite, igualmente, asegurar la obtención del objetivo.

Al respecto, el Almirante Otto Groos en su libro "La Doctrina de la Guerra Marítima" nos dice que: "aunque teóricamente no se concibe un dominio absoluto del mar, en el terreno de la práctica podremos considerarnos poseedores de ese dominio si logramos impedir que sean perturbadas aquellas de nuestras comunicaciones y operaciones que consideremos de importancia decisiva para el resultado de la guerra, y logramos al mismo tiempo impedirle al enemigo que utilice las rutas marítimas para su comercio y sus operaciones" (Grooss 1935: 55).

Se entiende, como es natural, que se tratará de incrementar continuamente la ventaja, que por sí sola tiene simplemente un valor insignificante. Es así como el control local se tratará de transformar en control general, y el control temporal en permanente. Evidentemente que esta forma de actuar no posibilitará alcanzar el dominio teórico, general, permanente y absoluto del mar; pero nos acercaremos a él en la medida de lo posible. Al mismo tiempo, actuando de esta forma, se combatirán, igualmente, las tentativas que el enemigo haga en sentido opuesto. Se tratará de aprovechar, particularmente, todas las deficiencias de que adolezca el control del adversario (Castex 1938: 124-125).

Es conveniente tener siempre presente que el grado de control del mar, que deseemos obtener en un momento determinado, valdrá la pena por lo que hará posible; y particularmente, por el aprovechamiento estratégico de las consecuencias psicológicas de dicho resultado, en el Comando enemigo (Till 1988: 147).

Es así que el grado del control del mar obtenido por los aliados en el Pacífico, durante la Segunda Guerra Mundial, hizo colapsar la resistencia japonesa, tal como lo narra Luis de la Sierra en "La Guerra Naval en el Pacífico", donde nos dice que: "Quienquiera que analice objetivamente las causas que llevaron al Japón a la derrota, podrá darse cuenta que la primera y más importante fue, con gran diferencia

sobre todas las demás, la pérdida del dominio del mar (...) y, como consecuencia inmediata, la destrucción o paralización total de la marina mercante (...) que decidieron inexorablemente la suerte de la guerra" (De la Sierra 1998: 613).

A pesar de estas consideraciones en las que se concluye que es muy remoto el Dominio absoluto del mar, Geoffrey Till, en su libro "Poder Marítimo", nos dice que hay quienes sostuvieron que el control del mar podía y debía ser absoluto y permanente, tales como Clarke y Thurnsfield, los cuales afirmaban: "No hay tal cosa como un dominio del mar parcial o incompleto, o es absoluto, o no existe" (Till 2007: 197).

Sobre el particular, en su libro "El Desarrollo del Pensamiento Naval", el estratega alemán Herbert Rosinski, analizando a Mahan, nos decía:

> Debido a que el mar es todo uno, ninguna parte de él puede ser separada con cerca, fortificada y defendida aisladamente; la protección efectiva de nuestros intereses en el mar y a través de él, sólo pueden asegurarse desalojando a nuestro rival de su totalidad. Así, mientras en tierra no necesitamos vencer necesariamente a nuestro oponente para mantener nuestro territorio, en el mar estamos forzados a derrotarlo y echarlo de él por completo, sólo para nuestra propia seguridad. Esta es la diferencia fundamental entre la guerra en el mar y la guerra en tierra. (Rosinski 2000: 30)

Estos debates entre los partidarios de considerar el dominio absoluto del mar y el control de las comunicaciones marítimas derivan de la percepción de dos tipos de guerra naval nítidamente marcada: La guerra entre Fuerzas Navales organizadas, por un lado, y la guerra económica contra las comunicaciones marítimas, por el otro. Estas dos formas no son contradictorias, pero sí complementarias y pueden insertarse en un plan de operaciones global (Coutau-Bégarie 1989: 80).

Es el Almirante Castex quien tuvo la capacidad de trasladar al mar la diferenciación efectuada por el historiador militar alemán Hans Delbrük, el cual, haciendo una correcta interpretación del pensamiento clausewitziano, formuló en 1878 la distinción de dos clases de estrategias, la estrategia de aniquilamiento y la estrategia de desgaste (Aron 1988: 91).

Como conclusión, y ya que la discusión entre las denominaciones de "Dominio del Mar" y "Control del Mar" continuó entre muchos de los estrategas contemporáneos, es preciso tener en cuenta la precisión que al respecto nos hace Bernard Brodie cuando nos dice:

> **El dominio del mar estuvo sometido generalmente a tantas destrucciones y a tantos límites que algunos escritores modernos renunciaron al empleo de este término y prefirieron hablar solamente de control de las comunicaciones. La única objeción a esto es que no se puede desechar una concepción útil para sustituirla por otra que, si es que significa algo, tiene exactamente el mismo significado. Ello en tanto se tenga bien en claro que el dominio del mar es siempre relativo y significa simplemente una superioridad marcada en el control de las comunicaciones marítimas, se puede entonces continuar perfectamente**

utilizando un término que tiene por sí mismo tan antigua y honorable tradición. (Coutau-Bégarie 1989:79-80)

De lo que nos dice Brodie, es práctico el considerar la tabla que, para fines de aclaración sobre los diversos grados de control del mar, elaboró en 1972 el Almirante Eccles de la Armada de Estados Unidos, la cual considera:

1. **Control absoluto (dominio del mar)**
   Libertad completa para operar sin interrupción. El enemigo no puede operar en lo absoluto.

2. **Control funcional**
   Capacidad general para operar con elevado grado de libertad. El enemigo sólo puede operar con riesgo elevado.

3. **Control en disputa**
   Cada bando opera con riesgo considerable. Esto entonces implica la necesidad de establecer control funcional en sectores limitados durante tiempo limitado para ejecutar operaciones específicas.

4. **Control funcional enemigo**
   Se invierte el ítem 2.

5. **Control absoluto enemigo (domino del mar)**
   Se invierte el ítem 1.

(Till 2007: 203)

CAPÍTULO 8

LA EVOLUCIÓN CONTEMPORÁNEA EN EL CONTROL DEL MAR

> El Capitán de Navío Héctor Bonzo, Comandante del Crucero ARA "General Belgrano" en la guerra por las Islas Malvinas, nos decía que: En los buques de guerra, los comandantes suelen vivir una situación que a menudo se asemeja a un frente de combate. El estado mental de conflicto suele estar presente en una maniobra riesgosa, en un tiro de ejercicio, en una penetración de los hielos antárticos, en una avería en la propulsión o en la propia maniobra de combustible en el mar. Pero la guerra es otra cosa. Sólo puede conocerse si se vivió esa situación. ¡Y no es pecado no haber estado en ella, sino no saber aprovechar sus enseñanzas a través de quienes allí estuvieron! Aún de sus errores. (Bonzo 2004: 358)

A. INTRODUCCIÓN

En los tiempos que vivimos, en los que las crisis económicas y sociales a nivel mundial son fácilmente perceptibles a través de los medios de comunicación, es importante que el Estado se encuentre preparado y con la capacidad para afrontar cualquier tipo de contingencia de la mejor manera posible y al menor costo para toda la sociedad.

Para los que creen que las situaciones de conflicto han quedado en el olvido con el avance de la globalización, debemos decirles que la realidad mundial nos dice una cosa completamente diferente. Después de la caída del Muro de Berlín que puso término a la Guerra Fría, y al mundo bipolar, entre Estados Unidos y la Unión Soviética, se han presentado una diversidad de conflictos que se encontraban solapados por la coyuntura anterior.

Es así como se originaron una serie de enfrentamientos de características étnicas, raciales, ideológicas, religiosas, etc., de consecuencias dolorosas y traumáticas, que nos hacen pensar que el fenómeno de la guerra, mal llamado ahora simplemente conflicto, no ha desaparecido, sino que se presenta ahora potenciado por la diversidad de medios tecnológicos al alcance de innumerables entidades, de acuerdo a sus conexiones y capacidades económicas.

Y es que para los que no han estado inmersos en el horror de la guerra, como nos diría Clausewitz, es imposible imaginar todo su alcance, haciendo necesario, muchas veces, recordar el pasado para certificar que la guerra ha existido siempre y es un fenómeno real de la humanidad.

Sobre el particular, dejemos que sea el Capitán de Fragata de la Kriegsmarine Reinhart Suhren, ex-Comandante del U-564 y ex-Jefe de los Submarinos del Mar del Norte alemán, durante la Segunda Guerra Mundial, el que nos describa sus percepciones sobre la guerra:

“La guerra es cruel. Antes de estallar nos sobrecoge con el temor; durante ella nos fustiga con el dolor y la muerte, y al final nos corroe con el terror y la miseria. Sin embargo, dadas las limitaciones de nuestra condición humana, es muy difícil que logremos terminar con tan despiadado azote” (Busch 2008: 5).

El periodista e historiador alemán Paul Carell, especialista en temas bélicos de la Segunda Guerra Mundial, nos advierte que: “Todas las guerras son temibles, porque son funestas e inhumanas” (Carell 2007: 596).

Por eso, para evitar las desgracias de la guerra, es importante tener presente que “entre la guerra y la paz hay un espacio, que no es tan amplio como parece ni tampoco tan definido” (Pertusio 1997: 112),correspondiéndole a la política jugar el rol principal en la preservación de la paz, ya que las guerras ocurren por motivos políticos, a lo sumo económicos, pero no estallan por cuestiones militares (Pertusio 1997: 101). “No son Las fuerzas armadas las que hacen la guerra, ellas se limitan a combatir en las guerras que deciden los gobiernos” (Pertusio 2005A: 22), recayendo sobre estos la responsabilidad por el resultado de la misma (Groos 1935: 12).

Al respecto el General Heinz Guderian nos decía que: “La política fue hecha no por los soldados, sino por políticos, y hoy sigue ocurriendo lo mismo, y que los soldados al iniciarse una guerra deben conformarse con salir airosos de la situación política y militar de aquel momento. Desgraciadamente es así, pues los políticos cuidan de no exponer sus vidas al fuego enemigo; permanecen entonces en puestos seguros y abandonan a los soldados la continuación de la política por otros medios” (Guderian 2007: 509).

Por eso, hay que prestarle importancia a la antiguerra de la que nos habla Alvin Toffler, la cual consiste en las providencias tomadas por los políticos y también por los militares para crear las condiciones que impidan las guerras, o en su defecto por lo menos que las limiten en su extensión (Toffler 1995: 18). Al respecto, y citando a

George Clemenceau (Primer Ministro francés durante la Primera Guerra Mundial), Toffler nos decía que, si antiguamente la guerra ya se había tornado en algo muy serio para ser dejado solamente a cargo de los militares, ahora tanto la guerra como la antiguerra son más importantes aun para ser dejadas a cargo de personas que no se encuentren debidamente preparadas para esas responsabilidades, vistan ellos uniformes o no (Toffler 1995: 27).

El filósofo francés Jean Guitton, en su libro "El Pensamiento y la Guerra", expresó claramente que "el arte de la guerra consiste en evitar la guerra" (Guitton 1972:23) y Bertrand Russell nos advierte que: "no hay uno solo de los males que se pretende evitar con la guerra que sea un mal tan grande como la guerra misma" (Aron 1997: 338)*;* por esto, lo absurdo de llegar a afrontar una guerra se convierte en una gran injusticia, respecto a que en ella "se matan personas que no se conocen, por los intereses de personas que se conocen y no se matan" (Fournier 1996: 20).

Entonces, sin el afán de ser alarmistas ni mucho menos belicistas, debemos precisar que, a pesar de todas las consideraciones, el fenómeno de la guerra es real, existe y está latente, pudiéndose presentar en el momento menos esperado. Por esto, es fundamental tener una fuerza armada preparada y alistada de la mejor manera posible, de acuerdo a las necesidades y prioridades nacionales para la defensa de sus intereses.

Por lo tanto, la capacitación de nuestro personal militar y la capacidad tecnológica operativa deben estar acordes con los criterios y aplicaciones de la guerra moderna; por eso, en este capítulo, detallaremos algunos conceptos que se deben tener en especial consideración, sobre todo, por aquellos relacionados directamente con el ámbito de la defensa.

B. EL DOMINIO DEL ESPACIO DE BATALLA Y LA CONJUNTEZ

"Las armadas no ganan las guerras, pero pueden perderlas. Las guerras se deciden en tierra y requieren por lo general del apoyo de operaciones navales, que de no existir o ser insuficientes, pueden llevar al fracaso a la acción en tierra" (Pertusio 2005: 76).

1. El Dominio del Espacio de Batalla

Actualmente, la concepción operacional de las Fuerzas Navales ha evolucionado, yendo ahora más allá del simple Dominio o Control del mar, considerándose ahora imprescindible su contribución al control sobre los eventos en tierra, a través de Operaciones Conjuntas con el Ejército y la Fuerza Aérea, a la cual se le denomina Dominio del Espacio de Batalla (Owens 2000: 124-125).

En relación con el Dominio del Espacio de Batalla y con la finalidad de tener una idea clara sobre el significado y alcance del término, citaremos lo que al respecto está considerado en la doctrina de la Marina británica y estadounidense.

Marina británica:

> El dominio del Espacio de Batalla abarca el control sobre todos los ámbitos del espacio de batalla; la superficie, profundidades, aire, aeroespacio, tierra y el espectro electromagnético. El logro del Dominio del Espacio de Batalla de un área corresponderá al control de la porción de mar de aquella área. El concepto de Dominio del Espacio de Batalla es útil en las operaciones conjuntas y operaciones del litoral donde se hace necesario mantener la libertad de acción en tierra. (Solís 2006: 240)

Marina de los Estados Unidos de Norte América:

> El espacio de batalla moderno es multidimensional (...) El mando y control integra a los buques, submarinos, aviones y fuerzas terrestres, de modo que sus completas gamas de capacidades puedan extenderse con efectividad en todo nuestro espacio de batalla en el cual operan las Fuerzas Navales no tiene un tamaño fijo ni tampoco estacionario. Lo podemos visualizar como zonas de superioridad, circundando una o más unidades o incluso a toda la fuerza, las que se desplazan según lo requiera la situación. Las zonas corresponden a regiones en las cuales mantenemos superioridad durante todo el periodo de nuestras operaciones detectando, identificando, apuntando al blanco y neutralizando todo lo hostil que ingrese o cruce por este campo. El espacio de batalla es nuestra base de operaciones que lo posicionamos sobre cualquier área de interés y desde la cual podemos proyectar el poder. (Solís 2006: 240)

Sobre el particular, el Almirante Raoul Castex, refiriéndose a la importancia de la participación de la Marina sobre los eventos en tierra, nos decía que: “La victoria del ejército terrestre es la única que tiene consecuencias verdaderamente decisivas, porque trae consigo la ocupación del territorio enemigo, la destrucción definitiva de su poder y la necesidad de que él reconozca su derrota. Por lo tanto, el dominio del mar interesa ante todo por la medida en que contribuye a la victoria terrestre; no asegura, por sí solo, la victoria final sino en casos excepcionales” (Castex 1938: 108).

Así mismo, Julián Corbett, puntualizando las implicancias de los eventos en el mar sobre los resultados en tierra, nos decía que: “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” (Corbett 2000: 13).

Este nuevo enfoque de la participación de las Fuerzas Navales, en su contribución al esfuerzo de guerra, debe considerarse en todos los niveles de Comando, dejando en claro que el objetivo final de la guerra se consolida en tierra, y que las acciones conjuntas deben llevar a alcanzar los objetivos trazados con la mayor efectividad y al más bajo costo.

El Estado que no comprenda, en estos tiempos, que la guerra debe ser conjunta y conducida por un Comandante Operacional perteneciente a cualquiera de las tres Instituciones Armadas, al que se le subordinarán los componentes de todas ellas, así la gane, lo hará con mayor esfuerzo, con mayores gastos y con una serie de fricciones e interferencias que sólo favorecerán al enemigo (Pertusio 2005: 79).

Por eso, las decisiones sobre los objetivos de la guerra deben desarrollase al más alto nivel, que es el de la Estrategia Total, tomando en consideración que la ejecución de las operaciones conjuntas deben contar con el apoyo y coordinación de todos los campos de acción gubernamental, políticos, económicos, psicológicos y militares. Cada resultado esperado de los enfrentamientos tácticos debe ser meditado para su máximo aprovechamiento político en el contexto estratégico del conflicto.

Al respecto, el General y estratega francés André Beaufre nos advierte que:

"Nada es más nocivo que el salto hacia lo desconocido que representa una acción militar divorciada de su contexto político, en la esperanza aventurera de un milagro no preparado" (Beaufre 1970: 106).

2. La *Conjuntez*

Es fundamental que las Operaciones Conjuntas, también denominadas **"*conjuntez*",** sean entendidas de la forma adecuada, en el sentido que no sean consideradas simplemente como la ejecución de acciones por medio de componentes de más de una Institución Armada para incrementar la efectividad del combate.

Sobre el particular, es preciso considerar que hay dos nociones competitivas: **La Especialización y la Sinergia**, cuya diferencia es sutil pero significativa, y las implicancias operacionales, de una y otra, sufren gran variación.

Así, la **Especialización** es la que considera el empleo del componente de las Fuerzas Armadas mejor calificado para una misión determinada; diferencia las responsabilidades de las misiones; aprovecha la tradición, integración, disciplina, doctrina, procedimiento y sistema de comando y control de una única fuerza; evita la interferencia entre componentes facilitando, de esta manera, la obtención de la máxima efectividad.

La **Sinergia** busca el logro del mayor rendimiento de combate en cada misión, a través de la combinación, o integración de las fortalezas particulares de cada Institución Armada; este no podría ser alcanzado actuando cada una en forma independiente.

Ambos criterios tienen sus ventajas y desventajas, por lo que la mejor adopción de uno o la combinación de ambos dependerá de las experiencias obtenidas durante el desarrollo de los ejercicios de las operaciones (Owens 2000: 140-143).

Al respecto, el análisis de los resultados de estas operaciones debe incidir principalmente en la mejora de los siguientes aspectos:

- Sistemas, procedimientos y comunicaciones interoperables;
- Contar con personal experimentado y con conocimientos;
- Confianza y respeto mutuos;
- Doctrina conjunta;
- Estructuras de Comando y Control que no entorpezcan la ejecución de las Operaciones Conjuntas.

Es importante considerar que la escasez de recursos nos lleva a evitar la competencia entre fuerzas, en la asignación de presupuestos que generen duplicación de medios

El éxito de la ***Conjuntez*** dependerá que cada Institución Armada continúe siendo experta y orgullosa de su desempeño en su propio campo particular, teniendo en consideración que el éxito de las Operaciones Conjuntas es que cada fuerza opere más exitosamente con las demás que lo que podría hacerlo independientemente (Till 2007: 148-149).

Finalmente, es importante tener presente que las Instituciones Armadas, a través de su experiencia histórica, desarrollan diferentes culturas estratégicas. Por eso, con la intención de puntualizar la importancia que debe asignarse a la consolidación de las Operaciones Conjuntas, presentamos una citación que sobre el particular se expuso en la Escuela Conjunta de Comando y Estado Mayor de Gran Bretaña, la cual dice:

“Todos hablamos idiomas distintos. Por ejemplo si usted le pide a la armada que asegure un edificio, ellos apagarán las luces y cerrarán con llave las puertas. El ejército lo ocupará y no permitirá que nadie entre. Los infantes de marina la asaltarán, capturarán y establecerán fuego de supresión para retenerlo. Por su parte, la RAF lo alquilará por tres años con opción de compra” (Till 2007: 146).

C. LA GUERRA DELA INFORMACIÓN

1. Consideraciones generales

La aplicación de la tecnología actual en el campo de batalla ha dado origen a nuevos procedimientos y conceptos, tales como la “guerra de la información”, cuya comprensión y ejecución son de vital importancia en el proceso de preparación y desarrollo de la guerra moderna.

Antes de puntualizar los criterios, acerca de los alcances tecnológicos del presente, en relación con la denominada guerra de la información, es necesario precisar que:

toda estrategia debe centrarse siempre en objetivos y los medios necesarios para lograrlos, más que en adquirir y explotar la última tecnología sólo porque está disponible (Till 2007: 463).

Asimismo, es importante considerar que la tecnología, por sí sola, nos es un factor determinante en el desarrollo de un conflicto, sino que la combinación de este con un excelente personal humano es lo que permitirá potenciar el empleo de todos nuestros medios de la forma más adecuada. Sobre el particular ya nos advertía Mahan, cuando, en 1892, en su obra "La Influencia del Poder Marítimo en la Revolución Francesa y en el Imperio, 1793-1812", nos decía:

"Históricamente, buenos hombres con malos buques son mejores que malos hombres con buenos buques, lo cual en nuestra era, con su furia por lo último en progreso material, se ha borrado en gran medida de la memoria" (Till 2007: 192).

Por lo tanto, las dotaciones de los Buques de guerra deben constituirse en un formidable engranaje en que cada sensor, pieza de acero, o de carne y hueso, resulte esencial en la labor del conjunto, que es la única que cuenta (De la Sierra 2005: 79).

2. Objetivos de la Guerra de la Información

Los enfrentamientos, a lo largo de la historia, han sido siempre una lucha o duelo entre dos comandantes y sus respectivas fuerzas. Pero, al mismo tiempo, es conveniente resaltar que, en el desarrollo de los mismos, ha sido muy importante la lucha por la obtención de información que permitiera tener una adecuada percepción de los acontecimientos.

La búsqueda y protección de dicha información debe considerarse de vital importancia, ya que el enemigo tratará de obtenerla y/o negárnosla a toda costa, bloqueando e interfiriendo todos nuestros medios disponibles para la colección de la misma.

Al respecto, el enemigo intentará desorientarnos, confundirnos con engaños, distorsionar lo que percibimos, confrontarnos con acontecimientos imprevistos, y mantenernos a la zaga de la situación, con la finalidad de que, al momento de ejecutar nuestras decisiones, estas se encuentren desfasadas para el instante en que deseemos realizarlas.

Igualmente, por más retrasadas que resultaran las ejecuciones de nuestras decisiones, el enemigo siempre tratará de interferir o interceptar nuestras comunicaciones y mensajes, mediante los cuales ponemos en marcha nuestras acciones en el afán de intentar anular nuestra voluntad y capacidad de lucha.

Por eso, en el campo de batalla moderno, la tecnología resulta fundamental en la lucha por la información, la cual es muy importante para que todo comandante trate de minimizar la niebla de la guerra y tenga una correcta apreciación de los hechos,

posibilitando, de esta manera, la obtención de los resultados deseados (Cushman 1995: 86).

Igualmente, es importante en toda batalla mantener la iniciativa, para lo cual todo comandante debe tener presente que la guerra de la información se debe desarrollar en el proceso de toma de decisión, adquiriendo y procesando la información en el menor tiempo posible con los medios a su alcance.

De lo planteado, podemos decir, entonces, que el objetivo principal en la guerra de la información es el lograr, a través de un proceso veloz, de búsqueda, análisis y procesamiento, el dominio de la información en relación con el enemigo.

La efectividad de este proceso requiere el reemplazo en la organización de estructuras verticales por horizontales, orientadas al proceso de tiempo de respuesta de la información, lo cual genera una revolución en la toma de decisiones, tanto militar como política, impactando en la configuración de la estructura de mando a la hora de lograr la efectividad y rapidez en el logro de los objetivos.

Con la contribución aportada a la guerra de la información, por la potenciación y velocidad de procesamiento de las computadoras modernas, se ha hecho inevitable el cambio revolucionario en las operaciones militares, habiendo repercutido directamente en:

- Un incremento extraordinario en la rapidez, precisión y cantidad de información operacional obtenida sobre las fuerzas y movimientos del adversario. Si bien esto no ha eliminado la niebla de la guerra, podemos decir que, por lo menos, la ha tornado más tenue. **Es importante considerar que los futuros enfrentamientos pueden estar más relacionados con el juego de ajedrez, donde se conoce exactamente cada posición y valor de las piezas, que con el juego de póker, donde no sucede lo mismo.**

- Que la mejor información de la situación con relación al adversario, se haya tornado un factor importante que contribuye en el éxito operacional. La defensa de la información y el ataque a la del adversario se ha convertido en **una nueva dimensión de la guerra, que ha generado la perspectiva de considerar la información como guerra más que la información en la guerra.**

- Que la tecnología de la información haga que la transmisión de las órdenes sean más rápidas y precisas, haciendo posible que los tiempos de reacción entre la identificación de un blanco y el lanzamiento de un ataque se reduzcan en forma considerable.

- Que todas estas transformaciones operacionales determinen un desafío a la iniciativa tradicional e independiente del comandante de la escena de acción, ya que, para que todo esto tenga sentido, la autoridad final para la disposición y empleo de las unidades en particular tiene que asignarse a una autoridad central, probablemente ubicada en tierra. En medida creciente será esta autoridad, más

que el comandante local, quien tendrá la responsabilidad de ubicar al enemigo y enfrentarlo en consecuencia.

3. La Guerra de la Información y el Poder Naval

En el medio naval, los procedimientos sobre guerra de la información son considerados bajo el concepto de **guerra centrada en redes**, en la cual la atención está centrada en la acción colectiva de una flota en su conjunto, más que en las unidades que la constituyen. Así mismo, esto hace imperativa la evaluación sobre la conveniencia de tener concentrada, o no, físicamente a nuestra flota, ya que el hecho de que el adversario pueda tener acceso a una tecnología de la información adecuada hace necesaria la precaución para que nuestras unidades estén próximas entre sí, sólo electrónicamente.

La Fuerzas Navales ahora deben ser distribuidas mejor en función de la capacidad del sistema de información en su conjunto y de las armas que sustentan dicho sistema, lo cual permitirá al comandante atacar más blancos, en menor tiempo y sobre un área mayor, con menor cantidad de unidades (Till 2007: 174-177).

De otro lado, el éxito de actuar de esta manera depende de la eficiencia con que se utilice la información como base fundamental para las respuestas operacionales. Estas respuestas dependen no solamente de poseer información sobre la posición y fuerza del enemigo, sino que es primordial el contar con la disponibilidad de armas que permitan hacer algo útil al respecto.

Así mismo, cuántas más ventajas operacionales confiera la tecnología de la información a un bando, más incentivos ofrecen estas al otro para buscar contramedidas eficientes. Es obvio que la dependencia creciente en las tecnologías de la información lleva a que se conviertan en uno de los objetivos principales del ataque adversario.

La tecnología disponible de uso comercial ha generado, en gran medida, la revolución de las tecnologías de la información, haciendo que los adversarios más débiles puedan acceder a reducir sus desventajas mediante la compra de tecnología y la adaptación a sus propias necesidades (Till 2007: 179-181).

Sin embargo, como ya hemos precisado, estas transformaciones en la tecnología de la información no disiparán por completo la niebla de la guerra, fundamentalmente por los siguientes criterios:

- Los sistemas de tecnología de la información pueden fallar si la información procesada es errónea, o si es demasiado abundante como para que los comandantes la puedan manejar. El bloqueo de la red de información continúa siendo una posibilidad real. Asimismo, la tecnología de la información puede complicar más que facilitar el proceso de toma de decisiones si demasiadas personas se ocupan de ello, solo porque la tecnología se los permite hacer.

- Hay una diferencia enorme entre tener bastante información sobre el enemigo y comprender a éste. Es sorprendente lo fácil que se puede subestimar al enemigo por el desconocimiento de su forma de pensar, lo cual hace conveniente el contar con un adecuado sistema de inteligencia que nos permita conocer con anticipación las particularidades de las actitudes operacionales del enemigo. De no ser así, por más que contemos con los mejores medios de vigilancia y comunicación, será difícil llegar a tomar decisiones adecuadas.

Finalmente, hay que tener siempre presente que las respuestas de los adversarios más débiles, en relación con la guerra de la información, pueden ser de forma asimétrica, en el sentido de explotar factores operacionales, políticos, o aun culturales de una situación particular, tratando de compensar de esta manera sus desventajas tecnológicas.

De todo lo analizado, en relación con esta guerra de la información, podemos concluir que, de una forma u otra, tiene un impacto directo en las consideraciones actuales sobre el Poder Naval, y, en consecuencia, plantea la cuestión acerca de si nos encontramos en realidad en el medio de una generalizada "Revolución en los Asuntos Militares", cuyas particularidades detallaremos a continuación.

D. REVOLUCIÓN EN LOS ASUNTOS MILITARES

1. Generalidades

El término Revolución en Asuntos Militares fue difundido en la década del 80, por el Jefe del Estado Mayor Soviético, Mariscal de la Unión Soviética Yuri Ogarkov, en relación con su preocupación sobre el que los Estados Unidos estuvieran más avanzados que los soviéticos en lo que vagamente se conocía en esos tiempos como tecnología de la información (Owens 2000: 199-200).

Desde finales de dicha década y hasta la actualidad, se piensa en la Revolución en Asuntos Militares como una nueva manera de plantear y planificar las operaciones bélicas, sobre la base de los cambios en las condiciones tecnológicas, lo que ha motivado una corriente de pensamiento que ha puesto el eje de este cambio en los alcances de la explotación de la información, y sus aplicaciones en el campo de la defensa.

Sin embargo, referirnos a una Revolución en Asuntos Militares es discutir sobre uno de los conceptos más controvertidos de los últimos tiempos. La Revolución en Asuntos Militares ha sido y es objeto de innumerables estudios, conferencias y acaloradas discusiones académicas; pero los acuerdos acerca de este objeto de estudio siguen pendientes, al igual que su aplicabilidad, sus beneficios y, sobre todo, cuáles son los perjuicios que conlleva.

Al respecto, consideremos la definición de Andew Marshall, responsable de la evaluación de los costos de la Secretaría de Defensa durante la segunda

administración Clinton, el cual la consideraba a la Revolución en Asuntos Militares como:

"Un gran cambio en la naturaleza de la guerra generado por la aplicación innovadora de tecnologías que, combinadas con cambios dramáticos en la doctrina militar y en los conceptos operacionales y organizacionales, altera fundamentalmente el carácter y la conducción de las operaciones" (Till 2007: 181).

De la definición podemos resaltar los términos "Cambio" y "tecnología", que generan un impacto en la forma en que se concibe la guerra y cómo se logran los objetivos políticos del Estado.

La noción de cambio hace referencia a un proceso en el que podríamos identificar su inicio, no así el fin, dadas las nuevas formas de usar el poder militar por parte de un Estado para lograr el fin político deseado.

Sobre el factor tecnológico, hay que considerar que es de vital importancia, sobre todo en la parte del dominio y control de la información, que es el eje fundamental de esta revolución.

Las tecnologías de la información no consisten solamente en la simple incorporación de material de última generación, sino en determinar cuáles son los que se necesitan sobre la base de los desafíos a enfrentar.

Hoy día se presenta un cambio fundamental de la destrucción en masa a la guerra de precisión, y uno de sus resultados es la sustitución de grandes ejércitos por fuerzas de combate pequeñas en número, pero con una alta capacidad de letalidad y profesionalidad.

Es importante resaltar que el núcleo de la Revolución en Asuntos Militares es la capacidad de recolectar, analizar y distribuir la información operativa y estratégica en tiempo real. Esto permite un conocimiento total y completo de todas las variables necesarias para lograr una decisión acertada y exitosa.

Una Fuerza Armada moderna debe contar con un concepto operativo y tecnológico acorde a las funciones que debe realizar. Las guerras de masas clausewitzianas ya no volverán a ser vistas. Lo que se verá son unidades de combate más livianas, con una alta capacidad de maniobrabilidad, con un uso intensivo de la tecnología como elemento fundamental en los nuevos conflictos.

Estas nuevas aplicaciones deberán caracterizarse por poseer una capacidad técnica mejorada para la evaluación de la situación militar, que permita reaccionar mejor y más rápido que el adversario, contribuyendo directamente en el éxito de las operaciones.

Hay que precisar que una Revolución en Asuntos Militares no es solo una cuestión de nueva tecnología, sino que lo importante es su aplicación

innovadora. Para que sea provechosa, la tecnología militar tiene que estar acompañada indiscutiblemente de cambios doctrinarios y organizacionales.

El concepto de la Revolución en Asuntos Militares ha sido motivo de diversas definiciones e interpretaciones, pero lo importante es que se puntualiza en la presencia de cambios en el carácter y la ejecución de las operaciones militares, las cuales no implican necesariamente cambios en sus consecuencias en general.

Tenemos que puntualizar que es peligroso exagerar la importancia de la sola superioridad tecnológica sin el adecuado complemento de la capacidad de nuestro personal. La tecnología por sí sola nunca nos dará la ventaja o la desventaja decisiva, sino es canalizada adecuadamente para su correcta explotación en el aspecto estratégico. Al respecto, el estratega japonés del siglo XVI Miyamoto Musashi, en su obra "El Libro de los Cinco Anillos", nos hace una clara advertencia sobre quienes depositan su fe solamente en la tecnología superior, el cual nos dice:

"En este mundo se dice que cuanto mayor, mejor, sin embargo esas palabras son inútiles, proferidas por quien no conoce estrategia. Evidencian la estrategia inferior de un espíritu débil que imagina que es posible que los hombres dependan de la longitud de su espada, combatiendo a distancia sin recurrir a la estrategia" (Musashi 2004: 208).

2. Factores y Características

De lo anterior podemos considerar que la Revolución en Asuntos Militares es el resultado de cuatro factores secuenciales:

- Cambio tecnológico

- Desarrollo de sistemas de armas

- Innovaciones operacionales

- Adaptación organizacional

De las diversas combinaciones de los grados de adecuación y explotación que pueden obtenerse de cada uno de los factores mencionados, podemos considerar que las principales características de la Revolución en Asuntos Militares serían:

- La información como principio de organización;

- El conocimiento como herramienta para dominar el proceso de decisión;
- La velocidad del proceso;

- La nueva interpretación de la tecnología, doctrina y organización del poder militar del Estado;

- El salto significativo en la naturaleza de la guerra;

- La innovación conceptual, tecnológica y organizacional;

- La inclusión de capacidades potenciales como dominio de la información, interoperabilidad, agilidad en la toma de decisiones y conocimiento en tiempo real de la situación de combate.

Al respecto, con la finalidad de tener una idea clara sobre los elementos que componen y caracterizan la Revolución en Asuntos Militares, expondremos el desarrollo que han presentado las Fuerzas Armadas Norteamericanas, las cuales en relación con dicho proceso han considerado la importancia de:

1. **Superioridad en la información.** Considerada como la habilidad de colectar, procesar y diseminar un ininterrumpido flujo de información, al mismo tiempo que se ejecutan las acciones para perjudicar la habilidad del adversario para hacer lo mismo.

2. **Comando y Control.** Son las funciones ejecutadas a través de una excelente coordinación de personal, equipamiento, comunicaciones, tecnologías y procedimientos empleados por los comandantes para la planificación, dirección, coordinación y control de las fuerzas para el logro de la misión.

3. **Logística Localizada**. Consiste en la habilidad para proveer del personal, equipamiento, repuestos y accesorios en la cantidad, lugar y momento adecuado. Esto se hace posible a través de un sistema de base de datos en tiempo real, que permite una permanente conexión entre el operador en el frente de batalla y el proveedor logístico, haciendo posible el envío inmediato de lo solicitado. Con esta innovación en la organización y procedimiento de Logística, se logra el soporte constante en cualquier operación en todo el campo de batalla.

4. **Protección Dimensional Completa**. Es la habilidad de proteger al personal, equipo, armamento, suministros, y todo lo necesario en todas las direcciones y dimensiones para realizar la labor asignada. La Protección Dimensional Completa se logra a través del uso de múltiples medidas activas y pasivas, dominando el mar, la tierra, el aire, el espacio y, sobre todo, la información a lo largo de todo el teatro de operaciones con un nivel aceptable de riesgo.

5. **Maniobra Dominante**. Es la habilidad de ganar posiciones avanzadas con una velocidad decisiva y con un avance abrumador en el logro de la misión asignada. Con una fuerza armada dispersa a lo largo del aire, tierra, mar, espacio, y con la aplicación de las capacidades de manejo de la información adquirida, ataque, alta movilidad y contra-movilidad, se logra una capacidad de fuego, maniobra y alta seguridad a lo largo de todo el terreno donde se realizan las operaciones militares. La esencia de este concepto es el empleo coordinado de toda la Fuerza que se encuentra dispersa a lo largo del campo de batalla.

6. **Interoperabilidad.** Es la habilidad de los Sistemas, Unidades, o de la Fuerza para enviar información y/o recibirla, que permita, de esta forma, su empleo en forma dual en tiempo real, logrando una alta efectividad en las operaciones conjuntas.

7. **Precisión en el ataque**. Es la habilidad de la Fuerza para localizar, vigilar, discernir, y perseguir objetivos o blancos; seleccionarlos, organizarlos, y usar el sistema correcto; generando los efectos deseados; imponer resultados; y atacar nuevamente con una velocidad decisiva y un tiempo operacional abrumador, a través de todo el terreno operacional.

3. Consideraciones finales

El concepto sobre la Revolución en Asuntos Militares ha traído como consecuencia que exista un gran número de opiniones en relación con cuáles deben ser considerados sus objetivos. Sobre el particular, ellos deben dar respuesta fundamentalmente a las necesidades estratégicas o de Seguridad Nacional en un ambiente dinámico y que evoluciona constantemente.

En este contexto, la Revolución en Asuntos Militares se plantea como un proceso para el desarrollo de una realidad estratégica, que ayude a las áreas de Defensa de cada país, incluyendo la reducción y centralización de prioridades de Seguridad Nacional, y el logro del conocimiento de las nuevas amenazas, tanto internas como externas.

Así mismo, la Revolución en Asuntos Militares se propone como principio de organización de la Estructura Político-Militar. Debe ser un proceso que revolucione la estructura de toma de decisiones logrando asistir las políticas futuras, programas, relaciones burocráticas, etc.

En conclusión, podemos decir que entendemos a la Revolución en Asuntos Militares como **"un principio de organización"**; esto significa que no solamente hablamos de nuevas tecnologías o nuevas doctrinas militares. La Revolución en Asuntos Militares impacta directamente en la estructura Político-Militar de todo Estado que haya invertido y desarrollado en este proceso.

Entonces, nos encontramos ante una nueva forma de pensar la guerra, que ha cambiado la naturaleza de los conflictos, así como la reestructuración del proceso a la hora de tomar una decisión.

No solo ha generado cambios en los escalones burocráticos, sino que, con la incorporación de nuevos elementos, ha cambiado la forma de pensar y actuar de los actores políticos.

La Revolución en Asuntos Militares es una realidad en construcción que tendremos la oportunidad de ver consolidarse. Al intentar comprender sus procesos, nos preparamos para el futuro y para el innovador campo de batalla del siglo XXI. Los que no lo entienden así deberán tener presente las palabras de Giulio Douhet, el cual decía en 1921 que: **"La victoria favorece a los que se adelantan a las**

transformaciones de las formas de guerra, no así a los que esperan para adaptarse después que las mudanzas ocurrieron" (Douhet 1930: 43).

Esperamos que estas precisiones hayan dejado en claro lo que significa la Revolución en Asuntos Militares no solamente en las Fuerzas Armadas, sino también en las estructuras políticas, que es realmente donde deben nacer y formarse las mayores decisiones que afectan el curso de cualquier Estado, tanto en situaciones de paz como de guerra.

E. LA DOCTRINA

1. La Doctrina según Clausewitz

Cuando Clausewitz nos habla sobre la teoría de la guerra, comienza diciéndonos que en sus inicios esta era entendida solamente como el arte de la preparación de las fuerzas armadas. En el transcurso de su análisis, puntualiza la transformación que tuvo la guerra de la lucha cuerpo a cuerpo, de la edad media, a una forma más regular y estructurada, lo cual trajo como consecuencia la aparición de los primeros principios, reglas y sistemas de dirección.

Al respecto, Clausewitz critica que estos preceptos teóricos establecieron métodos rígidos, que no tomaban en consideración que la guerra presenta límites indefinidos, y que toda doctrina, al fin y al cabo, tiene la naturaleza limitativa de la síntesis, generando, de esta forma, una contradicción entre la teoría y la práctica (Clausewitz 2005: 87-88).

Nos decía, igualmente, que resulta imposible querer imponer a la guerra un andamiaje teórico impositivo, que otorgue al comandante un apoyo externo en forma permanente. Esto ocasionaría que, en todos aquellos casos en los que la teoría no se adecue a la realidad de los hechos, y el comandante tenga que decidir confiando en su talento, fuera de este marco teórico, podría tener contradicciones que afecten su desempeño.

De otro lado, aceptaba que una teoría de la guerra era posible, siempre y cuando no fuera una doctrina positiva, es decir, una instrucción para actuar. Dicha teoría se convertiría en una guía importante siempre y cuando cumpla con examinar detenidamente los objetos que constituyen la guerra, distinguiendo con nitidez lo que aparece a primera vista, indicando las propiedades de los recursos, determinando con claridad la naturaleza de los fines y haciendo una lúcida crítica de los acontecimientos en el campo de batalla.

Entonces, según Clausewitz, dicha teoría cumpliría el principal objetivo de su tarea, y se convertiría así, en una guía para todo aquél que desee familiarizarse con la guerra a partir de los libros, alumbrándole el camino y aliviándole sus pasos, educando su juicio y cuidándolo de los extravíos. Finalmente, nos da la siguiente recomendación que es importante considerar: Si un experto emplea la mitad de su vida en alumbrar por todas partes un objeto oscuro, seguramente irá más lejos que aquél que quiere

familiarizarse con él en breve plazo. La teoría está para que no todo el mundo tenga que empezar de nuevo y abrirse camino, sino que encuentre la cosa ordenada y despejada. Debe educar el espíritu del futuro general o más bien guiarle en su propia educación, pero no acompañarle al campo de batalla (Clausewitz 2005: 96).

2. Aspectos sobre la Generación de la Doctrina

Sobre la doctrina es importante comenzar puntualizando que ella es vital, y que no debe transformarse en dogma para convertirse en sustituta del juicio.

La doctrina puede ser concebida como el conjunto de acciones que contribuyen a la unidad de propósito. No se debe considerar como doctrina lo que está escrito en los libros, sino aquello en que los hombres de armas creen, y en base a lo cual actúan (Hughes 2002: 55).

Debe constituirse en el alma de una organización militar, representando el conjunto de creencias compartidas y ética común, que condiciona la forma en que sus miembros piensan y actúan ante diversas condiciones.

La doctrina debe ser generada a través del razonamiento inductivo o deductivo, o de la combinación de ambos. El razonamiento inductivo es el procedimiento mediante el que se extraen conclusiones, a través del análisis, de un gran número de casos y experiencias particulares, las cuales generalmente son aplicadas porque representan lo que mejor funciona.

El razonamiento deductivo es el que va de lo general a lo particular. Se determinan los principios básicos, y a partir de ello se construye en detalle la estructura. Aparentemente, la mejor doctrina proviene de una combinación de ambos métodos, la cual debe contar con un gran componente de experiencia y con un honesto, realista e imaginativo análisis de casos reales.

La mejor doctrina debe resultar de la evaluación inteligente del pasado, y de la aplicación lógica y creativa de las acciones ocurridas en el presente, con proyección hacia las futuras condiciones. Debe provenir de la interacción entre la experiencia y la práctica obtenida en combate, ejercitaciones, pruebas y juegos de guerra, así como de la actividad intelectual que desarrolla el militar profesional en su escritorio y en la discusión con sus colegas (Cushman: 154-160).

Sobre la doctrina, es importante resaltar lo expresado por Geoffrey Till en su libro “Poder Marítimo”, donde nos dice que: “Existe la necesidad de pensar acerca de ella, de otro modo, como observara muy bien Federico el Grande, un número significativo de sus mulas de carga merecerían ser mariscales de campo” (Till 2007: 59).

En la aplicación de toda buena doctrina, siempre existe conflicto entre obediencia e iniciativa, debiéndose tener presente que es preferible pecar por exceso de doctrina que por defecto.

Así mismo, la buena doctrina es aquella que reduce las decisiones de comando en el fragor del combate, ya que en estas circunstancias las mentes pueden ser atrapadas por el agotamiento físico y emocional, impidiendo una correcta evaluación de la situación, que ocasionen errores involuntarios (Hughes 2002: 55-58).

Respecto a la doctrina, es preciso tomar en cuenta que existen consideraciones importantes en relación con la misión de las Marinas en el contexto actual:

a. Existe un incremento de interacciones con las otras Instituciones Armadas, a través de Operaciones Conjuntas, que demandan la identificación sobre la contribución particular de las Marinas y, que estas comprendan los enfoques y requerimientos de las otras fuerzas. Por esto, la formulación de la doctrina naval precisa ser concertada con una familia jerárquica de doctrinas asociadas para todas las Instituciones Armadas y niveles de la guerra.

b. Así mismo, existe una creciente necesidad de participar en operaciones multinacionales con Marinas extranjeras, requiriéndose el desarrollo de una doctrina común sobre la conducción de operaciones navales multinacionales.

c. Las Marinas son utilizadas cada vez más para tareas de apoyo humanitario o de paz, en las cuales las ideas tradicionales como la derrota de un adversario pueden constituir una irrelevancia peligrosa. Aquellos que las conducen necesitan una adecuada orientación doctrinaria (Till 2007: 59-60).

El hecho de que las circunstancias sean cambiantes significa que la doctrina precisa ser versátil y adaptable, debiendo ser revisada y actualizada en forma permanente. El proceso a través del cual debería efectuarse esto sería un círculo sin fin de formulación de doctrina, el cual debe ser ensayado operacionalmente y corregido de acuerdo con la experiencia. (Ver figura No. 5)

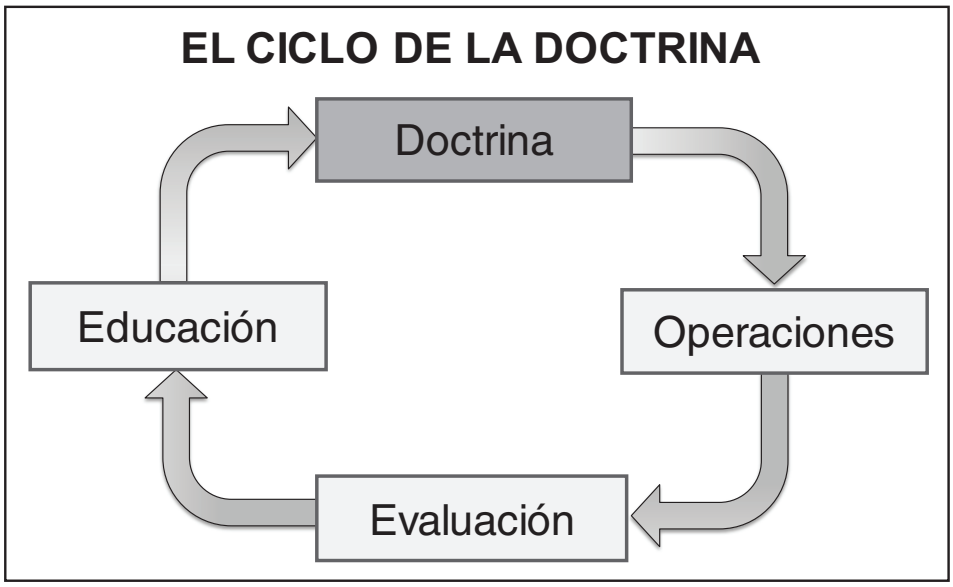


Figura 5. El ciclo de la doctrina (Till 2007:60)

3. La Doctrina en el Combate

¿Por qué es importante la doctrina en el combate? Simplemente porque es una gran "multiplicadora de fuerza", que permite que se haga el mejor uso de los medios limitados, dado que contribuye a desarrollar congruencia, uniformidad, confiabilidad y predictibilidad de las fuerzas. La clave es hacerlo sin sofocar la originalidad y la iniciativa, de manera semejante la comprensión de la doctrina facilita la cooperación con los ejércitos y las fuerzas aéreas, así como con las fuerzas armadas de aliados y miembros de una coalición en todos los niveles de la guerra.

Al respecto, el poder de combate de una fuerza militar puede comprender tres componentes:

El físico, que considera las plataformas, armas, sensores y la capacidad de abastecerlos para utilizarlos eficientemente.

El moral, que, a través de la motivación, conducción y gestión, procura obtener combatientes adecuados.

La doctrina, que es el componente conceptual, contribuye a determinar cuán bien se utiliza el resto del poder de combate de una fuerza militar. Es el proceso de pensamiento que se encuentra detrás de la conducción de las operaciones. (Ver figura No. 6)

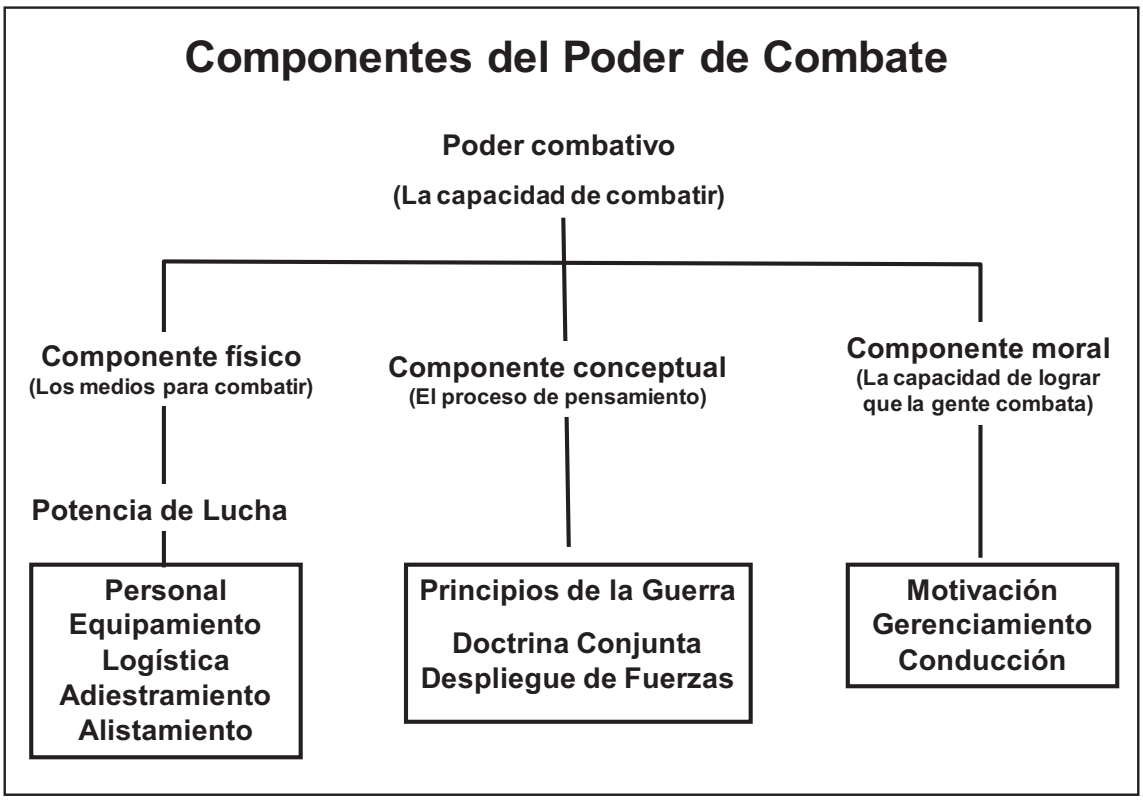


Figura 6. Componentes del poder de combate. (Till 2007: 152)

Finalmente, consideraremos las siguientes expresiones a tener en cuenta sobre las particularidades que debe presentar toda doctrina:

Según Wayne Hughes:

> La doctrina debe ser totalizadora y firme, pero no dogmática. Debe dar lugar a hombres de genio creativo, para que su genio dé frutos en la próxima guerra. Pero de ningún modo debe resignar el control, ya que éste es el requisito previo a cualquier acción concertada. A pesar de que todo creador de doctrina advertirá que en las circunstancias más exigentes el control por sí solo no basta para alcanzar la victoria, el control antecede a toda acción y, en medio del combate, es más valioso que la inspiración. (Hughes 2002: 58)

Según John Cushman, la doctrina es un conjunto de:

> Principios y políticas aplicables a un tema que se han desarrollado a través de la experiencia o mediante la teoría, que representan las mejores ideas disponibles, e indican y guían pero no obligan a la práctica. Una doctrina es básicamente una realidad, un hecho o una teoría que puede ser defendida mediante el razonamiento. La doctrina se refiere a esos principios y políticas que se han desarrollado mediante la experiencia a la teoría, que representa las mejores ideas disponibles sobre el tema en cuestión y que debieran ser enseñadas y aceptadas como verdades fundamentales esencialmente, doctrina es lo que se enseña. (Cushman: 159)

El Almirante USN Henry Eccles sobre la doctrina nos dice que:

> No debería haber incertidumbre para la ubicación de la doctrina en las operaciones militares. En muchas áreas, particularmente en unidades tácticas, el equipo de trabajo se logra solamente a través de la aplicación de procedimientos de doctrina prescrita. Es absolutamente esencial para el continuo trabajo de cualquier organización grande. Una sólida doctrina completamente inculcada proporciona los únicos medios por los cuales un comandante puede estar seguro que está dirigiendo un equipo más que una colección de individuos aislados. (Eccles 1989: 130)

CAPÍTULO 9

LAS OPERACIONES NAVALES

A. CONCEPTO DE LAS OPERACIONES NAVALES

En el capítulo 7 se expusieron los conceptos de dominio y control del mar, y se efectuó una introducción de la forma de obtenerlo, disputarlo y explotarlo en favor del desarrollo de la guerra. También se resaltó que "el objetivo del dominio del mar es el control de las comunicaciones marítimas".

En el presente capítulo se hablará de las "operaciones navales", las cuales están íntimamente ligadas a los conceptos de dominio y control del mar.

Del diccionario de la Real Academia Española obtenemos los siguientes significados de "operación":

1) Ejecución de algo.
2) Acción y efecto de operar.

Donde "operar" tiene los siguientes significados relacionados al tema:

1) Realizar (llevar a cabo algo).
2) Llevar a cabo acciones de guerra, mover un ejército con arreglo a un plan.

A partir de todos estos conceptos, podríamos decir que las "operaciones navales" son "acciones bélicas planificadas que emplean el poder naval con el propósito obtener, disputar y explotar el control del mar en favor del desarrollo de la guerra". No nos olvidemos de que cuando hablamos del control del mar, estamos refiriéndonos al control de las comunicaciones marítimas, objetivo principal y esencial de la guerra en el mar.

B. CLASIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES NAVALES

Tal como manifestase Corbett, para efectuar el estudio de la guerra, es necesario "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" (Corbett 2000: 23). Estas clasificaciones facilitarán el estudio, el análisis y el entendimiento de la guerra, para luego aplicar convenientemente los conceptos en el planeamiento y el desarrollo de las acciones bélicas.

Inicialmente, emplearemos la clasificación para agrupar, ordenar y entender de mejor manera las operaciones navales; luego, ejecutaremos acción similar para la mejor comprensión de otros conceptos relacionados a la guerra en el mar.

Los diversos estudiosos de la guerra, de una u otra manera, han efectuado la clasificación de las operaciones navales. Así, por ejemplo, y basándose en el objetivo de la guerra en el mar, Julian S. Corbett identifica los siguientes grupos de métodos:

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. Contraataque menores

3. Métodos para ejercer el dominio

    a. Defensa contra la invasión
    b. Ataque y defensa del comercio
    c. Ataque, defensa y apoyo de expediciones militares" (Corbett 2000: 121).

Por su parte **Castex**, en los diversos volúmenes de su obra "Teorías Estratégicas" agrupa a las operaciones navales sobre la base de su aproximación de una *teoría de la conducción de las operaciones* (Tomo I). Así se obtiene la siguiente clasificación:

a. Conquista del dominio del mar

    1) La Batalla
    2) El Bloqueo (orientado al bloqueo militar)
    3) La flota en potencia (defensivo); sin embargo, en el Tomo IV de su obra nos habla de las "contraofensivas", e inclusive de las "contraofensivas menores" o "contraataques menores" definidos por Corbett.

b. Explotación del dominio del mar

1) Ataque y defensa de las comunicaciones
2) Ataque y defensa de las costas y territorios
3) Bloqueo (orientado al bloqueo comercial)

Pareciera confuso que Castex ubicase al bloqueo en ambas agrupaciones de operaciones navales; sin embargo, detalla en su obra lo siguiente: "El bloqueo ha sido, frecuentemente, el último acto en la conquista del dominio del mar o el primero en su explotación" (Castex 1974: 9). El bloqueo se emplea para la obtención del dominio marítimo manteniendo fuera de acción a la fuerza organizada del enemigo o para forzar la batalla (bloqueo militar), o bien para interrumpir las comunicaciones marítimas del adversario y ocasionarle problemas de índole económico (bloqueo comercial).

Geoffrey Till, en su obra "Poder Marítimo: Una guía para el siglo XXI*"*, agrupa a las operaciones navales en:

a. Operaciones para asegurar el dominio del mar:

- "Mediante la búsqueda de lo que Nelson llamaba "una **batalla decisiva** a corta distancia" en la cual las Fuerzas Navales principales del enemigo eran destruidas físicamente en un estilo Clausewitziano.
- Mediante una defensiva naval de alguna forma, frecuentemente llamada una "estrategia de **flota en potencia**", en la cual una flota que no desea empeñarse en batalla con un adversario probablemente superior busca la ventaja estratégica.
- Mediante un **bloqueo naval** mediante el cual una flota más fuerte busca neutralizar un adversario reticente en combatir o forzarlo a librar batalla". (Till 2007: 212)

b. Operaciones para explotar el dominio del mar:

1) Proyección del poder marítimo.
2) Defensa contra la proyección del poder marítimo.
3) Ataque a las comunicaciones marítimas.
4) Defensa de las comunicaciones marítimas.

Eri Solís Oyarzún reconoce en su libro "Manual de Estrategia. Tomo II" las denominadas "Operaciones Navales Típicas" establecidas por Corbett:

- Operaciones de conquista del control del mar.
- Operaciones de disputa de control del mar.
- Operaciones de ejercicio del control del mar.

Pero, adicionalmente, establece las Operaciones de Proyección.

En dicho libro, sintetiza lo siguiente:

> "De manera simplificada, la conquista y la disputa del control del mar tienen como objetos respectivos lograr o mejorar el dominio del mar y sus objetivos los materializan las unidades de la fuerza organizada enemiga. En tanto las de ejercicio, su objeto corresponde

> a la realización del tráfico marítimo, su defensa e interrupción, según corresponda. Los objetivos están representados, básicamente por los buques de transporte. En las operaciones de conquista sólo intervienen las fuerzas organizadas de los beligerantes. En la de disputa participan las fuerzas organizadas y las otras unidades del poder naval de los adversarios. En las de ejercicio concurren las fuerzas organizadas, los buques de transporte, los escoltas y los corsarios, en resumen, casi todo el poder marítimo de los antagonistas. Las operaciones de proyección tienen diversos propósitos y objetivos, pero su mayor manifestación consiste en la invasión o su defensa y compromete no sólo al poder naval sino además a las otras ramas de la defensa." (Solís 1997: 317-318)

De la agrupación de las operaciones navales establecidas y del análisis del pensamiento de los diversos estudiosos, se ha visto conveniente efectuar las siguientes apreciaciones:

1. Algunos autores no consideran dentro de su clasificación la agrupación de operaciones de disputa del control del mar, y consideran las mismas dentro de las destinadas a la conquista del dominio del mar. Sin embargo, es conveniente diferenciarlas debido a la no coincidencia de sus propósitos, y, por tanto, en su empeñamiento en el combate.

2. Existen autores que no consideran a los *contraataques menores* establecidos por Corbett, pareciendo que los incluyen dentro de la denominada *estrategia de flota en potencia*. Solís añade el término de *contraataques mayores*, diferente a estos. En capítulos posteriores, se ampliará el estudio y discusión sobre los mismos.

3. El Contralmirante Solís intenta diferenciar a las *Operaciones de Proyección* de las de *Ejercicio o Explotación*; sin embargo, caen dentro de la clasificación de estas últimas al emplear las líneas de comunicaciones marítimas para proyectar el poder naval sobre tierra. Es difícil diferenciar los límites en los cuales se ubican las operaciones navales, terrestres y aéreas en el desarrollo de una expedición o invasión, pues se ingresa en el terreno de las operaciones conjuntas.

De todo lo expuesto, es posible agrupar las operaciones navales sobre la base de los tres objetivos relacionados al control del mar. Por tanto, se conformarán tres grupos, que son los siguientes:

1. **Operaciones de conquista u obtención del control del mar.** Cuando lo que se busca es el dominio del mar o el control absoluto, o en todo caso, siendo práctico, un control funcional. Generalmente, esto es buscado por el adversario más fuerte y que desea una decisión rápida sobre su oponente.

2. **Operaciones de disputa del control del mar.** Cuando no es posible o, por algún motivo, no es conveniente la obtención del control absoluto del mar, se desarrollarán operaciones destinadas a mantener este control en disputa de manera tal de poder ejercer un control suficiente del mar en los lugares y tiempos necesarios para el progreso de la guerra, y al mismo tiempo ir menoscabando las fuerzas adversarias y afectando sus comunicaciones, buscando generar una situación favorable que permita la obtención del control del mar.

3. **Operaciones de explotación o ejercicio del control del mar**. En este rubro se agrupan las operaciones navales destinadas directamente a ejercer el control efectivo de las líneas de comunicaciones marítimas, en otras palabras, a su empleo por parte de las fuerzas propias y la negación de su uso al enemigo. Por tanto, dentro de estas se encuentran las operaciones de ataque y defensa de las comunicaciones marítimas, las de proyección del poder militar del mar a tierra y las de defensa contra la proyección del poder militar.

C. LA TEORÍA DEL PRIMER OBJETIVO Y EL ORDEN CRONOLÓGICO TEÓRICO DE LAS OPERACIONES

A continuación, se va a exponer los conceptos sobre la "teoría del primer objetivo" y su desencadenante "orden cronológico de las operaciones".

Diversos estudiosos establecieron que el primer objetivo de la guerra en el mar es lograr la destrucción o neutralización de la fuerza organizada enemiga, para así obtener del dominio del mar y contar con libertad de acción para llevar a cabo operaciones o esfuerzos para lograr objetivos sobre las líneas de comunicaciones marítimas, calificando a estas operaciones de importancia secundaria. A este postulado se le denomina "teoría del primer objetivo" y descansa sobre la premisa de que, una vez destruida la fuerza naval adversaria, las propias estarán en condiciones seguras de llevar a cabo cualquier otro tipo de operación necesaria para contribuir al esfuerzo de la guerra.

El Almirante Castex, en sus Teorías Estratégicas Tomo I, afirma al respecto: "Si la fuerza organizada desempeña una misión tan importante, si ella constituye el elemento fundamental del ataque y la defensa de las comunicaciones, como asimismo del ataque y defensa de las costas, se deduce lógicamente que nuestra primera preocupación, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, llevar a nuestra fuerza organizada a su máxima eficiencia, y que el primer objetivo de las operaciones en tiempo de guerra debe ser la destrucción de la fuerza organizada del enemigo por medio del combate, o por lo menos, su paralización por medio de cualquier procedimiento, a fin de obtener lo que se designa por el dominio del mar" (Castex 1938: 241). En el mismo capítulo, Castex enuncia el pensamiento de diversas escuelas y estudiosos que coinciden en términos generales con este concepto.

"Uno de los méritos de Mahan fue destacar con claridad el rol jugado por la fuerza organizada en la guerra en el mar. La calificó de "llave" para la estrategia naval. Pues con ella se logró obtener el dominio del mar permitiendo atacar las comunicaciones marítimas, conquistar la posición estratégica e invadir el territorio adversario; a su vez, protegió a los mismos objetivos de la acción enemiga" (Solís 1997: 306).

Tanto fue el énfasis que se le dio a la idea de concretar la destrucción de la totalidad de la flota enemiga, que se concentraban fuerzas para la "batalla decisiva" y se trataba de llevarla a cabo lo antes posible, para recién poder dar lugar a la posibilidad

de efectuar otro tipo de operaciones. Así, la Teoría del Primer Objetivo, en su modo más dogmático, se convertiría en la "Escuela de la Batalla Decisiva" fundada por Stephen Roskill.

La Teoría del Primer Objetivo originó el "Orden Cronológico Teórico de las Operaciones". Así, desde la lógica de esta teoría, las primeras operaciones estarían orientadas a la destrucción de la fuerza naval adversaria para obtener el dominio del mar, y, recién entonces, se ejecutarían las operaciones necesarias para alcanzar los objetivos que fueron postergados, que están relacionados a la explotación del control del mar.

Sin embargo, el hecho de llevar a cabo esta teoría en forma rígida trae consigo las siguientes consecuencias: Puesto que la principal atención recae sobre la fuerza naval enemiga, y bajo el principio de economía de fuerzas, se efectúa la concentración de la totalidad de los medios disponibles para lograr su destrucción o neutralización. Esto trae como ventaja la maximización de las fuerzas para enfrentar al enemigo, pero no asigna medios para el ataque y defensa de las comunicaciones marítimas, entre otros objetivos, que pueden ser de vital importancia para el esfuerzo de la guerra. Es así que puede restringir la libertad de acción y descuidar el logro de otros objetivos operacionales de importancia.

Corbett pudo visualizar estas posibles consecuencias, por lo que tuvo una posición mucho más flexible. Así pues, refiriéndose a la total destrucción de la fuerza naval enemiga, escribió lo siguiente: "Convenimos en que este aspecto de la guerra naval deba consagrarse como una máxima; pero se lo desvirtúa, como se hace a veces, transformándolo en la doctrina de que no se pueda 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" (Corbett 2000:74).

Un ejemplo claro de los efectos negativos que puede acarrear el rígido cumplimiento de la Teoría del Primer Objetivo y de su consecuente Orden Cronológico de las Operaciones lo tenemos en la Guerra del Pacífico, en que la escuadra chilena se dedicó exclusivamente a la caza del Huáscar, cuando ya había obtenido una superioridad de fuerzas después del combate de Punta Gruesa que le hubiese permitido tener el suficiente control del mar para poder trasladar y desembarcar sus fuerzas expedicionarias. Así aplazó su ofensiva estratégica por cinco meses, permitiendo que el Huáscar afectase a sus líneas de comunicaciones marítimas y atacase sus puertos, logrando inclusive la destitución del Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales chilenas, Juan Williams Rebolledo. De haber efectuado prontamente las operaciones expedicionarias, hubiese reducido el tiempo de la guerra, economizado recursos y minimizado el accionar del Huáscar.

Corbett cita como ejemplo de estos efectos a lo sucedido en la guerra entre Estados Unidos y España, en la cual los norteamericanos, teniendo el control transitorio del mar, no invadieron oportunamente Cuba y, en su lugar, fueron a entablar batalla a una fuerza española que se encontraba en el Atlántico, poniendo en riesgo la campaña:

> "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 México 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." (Corbett 2000: 74-75)

D. LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS EN LA GUERRA NAVAL

En capítulos anteriores y al inicio del presente, quedó claro que el objetivo estratégico ulterior de la guerra del mar es el control del mismo, sea total o parcial de acuerdo a los objetivos de la guerra, y que está directamente vinculado a las líneas de comunicaciones marítimas. Todas las operaciones navales que se realicen estarán finalmente destinadas a lograr obtener tal propósito.

Sin embargo, en el párrafo anterior, pudimos apreciar que para obtener el dominio del mar, el control absoluto, es necesario neutralizar previamente la fuerza naval enemiga; se genera inclusive la teoría del primer objetivo y su consecuente orden cronológico de las operaciones. También se observó que esta teoría no debe ser aplicada en forma rígida, debiéndose evaluar la situación estratégica y la presentación de oportunidades de explotación del escenario existente, para lograr alcanzar los objetivos estratégicos de la guerra.

Por otra parte, en muchos casos para poder alcanzar la neutralización de la fuerza y hacer uso de las líneas de comunicaciones marítimas, es necesario contar con espacios terrestres que permitan proyectar la fuerza propia para obtener ambos o alguno de estos dos propósitos.

Como se puede apreciar, existe una interrelación entre los siguientes componentes, a los que denominaremos objetivos estratégicos naturales: Las líneas de comunicaciones marítimas, la fuerza y la posición.

En algunos casos, estos tres objetivos estarán tan fuertemente vinculados, que el hecho de alcanzar uno permitirá obtener los otros. En otras situaciones, se deberán ir alcanzando en forma secuencial, siendo requisito de uno el haber obtenido otro. La necesidad de ir alcanzando estos objetivos de forma consecuente con los objetivos militares y políticos de la guerra generará un orden cronológico de operaciones navales planificadas por el comandante operacional dentro de su maniobra estratégica.

A continuación, se ampliarán los conceptos de estos objetivos estratégicos y se expondrán algunos casos históricos que sirvan de ejemplo para un mejor entendimiento.

1. La posición estratégica

La posición estratégica tiene un carácter geográfico de repercusión militar o económica. Existen países que tienen una posición privilegiada que les permiten controlar directamente puntos focales de las líneas de comunicaciones marítimas, impidiendo su empleo al enemigo, y facilitando su explotación para preservar su flujo económico y logístico, y poder proyectar adecuadamente sus fuerzas. Otros países, sin embargo, de acuerdo a los objetivos de la guerra o su situación geográfica, se encuentran con una posición desfavorable, debiendo concretar la conquista de territorios que sirvan de soporte a las operaciones navales que deban llevar a cabo o neutralizar el accionar del adversario.

A continuación, se citan algunos ejemplos históricos:

Expansión marítima británica

Gran Bretaña, en el transcurso de la historia, ha procurado ocupar posiciones geográficas en las inmediaciones de los puntos focales de las líneas de comunicaciones marítimas existentes en el mundo, dentro de su expansión como potencia marítima mundial. Así pues, tenemos su propia presencia o de países de la Commonwealth (antiguas colonias británicas) en los siguientes estrechos, canales o pasos obligados:

- Canal de la Mancha y acceso al Mar del Norte: La propia isla británica e Irlanda del Norte.
- Estrecho de Gibraltar (acceso al Mar Mediterráneo): Peñón de Gibraltar.
- Acceso a los mares internos del Mediterráneo, Canal de Suez y Mar Negro: Malta y Chipre.
- Cabo de Buena Esperanza: Sudáfrica.
- Golfo pérsico: India y Pakistán.
- Estrechos que unen los océanos Pacífico e Índico: Australia, Nueva Zelanda, Nueva Guinea, Papúa Nueva Guinea, etc.
- Canal de Panamá: Belice, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Jamaica y Guyana.
- Estrecho de Magallanes y Cabo de Hornos: Islas Malvinas y Georgias.

Segunda Guerra Mundial: Campaña del Pacífico

Japón, después del intento fallido de destruir de un solo golpe a la fuerza naval norteamericana en el ataque a Pearl Harbor, requería de la conquista de las islas hawaianas como requisito para generar una amenaza tangible sobre los territorios continentales norteamericanos, poder proyectar sus fuerzas para controlar las líneas de comunicaciones marítimas del océano Pacífico oriental e impedir que los Estados Unidos puedan expandirse sobre el Pacífico occidental.

Asimismo, el intento de toma del atolón de Midway respondía a la necesidad de obtener una posición estratégica previa para efectuar el ataque sobre Hawái.

Después del combate de Midway, Japón, con sus fuerzas reducidas, trataría de mantener el control de las islas y territorios conquistados en el Pacífico occidental, para desde allí mantener sus líneas de comunicaciones marítimas necesarias para su economía y logística, y para hacer frente al avance de las fuerzas norteamericanas, empleando de alguna manera a las islas como "portaaviones fijos".

Por su parte, los norteamericanos realizaron las campañas de saltos de isla en isla en el Pacífico con el único propósito de tomar bases de avanzada para ganar el control de los accesos marítimos para la recuperación de las Filipinas y la invasión de Japón.

2. Las líneas de comunicaciones marítimas

Las líneas de comunicaciones marítimas son el objetivo final y principal de la guerra en el mar; los otros dos, en todo caso, se encontrarán directamente relacionados y comprometidos en la obtención de éste. Sea que se busque la destrucción o neutralización de la fuerza adversaria o la conquista de una posición estratégica, el esfuerzo finalmente estará dirigido a la obtención del control de las líneas de comunicaciones marítimas, tal como pudimos apreciar en los anteriores ejemplos históricos y en los que se detallarán posteriormente.

Las líneas de comunicaciones marítimas tienen un carácter económico-militar. El control de estas generará una situación favorable para el sustento económico del país, de la logística y de la proyección de las fuerzas para el esfuerzo de la guerra; y de forma contraria, afectará negativamente en estos aspectos al enemigo.

En el desarrollo del conflicto, existirán operaciones navales que estarán directamente subordinadas a este objetivo, como es el caso de protección de convoyes logísticos, del tráfico mercante o de unidades de transporte de fuerzas expedicionarias.

A continuación, se presentan los siguientes ejemplos:

Segunda Guerra Mundial: Guerra del Atlántico

Las fuerzas aliadas establecieron la protección de las líneas de comunicaciones marítimas para mantener el flujo de suministros entre América y Europa por medio de los convoyes a los cuales se asignaron un gran número de buques de guerra para impedir el accionar de los submarinos y buques corsarios alemanes.

Es distinguible el hecho de que Inglaterra haya comisionado a tres de sus mejores cruceros de batalla para dar caza al acorazado de bolsillo Graf von Spee, a fin de finalizar los estragos que esta unidad generaba a su comercio y logística en el Atlántico sur.

Cabe resaltar que Alemania no tenía por objetivo la fuerza naval adversaria, sino directamente la negación del empleo de las líneas de comunicaciones marítimas a sus adversarios y el corte de suministros necesarios para su subsistencia y el esfuerzo bélico.

Guerra de Malvinas

El principal objetivo de las Fuerzas Navales británicas fue asegurar el transporte de las fuerzas expedicionarias y su desembarco en las Malvinas para la posterior reconquista de las islas. Este es un claro caso de objetivo sobre las líneas de comunicaciones marítimas militares.

Los británicos, para lograr esto, neutralizaron a la Armada Argentina con el hundimiento del crucero General Belgrano, y obtuvieron el suficiente control del mar para llevar sus fuerzas terrestres a desembarcar en las Malvinas.

3. La fuerza naval organizada

Este objetivo tiene un carácter netamente militar, y, como se apreció anteriormente, es la forma más lógica de obtener el control del mar, sea por la destrucción o la neutralización de la flota adversaria, teniendo de esa forma la total libertad de acción para llevar a cabo subsecuentes operaciones. Al respecto, ya se expuso lo suficiente sobre este tema, especialmente cuando se trató sobre la teoría del primer objetivo y del orden cronológico de las operaciones.

La historia tiene innumerables casos históricos sobre operaciones navales destinadas a la destrucción de las Fuerzas Navales del adversario y es en este orden donde se encuentran los más renombrados combates navales: Salamina, Lepanto, Trafalgar, Tsushima, Jutlandia, entre muchos otros.

También tenemos otras operaciones que buscan la neutralización de la fuerza organizada enemiga y no necesariamente su destrucción, como es el caso de algunos bloqueos militares o como en el caso de la Guerra de Malvinas, en que el hundimiento de un solo buque, el crucero General Belgrano, por un submarino nuclear británico provocó que toda la flota argentina se replegase a su puerto base.

E. LAS SERVIDUMBRES O INTERFERENCIAS

Durante el desarrollo de la guerra en el mar, existirán consideraciones, lineamientos, políticas, objetivos y tareas emanadas de los conductores político y militar de la guerra, sobre la base de los requerimientos de satisfacer objetivos o necesidades de la estrategia total o militar, que no están directamente relacionadas a la consecución de los objetivos estratégicos navales, distrayendo medios y fuerzas para tal fin, o bien, no poder llevar a cabo las operaciones de la forma planificada. Estos factores son denominados por Castex como “servidumbres”, mientras que otros autores, como Solís, los llaman “interferencias”. Estas son obviamente ineludibles, puesto que la estrategia naval y sus respectivas operaciones deben subordinarse a la estrategia

total y a la militar para poder alcanzar el objetivo político de la guerra, fin último de la misma.

Al respecto, Castex indica lo siguiente: “Constituyen un conjunto de necesidades ajenas a la estrategia naval, pero que no obstante ellas merecen ser consideradas seriamente. Es verdad que sólo se las aceptará con reservas y después de madura reflexión, pero, con todo, en muchas circunstancias nos veremos obligados a satisfacerlas ampliamente, aunque bajo la condición expresa, como es natural, de que ellas no comprometan a la estrategia naval por vías demasiado peligrosas” (Castex 1938: 303).

Por su parte, Solís detalla lo siguiente: “Las “interferencias” son las acciones y reacciones ejercidas por las estrategias superiores y colaterales sobre la guerra en el mar. Se generan por causa de la “Guerra Total” y la “Unidad de la Guerra”. Ellas interfieren a la estrategia naval en su búsqueda del control del mar; más aún, en oportunidades obstaculizan el logro de dicha meta. La libertad de acción del conductor de la guerra marítima se coarta por múltiples exigencias políticas, estratégicas, económicas, jurídicas y morales. Pero, también la estrategia naval puede imponer serias interferencias a las otras estrategias” (Solís 1997: 313).

Estas servidumbres o interferencias pueden tener carácter positivo o negativo. Se dice que es positiva cuando hay que llevar a cabo una acción, y negativa, cuando busca impedir una acción por parte del adversario. Las servidumbres se pueden clasificar en:

1. **Servidumbres políticas.** Emanadas por el conductor político de la guerra, el cual puede disponer llevar a cabo acciones como el realizar demostraciones para generar un efecto disuasivo sobre el adversario, dar protección a objetivos físicos estratégicos de necesidad vital para la nación, impedir el acceso a determinadas área marítimas por parte del adversario, permitir el paso de naves de determinadas banderas en zonas de exclusión para evitar dañar las relaciones con sus países de procedencia, etc. Estas servidumbres pueden tener carácter positivo o negativo.

2. **Servidumbres jurídicas.** Son siempre de carácter negativo, pues restringen el accionar de las Fuerzas Navales en el cumplimiento de las tareas asignadas, a fin de cumplir las disposiciones del derecho de la guerra que regula el desenvolvimiento de las fuerzas ante la presencia de combatientes y no combatientes. Es necesaria su observancia a fin de no generar controversias o situaciones diplomáticas internacionales adversas al desenvolvimiento de la guerra.

   Así pues, hay que respetar las convenciones relacionadas al empleo de las armas, consideraciones ante el derecho de visita y captura de las embarcaciones, comportamiento en zonas de exclusión y de bloqueo, rescate de náufragos y trato a los prisioneros de guerra, etc., aunque muchas veces entorpezcan las operaciones navales.

Sin embargo, de emplearse inteligentemente el derecho internacional, puede facilitar las operaciones propias para la consecución de los objetivos navales. Así pues, la proclamación internacional de una zona de exclusión puede favorecer el control local del mar en determinadas condiciones y el deslindamiento de responsabilidades jurídicas; ese es el caso del establecimiento de tales zonas en la Guerra de la Malvinas y en el Golfo Pérsico.

Al respecto, debe existir una estrecha coordinación entre el campo militar y el diplomático a fin de poder sustentar internacionalmente la legalidad y legitimidad –que no son lo mismo– de las operaciones y acciones bélicas en el mar.

3. **Servidumbres bélicas.** Sirven a los propósitos de la estrategia terrestre o de la aérea, o bien, en un nivel superior, a la estrategia militar.

   Existirán, pues, diversas situaciones estratégicas que generarán apremios o incentivos que desencadenarán la distracción de las Fuerzas Navales de sus objetivos en la guerra en el mar, debiendo apoyar al desarrollo de otras actividades bélicas necesarias para el progreso de la guerra. Así, tenemos, por ejemplo, las operaciones de protección de transportes de tropas de invasión, fuego naval de apoyo, operaciones de defensa de costa, etc.

4. **Servidumbres económicas.** También denominadas servidumbres de mantenimiento, las cuales son de carácter positivo, y están dirigidas a la protección o mantenimiento del abastecimiento y comercio del propio país e impedir que el enemigo haga lo propio. Esto se traduce en operaciones defensivas de las líneas de comunicaciones marítimas propias y ofensivas contra las del adversario. Aparentemente, estas servidumbres no debieran interferir con la maniobra estratégica en el mar, puesto que el fin último es el control de las comunicaciones marítimas; sin embargo, se interponen cuando interfieren con alcanzar los objetivos de destrucción de la fuerza naval organizada enemiga o la toma de posiciones estratégicas para la adecuada evolución de la guerra en el mar.

   Este tipo de servidumbres responden a la maniobra estratégica total o militar, en que se anteponen otros requerimientos estratégicos para alcanzar los objetivos de la guerra.

   Estas servidumbres pueden ser de dos tipos:

   a. **Financieras.** Dirigidas a la defensa del comercio propio y al ataque del adversario. Según sea el caso, se protege o ataca principalmente las exportaciones que son las que afectan a la parte financiera de un país, pues reducen sus ingresos económicos (guerra financiera).

      Se tienen como ejemplos: “Las guerras Anglo-Holandesas del siglo XVII... El bloqueo continental de Napoleón, el bloqueo federal de la guerra de Secesión y el bloqueo de Alemania en 1914-1918” son operaciones que pertenecen a este tipo (Castex 1938: 306).

b. **Para el abastecimiento o mantenimiento, propiamente dicho.** Considera la protección del abastecimiento y logística de la nación y de las fuerzas propias, así como el ataque de las correspondientes del enemigo. Están dirigidas, por tanto, a las importaciones.

   "Estas servidumbres relacionadas con el mantenimiento llegan a revestir, algunas veces de un carácter exclusivamente alimenticio, que motiva las operaciones correspondientes. Recordemos el convoy de trigo que recuperó Jean Bart en el combate de Texel (1694), el convoy de víveres procedente de América salvado por los combates de Prairial (1794), y por último, todo el sistema que nosotros los franceses debimos organizar en 1917-1918 para proteger la pesca" (Castex 1938: 307).

5. **Servidumbres morales.** Provienen de las presiones o influencias ejercidas por la propia población, que pueden responder a una aspiración o sentir nacional, una sensación de amenaza o cuestiones de honor. Puesto que la población en general no está familiarizada con la estrategia naval, estas interferencias pueden ocasionar grandes dificultades en el desarrollo de la guerra en el mar.

   A continuación citamos un ejemplo de la Primera Guerra Mundial: "... el efecto producido en la población de Inglaterra, país conocido por su sangre fría y conocimiento de los asuntos marítimos, a raíz del bombardeo de Yarmouth y de Lowestoft por los alemanes (1916), asociado a los temores pueriles de la invasión, obligó a las autoridades navales a introducir importantes modificaciones en la distribución de la flota sobre la costa" (Castex 1938: 307).

   En la Segunda Guerra Mundial, tenemos como ejemplo el último combate naval del Pacífico, entre lo que quedaba de la flota japonesa –en la que se encontraba el famoso acorazado Yamato– y la flota norteamericana. La escuadra nipona, con fuerzas muy inferiores, partió a una misión suicida sin combustible para el retorno, con la sola finalidad de preservar el honor del imperio; tuvo como resultado la extinción de sus Fuerzas Navales y la pérdida de gran cantidad de vidas humanas.

CAPÍTULO 10

LA OFENSIVA Y LA DEFENSIVA EN EL MAR

A. DEFINICIONES SOBRE LA OFENSIVA Y LA DEFENSIVA

En todo conflicto bélico existen solo dos posiciones que pueden optar los adversarios: la ofensiva y la defensiva. El atacante tratará de alterar la situación existente o procurará obtener algo de su adversario, mientras que el defensor realizará acciones para evitar que se altere el statu quo o negar a su oponente la obtención del objetivo deseado.

A fin de tener un mejor entendimiento de la ofensiva y la defensiva en un nivel estratégico operacional, expondremos diversas definiciones y pensamientos de diversos autores; y posteriormente nos internaremos en el estudio de la ofensiva y defensiva en el mar:

Clausewitz

En su obra “De la Guerra”, Clausewitz dedica los Libros Sexto y Séptimo para tratar exclusivamente los temas de la *Defensa* y el *Ataque*. A continuación, extraeremos sus principales ideas:

En forma general, define el concepto absoluto de la Defensa como *esperar* el accionar del adversario y *rechazarlo*, con la finalidad de *conservar* una situación. En otras palabras, en su forma básica, la concibe como una situación reactiva del defensor y que tiene una intención negativa.

Sin embargo, Clausewitz deja claro que esta definición contradice por entero el concepto de la guerra, pues sólo el atacante haría la guerra, por tanto la defensa solo puede ser relativa, debiendo el defensor asestar golpes al adversario y en algún momento tomar la ofensiva. Así, indica que la guerra defensiva puede considerar acciones ofensivas: “... en una campaña defensiva se puede golpear en forma de ataque, en una batalla defensiva emplear al ataque distintas divisiones, y por fin, en la simple disposición contra el asalto enemigo, se le envían inclusive balas ofensivas.

Así que la forma defensiva de hacer la guerra no es un escudo inmediato, sino un escudo formado por golpes hábilmente dirigidos" (Clausewitz 2005: 353). Es más, Clausewitz da por sentado que después de la defensiva se debe pasar al contraataque a fin de devolver los golpes recibidos.

Por su parte, a diferencia de la defensiva, la ofensiva tiene una intención positiva, pues procurará conquistar algo de su adversario, siendo este su propósito, antes que buscar el combate.

Considera que "la forma defensiva de la guerra es en sí más fuerte que la ofensiva", pues es más fácil conservar que conquistar. La ofensiva requiere un mayor consumo de recursos y medios para lograr sus objetivos. La forma defensiva puede debilitar al enemigo lo suficiente para luego tomar la ofensiva (Clausewitz 2005: 354).

Castex

Castex, por su parte, expresa lo siguiente sobre la ofensiva:

"La ofensiva representa la acción y el movimiento. Es de carácter dinámico. Cuando puede realizarse con éxito, desplaza las posiciones de ambos adversarios. Altera la relación de potencialidad. Modifica las situaciones. Cambia el estado de cosas existente por otro que se desea establecer y del cual ha determinado las líneas generales. Produce algo nuevo, lo que ha concebido. Lo hace surgir. La ofensiva es un acto creador por excelencia"... "La ofensiva es de carácter positivo" (Castex 1940: 125-126).

Con respecto a la defensiva, indica lo siguiente:

"En el mejor de los casos, la defensiva no puede sino mantener las condiciones imperantes, detener el curso de los acontecimientos evitando, justamente, que el acto creador del adversario obtenga éxito. La defensiva tiende a la consolidación, a la estabilización del presente; el objetivo que persigue no es otro que la fijación, la cristalización de lo que existe. Es un acto de esterilización frente a gérmenes de la vida que tenderían hacia la evolución de la crisis; es un esfuerzo contrario al transformismo"... "La defensiva es de carácter negativo" (Castex 1940: 126).

Castex indica que la ofensiva tiene como ventaja la libertad de movimiento, la iniciativa y la búsqueda del objetivo, por lo que la considera superior que la defensiva. La ofensiva impone, mientras que la defensiva soporta. La defensiva, para ser exitosa, tiene que ir acompañada de acciones ofensivas a fin de quebrar la voluntad de lucha del ofensor y obligarlo a desistir de su objetivo.

Existe una aparente contradicción entre lo expresado por Clausewitz y por Castex con relación a la fortaleza comparativa entre la ofensiva y la defensiva; sin embargo, ambos las observan desde dos perspectivas distintas: el primero con orientación sobre las campañas terrestres, y el segundo sobre las marítimas. Como veremos más adelante, es más fácil defender en tierra que en el mar, de allí la controversia.

Corbett

En términos generales, expresa lo siguiente respecto a la ofensiva y la defensiva: "... la teoría de la guerra nos dará dos clasificaciones amplias y bien definidas. La primera, que depende de si el objetivo 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 enemigo, 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" (Corbett 2000: 23).

Corbett deja claro que la defensiva no excluye el empleo de métodos ofensivos e indica lo siguiente: "La defensiva no es una actitud pasiva, pues esta 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" (Corbett 2000: 24).

De lo expuesto hasta ahora, se pueden obtener algunas conclusiones generales sobre la ofensiva y la defensiva en forma general, y, basándonos en el cuadro realizado por Roberto Luis Pertusio en su obra "Estrategia Operacional", podemos sintetizar estos conceptos de la siguiente forma:

Tabla 1
La Ofensiva y la Defensiva

Actitud	**Carácter**	**Propósito**	**Esencia**	**Concepto**
Ofensiva	Positivo	Conquistar	Actuar	Imponer
Defensiva	Negativo	Conservar	Esperar	Rechazar

Fuente: (Pertusio 2005: 182)

Sin embargo, en la práctica, el defensor estará obligado a realizar acciones ofensivas para debilitar a su adversario, quebrar su voluntad de lucha y desista de alcanzar sus objetivos; por tanto, deberá buscar los momentos adecuados para realizar ataques y buscar el contragolpe.

Por su parte, el ofensor no siempre se dedicará a realizar acciones ofensivas, sino que tendrá que realizar también defensivas para conservar lo conquistado.

B. OFENSIVA Y DEFENSIVA EN LOS DIFERENTES NIVELES DE LA ESTRATEGIA Y LA TÁCTICA

Hasta ahora hemos visto los conceptos generales sobre la ofensiva y la defensiva; enseguida, estudiaremos sus connotaciones y aplicaciones en los diferentes niveles de la estrategia y la táctica.

A continuación, observaremos que no necesariamente una actitud defensiva en el nivel de la Estrategia Total implica que se asuma una similar en el nivel Estratégico Militar y Operacional. Para poder visualizar esto, citaremos los siguientes ejemplos de Corbett:

> "Han existido muchas guerras en las que se ha utilizado constantemente los métodos positivos para conseguir un fin negativo... Por ejemplo, en la guerra de Sucesión Española, nuestro objeto (británico) fue 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, fue apoderarnos de las posiciones navales de Gibraltar y Menorca, de modo que en la práctica nuestro método fue positivo. Nuevamente, en la reciente guerra Ruso-Japonesa, el objeto principal de Japón fue evitar que Corea fuera absorbida por Rusia. Este propósito era preventivo y negativo, pero el único camino eficaz para obtenerlo fue tomar Corea para sí; de modo que para el Japón la guerra fue, en la práctica, positiva." (Corbett 2000: 25)

Desde la perspectiva de Beaufre, quien efectuó el estudio de los niveles de la alta estrategia en sus obras "Introducción a la Estrategia", "Disuasión y Estrategia" y "Estrategia de la Acción", nos habla de la *Estrategia de la Disuasión* que persigue un propósito negativo y de la *Estrategia de la Acción* de propósito positivo en el nivel Político-Estratégico (Estrategia Total). Sin embargo, las formas de ambas pueden ser variadas y van desde las negociaciones diplomáticas, pasando por la amenaza del empleo de la fuerza, hasta el uso efectivo de la misma sea de modo ofensivo o defensivo.

De forma similar se puede visualizar esto en los diferentes niveles de la estrategia militar y operacional, y en la táctica. Por ejemplo, durante la Segunda Guerra Mundial, las Fuerzas Navales aliadas en el Atlántico tenían como finalidad la *protección* de las líneas de comunicaciones marítimas para mantener el suministro logístico para la guerra, lo cual significaba una actitud *defensiva*. Sin embargo, emplearon dos tipos de operaciones: la conformación de convoyes con escoltas, lo que es un ejemplo claro de forma defensiva contra las Fuerzas Navales alemanas, y la caza de los buques corsarios germanos, que implica una forma ofensiva. Por otra parte, las operaciones de protección de convoyes empleaban acciones tácticas ofensivas con la finalidad de neutralizar o destruir a los submarinos alemanes.

Eri Solís Oyarzún establece las siguientes diferencias de ofensiva y defensiva para los niveles estratégico y táctico:

(1) "Ofensiva estratégica. Persigue la conquista del territorio adversario y permanecer en él. En la ofensiva estratégica, siempre tiene que estar presente el factor geográfico.

(2) Ofensiva táctica. Tiene por objeto partir de un punto, golpear y regresar. Puede estar presente el factor geográfico, pero no tiene intenciones de permanecer en él. Existen ofensivas tácticas con efectos estratégicos.

(3) Defensiva estratégica. Elude la decisión en espera de circunstancias favorables para pasar a la ofensiva.

(4) Defensiva táctica. Persigue la defensa de un objetivo específico y no pretende un efecto posterior" (Solís 1997: 320).

C. DIFERENCIA DE LA OFENSIVA Y LA DEFENSIVA ENTRE LA GUERRA TERRESTRE Y LA GUERRA NAVAL

Anteriormente se pudo observar una aparente contradicción entre Clausewitz y Castex. El primero indicaba que la defensa era una forma de guerra más fuerte que el ataque, mientras que el segundo indicaba lo contrario.

En realidad, ambos tienen razón, siempre y cuando se diferencie el ámbito de la guerra que se esté tomando en consideración.

En la***guerra terrestre***, la forma defensiva es generalmente más fuerte y más fácil de llevar a cabo, aun con las ventajas que ofrece la ofensiva, pues el defensor tiene a su favor que ya tiene el objetivo logrado, la ventaja de la posesión del terreno que obviamente es uno seleccionado adecuadamente para la defensa y en la que sus fuerzas están apropiadas instaladas, y, si a esto añadimos el hecho de realizar una guerra defensiva activa, es decir, buscar asestar golpes y contragolpes al adversario, nos encontramos ante una clara ventaja contra el atacante.

Por su parte, si bien el atacante tiene a su favor la iniciativa sobre el momento y la forma de realizar las acciones bélicas, no son suficientes estas ventajas sobre la forma defensiva en tierra. Esta ventaja relativa de la defensa sobre el ataque es ampliamente estudiada por Clausewitz en su obra "De la Guerra".

Pero esto ya era bastante conocido desde tiempos remotos. El general chino Sun Tzu (o Sun Zi), en su obra "El Arte de la Guerra", indica lo siguiente en relación con la cantidad de fuerzas relativas: "... cuando nuestras fuerzas militares son menos a las del enemigo, debemos atrincherarnos y parapetarnos en los emplazamientos reforzados, o retirarnos..." (Sun Zi 2000: Parte II 14). En otras palabras, la forma defensiva ofrece mayor fortaleza que la ofensiva. Y sabiamente dice: "Si no deseas ser vencido por el enemigo, debes adoptar la defensiva; si deseas vencer al enemigo, debes emprender la ofensiva" (Sun Zi 2000: Parte II 18).

Sin embargo, lo expuesto no se cumple de la misma manera en la ***guerra marítima***. Es más, existe una clara diferencia con la guerra terrestre, y es que no existe terreno que nos sirva para defendernos; a lo sumo puede proporcionar alguna defensa los accidentes del litoral, pero sólo sería aplicable para el combate costero y, en todo caso, el repliegue de las Fuerzas Navales a la costa y sus puertos le permite al adversario operar libremente en el mar. Además, el objetivo final se encuentra en el control de las líneas de comunicaciones marítimas que deberán ser empleadas, protegidas o atacadas en provecho del esfuerzo de la guerra; por tanto, una actitud totalmente defensiva no nos conllevará de manera alguna a la victoria en el mar, ni a la obtención de los objetivos propuestos en el mismo, y menos aun a la capacidad de proyectarnos sobre el territorio enemigo. Aun las operaciones navales consideradas

como defensivas tienen una dosis alta de ofensiva, y tienden a buscar situaciones y condiciones apropiadas para realizar una guerra ofensiva.

Al respecto, Castex indica lo siguiente: “Vemos pues, que la defensiva naval es una forma de guerra más desventajosa que la defensiva terrestre... El bando que por su gran inferioridad en la superficie se vea obligado a adoptar la defensiva, deberá siempre, no obstante la situación desfavorable, tratar de desplegar la mayor actividad y agresividad posibles... tratando de imponer su voluntad en la medida que lo permitan sus medios, buscando en lo posible la iniciativa de las operaciones, aún cuando nada decisivo resulte de todo ello. El defensor debe ante todo evitar la defensa pasiva” (Castex 1940: 129).

La ofensiva en el mar es la que finalmente proporcionará la iniciativa y la libertad de movimiento necesarias para lograr los objetivos trazados y obtener el control del mar, y, por consiguiente, la victoria en el mismo. Una actitud totalmente defensiva nos llevará a la inevitable derrota.

D. LA OFENSIVA, LA DEFENSIVA Y LAS OPERACIONES NAVALES

En el capítulo anterior, se realizó una *clasificación de las operaciones navales* en:

- Operaciones de conquista del control del mar
- Operaciones de disputa del control del mar
- Operaciones de explotación o ejercicio del control del mar

Asimismo, se definieron los tres *objetivos estratégicos en la guerra naval*:

- La Fuerza Organizada
- Las Líneas de Comunicaciones Marítimas
- La Posición Estratégica

También se hizo una descripción de las *servidumbres* o *interferencias*, como aquellas consideraciones, lineamientos, políticas, objetivos y tareas emanadas de los conductores político y militar de la guerra, sobre la base de los requerimientos de satisfacer objetivos o necesidades de la estrategia total o militar, que no están directamente relacionadas a la consecución de los objetivos estratégicos navales.

Si a todo esto le sumamos los conceptos de *ofensiva* y *defensiva* en el mar, podemos confeccionar el siguiente cuadro sobre las operaciones navales:

Tabla 2
La Ofensiva, la Defensiva y las Operaciones Navales

Tipo	Método	Objetivo estratégico	Carácter
Operaciones de conquista	La Batalla	La fuerza organizada	Ofensivo
	Bloqueo militar		Ofensivo
Operaciones de disputa	Flota en potencia - Contraataques	La fuerza organizada	Defensivo
Operaciones de ejercicio o explotación	Ataque a las comunicaciones marítimas	Las líneas de comunicaciones marítimas	Ofensivo
	Defensa de las comunicaciones marítimas		Defensivo
	Proyección del poder militar	La Posición Estratégica o Derivadas de Servidumbres	Ofensivo
	Defensa contra la proyección del poder militar		Defensivo

Las operaciones de conquista y disputa del control del mar tienen por objetivo la fuerza organizada del enemigo, diferenciándose en su carácter.

Las operaciones de ataque y defensa de las comunicaciones marítimas tienen por objetivo estratégico estas, y siempre estarán presentes y coexistiendo en toda campaña naval.

Sin embargo, las operaciones de proyección y defensa contra la proyección pueden tener un objetivo estratégico naval por naturaleza que es el de la posición estratégica, pero también puede estar subordinado a un objetivo estratégico derivado de otras necesidades para el desarrollo del conflicto bélico; por esa razón, consideramos en el cuadro las *servidumbres* o *interferencias*; ejemplo de ello fue la invasión de Corea por vía marítima por parte de los japoneses en la Guerra Ruso-Japonesa, según se describió anteriormente, o el desembarco en Normandía en la Segunda Guerra Mundial que respondió a la necesidad de efectuar la ofensiva terrestre sobre Alemania.

El detalle de cada tipo y método de operación naval se detallará en los próximos capítulos; sin embargo, es conveniente resaltar la coexistencia de diferentes tipos de operaciones defensivas y ofensivas, como se indica a continuación:

- En un mismo periodo de tiempo pueden ejecutarse operaciones de conquista o disputa del control del mar y operaciones de explotación del mismo.

- Sin embargo, son excluyentes entre sí las de conquista y las de disputa. Un contendor tendrá que optar por alguna de ellas.

- El adversario defensivo que se encuentra realizando operaciones de disputa y logra obtener un poder combatiente relativo adecuado para pasar a la ofensiva podrá optar por las operaciones de conquista. Y viceversa, el contendor ofensivo que ha sido debilitado podrá recurrir a realizar operaciones de disputa y dejar de lado las de conquista.

- El ataque y defensa de las comunicaciones marítimas se encuentran presentes simultáneamente en términos generales, pues es necesario proteger las propias y afectar a las del enemigo.

- Lo que será una constante permanente, sea que se opte por una postura ofensiva o defensiva en el mar, es el hecho de recurrir a las acciones ofensivas para la obtención de los objetivos. La pasividad o inactividad en el mar es sinónimo de neutralización, con el consecuente acarreamiento de la derrota.

Como hemos podido observar, la guerra en el mar tiene diversos objetivos que coexisten en tiempo y espacio, por lo que se hace imperiosa la necesidad de establecer la prioridad de los mismos, el orden cronológico de las acciones y la administración de los medios, y, simultáneamente, tener en cuenta que todo esto debe ser congruente con los objetivos estratégicos de mayor nivel.

E. LA ACTITUD ESTRATÉGICA DE LA GUERRA EN EL MAR EN SU CONJUNTO

Vimos cómo las operaciones navales pueden ser de carácter ofensivo o defensivo, pero es conveniente estudiar también la actitud estratégica de la guerra en el mar, es decir, el carácter general de la misma establecida por el alto mando naval en la que están incluidas todas las operaciones que se realicen, sean de tipo ofensivo o defensivo.

En tal sentido, los factores que dictarán a grandes rasgos esta actitud estratégica dentro de un periodo de tiempo y un escenario específico serán la búsqueda de la batalla decisiva o la necesidad de defender o conquistar territorio para el desarrollo militar conveniente de la guerra. De ese modo, no es determinante la defensa y ataque de las líneas de comunicaciones marítimas, pues estas se deberán efectuar indefectiblemente sea que la actitud general estratégica sea ofensiva o defensiva.

Así, la actitud estratégica en el mar estará influenciada por los siguientes aspectos: el poder combatiente relativo, el carácter de la guerra y los objetivos estratégicos militares (de nivel superior que los navales). Por último, cabe recordar lo indicado por el Almirante Justiniano: “El elemento de mayor gravitación para determinar la actitud estratégica es la batalla y la resolución de buscar o eludir la decisión en ella” (Solís 1997: 325). Si se busca la batalla decisiva, entonces el carácter será ofensivo, y, si se trata de evitarla, será defensivo.

La actitud estratégica podrá ir evolucionando y cambiando a medida que se vaya desarrollando la campaña naval y se alcancen los objetivos estratégicos. Al respecto, citaremos a continuación un ejemplo extraído del "Manual de Estrategia" de Eri Solís:

"**Ejemplo Histórico Segunda Guerra Mundial Teatro Del Pacífico**

Al evaluar el desarrollo de la situación en un teatro de naturaleza marítima como el Pacífico sirve para apreciar la dificultad en establecer una actitud estratégica única. Los historiadores navales, e incluso los máximos conductores de la guerra en el mar discrepan en sus opiniones. Existe un consenso en las etapas iniciales y finales del conflicto -actitud estratégica ofensiva del Japón y de Estados Unidos respectivamente- pero no en sus fases intermedias. "El Almirante King admite cuatro períodos:

- Un período de defensiva que va hasta la batalla del Mar del Coral.
- Un período defensivo-ofensivo, Mar del Coral y Midway.
- Un período ofensivo-defensivo, campaña de las Salomón.
- Después, un período ofensivo.

El Jefe del Estado Mayor General de la Marina japonesa, Almirante Nagano, la divide más sencillamente en dos períodos:

- La ofensiva que va hasta la evacuación de Guadalcanal.
- Después, la defensiva"[1].

Hasta Midway, los japoneses sostuvieron una nítida actitud estratégica ofensiva contra la flota, posición norteamericana y territorio adversario. Sin embargo, no realizaron una manifiesta ofensiva contra las líneas de comunicaciones de los estadounidenses con corsarios de superficie y submarinos.

Bernard Brodie, refiriéndose a la situación del Pacífico, escribió "El término de la campaña de Guadalcanal inauguró un cambio fundamental en la política de ambos bandos. En posteriores acciones los japoneses demostraron más precaución. A pesar que los americanos, durante 1943 continuaron avanzando a lo largo de las Salomón, tuvieron poca oportunidad de hundir o siquiera averiar a buques importantes japoneses... Hacia fines de 1943 los japoneses habían claramente retirado el grueso de su flota a aguas metropolitanas donde estaba concentrada y mantenida en reserva para alguna acción decisiva u ocasión oportuna. Este cambio de política, sin duda, había sido en parte dictado por la enorme expansión de la fuerza americana. Cuando en noviembre de 1943 fueron atacadas las islas Gilbert y los americanos conquistaron Tarawa y Makin, se abrió una nueva fase de la guerra en el Pacífico, caracterizada por el retorno a los principios clásicos. La conducta de la guerra naval actuando principalmente pequeñas fuerzas operativas, había demostrado ser una negación de la estrategia. Mientras los japoneses estaban dispuestos a comprometer Fuerzas Navales substanciales que, sin embargo, eran solo pequeñas porciones del total de su flota, para la defensa de cada isla lejana que poseían; la guerra de fuerzas operativas continuaría desarrollándose a favor de los americanos. Pero cuando los japoneses notificaron que no estaban más dispuestos a hacerles el juego a los americanos, estos se encontraban ya en situación de abandonar ese juego jubilosamente... En las islas Gilbert los americanos por primera vez empezaron una operación con una fuerza operativa que en realidad era una flota de batalla completa,

[1]Cita de "*La Guerra Aeronaval en el Pacífico"*, Belot, p. 97.

capaz de encontrar y derrotar al total de la flota japonesa"[2]. Desde ese instante, no cabe duda, que la Armada norteamericana adoptó una actitud estratégica ofensiva general en relación a la flota, posición, comunicaciones marítimas y el territorio japonés." (Solís 1997: 326-327)

[2]Cita de *"Guía de Estrategia Naval"* Brodie, pp. 116-117.

CAPÍTULO 11

LA CONQUISTA DEL CONTROL DEL MAR

A. INTRODUCCIÓN

Como se estudió en los anteriores capítulos, la conquista del control del mar tiene por propósito alcanzar el dominio del mar: poder explotarlo con total libertad y negárselo completamente al enemigo.

La única forma de obtener esto es mediante la destrucción o neutralización de la fuerza adversaria enemiga. Esto se puede alcanzar por medio de dos métodos:

- La Batalla

- El Bloqueo Militar

Por tanto, el objetivo estratégico será la fuerza organizada del adversario, el propósito es el control absoluto del mar (dominio del mar), y el medio o instrumento para obtenerlo es la propia fuerza organizada.

Las operaciones de conquista del mar son de carácter ofensivo y, por lo general, responden a una actitud estratégica ofensiva de la guerra. Son empleadas por el adversario más fuerte, quien desea destruir o neutralizar en el menor tiempo posible a las fuerzas enemigas para obtener rápidamente el control de mar en provecho del esfuerzo de la guerra.

Cabe resaltar que este tipo de operaciones pueden coexistir con las operaciones de explotación o ejercicio del control del mar, según se pudo apreciar en los capítulos anteriores.

B. LA BATALLA

1. Generalidades

El método más conveniente para obtener la conquista del mar es la batalla, pues busca la consecuente destrucción de la fuerza adversaria y, por tanto, la eliminación de cualquier vestigio de oposición en el mar, obteniéndose una solución definitiva a la guerra marítima.

Es también el método empleado por excelencia en la historia de la guerra en el mar, en la que se han enfrascado en grandes combates las flotas de países adversarios. Sin embargo, en muchos casos, las batallas no obtuvieron resultados decisivos y tuvieron que recurrirse a batallas adicionales o a otro tipo de operaciones.

La batalla no es un mero choque de fuerzas en el mar; el comandante operacional naval deberá realizar un riguroso planeamiento previo al enfrentamiento y tomar decisiones cruciales en el transcurso del mismo, para lo cual deberá tener en cuenta varias consideraciones basadas en los principios de la guerra para la obtención de la victoria.

La batalla se va a presentar en las siguientes circunstancias:

a. Cuando los adversarios se sienten lo suficientemente fuertes para afrontarla.

Si ambos contrincantes se sienten lo suficientemente fuertes, ambos buscarán un encuentro. El planeamiento de ambos estará dirigido a crear situaciones que exploten las fortalezas propias y las debilidades del enemigo, y obtener una situación táctica favorable cuando se ejecuten las acciones de combate.

Ejemplos:

(1) Batalla de Lepanto (7 de octubre de 1571)

Esta fue la última gran batalla de buques propulsados por remos. Las fuerzas cristianas comandadas por don Juan de Austria vencieron a las turcas comandadas por Alí Bajá. Las fuerzas estaban conformadas de la siguiente manera:

- La Liga Cristiana estaba constituida por 206 galeras, 11 galeazas y 102 fragatas o embarcaciones de menor porte, con un total de 31,000 soldados, 12,000 marineros, 43,000 remeros y 1,215 cañones. Las galeazas eran las naves más poderosas por su mayor capacidad artillera.

- La Flota Turca estaba compuesta por 230 galeras y 60 galeotas, con 34,000 soldados, 13,000 marineros, 45,000 remeros y 750 cañones.

Cabe resaltar que ambas bandos se sintieron lo suficientemente fuertes para buscar la Batalla:

- Los cristianos confiaron en el poder artillero de sus embarcaciones, especialmente en el poderío de las galeazas.

- Los turcos tenían a su favor la mayor cantidad de hombres y embarcaciones. Pusieron gran confianza en el accionar de sus arqueros con flechas envenenadas en contra de los arcabuceros cristianos, considerando que podían disparar hasta treinta flechas por cada carga de arcabuz; sin embargo, demostraron no tener el alcance y la puntería de esta arma de fuego.

Como resultado del enfrentamiento, los turcos tuvieron 30,000 muertos aproximadamente y fueron capturados entre 8,000 a 10,000 hombres junto con 120 galeras apresadas, siendo las demás embarcaciones hundidas o varadas. Por parte de los cristianos, se obtuvo un saldo de 8,000 muertos y 12 galeras perdidas.

Esta victoria cristiana tuvo carácter decisivo, pues frenó el expansionismo marítimo turco en el Mediterráneo impidiendo su influencia en el Atlántico, y permitió que España tomase el control del mar en el Mediterráneo occidental. El factor decisivo de la contienda fue la superioridad de la artillería cristiana que rompió el esquema de maniobra de los turcos.

(2) La Batalla de Tsushima (27 y 28 de mayo de 1905)

Después de la destrucción de la Flota Rusa del Pacífico por los japoneses en la batalla de Shantung el 10 de agosto de 1904, con la cual los nipones obtuvieron el control de mar en esa zona y frenaron el expansionismo ruso en el Asia oriental, el Zar Nicolás II ordenó la movilización de la Flota Rusa del Báltico, bajo el mando del Almirante Zinovy Rozhdéstvenski, para enfrentar a la flota japonesa.

El encuentro de ambas flotas se produjo en Tsushima. Los japoneses, al mando del Almirante Heichariro Togo, contaban con 4 acorazados, 27 cruceros y otras unidades menores, mientras que los rusos tenían 11 acorazados, 8 cruceros y otros buques de menor porte.

La victoria japonesa fue aplastante; fue destruida casi la totalidad de la flota rusa con un saldo de 21 buques hundidos, 7 capturados y 6 inutilizados, 4,400 muertos y 6,000 heridos, mientras que los japoneses solo perdieron 3 torpederas, y tuvieron 117 muertos y 583 heridos.

Ambos adversarios se sintieron lo suficientemente fuertes para enfrentarse; sin embargo, la mejor maniobra y empleo de las armas de los japoneses le dieron la victoria final.

Las consecuencias de esta batalla fueron el dominio marítimo del sudeste asiático, el establecimiento de la supremacía japonesa sobre Corea y Manchuria, la pérdida de Port Arthur para los rusos y el aislamiento de Vladivostok. Asimismo, elevó a Japón a la categoría de potencia naval de primer orden.

Cabe resaltar ciertas situaciones en que el oponente aparentemente más débil no desea evadir la batalla. En estas circunstancias, la fuerza con menor cantidad de medios bélicos logra obtener una posición ventajosa respecto a su adversario, saca provecho de sus propias fortalezas y de las vulnerabilidades del enemigo, y se apoya en la táctica y la técnica para la obtención de la victoria. Estos sucesos son poco comunes y han sido considerados como las grandes hazañas navales de la historia.

Ejemplo:

Batalla de Salamina (22 de setiembre del 480 a. C.)

Las fuerzas terrestres y navales griegas eran considerablemente inferiores a las persas durante la invasión de Jerjes I contra Grecia iniciada en el 481 a. C. Sin embargo, Temístocles, general de la alianza griega, optó por presentar una batalla naval a los persas en Salamina, sacando provecho de los accidentes costeros, la mayor maniobrabilidad de sus buques y el empleo de las tácticas de combate atenienses.

A fin de que la flota persa se presentase a la batalla en Salamina, Temístocles envió a un esclavo para divulgar la información falsa entre los persas de que la armada griega estaba desertando y estaban preparando la huida. Ante esto, Jerjes ordenó a su flota proceder a Salamina a destruir a la flota griega confiado de su mayor fuerza.

En Salamina, los griegos, al mando de Euribíades con solo 366 naves, derrotaron a los persas que contaban con 1,200 buques de guerra y 3,000 transportes.

Pese a que una parte de la flota persa logró salvarse, Salamina fue estratégicamente decisiva, pues destrozó la base misma del plan de invasión persa y, además, minó el prestigio del rey Jerjes. Hasta Salamina, el poderío naval persa era indiscutido en el Egeo, pero, después de esta derrota, la balanza se inclinó hacia los griegos y en particular a los atenienses.

b. Cuando el contendiente más débil desea eludir la batalla.

En este caso, el oponente más poderoso debe forzar de alguna forma al más débil a entablar la batalla. Esto lo podrá lograr por medio de diferentes métodos que explicaremos posteriormente que están basados en la persecución, el acecho o la generación de apremios e incentivos sobre el enemigo.

Ejemplo:

Combate de Angamos (8 de octubre de 1879)

Después del combate de Punta Gruesa, la escuadra peruana quedó reducida a prácticamente un solo buque de importancia, el "Huáscar", que al mando del Almirante Miguel Grau atacó por cinco meses a las líneas de comunicaciones marítimas chilenas ocasionando grandes estragos en las mismas e impidiendo que Chile pudiese continuar con su campaña terrestre. Al mismo tiempo, evitaba la batalla debido a que la flota chilena contaba con los acorazados "O'Higgins" y "Cochrane", ambos muy superiores en artillería y blindaje al monitor peruano.

Sin embargo, la escuadra chilena compuesta por 6 buques, entre los cuales se encontraban los dos acorazados, cercaron al "Huáscar" el 8 de octubre de 1879 mediante una maniobra, impidiendo que el buque peruano pudiese eludir la batalla y sea derrotado dada la amplia superioridad de las fuerzas chilenas.

De los ejemplos mostrados y de la historia de la guerra en el mar, se pueden determinar algunas características de la batalla naval:

a. Es el único método que puede proveer el dominio del mar (control absoluto del mar) en forma permanente y resolutiva.

b. Se producirá bajo el consentimiento mutuo de los beligerantes; sin embargo, en algunos casos este consentimiento es forzado y no habrá oportunidad de eludirlo.

c. Generalmente, es buscada por el adversario más fuerte, o mejor dicho, el que cuenta con los medios que aparentemente le dan mayor fortaleza. Sin embargo, esta fortaleza es relativa y en muchos casos ha producido un error en la apreciación de los contendores, lo que da por resultado que adversarios aparentemente más débiles han sido los que han buscado la batalla en las condiciones más favorables y han obtenido la victoria.

d. El verdadero nivel de la fortaleza de una fuerza naval estará regido por diferentes aspectos como son:

   (1) **Aspectos intrínsecos o propios de la conformación de la fuerza:** la cantidad de medios, las características de los mismos, el nivel de entrenamiento de las dotaciones, la moral, las tácticas empleadas y la tecnología.

   Una mala apreciación sobre estos aspectos puede generar una inadecuada evaluación del Poder Combatiente Relativo (PCR) de las fuerzas contendoras, en algunos casos, sobreestimando al adversario y, en otros, subestimándolo.

   Innumerable cantidad de veces se ha tratado de buscar una fórmula adecuada para establecer el Poder Combatiente Relativo (PCR) y

frecuentemente se obtienen conclusiones o resultados no satisfactorios. Generalmente, esto se debe a que no se consideran los hipotéticos escenarios de enfrentamiento de las fuerzas que estarán regidos por los aspectos que se indican a continuación.

(2) **Aspectos extrínsecos o que no son propios de la conformación de la fuerza:** Son los generados durante el planeamiento y desarrollo estratégico de la guerra, que se desencadena en la Maniobra Estratégica Operacional.

La concepción de una Maniobra Estratégica Operacional adecuada puede lograr que el adversario más débil logre derrotar al más fuerte; en otras palabras, puede lograr fortalecer al más débil.

La Maniobra Estratégica Operacional estará basada en dos componentes: la Estratagema y las Acciones para obtener el Objetivo (DAT 2009: 64-66). La Estratagema, de naturaleza intelectual y psicológica, buscará engañar al enemigo de modo tal de llevarlo a un escenario adecuado para entablar la batalla, dividir y distraer sus fuerzas, engañarlo, agotarlo físicamente, psicológicamente y moralmente, sacar el máximo provecho de sus debilidades y explotar las fortalezas propias. Las Acciones para obtener el Objetivo son los esfuerzos para llevar a la práctica la Estratagema. De nada sirve tener una Estratagema bien concebida, pero mal ejecutada.

Salamina es un verdadero ejemplo de ello: los griegos lograron con engaños llevar a los persas a un escenario geográfico adecuado para la batalla en la cual, por las características morfológicas de la costa, no podían emplear su máxima capacidad ofensiva; y explotaron las principales fortalezas de su flota: la maniobrabilidad de sus buques y las tácticas de combate.

e. La victoria la obtendrá aquella fuerza que logre conjugar de la mejor manera los medios con la Maniobra Estratégica Operacional.

2. Componentes de la Batalla

Se pueden discernir los siguientes elementos componentes de la Batalla Naval:

- Las fuerzas
- El escenario geográfico
- El consentimiento mutuo
- La Maniobra Estratégica Operacional

a. Las fuerzas

Son las fuerzas adversarias que se enfrentan con el propósito de destruir o neutralizar a su oponente, por lo que a su vez constituyen los Objetivos Estratégicos de su antagonista.

A su vez hay que considerar las fuerzas como el conjunto conformado por:

(1) Los medios materiales bélicos: compuesto por el material bélico propiamente dicho, pero teniendo en cuenta los siguientes factores cuando se desea realizar análisis y evaluaciones de las fuerzas:

- Cantidad de medios
- Capacidades operacionales de los medios en forma individual y en conjunto
- Calidad y nivel tecnológico

(2) Los recursos humanos: compuesto por el personal, la calidad de instrucción, el nivel de entrenamiento, la disciplina y la moral. Cabe recordar lo siguiente: “Las batallas navales, al igual que las demás batallas, son esencialmente combates de hombres y no meramente choques de corazas y andanadas” (Brodie 1965: 253).

El factor humano puede resultar decisivo en el combate. Por ejemplo, en la Batalla de Tsushima, el personal de la flota rusa se encontraba agotado por lo largo de la travesía hasta la zona de conflicto y con la moral resquebrajada; por el contrario, los japoneses estaban descansados, contaban con un alto nivel de preparación y entrenamiento, tenían la moral muy en alto por las victorias obtenidas y estaban regidos por el Bushido, que les confería una gran disciplina y espíritu de sacrificio. Como se dice comúnmente, “Es preferible hombres de hierro en buques de madera, que hombres de madera en buques de hierro”.

(3) Los procedimientos tácticos: El eslabón que une y armoniza al personal y el material son los procedimientos de empleo táctico de los mismos, los que, hábilmente concebidos, implementados y practicados, pueden conferir una importante ventaja, ya que genera la eficacia y eficiencia en el empleo de los medios en la batalla.

Muchas veces las innovaciones tácticas otorgan ventaja sobre aquellas convencionales. Por ejemplo, las tácticas ideadas por el Almirante Nelson que rompieron con el dogma de la línea de batalla le confirieron decisivas y aplastantes victorias como en Aboukir (1798) y Trafalgar (1805).

(4) El soporte logístico: Este es un factor importante de evaluación cuando se estudian las fuerzas contendoras para establecer los siguientes aspectos:

- Tiempo de operación en una determinada área.
- Debilidades y vulnerabilidades explotables.
- Alcance de las fuerzas.
- Ciclos logísticos, considerando la capacidad de renovación de los pertrechos almacenados y los que requieren ser adquiridos del extranjero.

b. El escenario geográfico

El escenario geográfico del lugar donde se realiza la batalla es un factor muy importante y es de gran conveniencia forzar el encuentro en un área que otorgue ventaja. Esto se puede apreciar tanto en las guerras antiguas como en las modernas. Como pudimos observar anteriormente, los griegos engañaron a los persas para que den la batalla en Salamina, cuyas condiciones geográficas favorecían el accionar de las fuerzas griegas e impedían que los persas pudiesen aplicar todo su potencial bélico.

Debido a la gran movilidad de las Fuerzas Navales y a la escasez de obstáculos en el mar, existe una gran flexibilidad sobre el lugar en que se dará la batalla, pues puede realizarse en aguas propias, del enemigo o neutrales. Esta es una gran diferencia con la batalla terrestre, en la cual dada la posición de las fuerzas, su movilidad y los accidentes geográficos, no cuenta con la misma flexibilidad de selección del área de combate.

En la guerra naval moderna, tiene aún una gran importancia el escenario geográfico por las siguientes consideraciones:

(1) Distancia de los puertos bases, que está relacionado al soporte logístico de las fuerzas. Por ejemplo, en la Batalla de Midway, las fuerzas japonesas navales japonesas tenían que portar con su logística a cuestas debido a la gran distancia de sus bases, mientras que los norteamericanos se encontraban relativamente cerca de las islas hawaianas.

(2) Apoyo de las fuerzas terrestres y aéreas. En el escenario, es importante contemplar las distancias y rango de acción de las fuerzas aéreas y terrestres propias y del adversario.

En la Antigüedad, muchas batallas navales tuvieron el apoyo de fuerzas terrestres, tal es el caso del fuego costero francés en la batalla de Aboukir (1798).

En guerras más recientes, tenemos como ejemplo la Batalla del Golfo de Leyte (1944), en la que los japoneses tenían el apoyo de la 1ra. Base Aérea de Luzón, con la cual efectuaron ataques contra los grupos de portaviones norteamericanos.

En la guerra moderna, hay que tomar en cuenta el apoyo de las baterías costeras, fuerzas aeronavales y aéreas con base en tierra para la batalla.

(3) Aprovechamiento del escenario geográfico para la explotación de las fortalezas propias y las debilidades del adversario. Tal es el caso de lo que sucedió en Salamina.

En la época contemporánea, las unidades de poco porte establecidas cerca de la costa tienen la posibilidad de enmascararse y dificultar la detección por parte del enemigo. En algunos casos, ciertos escenarios geográficos costeros restringen el empleo de algunos tipos de misiles antisuperficie y artillería.

c. El consentimiento mutuo

Como se comentó anteriormente, este es el elemento crucial para que se dé a lugar la batalla. Asimismo, hemos observado los tres casos en que se produce este consentimiento.

Efectuando una comparación entre la guerra naval y la terrestre:

> "En tierra, el más débil entrega tiempo y espacio para eludir la decisión, pero cuando alguno de esos elementos se agota está obligado a encarar la batalla. Para tal efecto cuenta con la protección de la geografía para soportar y neutralizar la superioridad adversaria. "En el mar no existen elevaciones del terreno, ni cursos de agua que vadear, ni ocultamiento en la vegetación, factores que requieren de lo que con frecuencia es usado como la regla del pulgar en tierra: para atacar una posición preparada se requiere una supremacía de tres a uno... El sol, el viento y el estado del mar afectan la táctica naval, pero no en la medida en que el terreno afecta el combate en tierra. En consecuencia, atacar en el mar no conlleva la penalidad terrestre"[3]. El más débil, por lógica, no desea cooperar a su destrucción y elude el encuentro. Ante tal circunstancia, quien ansia la batalla necesita provocarla recurriendo a incentivos y apremios a fin de obtener el asentimiento del reacio adversario" (Solís 1997: 343- 344).

d. La Maniobra Estratégica Operacional

La Maniobra Estratégica Operacional (MEO) será gravitante para la obtención de la victoria en el mar y en donde se plasmará el genio militar del Comandante Operacional para integrar los demás elementos a su favor.

Como se indicó anteriormente, la MEO está compuesta por dos elementos: la Estratagema y las Acciones para lograr el Objetivo. La adecuada concepción del primero y la debida conducción del segundo permitirán que el Comandante Operacional pueda establecer la batalla al enemigo en las siguientes condiciones:

- Escenario geográfico seleccionado favorable.
- Disposición conveniente de las fuerzas en relación con las del adversario.
- Explotación adecuada de las fortalezas propias, las debilidades y vulnerabilidades del enemigo.

En tal sentido, el Comandante Operacional empleará ardides para lograr que el enemigo acepte la batalla en condiciones ventajosas para el primero. Por tanto,

[3]Cita de *"Táctica de Flota"*, Capitán de Navío Wayne P. Hughes, U.S.N. (R), Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1988, p. 31.

tratará de divertir, dividir y engañar a las fuerzas adversarias. Para lograr esto, deberá recurrir a los “apremios” e “incentivos”:

(1) Apremio

Es un instrumento de acción psicológica sobre la mente del adversario, en la cual se genera una situación de amenaza tangible y directa sobre un objetivo de gran importancia que desea retener, de forma tal que se le coloca en un gran dilema: continuar con sus planes operacionales y entregar el objetivo al adversario, lo que le acarrearía graves problemas en el desarrollo del conflicto.

Los apremios, generalmente, están dirigidos a amenazar objetivos o intereses nacionales vitales del enemigo, por lo que es muy difícil que este los ignore y eluda. Esto generará que tenga que dividir sus fuerzas o hacerlas concurrir indefectiblemente a realizar una operación no deseada, no planificada o llevarlas a un escenario no adecuado.

Ejemplo:

Batalla de Tsushima(27 y 28 de mayo de 1905)

Las conquistas territoriales y la obtención del dominio marítimo por parte del Japón generaron un apremio sobre los rusos: la Flota Rusa del Báltico no tenía mayor alternativa que enfrentar a la flota japonesa en el mar adyacente entre Japón y Corea para poder recuperar el control del mar en esta zona, teniendo que realizar una gran travesía. Por otra parte, los japoneses podían esperar a su adversario en condiciones tácticas favorables.

(2) Incentivo

Es también un instrumento de acción psicológica sobre el adversario, pero trabaja de forma indirecta y sutil. Se le genera un foco de atracción que puede ser falso o real, pero que en su mente se presente como un objetivo que es posible obtener y que tiene un atractivo valor militar. Puesto que no existe una presión para concurrir hacia este objetivo como en el caso del apremio, puede darse el caso que el contendor lo ignore y mantenga el curso de sus acciones sin alteración, lo que puede ser contraproducente contra el que generó el incentivo, cuando este lo produjo empeñando o divirtiendo a sus propias fuerzas.

Ejemplos:

Batalla de Salamina (22 de setiembre del 480 a. C.)

Como se pudo observar anteriormente, Jerjes creyó en la información falsa creada por Temístocles de que las Fuerzas Navales griegas estaban desertando en forma desorganizada en Salamina, lo que generó en la mente

del rey persa una aparente oportunidad de aplastar y destruir a la armada de la coalición griega, concurriendo así a una trampa en la que obtuvo una amarga derrota.

Batalla de Midway (4 al 7 de junio de 1942)

Los japoneses trataron de divertir a las Fuerzas Navales estadounidenses efectuando una invasión sobre las islas Aleutianas, en Attu y Kiska para el 30 de mayo de 1942 por medio de los portaviones Ryujo y Junyo, junto con un grupo de acorazados, cruceros y unidades de desembarco. Sin embargo, aunque estos objetivos se encontraban en el propio territorio continental norteamericano, tenían escaso valor militar para Japón y Estados Unidos por su lejanía al teatro principal de combate; por ese motivo, los norteamericanos no destacaron fuerzas para repeler el ataque hasta agosto de ese año.

En otras palabras, los japoneses divirtieron sus propias fuerzas para crear un incentivo en los norteamericanos, las que pudieron ser muy útiles en la Batalla de Midway. Sin embargo, los estadounidenses "no mordieron el anzuelo" y **concentraron** sus fuerzas en inmediaciones de este atolón para hacer frente al cuerpo principal japonés.

3. Ofensivas para imponer la batalla

El Almirante Castex estudió y clasificó los métodos empleados para imponer la batalla a la fuerza naval adversaria; determinó tres tipos:

- Ofensiva de movimiento
- Ofensiva de base geográfica
- Ofensiva seudogeográfica

a. Ofensiva de movimiento

Básicamente consiste en la *"persecución"* de las Fuerzas Navales adversarias hasta alcanzarlas e impedir su escape, de forma tal que se le fuerce a entablar la batalla.

Sin embargo, hay que tener en cuenta las siguientes consideraciones:

(1) Es necesario conocer la posición del enemigo y sus intenciones de movimiento, a fin de evitar persecuciones vagas y que demanden esfuerzos excesivos.

(2) Contemplar el empleo de ataques para provocar daños que aminoren la velocidad del adversario para poder alcanzarlo.

(3) No dejarse cegar por la persecución, no sea que el enemigo nos esté llevando a una emboscada, es necesario estudiar sus movimientos y las condiciones operacionales.

(4) Tener en cuenta que tanto puede alejarse las fuerzas propias para dar la caza al enemigo, sin dejar a merced de estos objetivos estratégicos de importancia que se deba proteger para el esfuerzo de la guerra.

(5) Considerar los esfuerzos logísticos para llevar a cabo este tipo de ofensiva, efectuando una evaluación costo-beneficio.

En este tipo de ofensiva, la iniciativa estratégica y de movimiento se encuentra en manos del perseguidor.

Sin embargo, el perseguido, de contar aún con suficiente libertad de acción, contará con la iniciativa de las operaciones pudiendo eludir la batalla o decidir en dónde esta se llevará a cabo. Si no cuenta con la suficiente libertad de acción, la iniciativa operacional pasa a manos del perseguidor que establecerá las condiciones en que se realizará el enfrentamiento.

Ejemplo:

Guerra del Pacífico

Después de la declaración de la guerra, tanto la escuadra peruana como la chilena se hicieron a la mar para buscar a su adversario para entablar la batalla. Sin embargo, debido al desconocimiento de los movimientos de su respectivo contendor, los buques peruanos navegaron cercanos a costa, mientras que los chilenos lo hicieron mar adentro con la intención de no revelar sus intenciones de sorprender a la fuerza naval peruana en el puerto del Callao. Como resultado de ello, ambas fuerzas se cruzaron en el mar sin avistarse.

Después del combate de Punta Gruesa el 21 de mayo de 1879, en que se perdió a la “Independencia”, la flota chilena se convirtió en la más poderosa y trató por cinco meses de darle caza al “Huáscar”. Este trato de eludir la batalla y contó con la suficiente libertad de acción para efectuar acciones de guerra de corso.

b. Ofensiva de base geográfica

La ofensiva de base geográfica consiste en el ataque al acecho. En este tipo de ofensiva, el atacante “espera” a que su oponente atraviese un área geográfica obligada de tránsito para atacarlo y destruirlo.

No debe ser confundido con una acción defensiva, pues la fuerza acechante no trata de eludir el combate, sino que está lista para entablarlo e inclusive trata de forzar a su adversario al enfrentamiento; en tal sentido, aunque se mantiene en una situación de espera y una actitud aparentemente pasiva, no debe confundirse con la defensiva estratégica.

En este tipo de ofensiva, hay que considerar lo siguiente:

(1) Se tiene que tener la certeza de que el adversario está obligado a transitar por el área geográfica de espera y no tiene otra alternativa.

(2) Es adecuado el empleo de este método cuando no se cuenta con información clara sobre las intenciones de movimiento del enemigo, siendo inconveniente la ofensiva de movimiento.

(3) Permite mantener cobertura sobre objetivos estratégicos que se debe defender, cuando el empleo de la ofensiva de movimiento puede implicar arriesgarlos.

(4) Puede generar menor consumo de recursos logísticos y desgaste que la ofensiva de movimiento, debido a que no realiza la persecución de su adversario; sin embargo, podría incrementarse si el oponente retrasa su aparición en el escenario de la batalla.

(5) Este método posibilita ejecutar las acciones necesarias para preparar el escenario de la contienda con el propósito de obtener la máxima ventaja sobre el adversario: le permite desplegar sus medios bélicos adecuadamente, desgastar al enemigo por medio de acciones previas y efectuar prácticas para el encuentro.

En este tipo de ofensiva, la iniciativa estratégica, de operaciones y de movimiento se encuentra en manos del acechante (atacante), bajo algunas consideraciones:

(1) Cuenta con la iniciativa estratégica, debido a que la fuerza enemiga no tiene libertad de acción, pues se encuentra moviendo inevitablemente al escenario de la batalla. La poca libertad de acción que pueda tener la fuerza acechada estará en función de las características geográficas del área del encuentro.

(2) Retiene la iniciativa de las operaciones debido a que selecciona el área del enfrentamiento y prepara convenientemente el mismo. Sin embargo, no tendrá el control del momento preciso del choque, que estará en potestad de la fuerza adversaria, pues es la que decidirá el momento de ingresar a la zona de la contienda.

(3) Tiene la iniciativa de movimiento, pues es el que primero se desplaza hacia el escenario de la batalla, en donde esperará a su adversario. Sin embargo, queda en potestad de la fuerza adversaria la cantidad de tiempo de la espera de la fuerza acechante, pues la batalla se llevará a cabo cuando el oponente se presente en el escenario de la misma.

Ejemplo:

Batalla de Tsushima(27 y 28 de mayo de 1905)

Los japoneses aplicaron la ofensiva geográfica al colocar sus fuerzas en el estrecho de Tsushima (entre Corea y Japón) listas para dar batalla a la FlotaRusa

del Báltico, la cual debía concurrir a esta área geográfica debido a la necesidad de recuperar el control del mar y de los territorios conquistados por los japoneses.

c. Ofensiva de base seudogeográfica

Como se habrá podido apreciar, la ofensiva de base geográfica genera un problema que no puede dejar de analizar: la espera de la fuerza acechante. Esta es su mayor desventaja, puesto que el momento del choque de las fuerzas es retenido por la fuerza acechada, la cual decidirá el instante en que se presentará en la escena de la contienda.

Una variante de la ofensiva de base geográfica es la de base seudogeográfica, la cual genera polos de atracción al enemigo mediante “apremios” o “incentivos”, lo cual elimina o reduce la capacidad del adversario en retener para sí la potestad de determinar el momento del enfrentamiento.

Por medio de este polo de atracción que puede ser una posición fija relacionada a una ubicación geográfica o una móvil basada en las fuerzas mismas o líneas de comunicaciones marítimas (por ejemplo convoyes), se fuerza o seduce al oponente a canalizar sus movimientos en la dirección deseada y presentar la batalla en el momento y lugar seleccionado por el atacante. En otras palabras, el atacante *“maniobra”* a su oponente, quitándole toda libertad de acción.

Por consiguiente, la concepción de una ofensiva de este tipo requiere de un mayor genio operacional que en los dos casos anteriores. El primero radicaba en la *“persecución”*; el segundo, en la *“espera”*, pero este se basa en lograr que el enemigo haga lo que uno desee.

Hay que tener en cuenta las siguientes consideraciones:

(1) Es un método adecuado para forzar a un enemigo a entablar la batalla cuando es renuente a hacerlo.

(2) También es un método apropiado para lograr que un enemigo relativamente más fuerte presente batalla en un escenario que no le favorezca.

(3) Es necesario generar un apremio o incentivo sobre el enemigo para que se pueda llevar a cabo este tipo de ofensiva. Si se emplea el incentivo, hay que considerar la posibilidad de que el enemigo no sea tentado por este.

(4) Reducirá el tiempo de las operaciones, por consiguiente, el consumo de recursos logísticos.

(5) Requiere de medios adecuados para evaluar la evolución de los movimientos del adversario, de forma tal de ejecutar acciones necesarias para la disposición adecuada de las fuerzas para la presentación de la batalla, especialmente si el polo de atracción es móvil.

Como se puede apreciar, la iniciativa estratégica, de operaciones y de movimiento son retenidas por la fuerza que aplica este tipo de ofensiva. La única libertad de acción que tendrá el oponente será la selección del lugar y momento de la batalla cuando se trate de un polo de atracción móvil.

Ejemplos:

Batalla de Salamina(22 de setiembre del 480 a. C.)

Los griegos definieron cuál sería el escenario de la batalla y los persas concurrieron al mismo debido al "incentivo" generado por los primeros. Los griegos explotaron las características geográficas del área del encuentro y dispusieron sus fuerzas en forma adecuada.

Batalla de Midway (4 al 7 de junio de 1942)

La Flota Imperial al mando del Almirante Nagumo realizó una ofensiva de base seudogreográfica mediante la creación del apremio generado por el desplazamiento de sus fuerzas para conquistar las posesiones insulares norteamericanas en el centro de Pacífico, que los estadounidenses debían proteger a toda costa. Por su parte, el Almirante Nimitz, conocedor de las intenciones de los japoneses de conquistar Midway, preparó una ofensiva de base geográfica concentrando sus fuerzas en inmediaciones de dicho atolón en donde esperó a su enemigo. Ambas fuerzas tuvieron que efectuar un gran despliegue de medios aéreos para determinar la posición de la fuerza de portaaviones de su respectivo adversario, con mejores resultados para los norteamericanos que para los japoneses, que, en adición a los errores estratégicos y tácticos de los nipones, dieron como resultado una rotunda victoria para los Estados Unidos.

Cabe precisar que esta no fue la batalla decisiva de la guerra en el Pacífico. El propósito principal japonés era conquistar la posición estratégica de Midway, para luego conquistar las islas hawaianas y posteriormente proyectarse sobre los territorios continentales estadounidenses. Por su parte, los norteamericanos tenían por misión evitar esta invasión. La única forma que tenía Estados Unidos de repeler el ataque era empleando su flota del Pacífico, por lo que Japón tenía que emplear el grueso de su fuerza organizada como fuerza de cobertura para proteger su fuerza anfibia –que era superior a la norteamericana– a la que estaba dispuesta a enfrentar en batalla. Las condiciones para darse la batalla estuvieron dadas bajo los aspectos de ofensivas geográfica y seudogeográfica antes detalladas; y si bien no fue la decisiva, cambió el rumbo estratégico de la guerra.

C. EL BLOQUEO MILITAR

1. Generalidades

El bloqueo militar tiene por propósito obtener el dominio del mar, para lo cual la fuerza bloqueadora impide que la fuerza bloqueada pueda salir de puerto o de un espacio geográfico determinado, de manera tal que no tenga capacidad de acción alguna sobre el área marítima de interés y permita la total libertad de acción del bloqueador. En caso de que el bloqueado intente romper el bloqueo, se dará lugar a la batalla, por lo que también es considerado como un método para forzar a que se dé esta.

Corbett indica lo siguiente: “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 a la mar” (Corbett 2000: 133-134).

2. Componentes del bloqueo

Por lo expuesto, se determinan los siguientes componentes del bloqueo:

- Bloqueador o fuerza bloqueadora.
- Bloqueado o fuerza bloqueada.
- Área geográfica del bloqueo. En donde la fuerza bloqueada se encuentra confinada o el área en que tiene libertad de acción, dependiendo del tipo de bloqueo establecido, como se estudiará posteriormente.
- Área de control marítimo del bloqueador. Escenario marítimo bajo dominio del bloqueador en donde tiene total libertad de ejercicio del control de mar.
- Periodo de duración del bloqueo.
- La maniobra estratégica operacional.

3. Factores a considerar en el bloqueo

Para llevar a cabo el bloqueo, se tienen que tener en cuenta los siguientes factores:

a. **Factor estratégico operacional.** La fuerza bloqueadora debe tener en consideración lo siguiente:

   - Estudiar adecuadamente las fuerzas propias y las del adversario a fin de establecer si es posible llevar a cabo el bloqueo, y en caso de que el enemigo decida dar la batalla, tener una disposición adecuada para derrotarlo.

- Es necesario evaluar la distancia a la que se va a realizar el bloqueo, así como el área geográfica del mismo y la de control marítimo del bloqueador.

- Se requiere la adecuada definición de la cantidad de medios necesarios a ser desplegados para hacer efectivo el bloqueo, pues debe considerarse el requerimiento de unidades para poder ejercer el control del mar.

- De acuerdo a la distancia de la fuerza bloqueadora al territorio enemigo, hay que evaluar la amenaza que pueden representar las fuerzas terrestres y aéreas de este, aunque hayan sido neutralizadas sus Fuerzas Navales.

b. **Factor geográfico.** Es necesario el estudio del área geográfica donde va a estar confinada la fuerza bloqueada y su interacción con el área en el que el bloqueador desea ejercer su dominio marítimo. El factor geográfico tendrá influencia directa sobre los aspectos operacionales y sobre el factor logístico.

c. **Factor logístico.** Se tiene que evaluar cómo se va a realizar el soporte logístico de las fuerzas propias. Esto estará determinado por lo siguiente: el tiempo de duración el bloqueo, las distancias de los puertos base o fuentes de suministro a la fuerza bloqueadora y los medios para efectuar el abastecimiento a esta. Este factor reviste vital importancia en el bloqueo estrecho que se expondrá posteriormente.

d. **El tiempo de duración del bloqueo**, especialmente el estrecho, tendrá consecuencias de índole operacional, logísticas y psicológicas sobre las fuerzas propias y del adversario.

e. **Factor político-diplomático.** Hay tener en consideración el cumplimiento de las normas del Derecho Internacional de los conflictos en el mar, específicamente en lo relacionado al *bloqueo* y *zonas* (*zonas de exclusión*), y las previsiones necesarias para evitar roces diplomáticos con estados no beligerantes, ante posible interferencia de la actividad marítima neutral.

La iniciativa estratégica la retiene el bloqueador debido a que coacciona el accionar del bloqueado. También retiene la iniciativa de las operaciones, pues establece el bloqueo en un área geográfica determinada.

Sin embargo, la fuerza bloqueada tiene la iniciativa de movimiento, pues el bloqueador mantendrá su disposición casi inalterable hasta el término del bloqueo o hasta que el bloqueado intente romper el mismo, lo que podría dar lugar a la batalla; es decir, está en potestad del bloqueado el dar inicio a los movimientos de ambas fuerzas.

4. Tipos de bloqueo militar

El bloqueo militar se clasifica según la distancia en que se ubica la fuerza

bloqueadora con relación a la bloqueada y su propósito derivado. En tal sentido tenemos dos tipos:

- Bloqueo militar “estrecho”, también denominado “cerrado” o “táctico”.

- Bloqueo militar “a distancia”, también denominado “abierto” o “estratégico”.

a. Bloqueo militar estrecho

Tiene por propósito neutralizar a la fuerza organizada enemiga *impidiendo su zarpe* de un área geográfica específica en donde se encuentra enclaustrada. En tal sentido, si bien este tipo de operación es ofensiva, tiene un propósito negativo.

El bloqueo estrecho fue muy empleado en el pasado, en que los buques bloqueadores cercaban el puerto o fondeadero enemigo a relativa corta distancia del mismo de manera tal de estar apenas fuera del alcance de la artillería terrestre y naval. Desde inicios del siglo XX, se volvió casi impracticable este método, debido a la evolución tecnológica de las armas, las que se tornaron más versátiles y de mayor alcance (aeronaves, baterías misilísticas de tierra, torpedos y minas, etc.).

Otro aspecto que hace poco atractivo su empleo es el excesivo desgaste operacional, logístico y psicológico de las Fuerzas Navales bloqueadoras, al mantenerse “*amarradas”* al área del bloqueo.

El bloqueo estrecho es un método indirecto de la conquista del mar, debido a que, al lograr el confinamiento de la fuerza adversaria en un espacio geográfico, se obtiene el dominio del mar en el resto del escenario marítimo. Es temporal, puesto que el control del mar dura mientras se mantenga el bloqueo.

Este tipo de operación tiene carácter ofensivo en cuanto acecha y coacciona al adversario, aunque la ofensiva está limitada hasta el establecimiento del bloqueo. A partir de entonces, la fuerza bloqueada tendrá la iniciativa de movimiento y, por consiguiente, de efectuar una ofensiva para emprender la ruptura del bloqueo o entablar la batalla.

Ejemplo:

Guerra de los Siete Años. Bloqueo de Brest (1759)

> “... en 1759, en ocasión de los preparativos que se efectuaban en Francia para invadir a Inglaterra. Esta, sumamente intranquila, decide impedir toda salida a las naves reunidas en Bretaña para transportar las fuerzas de desembarco, destruyéndolas en caso necesario, lo mismo que a la escuadra de Coflans, reunida en Brest, que tiene la misión de protegerlas. Se impone el bloqueo. Hawke, nombrado en mayo de 1759 comandante de la escuadra del canal de la Mancha, compuesta de 25 navíos, es encargado de la operación, y conforme a sus instrucciones, la escuadra debe bloquear a Brest desde Torbey, en la costa inglesa; pero él decide, por propia iniciativa,

establecer un bloqueo más estrecho, e informa que se ha situado frente a Brest para vigilar a los franceses. “A menos, escribe, que sea alejado por los vientos o los temporales, los vigilaré cuidadosa y constantemente, para impedir su salida, o en el caso de que salieran, hacer todo lo posible para destruirlos”... Este fue el origen del “bloqueo cerrado”, el cual producirá sus frutos. En tres oportunidades –junio, octubre y principios de noviembre– los temporales obligaron a Hawke a levantarlo, pero Coflans no supo aprovechar esas circunstancias. El 14 de noviembre, cuando espera beneficiarse de una cuarta ocasión, Hawke se halla de regreso y le inflinge, el 20 de noviembre, una derrota aplastante, en los Cardinaux.” (Castex 1974: 12)

b. Bloqueo militar a distancia

Este tipo de bloqueo tiene por propósito mantener el dominio marítimo en un área geográfica determinada, mediante el despliegue de las fuerzas bloqueadoras distantes de las bases del enemigo.

A diferencia del bloqueo estrecho, no coacciona el zarpe o movimientos de la flota bloqueada; es más, le otorga la suficiente libertad para efectuar desplazamientos con miras a interceptarla, provocar la batalla y destruirla, de manera tal que se convierte en un método directo de conquista del control del mar.

Geoffrey Till sintetiza la diferencia entre el bloqueo estrecho y a distancia mediante una cita del Capitán de Navío Stephen Roskill: “Si mantenemos la flota más o menos permanente frente a la base enemiga, se dice que el bloqueo es del tipo “cercano”; pero si aquella vigila las actividades del enemigo a distancia, navegando periódicamente frente a la base y ejerciendo sólo un control general de las aguas locales, se dice que es del tipo “abierto”” (Till 2007: 240).

El bloqueo a distancia supera las desventajas del bloqueo estrecho, pues las fuerzas bloqueadoras pueden sentirse relativamente seguras debido a lo distante del alcance del accionar bélico del enemigo, tienen mayor libertad de acción al no estar comprometidas a un espacio geográfico reducido, se reduce considerablemente el desgaste de las fuerzas y el esfuerzo logístico para su mantenimiento. Sin embargo, requiere divertir algunos medios para efectuar la defensa de las líneas de comunicaciones marítimas contra el accionar de unidades enemigas que no integran su fuerza principal (Ejemplo: los submarinos adversarios que pueden evadir el bloqueo sin ser detectados con mayor facilidad).

Para que el bloqueo a distancia pueda llevarse a cabo, requiere que se cumpla con lo siguiente:

- La fuerza bloqueadora debe encontrarse lista permanentemente para enfrentar al adversario.

- Los factores de tiempo y distancia en el espacio geográfico deben permitir que el bloqueador intercepte al bloqueado y no pueda eludirlo.

- Se debe contar con un adecuado sistema de exploración e información, para determinar oportunamente los movimientos del enemigo, de forma tal que no pueda eludir al bloqueador.

Ejemplos:

Guerra de la Revolución Francesa. Bloqueo de Brest (1793-1794)

"Al comienzo de las hostilidades, en 1793, Howe se concreta al bloqueo abierto de Brest y mediante la presión que ejerce sobre las comunicaciones –la amenaza que se cierne sobre el convoy de América– , obliga a Jean Bon Saint-André y a Villaret-Joyeuse a salir y librar los combates de Prairial" (Castex 1974: 12) o batalla de Ushant el 1 de junio de 1974, que fue la primera gran batalla naval entre Gran Bretaña y la Primera República de Francia, en la que los ingleses obtuvieron una contundente victoria al hundir 7 de los 26 navío franceses, sin perder uno solo.

Primera Guerra Mundial

> "El surgimiento de los submarinos, minas y torpederos (junto con la dificultad adicional de mantener en estación buques que quemaban carbón o petróleo en comparación con los buques de vela) llevó a la Armada Británica a abandonar el bloqueo cercano inmediatamente antes de la Primera Guerra Mundial –para el desencanto de los alemanes, que habían esperado explotarlo como un medio para "igualarse" con los británicos... Por todas las razones anteriores, los británicos bloquearon el Mar del Norte en la Primera Guerra Mundial. La mitad meridional del Mar del Norte se convirtió en una especial tierra de nadie..., como en la mayoría de los otros bloqueos lejanos, el bloqueo naval británico estaba diseñado en parte para atraer a su adversario a salir para su destrucción en alta mar, esta acción falló. Pero tuvo un éxito sustancial en su otro gran objetivo, la protección de los intereses marítimos "detrás de la línea". La flota de superficie alemana fue efectivamente neutralizada. No podía operar fuera del Mar del Norte, y de esta manera los intereses británicos en los océanos estaban sustancialmente seguros frente a ataques de superficie significativos." (Till 2007: 242-243)

5. Aplicaciones modernas del bloqueo militar

Los avances tecnológicos de los medios bélicos, su mayor versatilidad y alcance, han hecho variar los tipos de unidades y recursos involucrados en la ejecución de los bloqueos militares. Al respecto, sería impensable en la guerra moderna efectuar un bloqueo estrecho con unidades de superficie como se hacía en la época de las velas, y, como se examinó anteriormente, esta apreciación data desde antes de la Primera Guerra Mundial.

Sin embargo, los bloqueos militares estrechos y a distancia aún se siguen llevando a cabo en los conflictos contemporáneos, teniendo formas distintas a las de antaño, pero permaneciendo inalterables los efectos deseados. En la actualidad, los bloqueos han tomado las siguientes denominaciones:

a. **Control al zarpe o control a la salida.** Consiste en mantener confinado al enemigo dentro de sus puertos base, y, en caso deseara hacerse a la mar, se destruyen sus unidades individualmente a medida que zarpan. Generalmente, este tipo de bloqueo es realizado por medio de submarinos y minas, pues se supone que el oponente retiene el control del aire en las inmediaciones de sus puertos. Esta clase de operación correlaciona generalmente con el bloqueo estrecho, aunque existen casos que se asemejan al bloqueo abierto.

b. **Control de puntos de estrangulamiento o control de zonas de confluencia (*choke point*).** Es una variante del caso anterior, que correlaciona con el bloqueo a distancia. Consiste en batir al enemigo en un cuello de botella geográfico por el cual está obligado a pasar. Tiene por ventaja, con relación al caso anterior, que se pueden emplear unidades que no podrían emplearse en operaciones de "control de zarpe" (Ejemplo unidades de superficie que estarían a merced de ataques aéreos cercanos).

Ejemplos:

Guerra de las Malvinas (1982)

El hundimiento del Crucero "General Belgrano" causó conmoción en el alto mando argentino, el cual ordenó a su flota de mar encerrarse en sus puertos base ante la amenaza que representaban los submarinos nucleares británicos, los mismos que mantuvieron un patrullaje vigilante frente a las costas continentales argentinas. En términos prácticos, se produjo el bloqueo de las Fuerzas Navales argentinas.

Guerra Fría

> "Durante la Guerra Fría, el bloqueo aparecía bajo el aspecto de determinados esfuerzos occidentales principalmente para contener a las Fuerzas Navales soviéticas al norte de los pasajes septentrionales entre Groenlandia – Islandia – Gran Bretaña y Svalbard – Noruega mediante lo que se conocieron como "operaciones de barrera". La idea era que las Fuerzas Navales soviéticas, los buques y especialmente los submarinos y aviones con largo radio de acción, serían frenados o seriamente "desgastados" en su presunta intención de irrumpir en el Atlántico Norte, por medio de sistema de detección subácuos, submarinos, minas, buques de superficie, portaaviones y aviones concentrados en los pasajes. Esta es una forma de bloqueo lejano en todo menos en el nombre" (Till 2007: 244).

6. Diferencias y relaciones entre el bloqueo militar y el comercial

El bloqueo militar y el comercial tienen propósitos totalmente diferentes. El primero busca la conquista del control del mar, mientras que el segundo pretende cortar las líneas comunicaciones marítimas del adversario para interrumpir su tráfico comercial, por lo que es una operación del ejercicio del control del mar.

En el bloqueo militar, el objetivo estratégico es la fuerza organizada del adversario, mientras que, en el comercial, son las líneas de comunicaciones marítimas,

materializadas por los buques mercantes enemigos y neutrales que pretenden arribar o salir de los puertos, teniendo un carácter netamente económico.

Sin embargo, pueden existir bloqueos que pueden afectar directamente ambos objetivos estratégicos simultáneamente, neutralizando a la fuerza naval enemiga e impidiendo su flujo comercial, si existe una coincidencia geográfica entre ambos.

Por otra parte, ambos bloqueos se relacionan estrechamente en los resultados obtenidos. Si se aplica el bloqueo militar, aparte de neutralizar la fuerza enemiga, se elimina la posibilidad que esta pueda defender sus líneas de comunicaciones, por lo que estarán a merced del bloqueador. Y si se emplea el bloqueo comercial, puede generarse un apremio sobre el bloqueado, si es que tiene una gran dependencia del tráfico marítimo, obligando a su fuerza naval a presentar batalla, con lo cual el bloqueador podría obtener el dominio marítimo.

Todas estas consideraciones hacen que diversos estudiosos confundan ambos tipos de bloqueos y los consideren como uno solo.

Tabla 3
Cuadro resumen de las operaciones de conquista del control del mar

Tipo	Método	Objetivo Estratégico	Carácter	Clasificación
Operaciones de Conquista	La Batalla	La fuerza organizada	Ofensivo	• Ofensiva de movimiento • Ofensiva de base geográfica • Ofensiva de base seudogeográfica
	Bloqueo militar		Ofensivo	• Bloqueo estrecho, cerrado o táctico • Bloqueo a distancia, abierto o estratégico

CAPÍTULO 12

LA DISPUTA DEL CONTROL DEL MAR

A. INTRODUCCIÓN

A diferencia de las operaciones de conquista de control del mar, las operaciones de disputa no buscan directamente el dominio del mismo; si bien su objetivo estratégico sigue siendo la fuerza organizada enemiga, su propósito u objeto esmantener el control del mar en disputa, es decir, que pueda ejercer un control suficiente del mismo en las áreas y periodos de tiempo necesarios para el progreso de la guerra o mejorar el nivel de control existente y, al mismo tiempo, ir menoscabando las fuerzas adversarias, buscando generar una situación favorable que permita posteriormente la obtención del dominio del mar.

Consideramos dentro de este grupo de operaciones a las siguientes:

- La flota en potencia

- Los contraataques o contraofensivas

Como se pudo apreciar en los capítulos 9 y 10, la mayoría de los tratadistas circunscriben este tipo de operaciones dentro de la defensiva estratégica en el mar, otros lo contemplan dentro de las operaciones de conquista del mar y hay quienes niegan que deban contemplarse como operaciones defensivas. Al respecto, es necesario resaltar lo siguiente:

1. No son operaciones de conquista del control del mar, pues su objetivo estratégico en la fuerza organizada enemiga no tiene por propósito directo la obtención del dominio del mar.

2. Son ciertamente operaciones defensivas a nivel estratégico operacional, aunque puedan emplear acciones tácticas ofensivas, pues no están destinadas a efectuar

un cambio radical en el curso de la campaña marítima y, más bien, tratan de evitar el encuentro decisivo hasta que se pueda obtener una situación favorable.

Las operaciones de disputa del control del mar se emplean cuando no es posible o, por algún motivo, no es conveniente la obtención del control absoluto del mar. Generalmente, son usadas por el oponente más débil, que elude a su adversario de la confrontación decisiva, pero que trata de retener un nivel de control de mar adecuado o busca la situación conveniente para enfrentar al enemigo.

B. SITUACIONES DE DISPUTA DE CONTROL DEL MAR

Aunque las operaciones de disputa de control del mar son empleadas comúnmente por el oponente más débil, existen situaciones en que puedan ser usadas, inclusive por el adversario relativamente más fuerte. Por tanto, pueden presentarse los siguientes casos:

1. Fuerzas completamente desiguales

La fuerza más débil que elude la batalla ante una clara situación de derrota de enfrentarse con el enemigo emplea este tipo de operaciones por alguno de los siguientes propósitos no excluyentes:

a. Mantener u obtener algún grado de control del mar en provecho del esfuerzo de la guerra.

b. Desgastar a su adversario, buscando inclusive algún golpe de suerte que pueda inclinar el desarrollo de la guerra naval a su favor.

c. En la medida de lo posible negar el control del mar al adversario, a fin de entorpecer sus operaciones y restarle la capacidad de ejercicio del control del mar.

d. O simplemente, asegurar la supervivencia de la flota.

2. Fuerzas iguales o casi iguales

En esta situación, puede darse el caso de que una de las fuerzas o ambas no deseen dar la batalla por alguno de los siguientes motivos:

a. Desea estar en mejores condiciones que su adversario y buscar el momento oportuno para el enfrentamiento decisivo.

b. Pretende retener un nivel determinado de control de mar, el cual le es suficiente para el desarrollo de la guerra, sin arriesgar a su flota.

c. Mantener algún nivel de control del mar en una determinada área, cuando se efectúa una fuerte ofensiva en otro lugar.

A continuación, se ampliará los conceptos de la flota en potencia y de los contraataques, con sus respectivos ejemplos históricos.

C. LA FLOTA EN POTENCIA

1. Concepto de la Flota en Potencia

El concepto de la "Flota en Potencia" es uno de los temas más confusos y discrepantes de la estrategia naval. Si bien la mayoría de los estudiosos indican que corresponde a una operación de disputa del control del mar, hay quienes la clasifican dentro de las operaciones de conquista. Por otra parte, algunos manifiestan que es una posición puramente pasiva, mientras que otros indican que debe ser activa para alcanzar resultados; y hay quienes emplean el término como defensiva estratégica. Al respecto, observemos lo que sostienen algunos pensadores:

a. El primero en concebir la teoría de la flota en potencia fue Lord Torrington, que la empleó para sustentar lo inconveniente de enfrentar a la flota francesa de Tourville y que posteriormente usaría para su defensa ante la corte marcial que fue sometido por su derrota en la batalla de Beveziers (1690), enfrentamiento al que fue obligado por orden del gobierno británico. La tesis sustentada por Torrington se sintetiza en su siguiente escrito: "Mientras observemos a los franceses, éstos no podrán intentar ataques contra buques o la costa sin correr riesgos, pero si somos derrotados todo quedará a merced de ellos" (Corbett 2000: 159).

b. Castex, recogiendo esta concepción original de la flota en potencia, la define como una defensiva puramente pasiva, que no busca mayor tipo de acción, y que mantiene el control de un espacio marítimo de interés por medio de la disuasión por su sola presencia. Sin embargo, critica fuertemente esta teoría:

> "En resumen, el error de la doctrina integral de la flota en potencia, consistió en llegar a suponer que la sola existencia de una flota semejante, basta con producir efectos, aun en el caso de mantenerse casi completamente inactiva, y que de ella resulta necesariamente la paralización total de un adversario superior y dueño del mar. Esta idea sonora y vacía, que en ciertas épocas se convirtió en un verdadero lugar común, creó así una ilusión peligrosa. En cambio jamás influyó en el espíritu de quienes estuvieron decididos a actuar prescindiendo de la flota en potencia, que tuvieron los medios para hacerlo y supieron aprovecharlos. Por otra parte ¿puede en nuestra época confiar esta flota en que estará fuera del alcance del adversario permaneciendo en sus bases? ¿No afecta la acción de la aviación enemiga a este sistema en su base, es decir, en su invulnerabilidad y su duración? Debe, pues, mejorarse algo esta doctrina, si se quiere obtener con ella un método defensivo aceptable." (Castex 1940: 177-178)

Y agrega:

> "El bando que por su gran inferioridad en la superficie se vea obligado a adoptar la defensiva, deberá siempre, no obstante su situación desfavorable, tratar de desplegar

> la mayor actividad y agresividad posibles. Su flota deberá recordar que el simple hecho de existir es suficiente para conferirle el título de "flota en potencia", y que si aspira a ejercer alguna influencia sobre los acontecimientos, es preciso que de señales de vida, lo que sólo podrá hacer emprendiendo algo, tratando de imponer su voluntad en la medida que permitan sus medios, buscando en lo posible la iniciativa de las operaciones, aún cuando nada decisivo resulte de todo ello. El defensor debe evitar, ante todo, la defensiva pasiva, hacia la cual se deslizaron infaliblemente, como hemos visto, aquellos que interpretaron en forma exagerada la teoría de la flota en potencia." (Castex 1940: 178)

Posteriormente comenta que la defensa en el mar debe basarse en una "defensiva ofensiva" e incorpora los términos de "contraofensiva" o "contraataques" como las operaciones para llevarla a cabo.

c. Corbett establece la flota de potencia como equivalente a la "defensa naval" y que debe ser activa. Al respecto, dice lo siguiente:

> "¿Qué es lo que queremos significar por defensa naval?... En el mar, la concepción principal es evitar la acción decisiva mediante la 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 fue 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 contraataque, ya sea contra la fuerza enemiga o sus comunicaciones marítimas." (Corbett 2000: 154-155)

Pero añade lo siguiente:

> "... aunque la esencia de la defensa (en el mar) 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 temporalmente a aguas de difícil acceso, donde sólo puede ser atacada con grandes riesgos, o entrando a una base fortificada donde queda prácticamente eliminada del teatro de acción y no puede de ningún modo ser atacada únicamente por una flota", siendo esta última situación inadmisible, puesto que en el largo plazo deja a total merced del adversario las líneas de comunicaciones marítimas que son el objetivo ulterior de la guerra en el mar y le permite que lleve a cabo operaciones tendientes a desgastar los recursos del propio país. (Corbett 2000: 155)

d. Geoffrey Till define la "estrategia de flota en potencia" como una forma defensiva de realizar la guerra en el mar que va desde una moderada ofensiva en un extremo del espectro a la defensiva pasiva en el otro. Generalmente, es empleada por el adversario más débil que no puede confrontar la batalla, aunque también puede ser utilizada por la armada más fuerte en circunstancias especiales, como puede ser cuando lleva una ofensiva vigorosa en otro lugar.

> "Se han intentado en alta mar y en aguas costeras, durante períodos de tiempo largos y cortos. Aparecen bajo muchas formas:

- Algunas realmente apuntan a lograr finalmente un nivel útil de dominio del mar, pero mediante una ruta indirecta que evite la decisión mediante la batalla, por lo menos por un tiempo.

- Otras son una tentativa por parte de una armada inferior de lograr de sus fuerzas beneficios estratégicos positivos haciendo algo útil en el mar (tal como atacar el comercio o las costas del enemigo), sin aspirar a derrotar las fuerzas principales del otro bando. En realidad estas últimas deberán evitarse tanto como sea posible...

- Otras tienen el objetivo en esencia negativo de impedir que un enemigo más fuerte logre la plena capacidad de aprovechar los frutos de su superioridad, tal vez mediante el hostigamiento y evasión continuos.

- Algunos enfoques procuran simplemente asegurar la supervivencia continuada de una flota más débil, bastante en el estilo de la Armada Rusa durante la Guerra de Crimea." (Till 2007: 232-233)

Así pues, podemos observar la existencia de defensores de la tesis de la flota en potencia pasiva, hasta aquellos que la consideran como un total absurdo. También, si consideramos las definiciones que dan los diferentes pensadores, podemos observar una serie de discrepancias y puntos de vista disímiles. Inclusive, la definición de flota de potencia activa de Corbett tiene su correspondencia con las contraofensivas o contraataques de flota conceptuada por Castex, que son también conocidas como contraataques mayores.

Buscando una definición conciliadora entre las diversas posiciones y, al mismo tiempo, sea la más explicativa, podemos decir lo siguiente:

La Flota en Potencia es un método de disputa del control del mar que elude la batalla decisiva y su efecto se produce por la ***disuasión*** generada por su sola existencia, su posición, la situación estratégica o la actividad desplegada, y que puede encontrarse en el rango desde una actitud totalmente ***pasiva***, pasando por una de tipo ***reactivo,*** hasta la ***activa***, que enfrente al enemigo cuando este trata de restringir el nivel de control del mar detentado. Este método puede basarse en el confinamiento inactivo de la flota en puerto, o podrá considerar el despliegue dinámico de sus fuerzas, considerando acciones tácticas sobre las líneas de comunicaciones marítimas, e inclusive sobre las fuerzas y el territorio del adversario. La Flota en Potencia trata de ***mantener*** un adecuado nivel de control del mar que le sea rentable para el provecho de la guerra y, según las posibilidades, reducir la fuerza adversaria para luego buscar el dominio del mar, o, en el peor de los casos, intenta simplemente ***mantener*** la supervivencia de la flota. Por lo indicado, este método tiene un carácter netamente defensivo, siendo la iniciativa estratégica retenida por el adversario, aunque se puede contar con la iniciativa táctica.

2. Factores a considerar en la Flota en Potencia

Para que se pueda hacer uso de la Flota en Potencia, se debe tener en cuenta las siguientes consideraciones:

a. **Objetivo de la guerra en el mar.** Este método solo es aplicable si sólo se desea mantener el nivel existente del control del mar, o a lo sumo si se desea realizar algún tipo de acción que difiera poco de este, pudiendo intentar reducir la fuerza adversaria sin la búsqueda de una batalla decisiva hasta estar en condiciones de llevarla a cabo. Asimismo, se debe analizar el objetivo del adversario y qué tan apremiante es que se mantenga para él la actual situación estratégica.

b. **La posición estratégica y el escenario geográfico.** Se debe analizar si la actual posición y despliegue de las fuerzas genera algún tipo de ventaja o fortaleza frente al adversario, que haga reflexionar a este sobre la conveniencia o no de buscar la batalla.

c. **El poder combatiente relativo.** Es necesario analizar cuán disímiles son las fuerzas adversarias a fin de prever si es posible generar algún nivel de disuasión sobre el adversario para evitar que este busque la batalla o intente afectar el control del mar retenido; o en el peor de los casos, solo salvaguardar la existencia de la flota, el cual es un propósito totalmente infértil.

d. **La generación de apremios e incentivos.** Hay que estudiar adecuadamente la situación estratégica y prever la posibilidad de que el enemigo genere algún tipo de apremio que nos obligue a abandonar el método de la flota en potencia, generándose un enfrentamiento no deseado. **No olvidemos que la iniciativa es retenida mayormente por el enemigo.** Con relación a los incentivos, es necesario su discriminación y su evaluación, para no caer incrédulamente en una trampa.

e. **La actividad desplegada.** Se debe evaluar cuál es nivel de maniobra y acción de las fuerzas propias, de forma tal que sean percibidas como disuasivas por parte del adversario y, al mismo tiempo, protejan el nivel del control del mar existente y deseado. Se debe procurar no generar situaciones que puedan poner en riesgo la propia flota y, por consiguiente, el mantenimiento del objetivo en el mar.

La aplicación de este método genera que la *iniciativa estratégica* sea retenida por la *fuerza adversaria*, mientras que la iniciativa de las operaciones y de movimiento estará dividida entre ambas fuerzas en función del nivel de pasividad o dinamismo de la flota en potencia.

3. Componentes del método de la Flota en Potencia

Por lo expuesto hasta el momento, podemos discriminar los siguientes componentes de la Flota en Potencia:

- Las fuerzas adversarias

- El área marítima bajo un nivel de control deseado o satisfactorio

- El área marítima que no se encuentra bajo control

- La maniobra estratégica

4. Ejemplos históricos

a. Guerra de los Nueve Años (1688-1697)

A continuación, expondremos el caso histórico que dio origen al concepto de la flota en potencia:

Durante la Guerra de los Nueve Años, también llamada la Guerra de la Gran Alianza o Guerra de la Liga de los Augsburgo, se enfrentaron las flotas anglo-holandesas y las francesas. Lord Torrington, quien estaba al mando de la flota inglesa, se encontraba en inferioridad de fuerzas en comparación de su rival francés Tourville, por lo cual planteó replegarse al Támesis, para poder repeler el ataque de los franceses y efectuar la concentración de los buques destacados.

Con este proyecto de plan, Torrington aseguraba que podría paralizar las acciones ofensivas de los franceses, pues estos no estarían en condiciones de dar batalla alguna sin correr un alto riesgo y al mismo tiempo los ingleses podrían mantener el control de sus líneas de comunicaciones marítimas en el Atlántico al oeste de Gran Bretaña. Además, manifestó que, de empeñarse el gobierno británico en dar la batalla, lo más probable es que se obtuviera una derrota con la posible pérdida de la flota.

Sin embargo, el gobierno inglés ordenó a Torrington enfrentar a los franceses, y se produjo la batalla de Beveziers (1690), que terminó en una terrible derrota para la flota británica, la misma que tuvo que replegarse al Támesis. Desde allí, Torrington aplicó su plan y mantuvo las líneas de comunicaciones seguras al oeste de Inglaterra. Tourville, por su parte, aunque victorioso de la contienda, solo explotó el dominio del mar que tenía sobre el Canal de la Mancha.

Al respecto, existen discrepancias de la efectividad de la aplicación del método de la flota de potencia implementada por Torrington: Corbett indica que fue finalmente una victoria inglesa, pues impidió el accionar de los franceses en un área de mar de sumo interés para el progreso de la guerra; Castex comenta que Tourville simplemente no aprovechó la victoria de Beveziers en operaciones posteriores; y Mahan expresa lo siguiente: “No fue la flota anglo-holandesa, vencida y averiada, la que aún en potencia, protegió a Inglaterra contra una invasión; fue la debilidad o la inercia de Tourville y la falta de transportes franceses” (Castex 1940: 168-170).

b. Primera Guerra Mundial

Después de la batalla de Jutlandia librada entre el 31 de mayo y el 1 de junio de 1916 en el Mar del Norte entre las flotas Alemana e Inglesa, el Káiser –aplicando el concepto de la flota en potencia– ordenó a la Flota de Mar Alemana

mantenerse en puerto, intensificando el accionar de la guerra submarina en el Atlántico trayendo consigo los siguientes efectos:

(1) Alemania mantuvo el control del mar Báltico, protegiendo de esa manera su abastecimiento en el frente ruso y las comunicaciones marítimas con Suecia.

(2) Inglaterra no se atrevió a efectuar mayor presencia en el Báltico ante la posibilidad de sufrir un fuerte revés al enfrentarse a la flota alemana; por tanto, no pudo apoyar el esfuerzo de guerra ruso mediante el apoyo de la flota británica que terminaría con el derrumbamiento del ejército del zar Nicolás II en 1917 y su posterior derrocamiento.

(3) La fijación del control del Báltico por parte de la Flota de Mar Alemana y el intento de la negación del mar al adversario por medio de la guerra submarina –lo cual no tuvo los frutos esperados– permitió el abastecimiento marítimo de Inglaterra a través del Atlántico, así como de Rusia y otros países aliados en el Mediterráneo y el Mar Negro.

(4) Generó el temor de Inglaterra de una posible invasión alemana en su territorio, por lo cual mantuvo en suelo británico más de 250,000 hombres que no pudieron ser trasladados a Francia y ser empleados en las grandes batallas terrestres hasta después de abril de 1918.

(5) Desvió las líneas de comunicaciones marítimas británicas sobre las costas occidentales europeas, de modo tal que los ingleses no emplearon los puertos belgas para el desembarco de sus tropas y utilizaron las rutas en el centro del Canal de la Mancha, ante la posibilidad de un ataque de la armada alemana.

(6) Impidió que Inglaterra atacase desde el mar a las costas alemanas.

(7) Permitió la protección de las bases de los submarinos alemanes, impidiendo que los ingleses pudiesen atacarlas o minarlas.

(8) El mantenimiento de la neutralidad de Dinamarca, debido a la presencia de la Flota de Mar Alemana frente a sus costas.

Sin embargo, aún con los logros obtenidos con la aplicación de la flota en potencia por parte de los germanos, el saldo final de la campaña naval alemana en el mar no fue positiva: se tuvo una excesiva expectativa en los resultados que podrían obtener los submarinos y no se determinaron ni asignaron convenientemente los objetivos de la guerra en el mar, lo que traería consigo la derrota alemana en la Primera Guerra Mundial.

c. Conflicto del Perú y Ecuador de 1995

Durante el conflicto del Cenepa entre Perú y Ecuador de 1995, la Armada del Ecuador empleó la estrategia de flota de potencia, al ser su flota más débil que la peruana.

A diferencia de los casos históricos anteriores, esta fue una flota de potencia más activa y útil. Las unidades navales ecuatorianas, aprovechando su poco porte, las características de la costa y la existencia de islas, establecieron un dispositivo defensivo enmascarado en dichos accidentes geográficos y efectuaron operaciones que les permitían mantener sus propias líneas de comunicaciones marítimas. Asimismo, desplegaron sus submarinos con el propósito de afectar de alguna manera el poder naval peruano o bien efectuar algún tipo de bloqueo en los puertos del norte del Perú, una vez generalizadas las acciones bélicas.

La flota ecuatoriana fue concebida e implementada de esta forma durante el transcurso de los años. En síntesis, poco podía hacer en alta mar y era prácticamente imposible que buscase la batalla o efectuase una ofensiva de magnitud sobre el mar peruano; sin embargo, mediante el dispositivo desplegado, podía proteger sus comunicaciones, ejercer cierto grado de disuasión y eventualmente poder responder a una ofensiva naval peruana en mar ecuatoriano.

d. Guerra de las Malvinas (1982)

Después del hundimiento del Crucero “General Belgrano” por el ataque de torpedos del submarino nuclear británico “Conqueror”, la flota argentina se encerró en su base de Puerto Belgrano y no volvió a tener mayor participación en la guerra. Hay quienes lo consideran como una aplicación del método de flota en potencia que sirvió a los argentinos para preservar sus unidades para ser empleadas ante un posible intento de ataque británico sobre el continente.

Sin embargo, aunque es válido el propósito de la supervivencia de la flota al aplicar este método, es un propósito totalmente infértil y más aun en este conflicto, donde quedaba claro que Inglaterra estaba realizando una guerra de propósito limitado debido al tamaño de sus fuerzas y que buscaban simplemente la reconquista de las islas. Como se explicó en el capítulo anterior, las Fuerzas Navales argentinas fueron bloqueadas y neutralizadas en puerto, no teniendo mayor influencia en el desarrollo de la guerra.

Hemos visto varios casos de aplicación del método de la flota de potencia, desde el meramente pasivo hasta el que tiene un alto grado de actividad; sin embargo, en todos los casos, el gran problema del método es delegar al adversario la iniciativa estratégica y mantenerse en una actitud totalmente defensiva, sin intentar mayormente de crear una cambio en la situación estratégica. La aplicación de la flota en potencia debe ser estudiada con mucha atención, pues generalmente se vuelve inaceptable, siendo muy pocos los casos que puede otorgar resultados productivos. Esto se torna bastante distinto en el siguiente método a exponer.

D. LOS CONTRAATAQUES O CONTRAOFENSIVAS

1. Concepto de los contraataques o contraofensivas

Los contraataques son acciones ofensivas que efectúan la fuerza naval organizada o parte de esta, con el propósito de desgastar las Fuerzas Navales enemigas para mejorar el nivel del control del mar, crear las condiciones adecuadas para dar la batalla o mejorar el poder combatiente relativo de las fuerzas.

Se podría decir que es la forma ofensiva de llevar a cabo la defensiva, o en términos de Castex es la “defensiva ofensiva”. Son las operaciones que permiten que la "flota en potencia" pueda contar con un grado de actividad "reactivo" o "activo", manteniendo en actividad la fuerza propia que le permita reducir la fuerza del adversario, eludiendo la batalla decisiva.

El comandante operacional, al tener fuerzas inferiores a las de su adversario, requiere de una gran creatividad y arte para concebir las ofensivas sobre el enemigo; necesitará recurrir a la implementación de apremios e incentivos a fin de engañarlo, dividirlo, golpearlo y debilitarlo, pero al mismo tiempo no debe permitir que se dé la batalla decisiva, no debe enfrentar a su enemigo superior concentrado.

El propósito final es poder debilitar lo suficiente al adversario para cambiar el escenario estratégico: pasar de la defensiva a la ofensiva, de la disputa del mar a la conquista del mar, y cambiar las condiciones del control del mar.

Es imperativo su empleo cuando es necesario cambiar el nivel del control del mar que se cuenta para el progreso de la guerra, cuando se vislumbra que en algún momento se dará la batalla decisiva o cuando es conveniente alterar el poder combatiente relativo de las fuerzas antagonistas.

Los elementos componentes de la contraofensiva son, por consiguiente, los de la flota en potencia, pero adquiere vital importancia la maniobra estratégica.

2. Factores a considerar en los contraataques

Para llevar a cabo los contraataques, se debe tener en cuenta las siguientes consideraciones:

a. **Objetivo de la guerra en el mar.** Es necesario aplicar este método cuando es imperativo mejorar el nivel de control del mar existente o se desea mejorar las condiciones para enfrentar la batalla que a la larga se hace ineludible.

b. **La posición estratégica y el escenario geográfico.** Es preciso estudiar si estas podrán contribuir a generar las situaciones convenientes para realizar los contraataques sobre el adversario.

c. **El poder combatiente relativo.** Se requiere analizar ambas fuerzas antagonistas, de manera que se pueda contar con elementos de juicio que permitan maniobrar al enemigo para dividirlo, distraerlo o confundirlo, de forma tal de lograr una ofensiva exitosa sobre este o parte del mismo.

d. **La generación de apremios e incentivos.** Con este método, la iniciativa se encuentra en manos del que realiza la contraofensiva, el mismo que debe elaborar su maniobra estratégica operacional de forma tal que disloque convenientemente a su adversario para poder atacarlo, y esto solo es posible mediante la generación de apremios o incentivos debidamente implementados.

e. **Evasión de la batalla.** En todos los casos, se deberá evaluar conveniente la maniobra estratégica operacional a fin de evitar caer en el enfrentamiento decisivo, que sería fatal para la propia flota. No se debe permitir errores que lleven a esta situación. El único escenario en que ameritaría se dé a lugar la batalla es cuando se alcanzan resultados altamente satisfactorios en el desarrollo de la contraofensiva, que posibilita pasar inmediatamente a la ofensiva estratégica.

La aplicación de los contraataques o contraofensivas implica que la *iniciativa* será compartida por ambas fuerzas antagonistas: la defensora maniobrando a su adversario y asestándole golpes, y la ofensora buscando la batalla decisiva.

3. Ejemplos históricos

a. Guerra del Pacífico. Campaña del “Huáscar” (1879)

Después de la pérdida de la “Independencia” en Punta Gruesa, el “Huáscar”, al mando del Almirante Miguel Grau, se convirtió en la única nave de importancia de la escuadra peruana, la cual se encontraba en clara desventaja en relación con la flota chilena que contaba con dos poderosos y modernos acorazados, constituyéndose así en "flota en potencia".

Sin embargo, tuvo una campaña activa y exitosa por más de cinco meses, restringiendo seriamente el control del mar por parte de los chilenos, capturando sus mercantes, bombardeando sus fortificaciones, atacando sus naves de guerra y buscando incesantemente la oportunidad de asestar un golpe contundente sobre los buques capitales chilenos, sin exponerse a que la escuadra enemiga concentrada dé la batalla. Lamentablemente, no pudo escapar de la batalla decisiva, y debido a una hábil maniobra del enemigo fue derrotado por la totalidad de su flota en punta Angamos.

b. Segunda Guerra Mundial. Batalla de Matapan, explotación de la división del enemigo

> “La Flota del Mediterráneo estaba cubriendo y apoyando el convoy Lustre cuando, el 25 de marzo (1941), nuestro servicio de radio-inteligencia determinó claras indicaciones de una vigorosa acción de la flota italiana contra el mismo convoy era inminente. El

> almirante Cunningham estaba ansioso de ofrecerle cualquier incentivo a fin de conducirla a una acción decisiva entre las flotas. Por tanto él alejó discretamente el tráfico de las aguas disputadas, y, se esforzó en dar la impresión de descuido; pero ordenó a su segundo en el mando, Vicealmirante H.D. Pridham-Wippell, concentrar las fuerzas ligeras (cuatro cruceros y nueve destructores) al sur de Creta al amanecer del 28 de marzo, y puso en alerta las otras Fuerzas Navales y aéreas de Grecia, Creta y Egipto. A mediodía del 27 un hidroavión de la RFA informó sobre la presencia de tres cruceros italianos alrededor de 320 millas al oeste de Creta, navegando al sureste. Cunningham esperó unas horas más y, al obscurecer en la bahía Alejandría, zarpó sigilosamente con sus tres acorazados (el Warspite, Barham y Valiant), el portaaviones Formidable (el cual había arribado en fecha reciente desde la metrópoli vía Cabo de Buena Esperanza) y nueve destructores. Toda aquella noche navegaron hacia el noroeste mientras las fuerzas ligeras, que Cummingham había ordenado reunírseles, se desplazaban en dirección a un rendezvous al sur de Creta"[4]. La acción italiana facultó al Almirante Cunningham atacar con todas sus fuerzas reunidas a una parte de la flota adversaria. El éxito británico en Matapan motivó la adopción por parte de la Armada Italiana de una actitud de Flota en Potencia en su versión más pasiva." (Solís 1997: 358-359)

4. Concepto de los contraataques menores

Derivado del concepto de los contraataques o contraofensivas, se desprende el de los "contraataques menores" que no son más que acciones tácticas ofensivas realizadas por medio de unidades no componentes de la fuerza naval organizada o por elementos secundarios contra la flota enemiga o parte de esta.

Aunque el concepto es bastante antiguo, el primero en designarlos con esa denominación fue Corbett, quien indicó lo siguiente: "Para el beligerante más débil, los ataques menores siempre han ejercido una cierta fascinación. Cuando una potencia poseía una 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" (Corbett 2000: 165).

Castex comenta al respecto:

> "Pero el elemento pasivo que constituye la geografía, no tendría ningún valor por sí solo, si no fuese aprovechado por los elementos activos que el defensor debe emplear, y que no son otros que los contraataques mediante los cuales se esforzará en estorbar la acción del adversario. Estos contraataques serán de cierto carácter, de amplitud limitada, evidentemente sin pretensiones demasiado grandes, dependientes de ciertas condiciones que no siempre se logran; reflejarán, en pocas palabras, la posición disminuida y algo subordinada a la que está reducida la defensiva, a pesar de sus propósitos de actividad. Es a estos contraataques que Corbett da el nombre imaginativo de "contraofensivas menores" (Castex 1940: 186).

El hecho de establecer la subclasificación de "contraataques menores", bajo el concepto descrito, genera que aparezca el término de "contraataques mayores" que

[4] Cita de *"White Ensign"*, Roskill, p. 154.

son las contraofensivas realizadas por la fuerza organizada o parte importante de esta, tal como clasifica el Contralmirante Solís Oyarzún en su obra “Manual de Estrategia Tomo II”; sin embargo, como podremos apreciar más adelante, no tiene mayor relevancia efectuar esta distinción en la guerra naval moderna.

Las operaciones consideradas como contraataques menores son las siguientes:

a. **Ataque con brulotes.** Esta fue una de las formas más antiguas de efectuar contraataques menores; esta arma fue muy usada entre los siglos XVI y XVIII, y tiene su correspondencia con el torpedo actual. Los brulotes no eran más que pequeños veleros no tripulados cargados de material combustible, los cuales eran encendidos y arrojados sobre las unidades enemigas a fin de generar incendios en las mismas. Tuvieron algunos contundentes éxitos en esa época, pero con las mejoras técnicas y tácticas se convirtió en un arma inservible.

b. **La guerra de corso.** En la que unidades individuales afectaban las Fuerzas Navales adversarias y su comercio mediante ataques tácticos sorpresivos. Este tipo de acciones fueron empleadas en todas las épocas, incluyendo la Primera y Segunda Guerra Mundial.

c. **El empleo del torpedo.** Esta arma inventada en el siglo XIX fue empleada desde diversas plataformas (buques, lanchas, submarinos y aeronaves) y ha materializado un sinnúmero de acciones tácticas ofensivas con diversos resultados, desde los que no provocaron mayor variación en el curso de las acciones bélicas hasta los que generaron resultados altamente rentables que inclusive tuvieron consecuencias de índole estratégico como el caso del hundimiento del crucero ARA “General Belgrano” en la Guerra de Malvinas.

d. **La guerra submarina.** El empleo del submarino revolucionó la guerra naval desde el siglo XX, y podría considerarse su empleo como una forma nueva de realizar la guerra de corso. El avance tecnológico del submarino ha hecho elevar su estatus de simple “contraataque menor” a un mayor nivel, tal como se puede apreciar en la Guerra de Malvinas, en que el ataque del HMS “Conqueror” sobre el ARA “General Belgrano” generó el enclaustramiento de la Flota de Mar Argentina en puerto.

e. **Acción de bombardeos costeros.** La acción sorpresiva sobre unidades fondeadas o marradas a muelle por medio del fuego de unidades de superficie o bombas arrojadas por medios aéreos ha generado siempre algún nivel de debilitamiento de las Fuerzas Navales adversarias.

f. **Empleo del arma aérea.** Desde la aparición de uso militar en el siglo XX, la guerra en el mar y en la tierra nunca volvió a ser la misma. El arma aérea extendió ampliamente el brazo de acción de las armadas y posibilitó acciones ofensivas de envergadura en grandes batallas, así como contraataques menores que sacaban fuera de combate a las unidades de superficie adversarias tanto en el mar como en puerto. Como ejemplos de contraofensiva menor, tenemos las acciones de la Aviación Naval y la Fuerza Aérea Argentina basadas en tierra en la

Guerra de Malvinas, que hundieron o neutralizaron varios buques ingleses, al punto que faltó poco por quebrar la voluntad británica de reconquistar las islas.

g. **Sembrado de minas.** El empleo del minado ofensivo tanto en puerto como en mar abierto (minas de deriva) ha producido algunos efectos destructivos sobre las unidades de superficie y submarinas enemigas.

h. **Operaciones especiales.** Este tipo de operaciones cobraron una gran importancia a partir de la Segunda Guerra Mundial, pero han sido empleados en el transcurso de la historia de la humanidad, siendo los más antiguos los registrados en la antigua Grecia. Se caracterizan por ser ejecutadas por pequeños grupos humanos con entrenamiento especializado, que emplean la sorpresa táctica, un planeamiento minucioso e ingenios novedosos para llevar a cabo acciones ofensivas tendientes a neutralizar unidades y construcciones navales, cuando se les emplea en la guerra naval. Su efecto es generalmente táctico, pero también es posible obtener réditos a nivel estratégico.

Los contraataques menores deben ser siempre tomados en cuenta en el planeamiento de la guerra en el mar sea cual fuese la estrategia o método general a emplearse, siempre podrán dar resultados en el nivel táctico desgastando al enemigo, e inclusive posibilitar la obtención de efectos importantes en el nivel estratégico.

En la guerra naval moderna, no tiene mayor sentido hacer la diferenciación entre contraataques mayores o menores, debido a que los adelantos tecnológicos y las innovaciones tácticas posibilitan obtener efectos similares; es más, en algunos casos, es difícil diferenciarlos por la importancia que han tomado en la actualidad ciertas armas como el submarino y la aeronave. Lo importante de las contraofensivas es mantener la iniciativa y el espíritu ofensivo de las Fuerzas Navales, para finalmente obtener la victoria sobre el enemigo.

5. Ejemplos históricos de contraataques menores

a. Guerra del Pacífico: Empleo de las “Fuerzas Sutiles”

Después del combate de Angamos, Chile obtuvo el dominio marítimo, pero el Perú mantuvo una permanente acción ofensiva sobre las Fuerzas Navales chilenas en el transcurso de la guerra por medio de las denominadas “fuerzas sutiles” que efectuaron ataques sorpresas y operaciones especiales de sabotaje, entre las cuales podemos citar:

- **Acción de la lancha torpedera “Independencia” el 25 de mayo de 1880.** Esta lancha zarpó con la intención de hundir en horas de la noche al acorazado chileno “Blanco Encalada” que se encontraba en el puerto del Callao por medio de sus torpedos de botalón; sin embargo, en su trayecto fue interceptada por las lanchas chilenas “Guacolda” y “Janequeo” con las que entabló combate; como resultado del mismo, fueron hundidas la

"Independencia" y la "Janequeo", sin poderse llevar a cabo el ataque sobre la "Blanco Encalada".

- **Hundimiento del "Loa" el 3 de julio de 1880.** El Alférez de Fragata Carlos Bondy zarpó ese día en una balandra, la cual contenía en su interior un aparato explosivo preparado por el ingeniero José Manuel Cuadros Viñas haciendo ademanes de intentar burlar el bloqueo chileno del Callao, pero con el propósito real de que la embarcación sea capturada. El transporte chileno "Loa" cayó en la trampa y apresó a la embarcación, no sin antes ponerse a salvo el Alférez Bondy y su tripulación en un bote. La tripulación del "Loa" procedió a embarcar en su buque los víveres encontrados en la balandra, hasta que, al levantar la última carga, provocaron la detonación del explosivo consistente en 200 libras de dinamita que echó a pique al "Loa"; murieron su comandante y 119 tripulantes.

- **Hundimiento de la "Covadonga" el 13 de setiembre de 1880.** La goleta chilena "Covadonga" que se encontraba en el puerto de Chancay divisó ese día a un elegante yate y procedió a aproximarlo a su banda para inspeccionarlo, y al hacerlo se produjo una gran explosión en la pequeña embarcación que produjo el hundimiento de la "Covadonga". En el bote, se había colocado un artificio explosivo que contaba con aproximadamente 350 kilogramos de dinamita, el cual había sido diseñado por el ingeniero José Manuel Cuadros Viñas con la ayuda de Constantino Negreiros y que había sido transportado e instalado por el Teniente Segundo Decio Oyague Neyra acompañado por el Capitán Ezequiel del Campo.

- **El submarino de Federico Blume.** Al estallar la Guerra del Pacífico, el ingeniero Federico Blume diseñó y construyó un submarino para ser empleado en el conflicto, y que logró probarse con éxito tanto en superficie como sumergido. Sin embargo, nunca pudo ser empleado, pues fue hundido para que no cayese en manos del enemigo una vez perdida la campaña marítima.

b. Segunda Guerra Mundial. Ataque de los Submarinos "X" contra el acorazado Tirpitz

Los británicos construyeron varios submarinos de asalto denominados "X". Dichas unidades desplazaban alrededor de 30 toneladas y estaban armadas con dos cargas explosivas de dos toneladas de amatol cada una. Estas armas se depositaban en el fondo del mar en las proximidades del buque blanco. La Armada Real montó un ataque contra al acorazado Tirpitz con estas armas en 1943, dejándolo inservible durante cinco meses (Solís 1997: 361).

c. Segunda Guerra Mundial. Hundimiento del Acorazado HMS "Royal Oak" (13 de octubre de 1939)

Después de un exhaustivo trabajo de inteligencia para encontrar un punto vulnerable en la base naval inglesa de Scapa Flow donde pudiese penetrar un

submarino, el Almirante alemán Dönitz encomendó la misión de atacar a las unidades británicas que se encontraban allí a su mejor submarinista, Günther Prien, quien comandaba el U-47. Después de una serie de dificultades, el U-47 logró infiltrarse en Scapa Flow, pero, para su mala suerte, solo encontró en las inmediaciones al acorazado HMS “Royal Oak” y al portahidroaviones “Pegasus” a los que torpedeó, hundiendo al “Royal Oak”. De haber existido una mayor cantidad de buques de primera línea, posiblemente hubiese obtenido un resultado aun más satisfactorio. Por esta acción, Günther Prien fue recibido como héroe en Alemania.

Tabla 4
Cuadro resumen de las operaciones de disputa del control del mar

Tipo	Método	Objetivo Estratégico	Carácter / Actitud	Características
Operaciones de Disputa del Control del Mar	Flota en potencia	La fuerza organizada	Defensivo - pasivo	• Defensa mediante la defensa. • Trata de mantener la situación operacional o supervivencia de la flota. • Iniciativa del adversario. • **Nulo empleo de contraataques**
			Defensivo - reactivo	• Defensa mediante la defensa / ofensiva. • Trata de mantener la situación operacional o de mejorarla ante ataque del enemigo. • Iniciativa del adversario. • **Empleo de contraataques reducido o ante acción del enemigo.**
			Defensivo - activo	• Defensa mediante la ofensiva. • Trata de mejorar la situación operacional. • Iniciativa de ambos beligerantes. • **Empleo intensivo de los contraataques.**

CAPÍTULO 13

EL EJERCICIO DEL CONTROL DEL MAR

A. INTRODUCCIÓN

El ejercicio o explotación del control del mar considera aquellas operaciones ejecutadas directamente para hacer uso efectivo del mismo y negar su empleo al enemigo. Y lo que se usa del mar son las líneas de comunicaciones marítimas con los siguientes propósitos:

- Mantener el comercio para la subsistencia del estado.
- Sostener la logística para el desarrollo de la guerra.
- Proyectar el poder militar sobre el territorio adversario desde el mar.
- Y su contraparte, tratar de impedir que el enemigo use el mar para estos propósitos.

Corbett indicó lo siguiente:

> "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 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 tampoco 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 se 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." (Corbett 2000: 171)

Castex, por su parte, manifestó:

> "El dominio de las comunicaciones marítimas permite... actuar contra el enemigo desde el doble punto de vista económico y militar. En primer lugar, se puede ejercer este dominio para proteger, relativamente, los transportes propios y paralizar, relativamente también, los del enemigo. Se aprovechan las ventajas que confiere el uso casi libre del mar, y se privan de ellas al adversario mediante el control de las rutas, los registros, los secuestros y capturas en alta mar, y también, si las condiciones lo permiten, por medio del tradicional bloqueo" (Castex 1938: 105). "... será necesario muchas veces obrar de manera más vigorosa, aprovechando ampliamente el dominio del mar, atacando las costas del adversario, y desarrollando también operaciones de grandes efectos destinadas a invadir el territorio enemigo. Se obtendrán así del dominio del mar, en el orden militar y no únicamente en el orden económico, todos los beneficios que derivan del mismo." (Castex 1938: 107)

Geoffrey Till resumió lo siguiente: "La recompensa real de tener el dominio, o el control del mar es la capacidad de utilizarlo para los propios propósitos estratégicos y negar su uso a cualquier adversario. En líneas generales, hay dos grupos de usos estratégicos: la capacidad de proyectar el poder militar a tierra, y usar el mar como medio de transporte. Cada uno tiene su imagen espejo – evitar que algún otro use el mar contra nosotros con cualesquiera de los dos propósitos" (Till 2007: 247).

B. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LAS OPERACIONES DE EJERCICIO DEL CONTROL DEL MAR

Como pudimos apreciar anteriormente, las operaciones de conquista y disputa del mar tienen como objetivo estratégico la fuerza naval organizada enemiga; sin embargo, las operaciones de ejercicio excluyen este objetivo y se centran en los siguientes, los cuales fueron explicados en el capítulo 9:

1. Las líneas de comunicaciones marítimas.

2. La posición estratégica.

3. Otros objetivos estratégicos no navales, derivados de las servidumbres, muchas de las cuales son de origen bélico o político que responden a niveles más elevados de la estrategia o de requerimientos de estrategias paralelas.

C. CLASIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES DE EJERCICIO DEL CONTROL DEL MAR

De lo expuesto, se desprenden los siguientes tipos de operaciones relacionadas al ejercicio o explotación del mar:

1. Defensa de las comunicaciones marítimas.

2. Ataque a las comunicaciones marítimas.

3. Proyección del poder militar del mar a tierra.

4. Defensa contra la proyección del poder militar del mar a tierra.

Los dos primeros están relacionados al objetivo estratégico de las líneas de comunicaciones marítimas, y los dos restantes, al de la posición estratégica u objetivos derivados de las servidumbres.

El Contralmirante Eri Solís divide las operaciones de ejercicio o explotación del control del mar en dos grupos: las operaciones de ejercicio, que contemplan solamente la defensa y ataque a las líneas de comunicaciones marítimas, y de forma separada, las de proyección y defensa de litoral.

Sin embargo, como se explicó anteriormente en el capítulo 9, no es conveniente efectuar esta división debido a que las operaciones de proyección hacen uso de las líneas de comunicaciones y, en muchos casos, hay que defenderlas para llevarlas a cabo; tal es el caso, por ejemplo, de un desembarco anfibio, en que los transportes de tropas recorren la línea de comunicaciones marítima hasta la playa; por tanto, hay que defenderla y explotarla para lograr ejecutar la operación.

D. OPERACIONES DE DEFENSA DE LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS

Como su nombre lo indica, son operaciones destinadas a la defensa de las líneas de comunicaciones propias en el mar, pero ¿qué significa esto? Realmente consiste en la protección de los transportes a fin de que estos lleguen a destino y entreguen su cargamento, que puede ser de valor comercial o militar, en provecho de la economía del país o del desarrollo de la guerra.

El término de “línea de comunicación marítima” es realmente una abstracción para englobar los conceptos integrados de transportes, sus cargas, el medio en que se desplazan (el mar) y los terminales marítimos, que son los lugares de zarpe y arribo de los transportes, o, mejor dicho, de embarque y desembarque del cargamento.

Son operaciones que se realizan independientemente del grado de control del mar que se ostente, aunque, obviamente, será más fácil llevarlo a cabo aquel adversario que ostente un mejor nivel de control. Aun cuando un beligerante haya perdido casi todo su poder naval, siempre existirá alguna forma de emplear el mar para el transporte de carga. Así lo demuestra la historia, como es el caso de la Guerra del Pacífico, en que el Perú, habiendo perdido su escuadra, pudo hacer algún uso de las líneas de comunicaciones marítimas en provecho del esfuerzo de la guerra.

Estas operaciones tienen un carácter defensivo, pues supone mantener los flujos de carga por vía marítima y evitar que el adversario impida esto. Como se puede

observar, el objetivo ulterior en cuestión es el “arribo del cargamento a destino” y la única forma de lograr esto es proteger a los transportes propios de las acciones del enemigo que intenten destruirlos o neutralizarlos.

La carga, que puede estar constituida por tropas, víveres, armamento, pertrechos, comercio diverso, combustible, etc. con propósitos comerciales o militares, puede, en algunos casos, revestir vital importancia, al punto de que el desenlace final de una guerra puede gravitar en los transportes. Por ejemplo, ¿qué hubiese sucedido si era hundido el trasatlántico “Queen Elizabeth” con todas sus tropas embarcadas en la Guerra de Malvinas? Simplemente los británicos habrían tenido que retornar a Inglaterra derrotados, pues no hubiesen tenido los medios para recuperar las islas.

Para muchos países, especialmente los países de carácter insular, es decir, su economía y subsistencia dependen primordialmente de la actividad marítima, el mantenimiento de las líneas de comunicaciones marítimas revisten de una crucial importancia tanto para su supervivencia como para el desarrollo de las guerras. Un caso típico es Inglaterra que, dada su condición insular, se preocupó permanentemente en ser una potencia marítima y tener el control o posesión de todos los pasos marítimos obligados existentes en el planeta; en todas las guerras en las que participó, tuvo que hacer uso del mar para poder trasladar su poder militar y logístico para hacer frente a sus adversarios.

La defensa de las comunicaciones marítimas es una labor permanente, no solo durante el desarrollo del conflicto, sino inclusive en la etapa de tensión antes de que este se produzca ante el caso de un posible ataque sorpresa; cosa muy distinta a lo que sucede con las operaciones de conquista y disputa del mar, y también con las de ataque a las comunicaciones y las de proyección, las que no son constantes en el tiempo.

La defensa de las comunicaciones marítimas involucra defender no solamente los transportes, constituidos por buques mercantes y auxiliares navales, sino también los terminales marítimos conformados por puertos, muelles, zonas de fondeo o desembarco, en donde pueda ser embarcado o desembarcado el cargamento, a fin de poder completar la materialización de las comunicaciones por el mar.

Los diversos estudiosos de la guerra en el mar han intentado clasificar las operaciones de defensa de las comunicaciones marítimas, mientras que otros no le han conferido mayor importancia a tratar de dividirlas, sino más bien a identificarlas y explicarlas.

Los que han estado interesados en lograr esta división las han clasificado en métodos de protección *directa* e *indirecta*. Para algunos, la diferencia entre ambas la vinculaban al *tipo de fuerzas* empleada para brindar la protección; así definieron como directos a aquellos que utilizaban medios secundarios, mientras que los indirectos lograban la protección empleando la fuerza naval organizada.

Otros, sin embargo, asociaron esta clasificación con el *efecto* del método empleado, si este contribuía directa o indirectamente con la protección del comercio, o, dicho de

otra forma, lo vinculaban con lo cercano o lejano que se efectuaba la acción con relación al efecto ulterior. Así pues, por ejemplo, una escolta de un convoy la consideran como un método directo, mientras la caza de los corsarios o la destrucción en sus bases como uno indirecto.

En lo que todos coinciden es en que los diversos métodos deben coexistir, complementarse y apoyarse mutuamente para obtener mejores resultados.

En tal sentido, a continuación, vamos a explicar los diversos métodos empleados para la defensa de las comunicaciones marítimas, obviando la discutida división de los mismos antes indicada:

1. Transportes armados

Esta es una forma de protección muy antigua y consiste básicamente en equipar con armamento a los buques mercantes a fin de que realicen su autoprotección para poder repeler las amenazas.

Esta costumbre viene desde la época de las galeras y de la vela. Desde la aparición de la artillería, los transportes que surcaban los océanos eran dotados de algunos cañones para defenderse contra los corsarios, y esto continuó inclusive hasta la Primera y Segunda Guerra Mundial, en la cual muchos diseños de buques mercantes contemplaban la dotación orgánica de redes antitorpedos, artillería antiaérea y antisuperficie y hasta armas submarinas.

Posterior a la Segunda Guerra Mundial, los diseños de los transportes comenzaron a dejar de dotarlos con armamento. Sin embargo, en más de un conflicto posterior, tuvieron que ser equipados en forma improvisada con artillería y misiles; tal es el caso de la Guerra de Malvinas, en que los transportes británicos fueron dotados con ametralladoras y misiles portátiles Blowpipe para repeler los ataques aéreos argentinos.

2. Los convoyes

Los convoyes, generalmente, están compuestos por un grupo de mercantes que navegan en forma organizada bajo la protección de un grupo de buques de guerra, los cuales, al percatarse de la presencia de una amenaza de superficie, submarina o aérea, proceden ofensivamente con prontitud a neutralizarla.

Aunque en el transcurso de la historia este método ha tenido algunos detractores, se pudo confirmar en las dos guerras mundiales que esta forma de protección es altamente exitosa y se producían muy pocas bajas entre los buques mercantes cuando se movilizaban en convoyes, en comparación si estos navegaban en forma independiente. Inclusive, se podía obtener un buen resultado en “convoyes sin escolta”, puesto que, de encontrarse con corsarios o submarinos enemigos, estos solo podrían empeñarse en batir a pocos transportes quedando a salvo los restantes.

El empleo del convoy tiene las siguientes ventajas:

a. Efectúa una adecuada concentración de fuerzas para la defensa de los transportes, en comparación con otros métodos. Como señaló Mahan, el empleo del convoy es la mejor manera de “aplicar sabiamente el principio de concentración del esfuerzo a la protección del comercio”.

b. Reduce significativamente la cantidad de pérdidas. Esto se debe a los siguientes motivos:

   - Como se explicó anteriormente, una de las razones es que el enemigo pondrá enfrentar solo a unos pocos transportes del convoy, mientras que los demás permanecerán ilesos.

   - La adecuada defensa proporcionada por la escolta, como se indicó anteriormente.

   - La reducción de la probabilidad de detección de los transportes por parte del enemigo. Esto se debe que es más fácil detectar unidades diseminadas en un gran espacio de mar, que un grupo compacto que ocupa un área pequeña del mismo. Esto fue muy explotable hasta la Segunda Guerra Mundial; sin embargo, con el avance tecnológico de los sensores, se logra detectar los buques con mayor facilidad en la actualidad, y una formación ordenada de gran cantidad de unidades solo contribuye a discriminar el convoy.

c. Permite realizar cambios en la derrota y de itinerario en forma flexible.

Pero también tiene algunas desventajas:

a. Produce congestión en los terminales marítimos, cuando es conformado por gran cantidad de unidades, tal como sucedió en la Primera y Segunda Guerra Mundial.

b. La velocidad del convoy está restringida por la velocidad del buque más lento.

c. Se afecta el ciclo logístico de los destinatarios de los cargamentos y aumenta el periodo de rotación de los transportes. Esto se debe a que un mercante no puede zarpar rumbo a su destino debido a que debe esperar que los otros buques integrantes del convoy completen su carga y se encuentren listos a zarpar; asimismo, deberán esperar su turno para efectuar la descarga en el puerto de arribo. En otras palabras, se generan tiempos muertos que no permiten optimizar el empleo de los transportes, al mismo tiempo que los puertos tienen periodos de gran actividad portuaria, seguidos de otros de poca actividad. Para solucionar esto, debe existir un minucioso planeamiento logístico del empleo de los convoyes.

3. Las Rutas Evasivas

Este es un método totalmente pasivo que aprovecha los grandes espacios que ofrece el océano para alternar derrotas poco comunes para la navegación independiente y sin escolta de los buques mercantes. Para poder obtener una razonable eficiencia, requiere de un adecuado empleo del Control Naval del Tráfico Marítimo y ser apoyado por otras medidas como la exploración marítima y aeromarítima, la defensa de los puertos, patrullajes, entre otros.

Su nivel de éxito reposa en las siguientes consideraciones:

a. Empleo de rutas de poca probabilidad de presencia del enemigo.

b. Identificación oportuna de las amenazas en la derrota de los mercantes a través del apoyo de medios de exploración y patrullaje.

c. Un adecuado Control Naval de Tráfico Marítimo para poder modificar las derrotas de los cargueros a fin de evadir las amenazas.

d. Ya que los mercantes navegan independientemente, los corsarios no podrán atacar a más de uno por vez. Esto es una ventaja relativa, pues el corsario podrá atacar individualmente a más de un mercante en un periodo dado de tiempo, lo que hace que se convierta en un método menos eficiente que los convoyes.

e. Se requiere el apoyo obligado de medios de alerta o de protección al ingreso a puertos o en el paso obligado por zonas focales o de confluencia.

Sin embargo, la aplicación del concepto de las rutas evasivas en el método de los convoyes incrementa las probabilidades de éxito de este.

4. Defensa de los terminales portuarios

Como expresamos anteriormente, los terminales portuarios son partes constitutivas de las comunicaciones marítimas, así como los transportes contenidos en este, ya sean amarrados a muelle o fondeados; por tanto, es necesario proporcionarles un sistema defensivo contra los ataques del enemigo, que pueden ser aéreos, de superficie, submarinos y de fuerzas especiales.

La defensa de las instalaciones portuarias o zonas de fondeadero es tan antigua como la conformación de las primeras flotas mercantes y militares, y todavía se realiza esto en la actualidad. Se pueden apreciar aún antiguas fortificaciones portuarias en muchos países, como es el caso del “Real Felipe” en el Callao.

La defensa de los terminales portuarios está conformada en el presente por un conjunto de medidas que se indican a continuación:

- Defensa antiaérea basada en artillería y misiles.

- Empleo de interceptores aéreos.
- Contar con unidades de superficie para batir las diferentes amenazas.
- Defensa antisuperficie basada en baterías costeras artilleras y misilísticas.
- Patrullajes por medio de unidades aéreas, de superficie y terrestres.
- Minado defensivo.
- Colocación de obstáculos submarinos.
- Instalación de puestos de observación.
- Instalación de diversos sensores como: radares de alarma temprana y de superficie, hidrófonos, sensores de movimiento, visores nocturnos, etc.
- Implementación de un sistema de seguridad de las instalaciones portuarias.
- Explotación de las condiciones geográficas de la zona portuaria.

5. Las Rutas Patrulladas

Es un método muy antiguo que tuvo su origen en la era de la vela y fue empleado por última vez a gran escala en la Primera Guerra Mundial por las fuerzas aliadas para la protección de sus transportes en el Atlántico. Consistía en colocar grupos de escoltas en los puertos y a lo largo de toda la derrota de los cargueros en continua sucesión con el propósito de defenderlos durante su tránsito ante el posible ataque de submarinos y corsarios.

Sin embargo, esta práctica fue totalmente ineficiente debido a diferentes razones: delataba al enemigo cuáles eran las rutas a seguir por los transportes, de manera tal que este podía organizar ataques en las zonas menos protegidas; por otra parte, las patrullas al ser dispersadas a lo largo de la ruta de los mercantes en el vasto océano, no lograban una adecuada concentración de fuerzas haciendo la defensa ineficiente; asimismo, esta disposición restringía la iniciativa y libertad de acción de las patrullas al ser confinadas a un tramo específico del trayecto. En síntesis, este método generaba un gran consumo de medios y recursos, y era poco eficaz.

A pesar del fracaso de este método en la Primera Guerra Mundial, que dio fuerza al empleo del convoy, han aparecido algunos nuevos partidarios de este sistema, los cuales “argumentan que ante el submarino nuclear el convoy se encuentra obsoleto. Además, la ruta patrullada permite usar los sistemas de detección antisubmarinos de gran alcance. Los encuentros se realizan a distancia de los ruidosos buques comerciales. Finalmente, la navegación independiente de los mercantes aumenta la eficiencia del transporte. “La ruta podría, tal vez, ser de 50 millas de ancho. En el medio, habría dos direcciones (opuestas) de buques independientes en tránsito, cubiertas por bandas de buques de superficie, helicópteros, submarinos y aviones de patrulla”[5]. En términos más concisos, se le otorga seguridad a un área geográfica en vez de los buques mercantes” (Solís 1997: 391).

[5] Cita de *“Modern Sea Power”*, Till, p. 147.

6. La Patrulla

La Patrulla está constituida por un grupo de unidades que se dedican a explorar un área geográfica de mar bien definida, conocida como área de patrullaje, de la cual se tiene conocimiento que es empleada para el tránsito de los corsarios enemigos (de superficie o submarinos). Las patrullas tienen, por tanto, la misión de buscar y atacar a los corsarios que ingresen en el área de patrullaje, con el propósito de neutralizarlos o hacerlos desistir de su correría.

Para lograr que el método de la patrulla sea eficiente, debe considerarse lo siguiente:

a. El área de patrullaje debe ubicarse en una posición adecuada entre las líneas de comunicaciones marítimas a proteger y las bases de los corsarios, por donde estén obligados estos a transitar; o bien en las zonas de confluencia de paso obligatorio de los transportes, las que son muy atractivas para los corsarios, sobre todo para los submarinos.

b. Debe existir una labor de inteligencia permanente a fin de contar con mayores elementos de juicio para orientar el esfuerzo del patrullaje.

c. El apoyo de otros elementos de vigilancia y exploración, como son las aeronaves, radares e hidrófonos, los cuales ayudarán a la detección del corsario.

d. Una adecuada evaluación costo-beneficio de la patrulla para dosificar adecuadamente el desgaste de las unidades, el apoyo de otros elementos y el consumo de recursos.

e. Las unidades de la patrulla estén en condiciones de poder hacer frente a la amenaza. También hay que considerar en la fase ofensiva de la patrulla medios diferentes a las unidades de superficie, como pueden ser las aeronaves de ataque antisuperficie y antisubmarino.

Como ejemplos históricos, podemos citar:

Segunda Guerra Mundial. Patrulla en el estrecho de Gibraltar

Los británicos destacaron cruceros y destructores al estrecho de Gibraltar para impedir el ingreso de submarinos alemanes al Mediterráneo y evitar el hundimiento de los transportes aliados en dicho lugar. Este patrullaje fue casi permanente durante el desarrollo de la guerra y tuvo un buen nivel de éxito. Este accionar fue apoyado por unidades aéreas que colaboraron en la detección y ataque a los submarinos.

Segunda Guerra Mundial. Patrulla del Norte

Al inicio de la guerra, los británicos destacaron cruceros y transportes artillados para patrullar las aguas entre Islandia y las islas Shetland a fin de efectuar el bloqueo económico a Alemania e impedir el paso de los corsarios germanos al Atlántico. Sin embargo, las naves destacadas a esta área no eran rivales para los corsarios alemanes; se produjo un desigual encuentro el 23 de noviembre de 1939 entre los cruceros de batalla alemanes Gneisenau y Scharnhorst y el crucero auxiliar inglés Rawalpindi, que fue rápidamente destruido. Posteriormente, el almirantazgo británico destacaría unidades más poderosas para patrullar esta área.

7. La caza de corsarios

Otra forma de defender las comunicaciones marítimas es mediante la conformación de grupos de unidades que se encargan de perseguir y cazar a los corsarios enemigos. Su concepción está basada en la ofensiva de movimiento.

Sin embargo, este método requiere que la fuerza cazadora sea superior y más rápida que el corsario para tener éxito, lo que involucraba muchas veces la reducción de medios de la fuerza organizada principal o de otros métodos de protección de las comunicaciones marítimas.

A continuación, citaremos algunos ejemplos históricos memorables:

Segunda Guerra Mundial. La caza del Graf Spee

A raíz de las correrías del corsario alemán “Admiral Graf Spee” desde comienzos de la Segunda Guerra Mundial en el Atlántico y el Índico, que ocasionó el hundimiento de nueve transportes británicos, el almirantazgo británico ordenó la caza del acorazado de bolsillo alemán. Primero, fueron destacados el Grupo H, conformados por los cruceros pesados Sussex y Shropshire, y el Grupo K con el crucero de batalla Renown y el portaviones Ark Royal sobre la posición del ataque sufrido por el transporte Doric Star, sin encontrarlo. Luego, el Grupo G al mando del Comodoro Hardword ubicaría al Graf Spee a 500 kilómetros frente a la desembocadura del Río de La Plata el 13 de diciembre de 1939; se entabló combate entre los cruceros británicos Exeter, Ajax y Achilles con el acorazado alemán, y le produjo serias averías que lo obligarían a ingresar al puerto de Montevideo para efectuar reparaciones. Posteriormente, bajo una hábil maniobra de engaño, forzarían a que el comandante del Graf Spee, Hans Langsdorff, hundiese su buque frente a las costas del mencionado puerto el 17 de diciembre de 1939.

Segunda Guerra Mundial. Los escuadrones “Hunter Killer”

En 1943, durante la Batalla del Atlántico, Roosevelt dio la orden de limpiar el océano de toda amenaza submarina alemana, para lo cual el Almirante Horton organizó escuadrones “caza submarinos” o “Hunter Killer”, que reforzaban las escoltas de los convoyes y daban caza a los submarinos alemanes. Estos grupos

fueron evolucionando hasta contar con portaviones escoltas y tuvieron bastante éxito.

8. Ataque a las bases de los corsarios

Un método adecuado y común ha sido enfrentar a los corsarios mediante el ataque a sus bases, con la intención de neutralizarlos antes de que pudiesen hacerse a la mar. A partir del siglo XX con el advenimiento de nuevas armas y tecnologías, se ha estado empleando generalmente medios aéreos y fuerzas especiales para lograr tal propósito, sin dejar de lado el uso de unidades de superficie.

"En la Primera y Segunda Guerras Mundiales este método tradicional se materializó en incursiones anfibias y aéreas contra las bases navales en Francia" (Till 2007: 293).

"También existen importantes operaciones de proyección realizadas por fuerzas de superficie orientadas a neutralizar las bases de submarinos y corsarios de superficie. Entre ellas se encuentran las ofensivas tácticas ejecutadas por la Armada Real contra Zeebrugge y Ostende el 22 de abril de 1918 y Saint Nazaire el 28 de mayo de 1942" (Solís 1997: 396).

"A fines de la década de 1940 y en la de 1980 se pensó en las ventajas estratégicas considerables de enfrentar la amenaza submarina soviética al tráfico marítimo "en la fuente" mediante operaciones adelantadas al norte de los pasajes Groenlandia – Islandia – Reino Unido" (Till 2007: 293).

9. La cobertura general

Todos los métodos expuestos hasta este momento han correspondido a la protección de las comunicaciones marítimas empleando medios segundarios o no componentes del cuerpo principal de la fuerza naval organizada, que se enfrentan a los correspondientes del adversario, salvo raras excepciones, como, por ejemplo, la caza del acorazado alemán "Bismarck" en 1941 durante la Segunda Guerra Mundial, que prácticamente movilizó a toda la flota de batalla británica del Atlántico.

A continuación, se van a detallar dos métodos en los que se hace uso de la fuerza naval organizada: la cobertura general y la específica. Cabe resaltar que estas no anulan los métodos anteriores, más bien se complementan de acuerdo a los requerimientos y exigencias de la guerra en el mar.

La cobertura general, a la que muchos denominan como *protección indirecta*, básicamente consiste en la protección que ofrece la fuerza naval organizada a las comunicaciones marítimas propias contra la flota adversaria en una gran extensión de mar. Esto se logra de dos maneras: mediante el bloqueo o por medio de la colocación adecuada de las Fuerzas Navales en una posición

favorable que otorgue una protección general al transporte marítimo contra cualquier fuerza enemiga que sea inferior.

A continuación, citaremos un ejemplo histórico de la Segunda Guerra Mundial:

> "El grueso de la Flota Combinada de Japón no intervino en las operaciones de proyección destinadas a conquistar el Área de Coprosperidad Asiática. Se mantuvo alerta en sus bases dando protección indirecta al avance de los ejércitos imperiales. "Esa flota, era la fuerza protectora invisible pero dominante, que protegía e iniciaba todas las invasiones japonesas. No atacaba costas hostiles, pero impedía que la flota americana del Pacífico, muy inferior después del desastre de Pearl Harbor, pudiese evitar las invasiones. Mientras que su poder se mantuviese, los japoneses dominaban en el Pacífico occidental. Es lógico suponer que los acorazados japoneses se mantenían fuera del alcance de la artillería de costa y de fuerzas aéreas poderosas, no por razón de que no podían llevar a cabo las tareas de los buques más livianos, sino porque su valor militar era demasiado grande para ser arriesgados en tales casos, especialmente mientras la flota de batalla americana siguiese amenazando en el futuro. Los japoneses, pudieron enviar convoyes fuertemente escoltados a través de Malasia y de las Indias Orientales y desembarcar sus ejércitos, sin el temor de encontrarse con una fuerza enemiga. La flota de batalla japonesa, se mantuvo lista para intervenir en tal caso, y EE.UU. no tenía fuerzas suficientes para derrotar a esa flota."[6] (Solís 1997: 398)

10. La cobertura específica

Este método, al que comúnmente se denomina simplemente como *cobertura*, emplea también la fuerza naval organizada, pero, a diferencia de la cobertura general, su propósito es ejercer la protección a un grupo determinado de transportes asignados a una operación específica de comercio, logística o de proyección de suma importancia.

Este tipo de operación se puede realizar ubicando la escuadra en dos posibles posiciones en que se librará la batalla al enemigo que intente atacar a los transportes: cerca de los propios transportes o en inmediaciones de la base enemiga. Esta última posición tendría su correlación con el bloqueo, que duraría mientras se requiera efectuar la operación.

Generalmente, este método se ha empleado para dar protección a gran cantidad de desembarcos anfibios de gran magnitud, como muchas de las grandes operaciones realizadas de este tipo en la Segunda Guerra Mundial.

E. OPERACIONES DE ATAQUE A LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS

Las operaciones de ataque a las líneas de comunicaciones marítimas son aquellas destinadas a impedir que el enemigo haga uso de las mismas, es decir, impedir que

[6]Cita de *"Guía de Estrategia Naval"*, Brodie, p. 108.

sus transportes puedan arribar con sus cargamentos al puerto de destino, sea que los mismos sean empleados para objetivos comerciales o militares.

No hay necesidad de que una fuerza tenga el dominio o un alto nivel del control del mar para lograr esto, pues, en muchos casos, armadas más débiles logran importantes logros en su esfuerzo de cortar las líneas de comunicaciones marítimas de países que cuentan con Fuerzas Navales más poderosas.

De aquí nace el término de “negar el mar” o “negar el uso del mar” al adversario. Aunque una armada no se encuentre en condiciones de conquistar el mar ni hacer uso efectivo de este, puede, sin embargo, lograr, en mayor o menor medida, que su oponente no pueda explotar el mar. Tal fue el caso de la Primera y Segunda Guerras Mundiales, en las cuales los Aliados tenían el control del Atlántico; sin embargo, muchas unidades de superficie y submarinas alemanas, empleando el concepto de la guerra de corso, infringieron fuertes pérdidas comerciales y logísticas a sus adversarios.

Tal como se explicó anteriormente, el ataque a las líneas de comunicaciones marítimas no solo comprende su ejecución sobre los transportes, sino también sobre las instalaciones portuarias del enemigo. Como se había comentado, el efecto ulterior que se desea lograr es que el cargamento no llegue a destino.

Entre las operaciones de ataque a las comunicaciones marítimas tenemos:

1. La Guerra de Corso

La Guerra de Corso tiene orígenes históricos remotos. Los antiguos corsarios eran navegantes que obtenían permiso de un determinado gobierno mediante las denominadas “cartas de marca” o “patentes de corso” a fin de capturar y saquear el tráfico mercante de los países enemigos, quedándose con parte de las ganancias y entregando el resto al país para el cual trabajaba.

Los corsarios, generalmente, operaban en forma independiente. Tuvieron su apogeo entre los siglos XVI y XVIII; durante este periodo, todas las potencias navales europeas empleaban sistemáticamente a los corsarios para entorpecer el comercio de los países rivales, en forma complementaria del accionar de las unidades de sus respectivas escuadras. Los países europeos renunciaron a contratar corsarios y entregar patentes de corso en la Declaración de París de 1856 y otros países, como los Estados Unidos, renunciaron a estas prácticas durante las Convenciones de La Haya (1899-1907). Los últimos actos corsarios tradicionales tuvieron lugar en el siglo XIX durante la Guerra de Cuba.

Posteriormente, la denominación de corsario fue retenida por unidades pertenecientes a las flotas regulares que atacaban a los transportes enemigos en forma independiente o en pequeños grupos. Luego se amplió el concepto al incorporarse nuevos medios de combate naval como el submarino y la aeronave.

La principal actividad de este tipo fue la desarrollada por los alemanes durante ambas guerras mundiales mediante el empleo de unidades de superficie blindadas y, especialmente, de submarinos. Los Estados Unidos también emplearon este tipo de accionar contra Japón en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial con su flota submarina. En estos casos, no existía botín y los corsarios se limitaban a hundir los mercantes enemigos, salvo algunas excepciones, cuando se empleaban unidades de superficie.

Actualmente, se define la "Guerra de Corso" como el empleo independiente o en pequeños grupos de medios de superficie, submarinos o aéreos con la finalidad de atacar las líneas de comunicaciones marítimas adversarias.

El empleo de la guerra de corso no ha tenido generalmente una repercusión decisiva en la afección del tráfico comercial del adversario, tal como aconteció en las dos guerras mundiales, en las cuales las fuerzas aliadas lograron mantener el abastecimiento de sus países y de sus fuerzas, aún sufriendo serios golpes por parte de los corsarios de superficie y submarinos alemanes.

Sin embargo, las acciones de los corsarios han generado siempre repercusiones a nivel político y en la opinión pública de la sociedad. Además, el principal efecto que han ocasionado los corsarios radica en la dispersión de la flota enemiga para lograr su caza. En otras palabras, pueden generar apremios que obliguen al adversario a distraer sus fuerzas, cuando este aprecia que su tráfico marítimo puede verse seriamente afectado. Ejemplo de ello fue la persecución del acorazado de bolsillo alemán "Graf Spee" por varios grupos de batalla británicos en el Atlántico durante la Segunda Guerra Mundial, como se comentó anteriormente.

A continuación, estudiaremos el empleo contemporáneo de las diferentes plataformas para el empleo en la guerra de corso:

a. Unidades de superficie

Los buques han sido por muchos siglos el arma corsaria. Después de eliminadas las patentes de corso y, por tanto, los corsarios contratados en el siglo XIX, la acciones de este tipo recayeron en buques de las flotas o mercantes armados como cruceros auxiliares; tal como fue el caso del empleo de estos medios por la armada alemana en las dos guerras mundiales, que ocasionaron grandes pérdidas materiales a los aliados no solo en lo que respecta a los transportes y cargamento hundidos, sino también por las pérdidas de unidades militares sufridas.

Según el derecho internacional contemporáneo, son los buques de superficie los únicos capaces de llevar a cabo la interrupción del tráfico marítimo en la guerra naval, debido a que tienen la posibilidad de apresar embarcaciones, tomar prisioneros de guerra, escoltar las naves capturadas, rescatar a los náufragos, entre otras capacidades que no cuentan los submarinos ni las aeronaves.

Sin embargo, fue la Segunda Guerra Mundial la última conflagración en que se emplearon en gran escala los corsarios de superficie. El desarrollo tecnológico de la exploración aeromarítima, electrónica y satelital, así como de las nuevas armas y sistemas de comunicaciones, hacen difícil su empleo en la actualidad.

Pero aun, con estas limitaciones, bajo ciertos escenarios, es posible el empleo de este método por parte de buques de guerra o inclusive por buques mercantes armados (lo cual es factible con la tecnología existente). A continuación, se exponen algunas situaciones en donde es posible el empleo del corsario de superficie:

- Interdicción en mar abierto de los transportes enemigos o que tengan carga para el esfuerzo de guerra adversario, bajo las normas del derecho internacional de la guerra en el mar.

- Ataque al tráfico marítimo adversario desde posiciones enmascaradas, mimetizándose en zonas costeras o dentro del propio tráfico marítimo.

De cualquier forma, en la actualidad, este tipo de operaciones empleando unidades de superficie requieren de un planeamiento riguroso, la explotación de la sorpresa y un gran trabajo de inteligencia, para dar golpes certeros al comercio y la logística del enemigo, incluyendo un posible rédito contra unidades militares adversarias.

b. Submarinos

El submarino se convirtió en el arma corsaria por excelencia a partir de la Primera Guerra Mundial. En la Segunda Guerra, dio frutos contundentes, puesto que los submarinos alemanes hundieron del orden del 54% de los transportes aliados equivalentes 68% del tonelaje, mientras que los norteamericanos, mediante el empleo de esta arma, hundieron el 63% del tonelaje mercante japonés y un tercio de su flota. Asimismo, incrementó sustancialmente la derivación de recursos, buques y aeronaves de los adversarios para oponérseles y evitar su accionar.

Hoy en día, el submarino ostenta un protagonismo especial en la guerra en el mar. Sus características furtivas le permiten explotar la sorpresa al atacar tanto a transportes como a buques de guerra.

Sin embargo, tiene algunas limitaciones operacionales: puede negar el uso del mar al adversario, pero no puede ejercer su control; y no tiene capacidad para capturar buques ni tomar prisioneros ni rescatar náufragos.

Además, la reducida velocidad de desplazamiento y la tasa de indiscreción de los submarinos convencionales limitan su aproximación al adversario y restringen la explotación del efecto sorpresa. Esto ha sido parcialmente

solucionado con el desarrollo de los submarinos nucleares, los cuales pueden generar altas velocidades sostenidas, cuentan con una gran autonomía y no tienen que exponer el *snorkel* para la recarga de baterías; sin embargo, son más ruidosos y fáciles de detectar por los medios acústicos. Nuevos desarrollos de sistemas de propulsión independientes del aire solucionan algunas restricciones de los submarinos no nucleares, en cuanto a la exposición de apéndices y, en cierta medida, al desarrollo de velocidades y autonomía con relación a los convencionales.

Si bien la dificultad de las ondas electromagnéticas de penetrar el medio acuático impide la detección de los submarinos por medio de radares, también restringe el empleo de las radiocomunicaciones, lo cual limita el comando y control de los mismos, así como sus operaciones integradas a una flota; por ello, en la actualidad, se les emplea generalmente de forma independiente en un área determinada.

Otra limitación del submarino es su incapacidad de reacción contra el ataque de aeronaves antisubmarinas, las cuales –si se logra detectar al submarino–, pueden efectuar ofensivas sin que este pueda enfrentarlas, teniendo como única opción la evasión. Esta vulnerabilidad del submarino está tratando se ser solucionada mediante el desarrollo de misiles submarino – aire, lo cual ya tiene un buen nivel de avance en Alemania.

Su empleo, en la actualidad, en especial de los submarinos nucleares, confiere a las armadas de una gran capacidad disuasiva. Recordemos, en la Guerra de Malvinas, cómo el hundimiento del crucero argentino “General Belgrano” por el ataque torpedero del submarino nuclear británico “Conqueror” provocó que la totalidad de la flota de mar argentina se replegase a sus bases y no interviniese más en el conflicto. Los efectos disuasivos y bélicos son aun mayores cuando nos referimos a los submarinos balísticos nucleares armados con misiles atómicos de gran alcance, los mismos que tuvieron un rol protagónico durante la Guerra Fría.

Retornando al tema del ataque de las líneas de comunicaciones marítimas, el submarino tiene una gran aplicación en las denominadas “zonas de exclusión”. Este es un término bastante moderno y consiste en un área marítima en donde una potencia beligerante declara la prohibición de paso de unidades mercantes o militares del adversario e inclusive de cualquier nacionalidad, bajo el riesgo de ser atacado. Esto fue aplicado por Gran Bretaña en la Guerra de Malvinas y fue incorporado en el derecho internacional como un método válido, tal como se puede apreciar en el “Manual de San Remo” con la denominación del “establecimiento de zonas”.

En las zonas de exclusión, pueden actuar tanto los buques, los submarinos y las aeronaves de beligerante que las establece; dadas sus características legales, no tienen necesidad de realizar un aviso previo a la nave a ser atacada, o intentar registrarla o capturarla. Estas particularidades de las zonas de exclusión permiten explotar sin restricciones las capacidades de los

submarinos y de las aeronaves, independientemente del hecho de poder ser empleados estos medios con mayores precauciones en otros espacios marítimos.

c. Aeronaves

Las aeronaves también pueden ser consideradas como medios corsarios para atacar al tráfico marítimo enemigo, además de las múltiples aplicaciones como arma de importancia para la batalla, la proyección militar sobre tierra, ataque a los terminales portuarios y exploración marítima; para ello, explota sus principales características: alta velocidad, gran maniobrabilidad y poder de fuego.

De forma similar que el submarino, no tiene capacidad para ejercer el control del mar, pero sí para negarlo. Adicionalmente, tiene la restricción de no contar con la capacidad de permanencia. Por tanto, el empleo de la aeronave, sea de ala fija o rotatoria, basada en tierra o a flote, requiere de una gran actividad de inteligencia y exploración previa, a fin de determinar adecuadamente los blancos y lograr el correcto vectoreo de la aeronave atacante.

La declaración de las zonas de exclusión facilita, en cierta forma, el accionar de las aeronaves en el ataque de las líneas de comunicaciones marítimas del adversario, de forma similar a lo descrito para los submarinos.

En los conflictos modernos, ha tenido una destacada participación en el ataque a los transportes adversarios, como lo fue en la Guerra de Malvinas, en que la Aviación Naval Argentina por medio de los aviones Super-Etendard con misiles Exocet AM-39 logró el hundimiento del portacontenedores británico “Atlantic Conveyor” junto con el siguiente material: tres helicópteros “Chinook”, nueve helicópteros “Wessex”, un helicóptero “Sea Lynx”, 4,000 carpas de campaña para las fuerzas de la 3ª Brigada Británica, así como alimentos, municiones, combustible, vehículos, entre otros; y, además, significó la pérdida de una plataforma para la operación de los aviones “Harrier”.

2. El bloqueo comercial

El bloqueo comercial tiene sus orígenes que datan de la Antigüedad. Consiste básicamente en impedir el zarpe o arribo de los transportes enemigos de sus puertos, y, por consiguiente, impedir el empleo de las comunicaciones marítimas al adversario.

Su implementación se logra de forma similar a lo expuesto para el caso del bloqueo militar. Es más, generalmente el bloqueo militar también involucra simultáneamente el bloqueo comercial; por tanto, se puede llevar a cabo de las dos formas: el bloqueo estrecho y el bloqueo a distancia.

Sin embargo, no necesariamente el bloqueo militar implica el comercial, y viceversa. No olvidemos que los objetivos estratégicos de ambos son distintos: el

militar es una forma de conquista del mar y tiene por objetivo la fuerza naval organizada enemiga, y el comercial es un método de negación del ejercicio del control del mar al adversario, siendo su objetivo las líneas de comunicaciones marítimas.

Por tanto, de acuerdo al escenario en que se encuentre, el bloqueo comercial puede ser ejecutado por medio de la fuerza naval organizada o una parte de esta.

Tenemos algunos ejemplos históricos de la Guerra del Pacífico como el bloqueo de Iquique por parte de los buques chilenos “Esmeralda” y “Covadonga”, que fue roto por la acción del “Huáscar” y la “Independencia” el 21 de mayo de 1879 en los combates de Iquique y Punta Gruesa. Posteriormente, y habiendo obtenido Chile la conquista del mar después del combate de Angamos el 8 de octubre de 1979, la flota chilena efectuó diversos bloqueos económicos como el de Arica, del Callao y otros puertos peruanos, con el objetivo de impedir el aprovisionamiento logístico de las fuerzas peruanas durante el desarrollo de la guerra, lo cual fue logrado parcialmente.

Como ejemplo de bloqueo comercial a distancia, podemos citar el impuesto por parte de Gran Bretaña contra Alemania en la Primera Guerra Mundial que restringió el abastecimiento de víveres del país generando hambruna en la población.

En la actualidad, según la normativa del derecho internacional, las únicas unidades que se encuentran en capacidad de ejercer este tipo de bloqueo son los buques de superficie, por ser los únicos con capacidad de efectuar el registro, captura y escolta de los transportes.

De alguna manera, el bloqueo comercial se ha convertido en una práctica común en las operaciones de mantenimiento de la paz, en que los buques de guerra adscritos a la ONU efectúan operaciones de interdicción marítima (MIO) sobre embarcaciones sospechosas de tráfico ilegal, lo cual generalmente se realiza en las cercanías de los terminales portuarios de la zona en proceso de pacificación.

El submarino y la aeronave también pueden ser utilizados para el bloqueo comercial, pero bajo la forma de “zonas de exclusión” en inmediaciones de los terminales portuarios, bajo las mismas consideraciones operacionales y legales expuestas anteriormente. El empleo de estos dos medios son los más convenientes cuando aún no se logra obtener el dominio del mar.

Por otra parte, también se puede apoyar el bloqueo mediante el empleo del minado ofensivo, que puede ser sembrado por unidades de superficie, submarinos y aeronaves en los terminales portuarios enemigos, bajo las regulaciones del derecho internacional.

3. El ataque a los puertos y fondeaderos

El ataque a las instalaciones portuarias y a los trasportes ubicados en las mismas ha sido una forma conveniente de paralizar el tráfico marítimo enemigo. Esta se ha manifestado de diversas formas: bombardeos de superficie, ataques submarinos, acciones aéreas, sabotajes realizados por operadores especiales y guerra de minas.

El propósito de estas operaciones es impedir que el adversario pueda hacer uso de las comunicaciones marítimas mediante los siguientes efectos:

- Neutralización de la capacidad de operación de los terminales portuarios.
- Obstaculización de los accesos de los puertos o fondeaderos.
- Destrucción o neutralización de los transportes que se encuentran amarrados o fondeados.

En muchos casos, estos efectos no son permanentes, pudiendo el enemigo recuperar las capacidades en el corto plazo de acuerdo a la situación y las circunstancias; sin embargo, puede tener repercusiones de importancia en el desarrollo del conflicto.

F. OPERACIONES DE PROYECCIÓN DEL PODER MILITAR DEL MAR A TIERRA

1. Concepto de las operaciones de proyección del poder militar del mar a tierra

Estas operaciones, comúnmente conocidas como “operaciones de proyección”, explotan el uso de las comunicaciones marítimas con el propósito de trasladar y aplicar el poder militar desde el mar a tierra.

Recordemos que todas las guerras, salvo algunas raras excepciones, tienen su fin último en tierra; por tanto, se tienen que ganar en ella. La guerra en el mar contribuye a dar las condiciones favorables para un adecuado desenlace de las operaciones terrestres, las cuales estarán orientadas a obtener la victoria final y el objetivo ulterior de la guerra.

Desde la Antigüedad, el mar ha servido como medio para trasladar ejércitos a costas distantes con el propósito de realizar pillajes, conquistar territorios y establecer colonias. Ha sido el medio de expansión de grandes culturas antiguas como fue la expansión griega y la constitución del Imperio romano. Durante siglos, las potencias mundiales como Inglaterra, Francia, España y Portugal emplearon el mar para trasladar a sus tropas y expandir sus dominios por todo el mundo. El mar fue el medio de traslado y desembarco de tropas en las dos guerras mundiales, siendo las operaciones más impresionantes por la movilización de medios el desembarco en Gallipoli realizado el 25 de abril de 1915 durante la Primera Guerra Mundial, el

desembarco en Normandía el 6 de junio de 1944 y los desembarcos realizados por las fuerzas norteamericanas en el Pacífico en la Segunda Guerra. Actualmente, la hegemonía de los Estados Unidos depende en gran parte de su estrategia marítima y por la proyección de su poder militar a nivel mundial por medio del mar.

Históricamente, aun cuando los países beligerantes cuentan con una frontera común terrestre, han existido muchos casos de la necesidad de transportar las tropas por mar para poder salvar grandes distancias, evadir difíciles condiciones de terreno, aprovechar la situación estratégica y acelerar el desarrollo de la guerra.

Como ejemplo de ello, podemos citar la expedición libertadora del General José de San Martín que trasladó a las tropas independistas por medio de una escuadra compuesta por 25 buques que zarparon de Valparaíso el 20 de agosto de 1820 y desembarcaron en la playa de Paracas el 8 de setiembre de ese año.

También podemos mencionar algunos hechos de la Guerra del Pacífico, como, por ejemplo, el estancamiento de la campaña terrestre realizada por Chile hasta que logró obtener el dominio del mar después del combate de Angamos el 8 de octubre de 1879. Esto le permitió movilizar sus tropas por el mar con total libertad efectuando la invasión del territorio peruano: el 2 de noviembre de 1879, los chilenos efectuaron el desembarco en Pisagua que les permitió capturar la provincia de Tarapacá y sus yacimientos salitreros; en febrero de 1880, con el desembarco en Ilo, tomaron las ciudades de Tacna y Arica; y en noviembre de 1880, por medio del desembarco en Paracas, dividieron al ejército peruano, facilitando la captura de Lima, que fue ocupada en enero de 1881.

Las operaciones de proyección no solo involucran aquellas que despliegan tropas en el territorio enemigo, sino todas aquellas que de alguna forma u otra proyectan el poder naval, y, en general, el militar desde el mar apoyando al esfuerzo de la guerra; así tenemos los bombardeos navales, sabotajes, incursiones anfibias, entre otros tipos de operaciones, destinados para tal efecto y que expondremos con detalle posteriormente.

2. Objetivos y propósitos de las operaciones de proyección

Las operaciones de proyección se realizan para alcanzar alguno de los siguientes objetivos estratégicos, según lo explicado en el capítulo 9:

- La posición estratégica, para continuar el desarrollo de la guerra en el mar, por lo que es un objetivo estrictamente naval.

- Los terminales portuarios del enemigo, como partes constitutivas de las líneas de comunicaciones marítimas.

- Otros objetivos estratégicos no navales, derivados de las servidumbres, que se imponen sean alcanzados para el desarrollo conveniente de la guerra. Estos

objetivos, generalmente, están ubicados en el territorio enemigo o el ocupado por este, y son de carácter geográfico, militar, político, psicosocial o económico.

También, las operaciones de proyección pueden responder a requerimientos y objetivos estrictamente tácticos, sin trascendencia estratégica.

Consecuentemente, las operaciones de proyección pueden tener los siguientes propósitos:

- **Conquistar o atacar una posición estratégica, necesaria para el desarrollo de la guerra marítima (estratégico)**, la que puede estar constituida por un espacio geográfico explotable, una base naval o puerto enemigo. Como expusiera el Teniente Coronel Michael K. Sheridan en la revista "Marine Corps Gazette" de setiembre 1977:

  > "Las fuerzas anfibias de la Infantería de Marina, apoyadas por la aviación de los portaviones, pueden capturar y retener áreas terrestres o negar su uso por parte del enemigo para interdictar nuestras líneas marítimas de comunicación, o para permitir que nuestras propias fuerzas exploten esas áreas como bases de avanzada para atacar a las fuerzas enemigas que se nos pudieran oponer... Es interesante recordar que las campañas de saltos de isla en isla en el Pacífico en la Segunda Guerra Mundial no eran para adquirir terreno, sino con el único propósito de tomar bases de avanzada para ganar el control de los accesos marítimos para la recuperación de las Filipinas y la invasión de Japón" (Till 2007: 253).

- **Conquistar un área geográfica para permitir la apertura de frentes operacionales (estratégico).** Son generalmente materializados por desembarcos anfibios que logran establecer una cabecera de playa adecuada por medio de la cual se despliegan fuerzas militares que continúan el progreso de la guerra en tierra. Tales han sido los casos del desembarco de Gallipoli (1915), la campaña de Noruega (1940), las operaciones japonesas en Filipinas y en las Indias Orientales (1941 a 1942), los desembarcos en el Mediterráneo (1942 a 1944), el de Normandía (1944), los desembarcos norteamericanos en el Pacífico en la Segunda Guerra mundial, el de Inchon durante la Guerra de Corea (1950), los desembarcos norteamericanos en Vietnam (1966 a 1967), el desembarco en el estrecho de San Carlos durante la Guerra de Malvinas (1982), entre muchos otros.

- **Destruir o neutralizar un objetivo físico de valor político, militar, económico o psicológico del enemigo (estratégico o táctico dependiendo de la importancia del objetivo).** Consiste en el ataque a instalaciones portuarias, aeropuertos, fábricas, puentes, pistas, edificaciones gubernamentales, fortificaciones, bases, e inclusive ciudades enteras, mediante el empleo de las Fuerzas Navales a través del fuego de artillería, ataques aeronavales, incursiones anfibias con elementos saboteadores, disparo de misiles tipo crucero o nucleares balísticos. Estas acciones serán consideradas de efecto estratégico o táctico en función del nivel de impacto en el curso de la guerra o del desarrollo de las operaciones.

- **Apoyar directamente a las fuerzas terrestres (estratégico o táctico).** Las Fuerzas Navales pueden contribuir al esfuerzo de la campaña en tierra, tanto en avance como en retirada, de diferentes formas: mediante el apoyo de fuegos, las incursiones anfibias, la destrucción de obstáculos u objetivos enemigos y el embarque de las tropas en retirada (ejemplo retirada de Dunkerque en 1940).

- **Efectuar cambios en la dirección política de un estado o en la conducción militar del conflicto del enemigo (estratégico).** Las operaciones de proyección, inclusive la sola amenaza de su empleo, pueden ocasionar fuertes presiones sobre las mentes de los conductores políticos y militares del adversario, los cuales pueden optar por diferentes alternativas: cambiar políticas de gobierno, negociar la paz, retirar tropas, entablar combate, etc. No olvidemos que una de las principales características de las Fuerzas Navales es la capacidad de dosificación y graduabilidad del poder militar, siendo sus mayores efectos cuando estos se proyectan en el territorio enemigo, por lo que se puede considerar al bombardeo naval y a las operaciones anfibias como formas de "diplomacia naval".

  Para entender mejor esto, daremos algunos ejemplos históricos:

  Disuasión. La Guerra Fría

  La posibilidad de los submarinos nucleares norteamericanos y soviéticos de proyectar misiles balísticos atómicos desde prácticamente cualquier posición en los océanos sobre territorio adversario fue parte importante de la estrategia de disuasión nuclear entre ambas potencias y un factor de influencia en las políticas de estado de las mismas.

  Compulsión naval. Operación "Zorro del Desierto" (1998)

  Después de la Guerra del Golfo de 1990-1991, Iraq fue sometido a inspecciones de la ONU para la verificación de arsenales o fábricas de armas de destrucción masiva. Sin embargo, en 1998, este país bloquea los trabajos de los inspectores, por lo cual los Estados Unidos y Gran Bretaña efectuaron la operación "Zorro del Desierto" entre el 16 y 19 de diciembre de 1998 bombardeando objetivos específicos desde mar y tierra, a fin de presionar a Iraq para que permita reanudar las inspecciones, lo cual tuvo efecto.

  Forzar a combatir a un adversario. Primera Guerra Mundial

  "El amenazar algo que era tan importante estratégicamente para un adversario como para estar obligado a defenderlo ha parecido con frecuencia un medio efectivo de atraer a la batalla a un oponente reticente, que de otra manera estaba satisfecho con una defensiva naval de algún tipo. Los británicos tenían estas esperanzas en varios de sus esquemas para atacar la costa alemana en la fase inicial de la Primera Guerra Mundial, y también de una forma modificada, lo hicieron los alemanes con sus incursiones sobre la costa este" (Till 2007: 253).

3. Clasificación de las operaciones de proyección

Las operaciones de proyección pueden ser divididas por su naturaleza en dos grandes grupos, independientemente de su trascendencia estratégica o táctica:

a. Operaciones anfibias

Son operaciones que tienen la particularidad de proyectar tropas por el medio acuático a tierra para la posterior ejecución de operaciones terrestres que pueden de ser de gran escala con repercusión estratégica que abren frentes operacionales en tierra, hasta las de pequeña envergadura de nivel táctico. También, en sentido contrario, se considera en este grupo la evacuación de fuerzas terrestres por el medio acuático.

En el anterior párrafo, nos hemos referido al medio acuático y no se ha restringido al marítimo debido a que es una definición general y al hecho de que muchas operaciones anfibias han sido ejecutadas en ríos o lagos; inclusive, en algunas, no han participado unidades navales. Sin embargo, las de mayor competencia para nuestro estudio son las operaciones realizadas en el ámbito marítimo con la participación preponderante de las Fuerzas Navales, de las cuales trataremos en el transcurso de este libro.

Asumiendo esto, las operaciones anfibias son clasificadas como navales, pero pueden ser consideradas como operaciones conjuntas cuando estas son de gran envergadura y requieren de la participación de todas las fuerzas, tal como ha sucedido en la mayoría de los grandes desembarcos anfibios. Sin embargo, aun en estos casos no pierden su connotación naval.

Estas operaciones cuentan en muchos casos con los siguientes elementos componentes:

- Las tropas
- Los medios de transporte
- La escolta
- La fuerza de cobertura

Los dos primeros componentes son esenciales e imprescindibles para constituirse como una operación anfibia. Los otros dos dependerán del tipo de operación y de su magnitud.

Así tenemos, por un lado, los grandes asaltos anfibios que cuentan con gran cantidad de tropas de infantería de marina y del ejército; medios de transporte constituidos por buques, lanchones, lanchas, helicópteros, remolcadores, etc.; una escuadra que cumple funciones de escolta para la protección directa de la fuerza de desembarco; y la fuerza naval organizada que otorga la cobertura necesaria ante un ataque de la flota principal enemiga. Por otra parte, podemos

tener una incursión anfibia contra un objetivo táctico a cargo de saboteadores que son sembrados en el mar por medio de un submarino y que se desplazan a la costa por medio de botes neumáticos; en este caso, solo contamos con los dos primeros componentes.

Para lograr la ejecución de estas operaciones, no necesariamente se requiere contar con el dominio del mar. En algunos casos, como en un gran desembarco, será conveniente contar un nivel de control del mar bastante elevado; sin embargo, en el caso de una incursión anfibia desde un submarino, el control requerido en el área de operación será mínimo o inclusive nulo.

A continuación, nombramos los tipos de operaciones anfibias existentes, los cuales serán detallados posteriormente:

- El asalto anfibio
- La incursión anfibia
- La retirada anfibia
- La demostración anfibia

b. Bombardeo naval

El bombardeo naval comprende aquellas operaciones que proyectan el poder de fuego de las Fuerzas Navales sobre territorio enemigo con el fin de destruir objetivos o apoyar en el progreso de las operaciones terrestres o anfibias.

Este poder de fuego puede estar basado en el empleo de diferentes tipos de armas: artillería, aeronaves embarcadas, misiles tipo crucero de diferentes tipos de cabeza de combate y misiles balísticos. Por tanto, las plataformas empleadas pueden ser unidades de superficie y submarinos. En tal sentido, se puede establecer que tienen dos elementos componentes: las unidades atacantes y las armas proyectadas.

Las operaciones que se enmarcan dentro de esta clasificación se indican a continuación y serán explicadas posteriormente:

- Fuego de apoyo
- Ataque a objetivos estratégicos terrestres
- Bombardeo nuclear

4. El asalto anfibio

Es la operación anfibia por excelencia y una de las que requiere mayor cantidad de medios y recursos comprometidos para su ejecución. Son realizadas para desembarcar tropas en una costa hostil con el propósito de conquistar una *posición estratégica* o abrir un nuevo *frente operacional* para alterar el desarrollo de la guerra.

El asalto anfibio es de carácter estratégico y es una de las operaciones militares más complejas y está generalmente constituido por diversas etapas que nombramos a continuación:

- Planeamiento del asalto y constitución de la fuerza anfibia, conformada por las tropas (fuerzas de asalto y expedicionarias), material bélico y pertrechos a ser embarcados, transportes, unidades para la escolta y la fuerza de cobertura.

- Embarque de las tropas.

- Ensayo de la operación.

- Traslado o movimiento a la zona de desembarco.

- Ablandamiento de la costa y remoción de obstáculos, para reducir las defensas costeras del enemigo por medio del fuego naval de apoyo, bombardeo aéreo y "limpieza" de playas.

- Asalto y toma de la cabecera de playa, generalmente realizada por las fuerzas de asalto, a la que puede sumarse la fuerza expedicionaria.

- Consolidación de la cabecera de playa.

- Desembarco de las tropas expedicionarias, que son las que van a conformar el frente operacional terrestre.

- Sostenimiento de la cabecera de playa, mientras se requiera, a fin de mantener el soporte logístico de las tropas hasta que se logre conquistar un puerto, base o zona de desembarque más conveniente.

- Término de la operación, con la consecutiva desactivación de la fuerza anfibia.

Para poder ser llevado a cabo con éxito, se requiere de lo siguiente:

- **Superioridad marítima.** Se necesita un adecuado nivel de control del mar en el área marítima relevante para las operaciones, para realizar con seguridad las mismas, a fin de no ser afectados por la flota adversaria u otros medios bélicos enemigos. Se debe considerar, por tanto, un adecuado dimensionamiento de la flota de cobertura y las escoltas que darán protección a la fuerza anfibia, en función de la oposición naval enemiga que pudiese encontrarse.

- **Superioridad anfibia, terrestre y aérea.** Generalmente, en operaciones de este tipo de gran magnitud y con fuerte resistencia del enemigo, las tropas de desembarco sufren gran cantidad de bajas, las cuales deben ser previamente estimadas, a fin de prever contar con fuerzas suficientes remanentes para consolidar la cabecera de playa e iniciar las operaciones terrestres. No olvidemos,

que la defensa en tierra está basada en la posición en el terreno, debiendo las fuerzas ofensoras ser superiores a las defensoras para poder obtener la victoria.

- **Maniobra adecuada** que sorprenda al enemigo, de forma tal que se encuentre mal posicionado su dispositivo defensivo, a fin de facilitar el desembarco de las tropas. Esto se logra por medio de la desinformación, fintas, operaciones de distracción, etc. Ejemplo de ello lo tenemos en las acciones previas al desembarco en Normandía en 1944, en donde los Aliados a través de la ejecución de fuertes bombardeos sobre Calais, una amplia campaña de desinformación y la creación de un ejército fantasma supuestamente al mando del General Patton, hicieron creer a Hitler que el desembarco principal sería por esa región y no por Normandía, logrando que los alemanes dispusiesen inadecuadamente sus defensas.

  Al mismo tiempo se requiere una adecuada programación de movimientos desde el embarque hasta el desembarque, a fin de optimizar el tiempo y los recursos disponibles, y simultáneamente evitar interferencias.

- **Adiestramiento específico.** Cuanto mayor sea la envergadura, la operación, mayor requerimiento habrá de la prueba de los planes y de la preparación específica de las fuerzas para la acción. En muchos casos, se han efectuado previamente ensayos reales y entrenamiento antes de la ejecución del asalto.

- **Soporte logístico.** Este tipo de operaciones genera una gran demanda de recursos logísticos para su ejecución y mantenimiento, los cuales deben ser considerados en el planeamiento.

- **Información de inteligencia.** Esta es crucial para poder efectuar una adecuada evaluación de la capacidad y dispositivo de defensa de costa del enemigo, de la cual va a derivar la dimensión de las fuerzas requeridas y la maniobra a realizar.

- **Adecuado comando y control.** Dada la gran cantidad de medios involucrados, se requiere de una conveniente organización operacional y la implementación de un sistema de comando y control que soporte el ritmo de las acciones.

- **Planeamiento riguroso.** El asalto anfibio requiere de un detallado y riguroso planeamiento; para ello, se tiene que tener en cuenta gran cantidad de variables, factores o consideraciones, como las que se consideraron anteriormente, para su ejecución.

A continuación, citaremos algunos ejemplos históricos:

Primera Guerra Mundial. Desembarco en Gallipoli (1915). Apertura de un frente operacional.

El propósito de este asalto fue el de generar un frente operacional para conquistar la capital otomana de Constantinopla (Estambul) y controlar el estrecho de los

Dardanelos a fin de apoyar el accionar de Rusia y encerrar a los Imperios Centrales (Imperio alemán, Imperio austrohúngaro e Imperio otomano). La concepción de esta operación fue defendida por Winston Churchill, por entonces Ministro de Marina Británico.

Así, el 25 de abril de 1915, un total de 75,000 soldados aliados desembarcaron en la península de Gallipoli, la cual estaba fuertemente defendida por las fuerzas turcas bajo el mando del general Otto Liman von Sanders. No se pudo explotar el efecto sorpresa debido a la indecisión e inexperiencia de los mandos superiores aliados, al no hacer avanzar a las tropas hasta las alturas que controlaban las playas, y dejando tiempo a las defensas otomanas para fortalecerse, por lo que las fuerzas británicas, francesas, australianas y neozelandesas se vieron atrapadas en el cabo Helles, entre el mar y las colinas en poder de los otomanos.

Desde esa fecha se incrementó la cantidad de combatientes aliados: de un total inicial de cinco divisiones, se llegó a emplear catorce. Sin embargo, no pudieron penetrar las defensas turcas y tuvieron que comenzar la evacuación de las tropas en diciembre de 1915, tarea que fue concluida en enero de 1916.

Los resultados de la contienda fueron abrumadores: los británicos tuvieron aproximadamente un cuarto de millón de bajas (más de 50,000 muertos) incluyendo australianos y neozelandeses, y los franceses sufrieron cerca de 50,000 bajas (5,000 muertos). Los turcos tuvieron aproximadamente 250,000 bajas (60,000 muertos).

La operación fue en sí un terrible fracaso Aliado debido a que no se alcanzaron los objetivos propuestos, y se sufrió una gran cantidad de bajas humanas y buques perdidos. Esto generaría el denominado “Síndrome Gallipoli”, que fue la resistencia de los altos mandos británicos en volver a realizar operaciones de desembarco en playas controladas por el enemigo hasta el asalto de Normandía en 1944.

Sin embargo, permitió distraer fuerzas del Imperio turco otomano que contribuiría con el posterior hundimiento del Imperio austrohúngaro y el intercambio de trigo ucraniano por armas de los Aliados occidentales.

Segunda Guerra Mundial. Desembarco en Normandía (1944). Apertura de un frente operacional.

Este desembarco, conocido como “Operación Overloud”, respondió a la necesidad de abrir un frente adicional contra los alemanes en Europa a fin de aliviar los establecidos en Italia y Rusia y diseminar las fuerzas alemanas.

La operación se inició el 6 de junio de 1944, aunque fue conceptuada originalmente para comenzar el 5 de junio, fecha que no se pudo iniciar debido a las malas condiciones climatológicas imperantes. Días previos al desembarco, se efectuaron fuertes bombardeos sobre las defensas alemanas desde mar y tierra. Este desembarco continúa siendo la operación de invasión más grande de la historia. Entre la noche del 5 al 6 de junio, 6,939 navíos atravesaron el canal de la Mancha, de los cuales 1,213 eran buques de guerra, 4,126 barcos de desembarco, 736 de

servicios y 864 mercantes. Por encima de semejante flota, cruzaron los cielos 11,590 aeronaves: 5,050 cazas, 5,110 bombarderos, 2,310 aviones de transporte, 2,600 planeadores y 700 aviones de reconocimiento. En cuanto a los efectivos, fueron 132,715 hombres los que desembarcaron el 6 de junio, además de los 15,000 norteamericanos y 7,000 británicos lanzados en paracaídas la víspera tras las líneas enemigas desde 2,395 aviones. Posteriormente, en el transcurso de las acciones hasta la toma de París, casi tres millones de soldados aliados (conformados principalmente por norteamericanos e ingleses, apoyados por tropas auxiliares francesas, polacas y de otras nacionalidades) cruzaron el Canal de la Mancha desde Gran Bretaña a la región de Normandía.

La operación involucró gran cantidad de medios de transporte y desembarco, unidades navales para proporcionar la escolta, cobertura y apoyo de fuego, y aviones para efectuar bombardeos y acciones aerotransportadas.

El 6 de junio, diez divisiones estadounidenses, británicas y canadienses pusieron pie entre Orne y el Vire. Aunque no se lograron todos los objetivos previstos y conquistó muchísimo menos terreno que el esperado, se instalaron sólidas cabezas de playa que serían consolidadas entre el 7 y 18 de junio; se realizó la ruptura del frente mediante duras batallas entre el 24 de julio y el 5 de agosto, y se recuperó París el 25 de agosto de 1944. Hasta esta fecha, las operaciones cobraron por la parte aliada un total de 68,000 muertos y 146,000 heridos y desaparecidos; y por las filas alemanas, 150,000 muertos y 150,000 heridos y desparecidos.

La apertura de este frente en la guerra significaría la pronta derrota del ejército alemán y la caída del régimen Nazi en 1945.

Segunda Guerra Mundial. Desembarco en Guadalcanal (1942). Conquista de una posición estratégica.

La flota aliada y 16,000 soldados norteamericanos asaltaron el 7 de agosto de 1942 la isla de Guadalcanal en las Islas Salomón, entonces ocupada por Japón. También fueron asaltadas simultáneamente las islas de Florida, Tulagi, Gavutu y Tanambogo.

En Guadalcanal, los japoneses estaban construyendo un aeropuerto con el propósito de atacar las líneas de comunicaciones marítimas entre Estados Unidos y Australia. Los estadounidenses, australianos y neozelandeses decidieron atacar y tomar el aeropuerto antes de que estuviera terminado. Gracias al factor sorpresa, tomaron el aeropuerto casi sin oposición, finalizando las obras y bautizándolo con el nombre de Henderson Field. Pero los japoneses contratacaron y sorprendieron a los aliados, que perdieron varios buques y vieron interrumpidas sus rutas de suministros a la isla, aunque consiguieron conservar el aeropuerto, que sería decisivo para su victoria. El infructuoso intento japonés de recuperar el aeropuerto le costó cerca de 24,000 muertos, mientras que los Aliados tuvieron 6,000 fallecidos.

5. La incursión anfibia

La incursión anfibia consiste en el desembarco de una fuerza en una costa enemiga de forma temporal para lograr un objetivo operacional o táctico antes de realizar una retirada preplaneada.

A diferencia del asalto anfibio, esta es una operación de menor envergadura, generalmente está vinculada a alcanzar objetivos tácticos y solo pretende una ocupación temporal, seguida por la retirada.

Las incursiones anfibias pueden tener varias finalidades entre las que podemos mencionar:

- **Apoyo directo a las operaciones terrestres (táctico).** Con el fin de abrir nuevos *frentes en una batalla* determinada, generalmente para crear una envolvente sobre el enemigo.

  Podemos citar el siguiente ejemplo histórico de la Segunda Guerra Mundial: "La Armada Soviética desarrolló el concepto del desembarco "desant". Principalmente en el nivel táctico, éstas eran operaciones locales en pequeña escala, con frecuencia improvisadas (tales como las efectuadas en la costa septentrional soviética o en el Mar Negro), en las cuales las fuerzas soviéticas pudieron flanquear en forma continuada desde el mar las posiciones defensivas alemanas. Estas operaciones mantuvieron el ímpetu de las fuerzas terrestres amigas o demoraron el avance enemigo" (Till 2007: 252).

- **Destruir o neutralizar objetivos físicos (estratégico o táctico).**Generalmente, este propósito se logra por medio de operaciones de sabotaje a cargo de pequeños grupos de comando anfibios u operadores especiales insertados por medio de buques, embarcaciones pequeñas y submarinos. Se considerarán operaciones estratégicas o tácticas dependiendo del valor del objetivo sobre el cual se ejecuta la acción y las consecuencias generadas.

  A continuación, citaremos un ejemplo de la Segunda Guerra Mundial:

  > "En 1942, la Marina Real estaba inquieta ante la posibilidad que el Tirpitz, aún en alistamiento, irrumpiera en el Atlántico operando como corsario. El único puerto con capacidad de carenarlo era Saint-Nazaire. El alto mando británico resolvió impedir el uso del puerto como posición del acorazado germano. Para tal propósito montó una incursión anfibia integrada por 611 comandos embarcados en un destructor y 18 torpederas o cañoneras. El viejo destructor Campbeltown debía embestir la compuerta del dique y un par de horas después detonar las 4.5 toneladas de explosivos instalados en su proa: "La incursión fue, no obstante, concebida y planeada con un importante objetivo estratégico, prevenir el uso del puerto por el Tirpitz, y efectivamente esto se logró. Las demoliciones llevadas a cabo por los comandos sólo desembarcados del Campbeltown, en las salas de maniobras y bombas a ambos lados del dique, probablemente causaron suficiente daño para poner al dique Normandie fuera de

servicio por largo tiempo. Cuando el Campbeltown hizo explosión, la destrucción del dique fue asegurada."[7]" (Solís 1997: 419)

- **Efectuar fintas para engañar al enemigo (táctico)**, con el fin de evitar evidenciar ante el enemigo el lugar donde se va a realizar el esfuerzo principal de un asalto anfibio, o bien realizar una distracción en provecho de otra operación.

- **Capturar o evacuar indivíduos o material (estratégico o táctico)**.

- **Obtener información de inteligencia o reconocimiento (táctico).** Esto puede lograrse de diferentes maneras:

  - Por medio de una incursión realizada por comandos anfibios a fin de recabar información sobre las áreas de desembarco antes de la ejecución de un asalto anfibio o una incursión anfibia de mayor magnitud.

  - La ejecución de una incursión anfibia de cierta magnitud, a fin de poner en prueba el dispositivo de defensa de costa del enemigo.

    Como ejemplo de ello, tenemos la incursión de Dieppe realizada el 19 de agosto de 1942 por los Aliados, quienes necesitaban información y entrenamiento práctico para la realización de operaciones anfibias en la costa francesa, y al mismo tiempo atraer fuerzas alemanas hacia el frente occidental para aliviar a la Unión Soviética. En la operación, tomaron parte 237 buques y embarcaciones de asalto transportando 5,000 soldados canadienses y 1,000 comandos británicos. Los resultados no fueron alentadores para los Aliados, quienes sufrieron un total de 550 bajas en la Armada Británica, 3,670 en las tropas de mayoría canadienses y 153 hombres de la Real Fuerza Aérea, además de la pérdida de un destructor, numerosas barcazas, 29 tanques y 106 aviones. Los alemanes, por su parte, tuvieron 591 bajas, 48 aviones y algunos cañones destruidos. Sin embargo, quedó claro para los planificadores aliados que, en cualquier circunstancia, no podían contar con la captura de un puerto en Francia el día D. En consecuencia, se decidió desembarcar en playas abiertas acarreando a Francia los puertos prefabricados denominados "Mulberry Harbour" (Solís 1997: 419).

  - La infiltración de agentes de inteligencia.

6. La retirada anfibia

La retirada anfibia es el repliegue o evacuación por mar de fuerzas desde una costa hostil. Su finalidad es extraer fuerzas empeñadas en combate, en condiciones de poderlas emplear en otra acción. No debe confundírsela con la retirada planeada y prevista de una incursión anfibia.

Estas retiradas suelen ser de gran envergadura y con la participación de gran cantidad de medios navales. Requieren de una muy buena coordinación y

[7]Cita de *"Raid on St. Nazaire",* David Mason, (New York: Ballantine Books, 1970), p. 134.

planificación, a fin de hacerlas en la forma más rápida posible y al menor costo en pérdidas humanas y materiales.

Ejemplo de ello tenemos en la Primera Guerra Mundial con la retirada anfibia de Gallipoli realizada entre diciembre de 1915 y enero de 1916, después del infructuoso intento de abrir un frente en esa península por parte de las fuerzas aliadas en contra del Imperio otomano.

En la Segunda Guerra Mundial, tenemos varias retiradas anfibias como las realizadas en 1940 en el Mediterráneo por la Armada Británica que evacuó 50,672 y 16,500 soldados de Grecia y Creta, respectivamente, con fuertes pérdidas para los británicos.

Pero la retirada más famosa de esta guerra fue la de Dunkerque realizada entre el 26 de mayo y el 2 de junio de 1940, conocida como “Operación Dínamo” en la que se evacuaron a un total de 338,872 combatientes aliados, de los cuales 215,787 eran británicos y los otros 123,095 eran belgas y franceses. Sin embargo, las pérdidas aliadas fueron cuantiosas: los alemanes tomaron aproximadamente 35,000 prisioneros, hundieron 9 destructores y más de 200 embarcaciones, apresaron 100 tanques británicos Mathilda junto con gran cantidad de material bélico, y derribaron 177 aviones. Los alemanes perdieron 132 aviones. Dada la gran cantidad de personal evacuado, esta operación fue denominada “El Milagro de Dunkerque”.

7. Las demostraciones anfibias

Son operaciones realizadas para engañar al enemigo, por medio de una demostración de fuerza, con el propósito de inducirle a adoptar un curso de acción que le sea desfavorable.

Pueden implicar o no la ejecución de un desembarco, el mismo que puede ser realizado en las costas propias o enemigas.

Su naturaleza es de tipo psicológico, de manera tal que afecte la mente del enemigo y le induzca a tomar decisiones erradas. Estas operaciones de carácter deceptivo son partes integrales de una estratagema dirigida a maniobrar al adversario, sea en el nivel político, estratégico o táctico, y pueden ser empleadas tanto en crisis como en conflicto. Son ejecutadas para lograr alguno de los siguientes propósitos:

- Crear un efecto de disuasión o de compulsión sobre la mente del adversario (político, estrategia total).

- Divertir fuerzas terrestres del enemigo, para llevarlos hacia el área de la supuesta amenaza de la fuerza anfibia, aliviando de esa manera la situación en un frente operacional terrestre o en un frente de batalla (estratégico o táctico).

- Generar apremios o incentivos para maniobrar al enemigo en el mar (estratégico o táctico).

A continuación, expondremos el siguiente ejemplo:

Segunda Guerra Mundial. La "Operación Fortitude" (1944)

Fue una operación de engaño realizada por los Aliados para ocultar sus intenciones de desembarcar en Normandía y hacer creer a los alemanes que la invasión de Francia se realizaría por Calais.

Para lograr esto, se realizaron las siguientes acciones: se nombró al General George Patton como jefe de la fuerza expedicionaria ficticia que supuestamente se encontraba al sur de Inglaterra, se instalaron tiendas de campaña vacías, confeccionaron maquetas de camiones y tanques, se montó todo un sistema de emisiones radiales deceptivas, se difundió información falsa entre los espías y efectuaron gran cantidad de bombardeos sobre las posiciones defensivas sobre Calais, prácticamente el doble de ataques que los realizados sobre Normandía.

Toda esta demostración dio sus frutos, pues Hitler estaba convencido de que el esfuerzo principal de la invasión aliada sería por Calais, por lo que reforzó las defensas en esa zona debilitando las que se encontraban en Normandía. Aún iniciada las operaciones de desembarco aliadas y contrariando el asesoramiento de sus generales, Hitler insistió en que la operación principal se efectuaría en Calais; poco después se percataría del engaño, pero no podría revertir el avance aliado por Francia.

Segunda Guerra Mundial. Batalla de El Alamein (1942)

Dentro del esquema de maniobra del General Montgomery para atacar a Rommel en El Alamein, contempló la ejecución de un plan deceptivo denominado "Beltrán" con la finalidad de distraer las fuerzas alemanas y evitar que empleen sus reservas en la zona donde estaba previsto desencadenar el ataque principal.

Este plan contemplaba una serie de acciones deceptivas, entre las cuales estaba considerada una demostración anfibia que simulase una operación anfibia de envergadura: "En la oscuridad, varias horas antes del ataque real, cuatro pequeñas embarcaciones se deslizaron algunas millas por detrás del frente alemán. Apagaron los motores y esperaron. Entonces abrieron fuego sobre la playa y una zona de terreno próxima a esta. Los bombarderos ingleses largaron sus bombas y la artillería pesada británica se unió a la acción desencadenando varias barreras. Las pequeñas embarcaciones llevaron a cabo su misión y cuando fueron descubiertas por las luces alemanas se retiraron dejando tras de sí una espesa cortina de humo.

De la cortina de humo provenía el sonido inequívoco de un gran ataque. Motores rugiendo, chirrido de cadenas y el de armas pesadas de la Armada haciendo fuego. El Cuartel General alemán reaccionó rápidamente. En pocos minutos todos los Messerschmitts y Stukas disponibles estaban en el aire. Se ordenó a la XC División Ligera Motorizada dirigirse a la playa. Cuando llegaron y el humo se disipó lo único que encontraron fue algunas embarcaciones vacías. La radio de Berlín proclamó

triunfalmente que había sido rechazado el ataque principal causando importantes bajas al enemigo. El "ataque principal" había consistido únicamente en cuatro embarcaciones con unos poderosos altavoces" (CESEDEN 2006: 64).

8. Fuego de apoyo

Consiste en operaciones de bombardeo en apoyo a las fuerzas anfibias o terrestres para el progreso de sus acciones. Son de naturaleza generalmente táctica. Se le emplea en las siguientes circunstancias:

a. Antes, durante y después de un asalto anfibio, a fin de reducir las defensas de costa del enemigo. Es realizado por las unidades de la escolta de la Fuerza de Tarea Anfibia, a fin de no distraer a las unidades del grupo de cobertura cuya función principal es repeler a la flota adversaria.

b. Durante las operaciones de retirada anfibia para brindar protección a las tropas evacuadas y a los transportes involucrados.

c. En apoyo al progreso de las operaciones terrestres.

Los efectos a obtener con el fuego de apoyo pueden ser:

a. Protección de las tropas contra la acción del enemigo.

b. Apoyo a las tropas en coordinación con las demás armas de apoyo en la ejecución de movimientos que imponen sus planes de ataque, manteniendo fuera de acción a las armas que se le oponen.

c. Defensa antiaérea de las tropas y neutralización de las defensas antiaéreas del enemigo.

d. Destrucción de objetivos tácticos específicos que se opongan al desarrollo de las operaciones de las fuerzas terrestres.

e. Evitar la recuperación o descanso del enemigo, o interferir con la reparación de sus instalaciones y el reaprovisionamiento.

f. Negación del empleo de un área geográfica terrestre al enemigo, normalmente sobre las vías de comunicación.

g. Proveer iluminación para el progreso de las operaciones terrestres (fuego iluminante).

El fuego de apoyo puede realizarse por medio de los siguientes métodos o combinación de los mismos:

a. **Fuego Naval de Apoyo (FUNA)**, que consiste generalmente en el fuego de artillería proporcionado por las unidades de superficie, y que puede dividirse por su finalidad en:

   (1) **Apoyo directo.** Consiste en proveer apoyo continuo y rápido a una determinada unidad terrestre o anfibia sobre blancos próximos a la tropa que satisfaga sus requerimientos previstos o los que se produzcan durante el desarrollo de la acción.

   (2) **Apoyo general.** Este tipo de fuego es generalmente ejecutado sobre blancos zona o blancos de cierta magnitud e importancia en la profundidad del dispositivo defensivo enemigo. Son aquellos que se realizan contra la artillería enemiga, contra instalaciones, tropas de reservas o refuerzos en la profundidad de la defensa, o las que se efectúan contra grandes zonas ocupadas por el enemigo, blancos importantes o fortificados que estén fuera de las posibilidades de la artillería de apoyo directo.

b. **Operaciones Aeronavales Tácticas**, mediante la acción de aeronaves embarcadas, las cuales pueden contribuir al esfuerzo terrestre o anfibio por medio de:

   (1) La interdicción en el campo táctico, conocida como apoyo aéreo directo, que consiste en efectuar ataques para restringir la capacidad del enemigo de maniobrar sus fuerzas y efectuar su abastecimiento.

   (2) El apoyo aéreo cercano, que se define como la acción aérea contra blancos hostiles que se encuentran en cercanías de fuerzas amigas y que requiere integración específica de cada misión aérea con el fuego y movimiento de dichas fuerzas.

   (3) La defensa aérea de las fuerzas propias y el ataque a las posiciones antiaéreas enemigas.

   Ejemplos del empleo de las aeronaves en este tipo de operaciones los tenemos en la Segunda Guerra Mundial, en el apoyo al desembarco de Normandía y muchos de los desembarcos realizados por los norteamericanos en el Pacífico, entre otros. Asimismo, la aviación naval norteamericana tuvo una importante participación en las guerras de Corea y Vietnam en apoyo a las fuerzas terrestres.

9. Ataque a objetivos estratégicos terrestres

Este tipo de operaciones tienen como objetivo destruir o neutralizar objetivos específicos que afecten el potencial enemigo. Tienen un carácter estratégico que puede afectar los diferentes campos de acción de un Estado, y por consiguiente, alterar las decisiones políticas o militares del enemigo.

Son ataques puntuales contra blancos que pueden ser bases, puertos, posiciones estratégicas, aeropuertos, fábricas, edificios gubernamentales, refinerías, etc.

Estos ataques pueden ejecutarse empleando los siguientes medios:

- Artillería de las unidades de superficie.
- Misiles tipo crucero disparados desde buques, submarinos o aeronaves embarcadas.
- Bombas, artillería o misiles aire-tierra desde aeronaves embarcadas, a lo que comúnmente se conoce como interdicción profunda.

10. Bombardeo nuclear

Esta es una operación de proyección que puede ser ejecutada por submarinos nucleares balísticos, buques de superficie con misiles crucero de cabeza atómica o aeronaves embarcadas con bombas y misiles dotados con ojiva nuclear.

Sin embargo, este tema escapa del ámbito de la estrategia naval, correspondiendo su estudio, análisis y empleo al más alto nivel de la conducción de la guerra.

F. OPERACIONES DE DEFENSA CONTRA LA PROYECCIÓN DEL PODER MILITAR DEL MAR A TIERRA

1. Concepto de las operaciones de defensa contra la proyección del poder militar del mar a tierra

Estas operaciones, a las que se suele denominar como “operaciones de defensa contra la proyección”, son la contraparte de las de proyección. Su propósito será evitar que el enemigo pueda trasladar y aplicar su poder militar desde el mar a tierra.

Si bien, en la actualidad, las operaciones de proyección pueden alcanzar objetivos en tierra alejados de las costas, se tratará en este capítulo la defensa contra aquellas operaciones que están destinadas a la proyección de tropas por el medio marítimo o que estén empeñadas en atacar las instalaciones portuarias o costeras por ser competencia de la estrategia naval. Debido a esta precisión, es conveniente emplear el término de “defensa del litoral” para referirnos a estas operaciones.

La defensa del litoral data de tiempos remotos; muchas ciudades costeras eran fortificadas para repeler los ataques de tropas enemigas que provenían por mar, tal fue el caso de Atenas y Cartago. Posteriormente, con la aparición de la artillería, los diferentes estados y colonias construyeron fortificaciones costeras para la defensa de las ciudades, puertos y pasos obligados en contra de los ataques de las flotas enemigas, corsarios y piratas. En la era contemporánea, especialmente en la Segunda Guerra Mundial, se han construido instalaciones e implementado armamento y artificios diversos para impedir el desembarque de las tropas enemigas y para defender las costas e instalaciones portuarias, como búnkeres, fortificaciones,

trincheras, obstáculos en la playa, minas, baterías costeras antisuperficie y antiaéreas.

Las unidades de superficie, aeronaves y submarinos han tenido una participación gravitante en la defensa del litoral, atacando a los buques de guerra y transportes enemigos integrantes de fuerzas anfibias, diezmando a las tropas desembarcadas o incursoras del adversario, o neutralizando a plataformas que realizan acciones de bombardeo.

Un punto importante a tener en cuenta es que la mejor forma de defensa del litoral es la obtención del dominio marítimo, o al menos lograr un alto nivel del control del mar; de esta manera, el enemigo tendrá restringido el uso del mar y, por consiguiente, su explotación para realizar operaciones de proyección.

2. Objetivos y propósitos de las operaciones de defensa del litoral

La defensa del litoral se realiza para mantener los siguientes objetivos estratégicos:

- La posición estratégica (objetivo estrictamente naval).

- Los terminales portuarios propios, como partes integrantes de las comunicaciones marítimas.

- Otros objetivos estratégicos derivados de las servidumbres, que pueden ser de carácter geográfico, militar, político, psicosocial o económico, y que se encuentran ubicados en el territorio propio u ocupado.

También la defensa de litoral puede involucrar la protección o mantenimiento de objetivos tácticos de diversa naturaleza.

Por consiguiente, las operaciones de defensa del litoral pueden tener los siguientes propósitos:

- Mantener o preservar una posición estratégica, necesaria para el desarrollo de la guerra marítima (estratégico).

- Impedir que el enemigo conquiste un área geográfica para la apertura de frentes operacionales (estratégico).

- Preservar los objetivos físicos portuarios o costeros de valor político, militar, económico o psicológico (estratégico o táctico dependiendo de la importancia del objetivo).

- Impedir que el enemigo pueda apoyar directamente a sus fuerzas terrestres (estratégico o táctico). Por ejemplo, el ataque sobre una retirada anfibia del enemigo se consideraría de nivel estratégico, y repeler una incursión anfibia se clasificaría como táctico.

3. Clasificación de las operaciones de defensa del litoral

Las operaciones de defensa del litoral las podemos clasificar en dos grupos, cuyos conceptos serán posteriormente ampliados:

a. **Defensa contra la invasión.** Son operaciones destinadas a neutralizar el asalto anfibio del enemigo que procuran abrir un frente operacional o tomar una posición estratégica, por lo que son de carácter estratégico.

b. **Defensa de costa.** Son operaciones de carácter táctico o estratégico, dependiendo del objetivo a defender, que tienen por propósito impedir las incursiones anfibias y el bombardeo del enemigo.

4. La defensa contra la invasión

La defensa contra la invasión tiene como propósito impedir que el enemigo logre desembarcar sus tropas para abrir un frente operacional o conquiste una posición estratégica, en pocas palabras: evitar que el adversario concrete el asalto anfibio.

Para lograr esto, la potencia defensora tiene varias opciones a tener en cuenta:

a. Atacar a la fuerza anfibia enemiga durante su tránsito al área objetivo. Es necesario resaltar que una de las situaciones más vulnerables para esta fuerza es cuando se encuentra ejecutando la fase de asalto.

b. Establecer un sistema de anillos defensivos, concéntricos en los focos vulnerables, en los cuales se disponen diferentes fuerzas defensivas que progresivamente atacan a la fuerza anfibia enemiga en función de su acercamiento. Este fue un método previsto por la ex Unión Soviética, y contemplaba en los anillos más alejados a los submarinos, luego el ataque de unidades aéreas de largo alcance, posteriormente la acción de unidades de superficie mayores y finalmente la intervención de lanchas misileras, baterías costeras y minado defensivo. La aplicación de este método tiene la desventaja que pueden ser batidas las defensas en forma consecutiva, por partes, no pudiendo estas explotar el principio de masa mediante la concentración de fuegos.

c. Repeler el desembarco de las tropas enemigas con el propósito de que no logren tomar la cabecera de playa. Esta es la última opción a ser tomada y, generalmente, se da a lugar cuando se cuenta con un nivel muy pobre del control del mar. Está basada en los dispositivos establecidos para la defensa de costa.

Un punto importante a estudiar es sobre la prioridad de objetivos a batir: los transportes o la fuerza de cobertura. Definitivamente, si se destruyen o neutralizan los transportes con sus tropas a bordo, no hay forma de que el enemigo pueda realizar la invasión. Pero, por otra parte, el destruir la fuerza de cobertura, que no es más que la fuerza naval organizada o parte importante de esta, también se puede

lograr el objetivo, pues no habría forma de que el enemigo pueda asegurar el arribo de sus transportes al área de desembarco.

El tomar la decisión de efectuar el ataque sobre la fuerza de cobertura implica concurrir a la batalla, cosa que no se puede realizar si se cuenta con una flota sustancialmente inferior a la del adversario. Distinta es la situación si los esfuerzos se concentran en los transportes, pues en este caso pueden emplearse diversos medios sin necesidad de comprometerse en la batalla.

Históricamente, se han producido ambos casos. Por ejemplo, en la Batalla de Midway (1942), los norteamericanos neutralizaron la fuerza de cobertura japonesa, impidiendo que los nipones pudiesen tomar el atolón. Por otra parte, en noviembre de 1942, los japoneses decidieron reforzar Guadalcanal con una división del ejército embarcado en 11 transportes de un convoy, el cual fue atacado por las aeronaves norteamericanas el 14 de noviembre y se hundieron 7 transportes; los 4 restantes lograron embarcar algunos supervivientes, y consiguieron varar en Guadalcanal donde fueron destruidos por el bombardeo naval y aéreo. De los 11,000 soldados embarcados, solo lograron arribar a la isla 4,000 con poco armamento y equipo, por lo que quedó fuertemente reducido su valor combativo (Solís 1997: 428, 429).

Otro tema de importancia es la determinación de la zona de desembarco que tiene planeado el enemigo. Este punto es crucial, especialmente cuando la defensa se va a materializar en la misma costa o cuando se tiene que maniobrar las fuerzas para interceptar la fuerza anfibia adversaria en el mar. Las tareas de inteligencia y exploración son de vital importancia para la obtención de esta información.

Al respecto, tenemos el caso de Midway (1942) en que los norteamericanos se habían entrampado en el dilema de la zona de asalto de los japoneses: Midway o Hawái. Gracias a un arduo trabajo de inteligencia, se pudo determinar que la zona objetivo era Midway, permitiendo que los Estados Unidos establecieran un dispositivo adecuado para repeler el ataque japonés.

Caso contrario lo vemos en el desembarco en Normandía (1944), en que los aliados montaron todo un plan de engaño para hacer creer a Hitler que el asalto principal sería realizado en Calais. Los alemanes cayeron en la trampa reforzando las defensas en esta zona en desmedro de las de Normandía.

5. La defensa de costa

Las operaciones de defensa de costa están basadas en dispositivos defensivos cuya acción es puntual y limitada a un área a proteger. Se ejecutan con los siguientes propósitos:

a. Rechazar incursiones anfibias.

b. Proteger puertos, bases, estaciones u otras instalaciones navales.

c. Defender objetivos costeros de importancia estratégica o táctica.

En tal sentido, la defensa de costa se enfrentará a las siguientes amenazas:

a. Ataque proveniente de unidades de superficie (artillería y misiles).

b. Ataque de unidades aeronavales o aéreas (bombas, artillería y misiles).

c. Unidades submarinas (torpedos y misiles).

d. Minaje ofensivo sembrado por las anteriores plataformas.

e. Incursiones anfibias realizadas por fuerzas de infantería de marina.

f. Incursiones de operadores especiales para ejecutar acciones de sabotaje.

Para repeler estas amenazas, la defensa de costa podrá hacer uso de los siguientes medios:

a. Baterías costeras basadas en artillería y misiles antisuperficie y antiaéreos.

b. Unidades navales no integrantes de la fuerza organizada principal, para realizar acciones de patrullaje y ataques.

c. Unidades aéreas para realizar misiones de exploración, dar cobertura antiaérea y efectuar ataques antisuperficie y antisubmarinos.

d. Tropas de infantería de marina para la guarnición de las instalaciones y para el rechazo de las incursiones anfibias.

e. Minado defensivo (naval y terrestre).

f. Unidades de contraminado (cazado y barrido de minas).

g. Instalación de diversos sensores para dar la alarma temprana y detectar las amenazas: radares aéreos, de superficie, hidrófonos sumergidos, etc.

h. Colocación de obstáculos submarinos y en las playas.

i. Patrullaje terrestre de las costas y playas.

j. Construcción de instalaciones fortificadas y búnkeres.

Así, la defensa de costa es parte integral de la defensa de litoral y contribuye con las acciones de la defensa contra la invasión.

Adicionalmente, la adecuada implementación de la defensa de costa permite lo siguiente:

a. Brinda libertad de acción a la fuerza naval organizada principal para cumplir sus funciones sin estar sujeta a la necesidad de proporcionar también la defensa de costa.

b. Apoya a las operaciones de ejercicio del control del mar mediante la protección o ataque a las líneas de comunicaciones marítimas cercanas a costa o aquellas que pasan por áreas de confluencia como estrechos y pasos. Por esta razón, desde la Antigüedad se edificaban fortalezas costeras en estas áreas.

c. Eventualmente, los medios de defensa de costa han participado en apoyo a las Fuerzas Navales en importantes batallas como fue en Salamina (480 a.C.), Aboukir (1,798), Leyte (1,944), entre muchos otros.

d. Impide que la flota enemiga pueda establecer un bloqueo cercano.

Tabla 5
Cuadro resumen de las operaciones del ejercicio del control del mar

Tipo	Método	Objetivo Estratégico	Carácter	Operaciones / Medios
Operaciones de ejercicio o explotación del control del mar	Defensa de las comunicaciones marítimas	Las líneas de comunicaciones marítimas	Defensivo	• Transportes armados • Convoyes • Rutas evasivas • Defensa de terminales portuarios • Rutas patrulladas • Patrullas • Caza de corsarios • Ataque a las bases de los corsarios • La cobertura general • La cobertura específica
	Ataque a las comunicaciones marítimas		Ofensivo	• Guerra de corso • Bloqueo comercial • Ataque de los puertos o fondeaderos
	Proyección del poder militar	La Posición Estratégica o Derivadas de Servidumbres	Ofensivo	• **Operaciones anfibias** - Asalto anfibio - Incursión anfibia - Retirada anfibia - Demostración anfibia • **Bombardeo naval** - Fuego de apoyo - Ataque a objetivos terrestres - Bombardeo nuclear
	Defensa contra la proyección del poder militar (Defensa del Litoral)		Defensivo	• Defensa contra la invasión • Defensa de costa

CAPÍTULO 14

LA MANIOBRA ESTRATÉGICA OPERACIONAL EN EL MAR

A. GUERRA DE DESGASTE Y GUERRA DE MANIOBRAS

A lo largo de la historia, tanto en la Guerra Terrestre como en la Guerra Naval, han perdurado dos conceptos principales en el conflicto armado: la Guerra por Desgaste y la Guerra de Maniobras. A través de la evolución de las formas y los medios de la Guerra, influenciados por la tecnología y los tiempos, estas dos formas de Guerra son las que más se han adaptado a las capacidades de las Fuerzas Organizadas y son las más empleadas en el planeamiento y en la conducción de las operaciones. Podría decirse que la forma de llevar a cabo la guerra se distribuye en una línea continua, en cuyos extremos opuestos se encuentran la Guerra de Desgaste y la Guerra de Maniobras.

1. Guerra de Desgaste

La Guerra por Desgaste es referida a las operaciones en que se caracterizan por el choque frontal de los puntos más fuertes de cada contrincante, y desde los inicios de la historia de las Guerras se aplicó principalmente para blancos y objetivos estáticos, así como para el enfrentamiento entre fuerzas con poca movilidad o restringidas en su libertad de acción. En el caso de la Guerra Terrestre, la defensa y asedio a ciudades y otros objetivos fijos, la falta de una adecuada logística prolongada, las restricciones del terreno y accidentes naturales fueron lo que propiciaron este tipo de enfoque, a menudo llamado también como Guerra de Posiciones.

Posteriormente con la revolución industrial, los cambios que revolucionaron al mundo social, económica y políticamente también hicieron su parte en el aspecto militar, en especial en los medios de empleo de la fuerza. Con el desarrollo de un mayor poder de fuego y blindaje, la Guerra Terrestre se tornó inicialmente más estática. Ello colaboró en el afianzamiento de la Guerra por Desgaste como medio principal de planear y conducir las operaciones. La “Guerra de Trincheras” en la Primera Guerra

Mundial es uno de los ejemplos más emblemáticos de este concepto. Ello cambiaría posteriormente con los blindados de gran movilidad y mayor autonomía, así como el incremento de las capacidades de las fuerzas aéreas que se desarrollaron luego de dicha Guerra Mundial.

En la Guerra Naval, como en la Terrestre, la Guerra de Desgaste es la aplicación de la fuerza de manera directa en los puntos fuertes del enemigo de poder a poder. Para lograr el éxito debe basarse en el principio de masa y en la mayor concentración del poder de fuego. El objetivo en todos los casos es el de infligir la mayor cantidad de daño al enemigo de la manera más rápida posible de tal manera de anularle o reducirle sus capacidades y quebrarle la voluntad de seguir combatiendo. Con ello se logra el objeto deseado en el enemigo tal como su retirada, su rendición o el incremento de su desventaja operacional.

En los albores de la Guerra Naval, las Capacidades Operativas de las Flotas se encontraban bastante limitadas por las características propias de las unidades navales que las conformaban. Pese a la gran autonomía de las embarcaciones a vela, su característica reducida capacidad oceánica e inadecuado avituallamiento – en consecuencia gran dependencia de la cercanía a tierra, escasa velocidad y maniobrabilidad así como limitado poder de fuego, reducido alcance y poca precisión de tiro obligaban a las flotas a amasar unidades y bocas de fuego en formaciones numerosamente concentradas y a enfrentarse en líneas de batalla paralelas a corta distancia entre ellas. El combate consistía en buscarse, encontrarse y atacarse de manera directa hasta que la escuadra que más se desgastaba iba siendo destruida más rápidamente. El ver destruido su armamento y minimizada su capacidad de responder e infligir daños al enemigo aceleraba su desventaja relativa, hasta quebrarse sus capacidades y su voluntad de combate.

En la época de las galeras, la Batalla de Lepanto es el ejemplo más claro de la tónica del empleo de la fuerza buscando el desgaste. La Flota Otomana se enfrentó a la de la Liga Santa en Octubre de 1571 empleando tácticas de la Guerra Terrestre, donde el efecto deseado en el enemigo se conseguía mediante el abordaje y la lucha cuerpo a cuerpo. Posteriormente, en la época de los buques a vela, la Guerra entre los Estados Unidas e Inglaterra en 1812 nos permite apreciar el empleo de las Fuerzas Navales mediante la conformación de líneas de batalla paralelas disparándose a corta distancia hasta que una de las líneas se rindiese o retirase.

2. Guerra de Maniobras

Alfred Thayer Mahan, quien fuera el precursor del pensamiento estratégico y Doctrina Naval de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica se basó en los escritos de Jomini y los principios de le Guerra Terrestre presentados por éste. En ese marco, Mahan enfatiza la importancia del empleo de masa en la aplicación de la fuerza en el punto decisivo de la batalla. Es crucial en este enfoque el empleo de la flota como un arma ofensiva y la búsqueda de la escuadra oponente para lograr la batalla decisiva. Según Mahan, este era uno de los elementos esenciales de la Estrategia Naval y podría decirse que se ajustaba a los principios de la Guerra de Desgaste en la concentración de la mayor cantidad de buques y del poder de fuego

en la aplicación de la fuerza. Sin embargo, junto con Corbett ya definían las diferencias entre la Guerra Terrestre y la Guerra en la Mar.

En la Guerra en la Mar, a diferencia de la terrestre, no influyen por su inexistencia los accidentes geográficos, salvo en la cercanía a costa. Igualmente, debido al que la finalidad de la Guerra en la Mar es estrangular económicamente al adversario y/o proyectar poder sobre su territorio mediante el Control del Mar, no existe la necesidad de defender áreas ni puntos geográficos. Asimismo, las Líneas de Comunicación Marítimas no tienen ubicación ni derrota fijos, éstas pueden tomar diferentes rumbos para llegar a su destino, ya que no existen avenidas de aproximación ni vías de paso obligado en la mar. Inclusive muchas veces las Líneas de Comunicación Marítimas del enemigo no pueden ser fácilmente ubicadas debido a que existe una diversidad de puertos de origen y de destino alternativos, lo que hace aún más difícil poder interdecirlas.

Por ello, a diferencia de la guerra terrestre, el choque entre Fuerzas Organizadas no necesariamente es de carácter obligatorio para el cumplimiento de los Objetivos Operacionales. Asimismo, el hecho que la destrucción de la mayor parte de una Flota de Alta Mar en batalla inmediatamente otorga el Control del Mar al vencedor, refuerza aún más la posibilidad que un adversario no presente combate de manera frontal, o que simplemente rehúya enfrentarse, más aún si éste se encuentra en inferioridad material.

Con el advenimiento de las máquinas a vapor y de la hélice -en vez de la rueda de paletas -, pese a su mayor blindaje, las unidades navales adquirieron maniobrabilidad y movilidad superiores, aunque con limitaciones en autonomía. La autonomía fue mejorando rápidamente en la medida que se iban perfeccionando las plantas de propulsión, la eficiencia de las máquinas se iba incrementando y el diseño de los cascos permitían menor resistencia al agua. También influyó el empleo del acero por hierro en las construcciones navales. A ello se sumó el desarrollo del cañón de retrocarga de ánima estriada, el proyectil de movimiento rotatorio y la pólvora sin humo que le otorgaba un mayor alcance, poder destructivo y precisión al tiro naval. Con estas armas no era necesario acercarse al enemigo, y era posible efectuar un mejor cálculo de puntería. Es así como la movilidad, autonomía y letalidad a mayores alances de las unidades navales, permitieron a las flotas un mayor grado de libertad.

De esta manera, vemos cómo a las particularidades de la Guerra en la Mar, cuyo ámbito de acción difieren notablemente del ámbito en que se desarrolla la Guerra Terrestre, y cómo los objetivos estratégicos, operacionales y tácticos de ésta tales como el Control del Mar para la explotación de dicho Control, se sumaron los avances tecnológicos en las unidades navales. Todo ello fue propicio para determinar que los principios de la guerra de maniobras fueran los más adecuados en el empleo de las Fuerzas Navales.

3. La Guerra de Maniobras y el Ciclo O.O.D.A.

La Guerra de Maniobras, más que un procedimiento, es un concepto que propone la derrota del adversario mediante la inutilización de su capacidad de toma de decisiones mediante su desorganización y pérdida de cohesión. Este efecto es logrado en el enemigo mediante el movimiento y posicionamiento de las fuerzas propias. El estudioso William S. Lind ha aportado nociones importantes en la Guerra de Maniobras en su libro "Manual de la Guerra de Maniobras" en 1985. Lind desarrolló dicho libro, más que como una obra académica, como un manual a ser empleado por la Infantería de Marina de los Estados Unidos. En su Introducción reconoce que dicho cuerpo de las Fuerzas Armadas Estadounidenses fue el primero en interesarse que la mejor aproximación hacia el entendimiento de la Guerra de Maniobras. Igualmente reconoce en la Infantería de Marina su apego a la investigación y a la innovación, característica que quedó demostrada al aplicar exitosamente en la Segunda Guerra Mundial los nuevos conceptos de la Guerra Anfibia, desarrollados por la citada Institución Armada (Lind 1985: 2). Cabe mencionar que la aplicación de la Guerra Anfibia requiere de los conceptos de la Guerra de Maniobras para garantizar su éxito.

Una de las consecuencias más saltantes del referido libro es que finalmente las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos aceptaron el concepto de Guerra de Maniobras y lo emplearon en su doctrina, así como en el planeamiento y conducción de las operaciones. Lind reconoce que uno de los mayores aportes sobre este concepto fue introducido por el Coronel de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos John R. Boyd y su teoría sobre la Guerra de Maniobras conocida como la "Teoría Boyd" y su "Ciclo O.O.D.A.", ciclo compuesto por cuatro tareas básicas: Observación, Orientación, Decisión y Acción (Lind 1985: 4).

El Ciclo O.O.D.A. Durante la Guerra de Corea, el desempeño de los pilotos estadounidenses fue superior a sus contrapartes coreanos y chinos por una proporción de diez a uno. Este desempeño se logró pese a que la principal aeronave de combate empleada por los enemigos de los norteamericanos era el MIG-15, que era superior en parámetros de desempeño teórico que los F-86 americanos. La aeronave comunista podía elevarse y acelerar más rápido, asimismo su giro era más cerrado, pero Boyd pudo notar que los pilotos americanos podían observar a través de la cúpula de la cabina con gran facilidad, mientras que, contrariamente, el diseño de la cabina de los MIG limitaba la visión los pilotos comunistas hacia el exterior. Igualmente, Boyd observó que los mandos hidráulicas de los F-86 permitían gobernar las superficies de control con mucha mayor rapidez que los MIG. Eso ocasionaba que, pese a que éstos podían realizar por separado giros, elevaciones y aceleraciones más rápidamente, aquellos podían pasar de una acción a otra con mayor prontitud (Lind 1985: 5).

Estas dos particularidades permitieron a los pilotos americanos obtener una ventaja de tiempo antes que las aeronaves enemigas pudiesen reaccionar apropiadamente. Conforme se iban sucediendo una tras otra las acciones en pleno combate, los F-86 americanos iban incrementando su ventaja relativa e iban obteniendo una situación más favorable. Esto sucedía debido a que los americanos podían observar lo que se

suscitaba en torno suyo con mayor celeridad y a la vez podían ir pasando a la siguiente acción de manera más rápida.

Conforme se sucedían las acciones en el enfrentamiento, las respuestas de los MIG se iba haciendo cada vez más insuficientes y su posición en el combate era cada vez más desventajosa. Esta situación desventajosa iba empeorando para los comunistas hasta permitir una adecuada posición de ataque con sus armas a los F-86 americanos. En muchos casos, en estos enfrentamientos aéreos los pilotos comunistas entraban en pánico al verse en esta dinámica de desventaja progresiva. El pánico que les causaba esta situación desfavorable los perjudicaba aún más y los ponía en peores condiciones en el enfrentamiento, facilitando mucho más las cosas para los norteamericanos.

El Coronel Boyd pudo verificar posteriormente que en las operaciones terrestres se cumplían situaciones similares a las del combate aéreo. Boyd pudo observar que, en la Guerra Terrestre, uno de los adversarios sometía al otro a cambios inesperados a los cuales no podía responder de manera oportuna y a la postre era derrotado. Pudo verificar que las derrotas sucedían con pocas pérdidas materiales y de personal por parte del vencedor. Igualmente pudo determinar que muchas veces los vencedores que habían asumido esta modalidad de combate habían sido inferiores en fuerzas que los derrotados. Otro aspecto importante que encontró fue que el mismo pánico y parálisis que observó en los pilotos comunistas en Corea del Norte al enfrentar a los cazas americanos, era experimentado por los perdedores en sus estudios sobre la guerra terrestre (Lind 1985: 5).

Luego de este análisis, Boyd concluye que el conflicto armado puede ser considerado como una competencia contra el tiempo de ciclos observación-orientación-decisión-acción. Los contendientes empiezan desde el mismo punto al ser los dos quienes observan la situación. Se observan a sí mismos, al enemigo, y al resto de circunstancias que los rodea. Sobre la base de esta observación va determinando cual es su posición relativa en relación al enemigo, es decir, se va orientando en relación a sus circunstancias y el enemigo. En la orientación va determinando cuales son los posibles cursos de acción. Luego de ello, elige el mejor curso de acción y se aboca a implementar esta decisión. Ahora su concentración pasa de la decisión a la acción de poder poner en ejecución de la mejor manera posible el curso de acción elegido. Luego de esta acción se inicia la observación de sus consecuencias y de cómo han influido en el enemigo y en la situación. Esta nueva observación inicia nuevamente el proceso en este ciclo denominado el “Ciclo Boyd” o “Ciclo O.O.D.A.” (Lind 1985: 5).

Si uno de los contrincantes puede realizar el Ciclo Boyd de manera más rápida que su contendor va a obtener mayor ventaja ya que le permitirá tomar una decisión e implementar una acción antes que el contrincante pueda hacerlo, retrasando aún más la fase de observación del oponente. En el momento que el opositor más lento toma alguna acción, el más rápido ya ha pasado a efectuar otra acción no considerada por su rezagado opositor haciendo que éste haya tomado una acción inapropiada. Con cada ciclo adicional la situación relativa del más lento se va deteriorando progresivamente, y siendo cada vez más inapropiada, hasta que la

desesperación empieza a invadirlo. Esta desesperación ocasionará más respuestas incorrectas hasta que el pánico y la parálisis termina por inutilizar la capacidad de respuesta de la fuerza combatiente rezagada en el Ciclo Boyd (Lind 1985: 5, 6).

Para Lind, la Guerra de Maniobras no es otra cosa que someter al enemigo a sucesivos Ciclos Boyd en los cuales uno es siempre más rápido que el oponente y mantener la sucesión de ciclos Boyd hasta que el enemigo pierda su cohesión y que ya no pueda mantenerse en el combate como un Fuerza Organizada. El oponente puede seguir en la lucha, pero ya no lo va a hacer como parte de una estrategia operacional debidamente conducida, ya que la lucha será llevada a cabo por unidades o componentes de manera individual y no coordinada. Es así como, al perder su cohesión y organización, el oponente pierde toda eficiencia como Fuerza Organizada opositora, lo cual lo induce a entrar en pánico a asumir un rol pasivo, e inclusive a paralizarse. En estas circunstancias de pánico y parálisis por parte del enemigo, el vencedor puede obtener la victoria con la menor cantidad de bajas propias ya al menor costo. En este enfoque los aspectos psicológicos y temporales son de mayor importancia que los físicos y espaciales, y el objetivo militar de una acción debe ser quebrar el espíritu y la voluntad del comando enemigo, creando situaciones operacionales o estratégicas sorprendentes que llenen de asombro y le hagan temer de sufrir una derrota definitiva.

En la Guerra de Maniobras, donde se impone aquella Fuerza Organizada cuyo accionar es más rápido en las sucesivas fases de los Ciclos Boyd, y cuyo ritmo de batalla o Tempo Operacional favorece al rápido y termina por destruir al más lento, es necesario poder contar con elementos de maniobra descentralizados cuyos Ciclos Boyd no se vean interferidos con un sistema de toma de decisiones centralizados. En este tipo de guerra, aquella Fuerza cuya organización, doctrina y comunicaciones le permiten estar en un menor grado de confusión y desorden que el contrincante, es aquella que maniobrará al oponente y logrará colocarlo en una situación cada vez más desfavorable (ver siguiente diagrama).

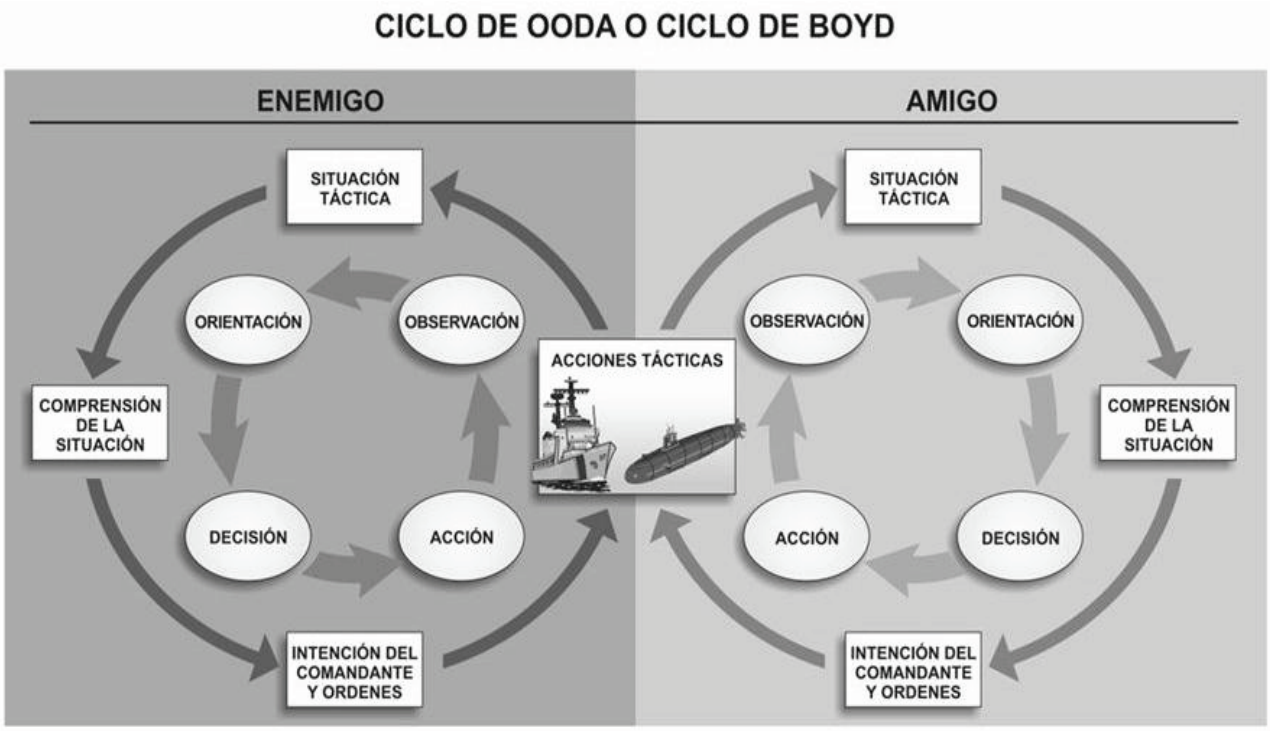


Figura 7. Ciclo OODA o Ciclo de Boyd (DAT 2009: 76)

Igualmente, la victoria acompañará a aquella Fuerza Organizada que logre sorprender al enemigo con un Tempo Operacional o ritmo de operaciones apremiante y difícil de seguir por el enemigo, y cuyas acciones sucesivas en contra del enemigo sean sorprendentes y en buena medida impredecibles. Es así como la sorpresa y la imprevisibilidad no solamente evita que el oponente acorte su Ciclo Boyd, sino que también ocasiona que el mencionado ciclo se alargue para el bando sorprendido. Ello favorece a las Fuerza Organizada propia en obtener un mayor grado de libertad de acción e iniciativa, que son requisitos indispensables en la Guerra de Maniobras para obtener la situación favorable en relación con el oponente. La necesidad de mantener la iniciativa y la libertad de acción para maniobrar al oponente hacia una situación desfavorable para éste explica mucho el concepto que la Guerra de Maniobras es más una filosofía o una manera de pensar, que una serie de patrones y acciones operacionales y tácticas prefijadas y predecibles.

Se puede apreciar que el requerimiento de libertad de acción e imprevisibilidad necesarios para lograr una victoria empleando el enfoque de la Guerra de Maniobras es posible solamente mediante una organización descentralizada, dotada de una mentalidad proactiva y de gran iniciativa, con un alto estado de entrenamiento y una doctrina actualizada, probada e interiorizada por los comandos subordinados. Igualmente, los elementos de maniobra subordinados y descentralizados deben contar con una capacidad de Comando y Control que permita al Estado Mayor del Comandante Operacional recibir y obtener información sobre la cambiante situación de manera rápida. Asimismo, esta capacidad de Comando y Control debe permitir que este Estado Mayor Operacional procesar la información de manera eficiente y

ágil, de tal manera que el Comandante Operacional pueda tomar decisiones acertadas y oportunas, contribuyendo en el mantenimiento de un Ciclo Boyd más rápido que el adversario.

En el aspecto logístico los Comandantes Operacionales deben poder desplegar líneas de comunicaciones flexibles y ágiles que permitan gran movilidad y capacidad de adaptación de sus elementos de maniobra de tal manera de obtener una mayor velocidad que el enemigo en el ciclo OODA sin debilitarse excesivamente.

4. La Guerra de Maniobras y la Maniobra de Aproximación Indirecta

Luego de la haber experimentado las terribles consecuencias en pérdidas materiales y de millones de vidas humanas en la Guerra de Desgaste empleada en el frente Oeste durante la Primera Guerra Mundial, B. H.Liddell Hart, un condecorado oficial Británico y ex-combatiente de esa gran guerra, se erigió a través de sus libros y escritos como el propulsor de la Estrategia de Aproximación Indirecta. Luego del estudio de las principales campañas de la Historia, Hart llega a la conclusión que las victorias decisivas de la Historia fueron logradas evitando el choque frontal y buscando el lado débil del enemigo para aplicar la mayor cantidad de fuerza en ese punto. Aunque la aproximación indirecta fuera la más dificultosa de lograr y estuviera acompañada de condiciones geográficas más desfavorables que en la búsqueda del choque directo, los generales victoriosos prefirieron someter a sus tropas al cruce de montañas, o a atravesar desiertos o pantanos casi infranqueables antes de enganchar al enemigo de manera frontal y en el lugar donde era previsible.

De esa manera, Liddell Hart propone lograr desequilibrar al enemigo no sólo materialmente con la destrucción de su Fuerza Organizada y sus recursos bélicos sino también lograr el desbalance mental del Comandante enemigo. Obsérvese que esto es similar al pánico y la parálisis referido por Lind que termina por inutilizar la capacidad de respuesta de la fuerza enemiga que se ha quedado rezagada en el Ciclo Boyd en la Guerra de Maniobras. Liddell Hart propone que este desbalance psicológico que él denomina “dislocación” debe lograrse en el enemigo, para luego explotar esta situación favorable. Según este concepto la dislocación es previa a la explotación de la situación mediante la aplicación de la fuerza; Liddell Hart nos dice que no se puede golpear efectivamente al adversario si no se ha creado la oportunidad mediante la dislocación, lo que permitirá una segunda oportunidad antes que éste se recupere (Liddell Hart 1974: 215).

El ejemplo más notable de la aplicación de los principios propuestos por Liddell Hart puede apreciarse en el planeamiento y la conducción de la Operación Overlord, el desembarco a gran escala de las Fuerzas Aliadas en la Europa ocupada. En esta operación, los aliados aplicaron los conceptos de aproximación indirecta al escoger las playas de Normandía como cabecera de playa para el desembarco anfibio en el Día D. Normandía no era el sitio más esperado por la Defensa de Costa alemana, ya que el lugar más apropiado para que las fuerzas invasoras de los aliados se proyecten al continente desde el mar era el Paso de Calais. De esta manera, no solamente se empleó el lugar “menos esperado o de menor expectativa”, sino que el de “menor resistencia”.

Al tomar por sorpresa a los alemanes, se logró alterar el equilibrio de las disposición de sus fuerzas y se logró el objetivo de este enfoque de aproximación indirecta al obtener la dislocación del enemigo mediante la movilidad y la sorpresa. Igualmente se empleó maniobras deceptivas mediante falsas emisiones de radio que simulaban comunicaciones de fuerzas anfibias de los aliados cuyo punto de desembarco ficticio era el Paso de Calais en Francia.

El concepto de Estrategia de Aproximación Indirecta no era tan nuevo. Lo que sucedió es que la carnicería de la Primera Guerra Mundial luego de una terrible Guerra de Posiciones, y de un dramático desgaste entre los contendores en la esta guerra de trincheras, ayudó para una mayor notoriedad a este enfoque. Sun Tzu, hace más de dos mil años ya había expuesto que había que emprender la marcha por una ruta indirecta y distraer al enemigo seduciéndolo con algún señuelo. Con esto podrás comenzar el camino después de él y llegar antes que él (Sun Zi 2000: 37). Es así que Sun Tzu indica que uno puede empeñarse en el combate en inferioridad de condiciones y lograr ventajas empleando el enganche directo. Igualmente, este general chino señala que en toda batalla es importante tener en cuenta que el método directo puede ser empleado para establecer contacto, pero los métodos indirectos serán necesarios para garantizar la victoria. En vez de Estrategia de Aproximación Indirecta, se le ha llamado Maniobra de Aproximación Indirecta debido a que, al igual que el concepto de Guerra de Maniobras, el concepto propuesto por Hart ha sido estudiado y desarrollado en el ámbito táctico y operacional, donde es de mayor aplicabilidad.

Con su Maniobra de Aproximación Indirecta, Hart, al igual que la esencia de la Guerra de Maniobras, busca el colapso de las fuerzas opositoras a través de la dislocación, principalmente en al aspecto psicológico del comando enemigo. Este colapso se logra en al enemigo al ser éste sorprendido y sometido a una situación apremiante que le haga sentirse derrotado. La dislocación psicológica se cierne sobre el comando enemigo al verse atrapado en una situación muy desfavorable e irreversiblemente desventajosa, que lo hace sumir en un estado de impotencia al temer ser derrotado definitivamente y no contar con la capacidad de evitarlo. Ello es logrado ocasionando la dispersión de fuerzas enemigas como objetivo primario que se suscita usualmente gracias a la dispersión intencional de las fuerzas propias. Luego, rápidamente fuerzas propias son concentradas en el lugar planeado para obtener superioridad y asestar el golpe.

¿Cuál es la diferencia de la Guerra de Maniobras con la Maniobra de Aproximación Indirecta? Podemos decir que la Guerra de Maniobras enfatiza a la aproximación indirecta no solamente como resultado de la movilidad de las Fuerzas Organizadas, o a aspectos relacionados con el espacio y al lugar de aproximación hacia el enemigo, o al sigilo y a la sorpresa, sino a la capacidad de ponerlo en una situación cada vez más desventajosa mediante la rapidez, flexibilidad de las fuerzas propias, y a la libertad de acción al poder actuar antes de que nuestro adversario pueda evitarlo. En otras palabras, una mayor velocidad de nuestras fuerzas que las del enemigo en el ciclo OODA.

Tal vez esa sea la única diferencia ya que ambos enfoques sostienen que debe existir una inteligente combinación de esfuerzos que permita obtener la victoria a un menor costo que el empleo de la aproximación frontal o desgaste. Al final lo que se busca en ambos enfoques es -más que desgastar al enemigo al ocasionarle mayores pérdidas que las propias- poder lograr la dispersión y desorganización de sus fuerzas para poder golpearlo en sus puntos más débiles y vulnerables en el aspecto físico, y en el psicológico quebrar el espíritu y la voluntad del comando enemigo de seguir combatiendo.

Sin embargo, la línea de menor expectativa, o menos esperada, que menciona Liddell Hart en su enfoque de Aproximación Indirecta no necesariamente tiene que ceñirse a acciones correspondientes a la Guerra de Maniobras, o a una aproximación indirecta en aspectos de espacio de tiempo. Luttwak hace referencia a aproximaciones que son contrarias al sentido común, o a lo que el enemigo espera que nosotros hagamos para obtener una situación favorable y golpearlos. Dicho autor denomina a estos cursos de acción inesperados por el enemigo como "decisiones paradójicas". Estas decisiones paradójicas permiten a los comandantes que las toman sorprender al enemigo y atacarlo sin que este pueda reaccionar con la rapidez ni la fuerza necesaria. Estos cursos de acción inesperados muchas veces son los más difíciles y debilitantes, por lo que existe el riesgo de quedar sin capacidad combativa a la hora de golpear al enemigo (Luttwak 1992: 8).

El ejemplo más notable que presenta Luttwak corresponde a la Operación Paz para Galilea en Junio de 1982 donde no fue la Maniobra de Aproximación Indirecta que logró la dislocación de los sirios, sino un ataque frontal. La Maniobra Israelí para atacar la retaguardia de los sirios mediante la movilización de elementos de ejército de Israel a través de penosos caminos de montañas, fue rápidamente detenida por las fuerzas terrestre de Siria mediante el bloqueo de la estrecha avenida de aproximación.

En este conflicto, el constante empleo de la Maniobra de Aproximación Indirecta por parte de Israel a lo largo de su historia ya había sido advertida y estudiada por sus enemigos, por lo que esta vez estaban preparados para reaccionar ante un curso de acción indirecto. Sin embargo, luego del ataque indirecto inicial, Israel inició una ofensiva a gran escala de manera directa, frontal y a plena luz del día mediante el empleo de divisiones blindadas en el valle del Líbano (Luttwak 1992: 17). Esta incursión sorprendió a los sirios sin capacidad de reacción y permitió a Israel encontrarse atacando a Siria en una situación favorable. Israel, al ejecutar una aproximación frontal, contrariamente a lo que se esperaba de sus fuerzas, había empleado la "línea de menor expectativa" de manera exitosa logrando golpear el "punto de menor resistencia".

Es de esta forma que vemos como una aproximación directa y frontal logró el efecto físico y mental deseado en el enemigo. Por ello, ante el concepto de línea de menor expectativa como medio de obtener una situación favorable, y debido a que la finalidad la Maniobra de Aproximación Indirecta y la Guerra de Guerrillas es la dislocación física y mental del enemigo, no pueden establecerse para estos conceptos esquemas rígidos ni procedimientos de características definidas.

Igualmente, debe evitarse buscar similares cursos de acción ante situaciones parecidas; inclusive un análisis excesivamente procedimentalista de la historia de los conflictos puede ser contraproducente en el empleo de estos conceptos.

Lo que se debe buscar es lograr ser impredecibles, que el enemigo no pueda adivinar cuál es la siguiente acción. Si los movimientos en una maniobra siguen patrones preestablecidos o previsibles, no vamos a poder ganar una situación favorable mediante el empleo de un mejor Tempo Operacional y ciclo OODA, ni mediante lo que pensamos es la línea de menor expectativa percibida por nuestro enemigo. Si somos predecibles, la situación ventajosa que buscamos se la otorgaremos al enemigo. Será muy difícil lograr la dislocación de nuestro adversario de esta manera.

Otro emblemático ejemplo corresponde a la invasión del Ejército Alemán a Francia en Mayo de 1940, una de las maniobras más dramáticas y de mayores consecuencias a nivel estratégico durante los inicios de la Segunda Guerra Mundial. El resultado debe considerarse además como una lección histórica de los peligros de una excesiva actitud defensiva a Nivel Estratégico Militar. Es también un destacable ejemplo de Maniobra de Aproximación Indirecta y del efecto físico y psicológico que tiene la dislocación en el enemigo. Debido a lo veloz del empleo de las Fuerzas por parte de los alemanes, también podría decirse que persiguieron el concepto de Guerra de Maniobras.

Los franceses, manteniendo un esquema mental estático forjado por la experiencia de la Guerra de Desgaste de la Primera Guerra Mundial, habían asumido una actitud estratégica defensiva basada en supuesta eficacia de una densa red defensiva en la frontera denominada “Línea Maginot” en honor a André Maginot, Ministro de Defensa francés e impulsor de la titánica obra de ingeniería defensiva. La estrategia militar defensiva francesa tenía dos defectos que fueron explotados por las fuerzas invasoras alemanas. El primero era que la Línea Maginot era estáticamente defensiva, y el segundo era que la defensa natural conformada por la zona boscosa de Las Ardenas era erróneamente considerada impenetrable y por lo tanto desatendida por la defensa de los aliados.

Luego de cambiar varias veces los planes, Hitler aceptó un plan basado en la movilidad del arma blindada como medio principal, y del uso de la fuerza aérea. Era un plan que capitalizaba en la iniciativa y la libertad de acción que les otorgaba no solamente la alta movilidad de sus fuerzas, sino también era otorgada en gran medida por la actitud defensiva y la excesiva confianza en la invulnerabilidad de la Línea Maginot por parte de sus oponentes franceses.

Es así que se dispuso que el grupo de Ejército “B” al mando del General von Bock por el Norte invadiera Holanda con veintinueve divisiones de las cuales tres eran blindadas. Su misión era adelantarse a la ocupación de Holanda antes que los aliados lo hagan, y hacerlos pensar que el esfuerzo principal se llevaría a cabo en ese frente como parte de una maniobra de acciones sucesivas, tal como ya lo había venido haciendo en los años previos con Austria, Checoslovaquia, Polonia y Noruega.

El grupo de Ejército “C”, comandado por el General von Leeb, disponía de dieciocho divisiones sin blindados y su objetivo era mantener inmovilizadas las fuerzas francesas emplazadas en la línea Maginot mediante ataques de distracción, haciendo que se mantengan amarrados defendiendo la mencionada línea, y evitando así que los franceses puedan iniciar una maniobra de flanqueo hacia el este.

El grupo de Ejército “A” sería el que llevaría el esfuerzo principal del ataque. Se introduciría con cuarenta y cinco divisiones de las cuales siete divisiones eran blindadas, ingresando sorpresivamente hacia el Oeste por el aparentemente impenetrable bosque de las Ardenas; esa era la línea de menor expectativa y la de menor resistencia por parte de Francia. Luego haría un giro hacia el norte en dirección las costas del Canal de la Mancha y así ganaría la retaguardia de las Fuerzas aliadas que estaría empeñadas en las acciones en Holanda contra el grupo de Ejército “B”.

Al inicio de la invasión los franceses contaban con fuerzas terrestres en casi en igualdad numérica y similar poder combatiente que los alemanes. Su ligera desventaja en número de hombres estaba compensada con una mayor cantidad de tanques, aunque sí mostraba inferioridad en su Fuerza Aérea que se encontraba en notoria desventaja en relación con la germana. Dicha desventaja en lo aéreo no se consideraba determinante para una Estrategia Militar Defensiva basada en la línea Maginot.

Sin embargo, luego de unos pocos días de iniciada la conducción de la invasión, ya se había logrado la dislocación del Alto Mando francés. Lo mejor del ejército galo había quedado completamente desubicado en el Norte empeñado en el frente con Bélgica y Holanda, ésta zona había sido rápidamente invadida por completo y se había rendido frente a los germanos. La fuerza invasora alemana de miles de blindados y cientos de miles de hombres había hecho lo impensable en Francia. Empleando un vertiginoso tempo operacional, el Grupo de Ejército alemán “A” había penetrado rápidamente y en profundidad por Las Ardenas -por donde se creía imposible una invasión a gran escala- dejando completamente fuera de juego a la formidable pero estática Línea Maginot.

Haciendo un despliegue de gran maniobrabilidad y velocidad, los invasores alemanes ahora perseguían a los aliados en el Norte de Francia hacia las costas del Canal de la Mancha y amenazaban con invadir París. Europa entera no salía de su asombro, el Alto Mando Francés se sintió irremisiblemente derrotado y su Ejército no contó con la suficiente fuerza moral para seguir resistiendo. Alemania, con mucha menor pérdida de vidas humanas y de recursos materiales que sus contrincantes, y en un lapso de tiempo de unas pocas semanas, ahora era dueña de Europa Occidental.

En resumen, para ambos conceptos, Guerra de Maniobras y Maniobra de Aproximación Indirecta, lo que interesa es lograr la dislocación física de las fuerzas enemigas y la psicológica del comandante adversario. Tal como señala Pertusio, “no gana la batalla o la guerra quien cause más bajas al enemigo, sino quien consiga

desconcertarlo y quebrar su voluntad de lucha, actuando principalmente sobre la mente del Comandante enemigo" (Pertusio 2005: 195). En la consecución de esta finalidad común, la Maniobra de Aproximación Indirecta es la inteligente combinación de Esfuerzos que procura la victoria a un menor costo a través del empleo de la línea de menor expectativa mientras que la Guerra de Maniobra emplea principalmente una mejor ejecución del ciclo OODA. Ambos enfoques deben ser empleados en la Maniobra Estratégica Operacional en la Mar.

B. MANIOBRA ESTRATÉGICA OPERACIONAL EN LA MAR

1. El Nivel Operacional de la Guerra Naval

Para poder entender mejor la naturaleza del Nivel Operacional de la Guerra debemos remontarnos a sus orígenes. Antes del Siglo XIX, no se había reconocido este nivel de la guerra ni se había investigado sobre esta importante área de las operaciones militares; solamente se conocía la Estrategia y la Táctica. Solo de manera reciente en términos históricos, se ha determinado éste nuevo espacio que se encuentra comprendido entre el Nivel Estratégico y el Táctico de la Guerra. En dicha ubicación, este nivel funge de eslabón o puente entre la Estrategia Militar y la Táctica. A través de la articulación entre la Estrategia y la Táctica que brinda del Nivel Operacional, la Estrategia le da sentido y orientación a la Táctica, de la misma manera que ésta le determina el marco de capacidades y posibilidades a aquella.

Matheny sostiene que la identificación del Nivel Operacional de la Guerra y su ubicación entre la Estrategia y la Táctica tuvo sus inicios con los estudios y publicaciones de Jomini y Clausewitz, quienes se abocaron al estudio y la investigación de las acciones militares durante las Guerras Napoleónicas en el siglo XIX. Ambos se interesaron por el empleo de los ejércitos en diversas batallas en persecución de objetivos políticos. En este emprendimiento dejaron ver que la estrategia ya no era la herramienta principal para lograr los fines mediante el empleo de la violencia, el instrumento principal era ahora el Plan de Campaña (Matheny 2001: 1).

En las guerras Napoleónicas se generalizó el novedoso concepto que las guerras eran peleadas por las naciones alzadas en armas. Esto difería de los usos de la guerra en Europa medieval, cuyos monarcas y sus pequeños ejércitos privados eran los que guerreaban entre sí. Lo que había sucedido es que, luego de quebrado el orden feudal, el crecimiento demográfico resultante de la mecanización del agro y la revolución industrial habían generado poblaciones que podían movilizarse y conformar enormes ejércitos que ahora luchaban por ideas revolucionarias y nacionalistas.

Vemos así, que ya no eran las pequeñas y abandonadas poblaciones indolentes esparcidas en los campos y sumidas en el letargo del orden feudal, sino que eran verdaderos rodillos humanos que conformaban ejércitos gigantescos y, gracias a la industrialización, contaban con mejoradas capacidades operativas y mayor poder de fuego. Encima de todo ello, estos grandes ejércitos podían ahora sustentarse

logísticamente por temporadas enteras lejos de sus bases debido a las mejoras agropecuarias experimentadas en esta nueva Europa.

Estos grandes ejércitos, que operaban ahora en vastos campos de batalla por periodos prolongados, peleaban este nuevo tipo de guerra en el cual el estratega debía diseñar y planear la Campaña y decidir cómo ir explotando las batallas y sus resultados para ir alcanzando sus objetivos militares y políticos. De esta manera, había hecho su aparición -aunque de manera incipiente e indetectada- el Nivel Operacional de la Guerra.

Posteriormente, luego de la Primera Guerra Mundial, los estudiosos de esta gran guerra empezaron a entender con mayor claridad el impacto de los inmensos ejércitos, su capacidad bélica industrial y alto poder destructivo, su nueva capacidad logística para sostenerse y poder maniobrar por los inmensos campos de batalla y teatros de guerra. Es así como el antiguo marco teórico que consideraba a la Estrategia y a la Táctica quedó obsoleto al no poder adecuarse a los nuevos cambios y significó el nacimiento de la Estrategia Operacional.

De manera similar que en la Guerra Terrestre, la Guerra Naval también experimentó el surgimiento del Nivel Operacional. Como se detalló anteriormente, los adelantos tecnológicos de la revolución industrial permitieron contar unidades navales con gran autonomía, blindaje, poder de fuego, letalidad a grandes distancias y altas velocidades sostenidas. Ello originó que las Escuadras se incrementen en número de unidades y que, en pos de sus objetivos en la Guerra Naval, empleen al vasto mar como Teatro de Operaciones por varios meses, inclusive años. Posteriormente, los submarinos, la Aviación Naval y los torpedos no solamente significaron el advenimiento de inmensos Teatros de Guerra Naval sino que les añadió un carácter multidimensional a la vez que le incrementó dramáticamente el tempo del Nivel Operacional de la Guerra en la Mar.

En adición, las características propias del dominio marino, y a la naturaleza misma de la Guerra en el Mar, donde no hay posiciones que mantener, ni territorios que defender o invadir, -salvo los desembarcos anfibios en operaciones de Proyección luego de obtenido el Control del Mar- ocasionaban que las Escuadras adversarias se mantuviesen sin avistarse mientras que se buscaban en el inmenso Teatro Marítimo y atacaban las Líneas de Comunicaciones del enemigo, o protegían las líneas propias. Todos estos cambios convirtieron a la Guerra en el Mar en una guerra de movimientos cuyos objetivos debían estar claramente establecidos, y sus enfrentamientos planeados y dirigidos para lograr el Control del Mar y la explotación del mismo - en otras palabras objetivos tácticos para el logro de objetivos operacionales y estratégicos.

En síntesis, tanto los cambios de las Escuadras por el desarrollo tecnológico, como por la naturaleza misma de la Guerra en el Mar fueron propicios para el surgimiento del Nivel Operacional de la Guerra Naval, la Campaña Naval y la Maniobra Estratégica Operacional en la Mar.

2. Definición de Estrategia Operacional

Pertusio define a la Estrategia Operacional, como la encargada de vincular la Conducción Estratégica Militar con las acciones tácticas a llevarse a cabo por las Fuerzas de Tarea bajo el mando de los Comandantes Operacionales. Estos comandarán fuerzas conjuntas, pudiendo también ser específicas; tratándose de alianzas lo harán de fuerzas combinadas. La Estrategia Operacional consiste en la formulación, diseño y conducción de la Maniobra Estratégica Operacional, por el Comandante del Comando Operacional, y es el eslabón o puente entre la Estrategia Militar, que le da la orientación y la Táctica a quien orienta (Pertusio 2005: 28 – 34). Por otro lado, la Estrategia Operacional articula de la misma manera a la Política con la Estrategia Militar. La Estrategia Operacional será la que determine si los Objetivos Militares son alcanzables a través de los Objetivos Operacionales y si éstos son alcanzables con los medios disponibles. En el caso que la Estrategia Operacional no pueda cumplir con los Objetivos Estratégicos Militares, habrá que cambiar el Concepto Operacional (**modificar el Qué y el Cómo**) mediante la coordinación con la Estrategia Militar de otros Objetivos y Esfuerzos Operacionales que cumplan con el Objetivo Estratégico Militar. Si todo ello es insuficiente, entonces el Comando Operacional deberá solicitar al Nivel Estratégico medios adicionales (**modificar el Con Qué**). Si no hay medios adicionales disponibles, el Comando Operacional está en la obligación de indicarle ello al nivel inmediato superior, ya que el Objetivo Estratégico Militar no será cumplido y éste debe ser cambiado por la Estrategia Militar en coordinación con la Política (**modificar el Para Qué**). Dicho de otro modo, es la Estrategia Operacional quien le permite a la Estrategia Militar saber si está en capacidad de poder cumplir con lo que la Política le demanda.

En el caso de la Estrategia Específica Naval al Nivel Operacional, el Comandante Operacional Marítimo, mediante su **Arte Operacional**, es decir su imaginación y creatividad basadas en el conjunto de sus destrezas, habilidades, conocimientos y experiencia, es quien efectúa la concepción diseño, conducción y supervisión para diseñar la Estrategia al Nivel Operacional, la Campaña y la Maniobra Estratégica Operacional dentro de su Área de Responsabilidad.

La aplicación de la Estrategia Operacional por medio del Arte Operacional, permite a los Comandantes Operacionales y sus Estados Mayores entender el mejor uso efectivo y eficiente de las capacidades militares para poder cumplir con la misión asignada. Mediante su empleo, el Comandante Operacional y su Estado Mayor integran las metas (**el Qué y el Para Qué**), las maneras (**el Cómo**) y los medios (**Con Qué**), así como el costo o el riesgo de llevar a cabo esa maniobra, o serie de maniobras, en el nivel operacional.

El **Qué** corresponde a los Objetivos Operacionales Principales y Secundarios. El **Para Qué** corresponde a los Objetivos Militares a Nivel Estratégico y el Propósito de la Guerra u Objetivo Político de la Guerra a los que facilita su logro la consecución de los Objetivos Operacionales de la Maniobra. El **Cómo** se refiere a la esencia de la Maniobra o Maniobras Estratégicas que es una combinación, sincronización y orquestación de los Esfuerzo Secundarios y Principales. Estos Esfuerzos pueden ser de una combinación de ofensivos o defensivos, frontales o indirectos, contra

objetivos positivos o negativos, según sea necesario diseñar la maniobra, así como el ritmo operacional de la misma de tal manera de, tomar, recuperar o mantener la iniciativa.

En términos de la Estrategia Naval, es mediante el empleo del Arte Operacional del Comandante del Comando Operacional Marítimo que se diseña la Maniobra o Maniobras Estratégicas Operacionales en la Mar que conforman la Campaña Naval. En la Campaña Naval, la Maniobra Estratégica Operacional en la Mar está constituida por Operaciones o Esfuerzos Principales y Secundarios que apuntan al logro de Objetivos Operacionales Principales y Secundarios necesarios para asegurar Objetivos Estratégicos y el Objetivo Político de la Guerra.

Para ello es necesario que el en el diseño de la Campaña y de la Maniobra se establezcan Objetivos Operacionales que se encuentren en concordancia con los Objetivos Estratégicos y Políticos. Nunca será innecesario recalcar que la falta de alineamiento entre los Objetivos Operacionales y los Objetivos a Nivel Estratégico y Político será un error que siempre llevará al fracaso toda la Campaña y la Guerra. Lograr un correcto alineamiento de objetivos demanda constante coordinación entre los Comandantes y Estados Mayores en todos los Niveles de la Guerra de tal manera. Para el Comandante Operacional eso también significa una adecuada interacción con los Comandos de Fuerzas Componentes y sus Estados Mayores durante la fase de planeamiento de la Maniobra Estratégica.

En el caso que el Comandante Operacional, vea que le es imposible cumplir con los Objetivos Operacionales establecidos, éste deberá modificar su Concepto Estratégico Operacional hasta poder determinar los Esfuerzos Principales y Secundarios que le permitan obtener los Objetivos propuestos. En el caso que las reiteradas modificaciones del Concepto Estratégico Operacional no evidencien el cumplimiento de la Misión mediante la obtención de los Objetivos de Nivel Operacional acordados, deberá solicitar que se le asigne mayores medios. De no ser esto posible, entonces deberá comunicar su imposibilidad del cumplimiento de la Misión y pedir que los Objetivos Operacionales sean modificados.

La Maniobra Estratégica Operacional, diseñada por el Comandante Operacional, en su conducción debe contribuir a lograr el Objetivo Militar a Nivel Estratégico a través de la obtención, en sus distintos niveles, de los Objetivos Tácticos, Operativos y Operacionales Principales o Secundarios.

Para la obtención de dichos Objetivos se determinarán las Acciones Tácticas correspondientes a cada una de las Operaciones componentes de los diversos Esfuerzos Estratégicos Operacionales Principales o Secundarios.

3. Enunciado de Maniobra Estratégica Operacional

Raoul Castex, en su obra “Teorías Estratégicas” define a la Maniobra Estratégica como “... un aspecto importante de la conducción de las operaciones. Es un procedimiento o un medio de que se dispone para mejorar en provecho propio las condiciones de lucha, aumentar el rendimiento de los esfuerzos y lograr mejores

resultados, ya sea en el combate de las fuerzas principales o en apoyo a las servidumbres extramarítimas que se considera revisten especial importancia" (Castex 1938-Vol.II: 5). Castex prosigue en proponer una definición condensada más completa aunque la simplifica excesivamente al limitarla al movimiento y al despliegue: "Maniobrar, es realizar movimientos acertados para crear una situación favorable" (Castex 1938-Vol.II: 5).

De acuerdo al Manual de Operaciones Conjuntas del Presidente de los Jefes de Estado Mayor Conjuntos de los Estados Unidos, la Maniobra se define como "un desplazamiento a un lugar para colocar buques, aviones o fuerzas terrestres en una posición de ventaja sobre el enemigo". Igualmente, de una manera más completa, que va más allá del movimiento y despliegue, presenta una definición de Maniobra que puede aplicarse a la Maniobra Estratégica Operacional como "el empleo de fuerzas en el área operacional a través del desplazamiento en combinación con los fuegos a fin de alcanzar una posición ventajosa respecto al enemigo para poder cumplir una misión" (Chairman of the Joint Chiefs of Staff 2006: GL22).

El Almirante Eri Solís, complementa esta definición de Maniobra incluyendo el empleo del Estratagema. Según Solís, la Maniobra Estratégica cuenta con dos partes componentes, La Estratagema y las Acciones para lograr el Objetivo. La Estratagema dentro de la Maniobra sirve "para intensificar los efectos de las emociones e instintos del adversario, en desmedro de su lógica y así engañarlo, para luego jugar con su voluntad" (Solís 2006: 252). Indudablemente la Estratagema también facilita obtener la situación favorable o multiplicar los resultados.

Roberto Pertusio, define a la Maniobra Estratégica Operacional como el producto del Arte del Comando Operacional para establecer la combinación de Esfuerzos Estratégicos Operacionales (**el Cómo**) que puedan obtener los Objetivos Operacionales trazados (**el Qué**). La Maniobra Estratégica Operacional también incluye la Organización Operacional (**el Con qué**). (Pertusio 2005: 37)

Ahora bien, vemos que las definiciones se complementan, pudiendo tomar las ideas principales de las diversas definiciones, siendo las que mayormente abarcan el concepto de Maniobra la definición larga del Almirante Raoul Castex y la del Manual de Operaciones Conjuntas de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos. Podemos así concluir que la Maniobra Estratégica Operacional es:

"El empleo de Fuerzas en el Área de Responsabilidad del Comandante Operacional, tanto con un Estratagema -apuntado en jugar con la voluntad del adversario- como con Acciones para obtener el Objetivo. Ello se concreta a través del desplazamiento de una Organización Operacional en combinación con los fuegos, y mediante una adecuada combinación de Esfuerzos Operacionales principal y secundarios, con la finalidad de obtener una situación favorable y multiplicar los rendimientos en relación con el enemigo que permitan el cumplimiento de los Objetivos Operacionales."

4. Ejemplo de Maniobra Estratégica en la Mar

En este caso las Operaciones Anfibias en Inchon durante la Guerra de Corea fue un notorio ejemplo histórico del empleo de la Maniobra Estratégica en la Mar Ofensiva, en este caso el Esfuerzo Principal correspondió a Operaciones de Proyección.

Luego de ser invadidos por el ejército norcoreano en junio de 1950, los surcoreanos junto con las fuerzas de las Naciones Unidas y los Estados Unidos fueron forzados a retroceder al sur cediendo la mayor parte del territorio surcoreano. La capital Seúl fue tomada por los norcoreanos y los surcoreanos y los aliados se encontraban arrinconados en el extremo sur de la península en Pusan.

El General Mc Arthur, Comandante Supremo de las Fuerzas de las Naciones Unidas, encontrándose en esta precaria situación y cercano a la derrota definitiva, apostó en la capacidad de las Fuerzas Navales poder darle un giro completo a los acontecimientos y quitarle la iniciativa al enemigo. Su idea era de proyectar el poder hacia tierra mediante una invasión anfibia en Inchon, al norte de la ubicación de las fuerzas contrarias, abrirle un segundo frente al enemigo norcoreano que amenazaba con derrotarlos definitivamente en Pusan, y cortarle las líneas de comunicaciones con el norte.

El desembarco en Inchon el 15 de Setiembre de 1950 tomó completamente por sorpresa a los norcoreanos y, como era previsto, permitió destruir casi en su totalidad a las líneas de comunicaciones exteriores provenientes del territorio norcoreano hacia sus fuerzas profundamente proyectadas al sur que se encontraban asediando a los aliados en Pusan. Luego del desembarco, para fines de setiembre, las fuerzas avanzadas comunistas se encontraban sin suministros y atrapadas entre dos frentes; ahora se enfrentaban a fuerzas que contaban con superioridad aérea y que poseían la ventaja de encontrarse logísticamente abastecidas en el terreno. En consecuencia, al cabo de dos semanas desde el desembarco en Inchon, las fuerzas norcoreanas no tuvieron más remedio que iniciar la retirada del territorio que esforzadamente habían conquistado. Para los comunistas, la Maniobra Estratégica Operacional conjunta americana, desde el mar, significó un serio revés estratégico y una renuncia implícita al Objetivo Político del gobierno norcoreano de unificar a las dos Coreas bajo el régimen comunista mediante una rápida invasión en gran escala y en profundidad a su vecino sureño.

C. TIPOS DE MANIOBRA

En la clasificación de la Maniobra Estratégica Operacional en la Mar por tipos, no debe de perderse de vista que ésta es diseñada con la finalidad de lograr los Objetivos Militares determinados por el Nivel Estratégico Militar. Para dicho propósito, mediante su Arte Operacional, el Comandante Operacional determina los Objetivos Estratégico Operacionales que logren alcanzar los Objetivos Militares del Nivel Estratégico Militar, así como el empleo de sus fuerzas en los diferentes Esfuerzos Operacionales, dando forma así a la Maniobra Estratégica en la Mar.

En el proceso de diseño y de planeamiento de la Maniobra Estratégica en la Mar no existe un tipo de Maniobra para determinado Objetivo Operacional. Ello se debe a que depende de muchos factores a nivel Político, Estratégico, Militar y Operacional cómo el Comandante establece sus objetivos y emplea los medios asignados para conseguirlos. El Objeto Político de la Guerra puede ser denominado defensivo o negativo -tal como evitar una invasión a gran escala y a profundidad; sin embargo, los Objetivos Militares para lograr dicho objeto defensivo pueden ser ofensivos, tales como la destrucción de bases navales en el territorio enemigo para evitar un ataque inminente.

Con la finalidad de simplificar el estudio de la Maniobra Estratégica Operacional en la Mar, ésta puede clasificarse según diversos aspectos. De esta manera podemos clasificarla según su propósito, fuerzas involucradas, ubicación en el plan y modo de empleo de la fuerza.

1. Tipos de maniobra por su propósito

De acuerdo a su propósito, la Maniobra Estratégica Operacional en la Mar (MEOM) puede ser clasificada como Maniobra Ofensiva o Maniobra Defensiva.

a. Maniobra Ofensiva

En la Maniobra Estratégica Operacional en la Mar Ofensiva, la obtención de los Objetivos Operacionales, sean estos parte de la Fuerza Organizada, la Posición, las Líneas de Comunicaciones y el Territorio enemigos, se logran mediante la conquista, destrucción o neutralización de éstos. Normalmente, las fuerzas que adoptan estas Maniobras se encuentran en superioridad de condiciones que su oponente o han podido haber obtenido una situación favorable.

Las fuerzas que ostenta o que han obtenido superioridad diseñan esta Maniobra mediante Operaciones Navales sucesivas para obtener y luego mantener el Control del Mar. Una MEOM ofensiva puede lograr obtener una situación favorable sobre fuerzas contrincantes superiores al obligar a que sean divididas en su empleo o al poder destruirlas en detalle.

En todo caso, la ventaja de este tipo de MEOM es que permite al Comandante Operacional mantener a iniciativa y restringirle libertad de acción a las Fuerzas enemigas. La posesión de la iniciativa en la Maniobra le otorga al Comandante Operacional la posibilidad de escoger los Centros de Gravedad donde aplicará la fuerza y poder explotar sus puntos débiles. La iniciativa también permite no solamente poder escoger los puntos dónde atacar sino permite escoger dónde, con cuántos medios y fuerzas y con qué tempo operacional llevar a cabo esas operaciones navales.

Como desventaja se puede argumentar que una Maniobra de carácter ofensivo requiere de mucho mayor esfuerzo que una de carácter defensivo. Por ello los Esfuerzos Estratégicos Operacionales mediante Operaciones Navales Ofensivas deben asegurar la consecución de los Objetivos Estratégicos Operacionales antes

de llegar al punto culminante. De lo contrario ello ocasionaría que el Comandante Operacional pueda ir perdiendo la iniciativa y otorgándosela a su oponente, lo que hará más difícil poder lograr los Objetivos Estratégicos Operacionales. De esta manera se permite mayor libertad de acción al enemigo y toda la Maniobra Ofensiva puede también llegar a su punto culminante antes de tiempo obligando a la reevaluación de los Objetivos Estratégicos Operacionales y al cambio de una MEOM ofensiva a una de carácter defensivo.

b. Maniobra Defensiva

Cuando la Maniobra Estratégica Operacional en la Mar debe protegerse del enemigo o negarle a éste el acceso a un determinado objetivo, podemos decir que es una Maniobra Defensiva. Como ya se ha explicado anteriormente, en la Guerra Terrestre una postura defensiva requiere de menor esfuerzo que una de postura ofensiva. Inclusive las características del terreno, con alturas e inclinaciones, así como avenidas de aproximación y pasos obligados, permiten a una fuerza o a una posición parapetarse y poder eventualmente rechazar a las fuerzas agresoras o simplemente soportar el asedio hasta que los atacantes decidan retirarse al no poder lograr su objetivo.

En el caso de la Guerra Marítima, no existen condiciones de Terreno ni accidentes geográficos que permitan facilitar una postura defensiva, salvo puertos fortificados y caletas que permitan el ocultamiento o enmascaramiento de las unidades navales. Sin embargo hay que tener en cuenta que los objetivos en la Guerra Marítima son móviles tales como los grupos de tarea de la Fuerza Organizada enemiga o las Líneas de Comunicación Marítimas para los cuales no existen avenidas de aproximación o lugares de paso obligado, salvo los puntos focales.

Es por ello que una Maniobra Estratégica Operacional en la Mar estrictamente defensiva es una fórmula segura para el fracaso, pues le concede completamente el control del Mar al enemigo, quien no tardará en hacer empleo del este control atacando nuestras Líneas de Comunicación, nuestra bases y unidades navales, y proyectando su poder hacia nuestro territorio.

Es así que una Maniobra Estratégica en la Mar con postura defensiva deba contar con Esfuerzos Operacionales Secundarios ofensivos para evitar que el enemigo explote el Dominio del Control del Mar, proyecte su poder hacia nuestras costas mediante bombardeos o desembarcos, haga interdicción u obstruya a nuestras Líneas de Comunicación Marítimas y haga uso irrestricto de sus Líneas comerciales y militares. Por eso, toda Maniobra defensiva debe apuntar a lograr una situación favorable mediante superioridad de condiciones temporal o focalizada que le permita efectuar contraataques o poder batir en detalle a un oponente superior en medios.

2. Tipos de maniobra por las Fuerzas Involucradas

Según este segundo concepto las MEOM puede ser clasificarse como específica o conjunta. En el caso de emplear fuerzas de diversos aliados, la maniobra puede clasificarse como combinada.

Maniobra Conjunta y Maniobra Específica

La Maniobra Estratégica en la Mar puede estar compuesta por Operaciones donde existe la participación de elementos de las diferentes Instituciones Armadas. El Área de Responsabilidad del Comando Operacional Marítimo (COMA) es lo suficientemente extenso y la duración del conflicto puede ser los suficientemente larga para que existan operaciones dentro de la Maniobra Estratégica en la Mar que deban ser planeadas y conducidas por las Fuerzas Componentes del COMA con la participación de miembros de Estados Mayores de otros Comandos Operacionales y elementos de Maniobra destacados de otros Comandos Operacionales, todos miembros de otras Instituciones Armadas diferentes a la Marina.

Una Maniobra cuya Operación principal es un asalto anfibio será principalmente conjunta. Igualmente una defensa contra una invasión de una fuerza enemiga es eminentemente una Operación Conjunta ya que requiere de Fuerzas Navales para un Control del Mar por lo menos localizado y temporal, para repeler la aproximación de la Fuerza de Tarea anfibia enemiga Elementos de Tarea eminentemente navales también lo serán dispositivos de Infantería de Marina que brindan seguridad a las Áreas Costeras de Apoyo y a Puntos Críticos de Costa. El Comandante Operacional igualmente requerirá elementos de la Fuerza Aérea para golpear a los elementos de la Fuerza de Tarea incursora. Finalmente se requerirá de elementos de Maniobra que provengan del Ejército para brindar una defensa en profundidad del territorio ante la inminencia de un asalto anfibio del enemigo.

Una Maniobra Estratégica en la Mar cuya finalidad es obtener y mantener el Control del Mar va a ser constituida principalmente por Esfuerzos Operacionales Principales basado en Operaciones eminentemente Navales conducidas por Grupos de Tarea Navales en su mayor parte. Ello corresponde a una Maniobra Específica, sin embargo no se descarta que ciertos esfuerzos secundarios sean llevados a cabo por elementos de otras Instituciones Armadas tales como Unidades Aéreas de Combate de la Fuerza Aérea para ataques a Unidades Navales enemigas que se presenten como blancos de oportunidad o como parte de una Fuerza de Tarea enemiga que pretende realizar una asalto anfibio.

A diferencia de la Defensa contra la Invasión que es una Operación Conjunta, la Defensa de Costa es una Tarea eminentemente naval ya que se soporta en elementos de Infantería de Marina y Unidades Navales tales como Corbetas, Patrulleras y Lanchas Misileras. La defensa de Costa prevé evitar operaciones enemigas de proyección desde el mar tales como ataques por operadores especiales, bombardeos e incursiones anfibias contra Puntos Críticos y Áreas Vitales. Por ello es importante que los Elemento de Maniobra de Defensa de Costa se encuentren siempre bajo la cadena de Comando del Comandante del Comando

Operacional Marítimo en la conducción de las operaciones y en la fase de planeamiento y entrenamiento.

3. Tipos de maniobra por su Ubicación en el Plan

Asimismo, existe una clasificación según su ubicación en el Plan de Campaña. En esta clasificación contamos con la Maniobra Inicial (MEI), la Maniobra en la Conducción de la Operaciones (MECO) y la Maniobra de Alto al Fuego o de Repliegue (MERE).

4. Tipos de maniobra por su Forma de Empleo

Finalmente, una Maniobra puede clasificarse según la forma en que se ubica dentro del continuo entre Desgaste y Maniobra. Ello dependerá de cómo el Comandante Operacional vaya combinando los diferentes Esfuerzos Operacionales para el logro de los Objetivos Operacionales Secundarios y Principal. En cada uno de estos esfuerzos, puede ir orquestando choques frontales o indirectos. Asimismo, podrá ir intensificando o reduciendo, de acuerdo a la situación, el ritmo de las operaciones o tempo operacional.

D. PARTES COMPONENTES DE LA MANIOBRA ESTRATÉGICA OPERACIONAL EN LA MAR

Pertusio, en concordancia con la definición de Maniobra Estratégica Operacional a la que arriba, establece que la M.E.O. presenta como partes componentes a los Objetivos Estratégicos Operacionales, los Esfuerzos Estratégicos Operacionales, los Objetivos Operativos, las Operaciones, los Objetivos Tácticos, y las Acciones Tácticas (Pertusio 2005: 37-38).

Solís, encuentra dos grandes partes componentes de la Maniobra Estratégica Operacional: La Estratagema y las Acciones para Obtener el Objetivo. Ambas partes se complementan y entrelazan de manera tan estrecha que tienden a confundirse. Mientras la primera apunta en controlar la voluntad del adversario la segunda se enfoca en conseguir los Objetivos Operacionales. En adición, Solís descompone la Estratagema en acciones de *apremio*, i*ncentivo* y *encubrimiento* para logra la Ofuscación del oponente. De la misma manera, descompone a las Acciones para el logro del Objetivo en Concentración, Despliegue, Aproximación y Choque (Solís 2006: 255-256).

La **descripción de los componentes según Pertusio** es la siguiente (Pertusio 2005: 37-38):

1. Objetivos Estratégicos Operacionales

Los Objetivos Estratégicos Operacionales (Principales o Secundarios), constituyen la tarea de la misión (**el Qué**) del Comandante Operacional, y son expresados como resultado a lograr en su Área de Responsabilidad. Estos

Objetivos deben encontrase alineados con los Objetivos Militares a Nivel Estratégico; pueden constituir parcialidades del Objetivo Militar y aportar en el propósito político u Objetivo Político de la Guerra (**el Para Qué**).

Es a partir de los Objetivos Operacionales que los Comandos Operacionales determinarán los diversos Esfuerzos Estratégicos Operacionales Principales o Secundarios (**el Cómo**), así como la dimensión y organización de fuerzas, de cada uno de ellos (**el Con Qué**), necesarios para la obtención de dichos objetivos.

2. Esfuerzos Estratégicos Operacionales

Los Esfuerzos Estratégicos Operacionales (Principales o Secundarios), son las grandes partes que componen la Maniobra Estratégica Operacional, abarcando la combinación de una serie de Operaciones, sean conjuntas o especificas, ofensivas o defensivas, de desgaste o de aproximación indirecta, en procura de del logro de un Objetivo Estratégico Operacional Principal o Secundario.

A los Comandantes Operacionales les serán asignados fuerzas y medios de acuerdo a los objetivos que cada uno tenga que cumplir. Si bien la Estrategia Militar es quien determina la totalidad de fuerzas y medios que dispondrá el Comando Operacional, éste, en su carácter de responsable del diseño de la Maniobra Estratégica Operacional, será quien solicite los requerimientos para poder contar con las fuerzas y medios para cada uno de los Esfuerzos.

3. Objetivos Operativos

Los Objetivos Operativos son aquellos que se determinan de los diversos Objetivos Estratégicos Operacionales. Son objetivos tácticos de mayor envergadura, cuyos efectos deseados se expresan como resultado; constituyen en sí los objetivos necesarios para cumplir con los Objetivos Operacionales. A igual que los Objetivos Operacionales en relación con los Objetivos Militares a Nivel Estratégico, los Objetivos Operativos deben estar correctamente alineados con los Objetivos Operacionales y la obtención de éstos debe aportar operacionalmente en la consecución de aquellos.

Es a partir de ellos que se diseñan las diversas Operaciones Navales defensivas u ofensivas que conforman los Esfuerzos Estratégicos Operacionales.

4. Operaciones

Son acciones militares mediante el empleo de parte de las fuerzas y medios asignados que tienen por finalidad el cumplimiento de Objetivos Operativos, los que en su conjunto satisfacen el Objetivo Operacional. Cada Operación se descompone a su vez en Acciones Tácticas destinadas al cumplimiento de Objetivos Tácticos.

5. Objetivos Tácticos

Los Objetivos Tácticos son aquellos que se determinan de los diversos Objetivos Operativos. Son objetivos cuyos efectos deseados corresponden al éxito de la ejecución de las diversas Acciones Tácticas.

6. Acciones Tácticas:

Es la acción que llevará a cabo una Unidad, Grupo o Elemento de Tarea, empleando su doctrina específica para la obtención de un Objetivo Táctico. Las Acciones Tácticas son específicas, aunque en determinadas circunstancias podrá darse el caso de alguna que sea conjunta.

Por su lado, **Eri Solís**, la Maniobra Estratégica Operacional describe a las partes **componentes** de la misma, en dos partes componentes cercanamente relacionadas y dependientes entre sí (Solís 2006: 270-281):

1. La Estratagema

Primero, la Estratagema, que por naturaleza es psicológica y tiene como fin engañar y confundir al enemigo, y segundo, los esfuerzos destinados a lograr en su conjunto el Objetivo Estratégico Militar.

Su secuencia puede ser apreciada en la figura 8, tiene los siguientes componentes:

- El Encubrimiento
- La Diversión
- La Ofuscación
- El Apremio
- El Incentivo

a. El Encubrimiento se basa en evitar que el enemigo se entere de las intenciones, acciones y medios disponibles de tal manera de mantenerlos en la incertidumbre. Mientras más se mantenga en la incertidumbre al contrario, más será proclive a poder ser dislocado psicológicamente. El encubrimiento depende de la Contrainteligencia, tanto defensiva como ofensiva para evitar que el Comando oponente conozca la ubicación de nuestros medios, así como de nuestras intenciones y acciones. La destrucción de los sistemas de vigilancia electrónica y otros medios del enemigo para conocernuestra ubicación y acciones son esfuerzos secundarios que pueden significar elexitoo fracaso del Esfuerzo Principal. El encubrimiento procura explotar en provecho propio los principios de Ofensiva, Sorpresa, Maniobra y Seguridad.

b. La Diversión es el medio para lograr que el enemigo divida sus fuerzas y sus esfuerzos para evitar que éste concentre sus fuerzas y sus esfuerzos en el Choque y en el lugar donde se busca la decisión. La Diversión busca que las

fuerzas propias estén en mejor alineamiento que el enemigo con los principios de Masa, Objetivo y Economía de Esfuerzo.

c. **La Ofuscación** reside en lograr el agotamiento y desorden físico, mental y moral al Comandante y al Estado Mayor del enemigo; igualmente lograr lo mismo en las fuerzas componentes del Comandante enemigo y su aparato de apoyo logístico. Ello se logra imprimiendo al ritmo de las operaciones un apremiante Tempo Operacional que prive a las fuerzas enemigas de tiempo para reorganizarse o para analizar la situación operacional. El ciclo O.O.D.A. (observación, orientación, decisión y acción) obedece a este componente de la estratagema. La Ofuscación pretende lograr que el enemigo se encuentre cada vez más alejado de todos los Principios de la Guerra, tanto en sus intenciones como en sus acciones.

   Un enemigo ofuscado va a tener cada vez mayores dificultades en la Observación y la Orientación de figura Operacional, ello lo va a ser cada vez más lento que su oponente, rezagándolo aún más en la Maniobra y sumiéndolo cada vez más profundamente en la ofuscación hasta quebrarle la voluntad de seguir combatiendo.

d. **El Apremio** consiste en demostrar intenciones y llevar a cabo acciones ante el enemigo que lo obliguen a tomar una acción que es éste no desea y que se requiere que éste tome para ponerlo al alcance de nuestras fuerzas o para ocasionar su desgaste o división. Mediante el empleo del apremio se busca ventaja en los principios de Masa, Objetivo, Ofensiva, Sorpresa, Economía de Esfuerzos y Maniobra.

e. **El Incentivo** se basa en hacerle percibir al contrincante una situación favorable que puede ser explotada con reducido costo en relación con los posibles resultados esperados. En el caso que el enemigo decida sacar provecho de la aparente situación favorable, habrá hecho lo que se deseaba de éste y estará, sin saberlo, enfrentándonos en una situación desfavorable ya que en las proximidades se despliega oculta la fuerza propia, lista para destruirlo.

   El Incentivo constituye un engaño indirecto debido a que el enemigo no se encuentra obligado a caer en éste, sino que decide ir por el incentivo de manera voluntaria sin saber que estará encaminado a una situación desventajosa. El Incentivo pretende obtener ventaja en los mismos principios que el Apremio, pero en adición apuesta en mayor medida por el Secreto, la Sorpresa y la Maniobra. En el caso de una fuerza apremiada, su comandante sabe que su libertad de acción ha sido reducida aún más y que se le ha obligado a tomar una acción que quisiera evitar y que seguramente es deseada por su enemigo, quien es el que tiene la iniciativa.

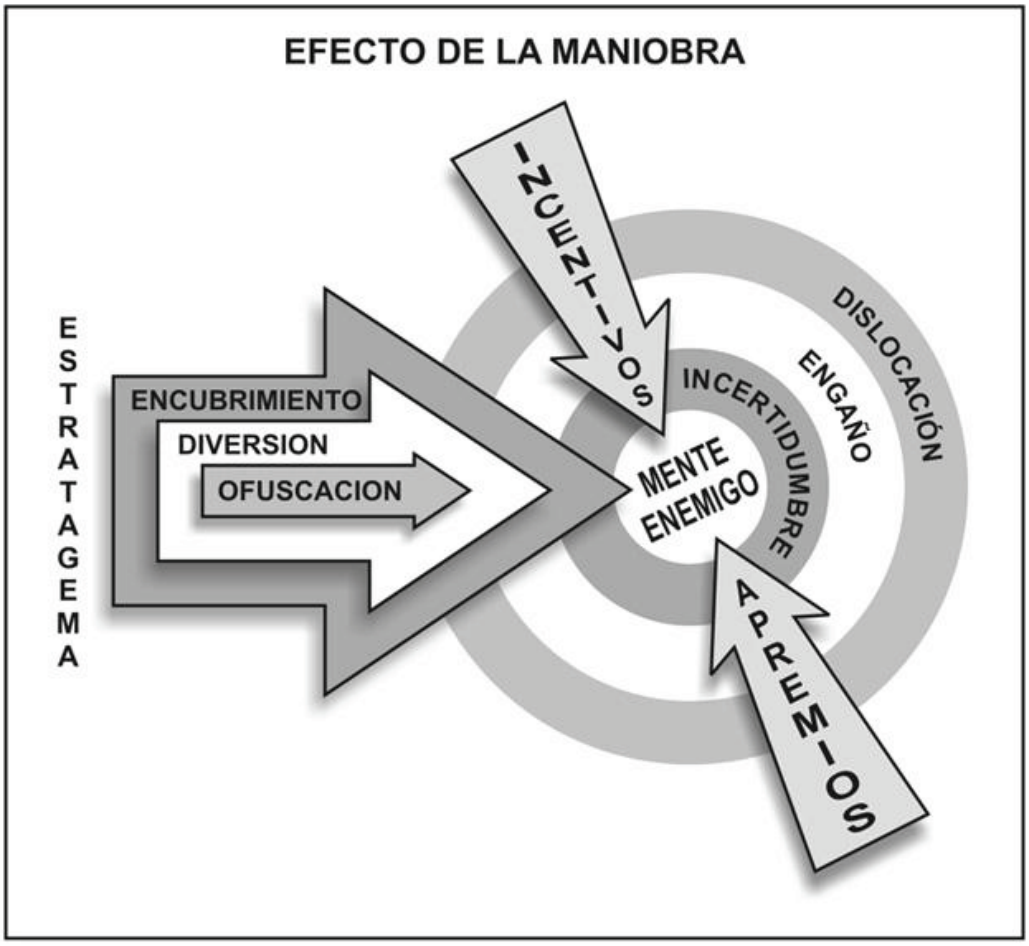


Figura 8. Efecto de la Maniobra. (Solís 2006: 277)

2. Las acciones para obtener el objetivo estratégico

Las Acciones para obtener el Objetivo Estratégico, comprende las siguientes fases:

- Reunión de los medios
- Despliegue
- Aproximación
- Choque

a. La Reunión de los Medios

Constituye la concentración de las fuerzas en el área donde se tiene previsto iniciar la Maniobra Estratégica Operacional. La reunión de medios no se limita a las Unidades Navales sino abarca a todos los medios, incluyendo los medios en tierra que garanticen un adecuado comando, control, comunicaciones, inteligencia, logística, administración, exploración, etc.

La capacidad de contar con una variedad Bases Navales y Áreas de Apoyo a lo largo del litoral o en áreas insulares, proporcionará a la Fuerza Organizada una mayor Posición Estratégica que le permitirá una mayor libertad de acción para permitirle al Comandante Operacional mayores facilidades en el diseño, planeamiento y conducción de la Maniobra Estratégica Operacional en la Mar.

En el caso de la Reunión de Medios, una mejor Posición Estratégica significará una mayor facilidad de mantener esta fase de la Maniobra sin encontrarse en disonancia con los Principios de la Guerra, en especial la Seguridad y Economía de Esfuerzos. La Posición permite la posibilidad de llevar a cabo esta fase sin evidenciarlo manteniendo el Secreto, a menos que se desee hacer notar a la Reunión de Medios como parte de operaciones deceptivas de una Estratagema, o para demostrar voluntad estratégica e iniciativa.

La Reunión de Medios puede considerar a elementos de otros teatros, o del mismo teatro aunque de áreas de responsabilidad de otros Comandantes Operacionales. En la determinación de medios a reunir, en adición a la consideración de la Posición propia, es necesario mantener el principio de Economía de Esfuerzo, ya que una la reunión de excesivos medios para un objetivo, si bien es cierto facilita el logro del mismo, también es cierto que coloca en vulnerabilidad a teatros secundarios o a las Áreas de Responsabilidad del que se destacan medios adicionales.

b. El Despliegue

Consiste en las actividades que realizan las fuerzas desde el área de Reunión de Medios para conformar el dispositivo proyectado por la Maniobra Estratégica Operacional en la Mar. En la conformación del dispositivo debe asegurarse que los Elementos de Maniobra de las Fuerzas Componentes que van a desplegarse sean autosuficientes. De no serlo, es necesario que los diferentes grupos de tarea puedan estar lo suficientemente cercanos entre sí como para darse apoyo mutuo en el caso de un encuentro no esperado con unidades del enemigo que pueda adelantar el Choque.

Esta adecuada organización de las fuerzas en elementos de maniobra autosuficientes le proporcionan a la Fuerza Organizada propia una adecuada flexibilidad para enfrentar exitosamente a unidades enemigas, sean éstos blancos de oportunidad o unidades atacantes. Dichos blancos pueden corresponder a las Líneas de Comunicación Marítima, tal como un tanquero con unidades navales de escolta, o a elementos de la Fuerza Organizada enemiga, tal como un Grupo de Acción de Superficie. La flexibilidad de una fuerza le proporciona suficiente libertad de acción al Comandante subordinado para poder enfrentar un Choque inesperado y no comprometer el cumplimiento del Objetivo Operacional por el que se diseñó la Maniobra Estratégica Operacional. Si bien es cierto que se pierde el secreto o el encubrimiento al ser detectado la Fuerza propia y al adelantarse el Choque, lo cual divulga nuestras intenciones y acciones, cada unidad de la Fuerza Organizada enemiga destruida o neutralizada es una unidad menos que se encontrará

disponible en la continuación del Choque, en la defensa del Objetivo que por el cual se diseñó el Despliegue, o en la siguiente batalla. Al diseñar el despliegue debe considerarse –en la medida de lo posible- rutas que minimicen las probabilidades de un encuentro con unidades enemigas, incluyendo áreas donde se presume hayan submarinos enemigos patrullando

El Despliegue incluye a todos los medios que son necesarios para garantizar un adecuado nivel de Capacidades Operativas de la Fuerza Organizada, en especial en la Aproximación y Choque. En el caso del Despliegue, estas capacidades deben permitir mantener la flexibilidad en el caso de un Choque no esperado y para mantener el control de la figura operacional, en especial la ubicación y acciones de la Fuerza Organizada oponente. Ello significa que los medios no embarcados necesarios para una C4I, exploración aérea y electrónica y guerra electrónica, incluyendo baterías tierra-mar, unidades aeronavales, aeronaves de la fuerza aérea y otras necesarias, deben también acompañar al Despliegue. Inclusive los medios aéreos y móviles terrestres pueden ir cambiando de sus bases de operaciones en tierra, dependiendo de la geografía y la disponibilidad de bases, aeródromos y otras facilidades que brinda la Posición.

Dada la complejidad del Despliegue y la cantidad de medios implicados, es necesario -en mayor medida que en la Reunión de Medios- mantener el principio del Seguridad al no permitir que el oponente se entere del la ubicación y dirección de la fuerza propia, manteniéndolo en desconocimiento del nuestras acciones e intenciones; ello también se logra engañado al oponente mediante el empleo del Estratagema. Las Maniobras Deceptivas, sean estás con unidades navales reales o simuladas, tales como comunicaciones falsas, bombardeos de puntos lejanos al Despliegue, apremios o incentivos que garanticen el encubrimiento y generen diversión mediante la atracción de medios enemigos que puedan estar cercanos a nuestro Despliegue hacia áreas intrascendentes o alejadas del Despliegue.

La incapacidad de poder ubicar nuestros medios es una consideración que nuestro oponente tomará siempre en cuenta para diseñar su propia maniobra. En el caso que la incertidumbre lo obligue a ser excesivamente cauto, ya le habremos podido sacar ventaja al quitarle libertad de acción y al no permitirle diseñar su maniobra -defensiva u ofensiva- sobre la base de nuestras acciones, intenciones o dispositivo. En el supuesto que la incertidumbre y el desconocimiento de la ubicación e intenciones de nuestra fuerza no sea motivo suficiente para que el enemigo sea prudente y éste decida arriesgar dejando de lado el cuidado excesivo, éste incrementará sus probabilidades de ser sorprendido por una fuerza localmente superior en un Choque no esperado y en condiciones desfavorables. En ambos casos es sumamente ventajoso lograr ubicar a nuestros medios listos para iniciar la Aproximación y posterior Choque sin ser detectados mediante un Despliegue exitosamente encubierto.

Un Despliegue que emplee el encubrimiento no solamente facilita capitalizar el principio de Sorpresa –que es considerada además de un principio de la

guerra, es un arma psicológica muy poderosa, sino que también permite a la Fuerza Organizada lograr la ventaja táctica al poder ubicarse ventajosamente y emplear la iniciativa al poder entrar al Choque utilizando la Aproximación más conveniente.

Un Despliegue no detectado también permite adoptar el dispositivo que más facilite infringir mayor daño al contrincante mientras que se reduce exposición propia; igualmente permite obtener las condiciones que coloquen a la fuerza en una situación mucho más favorable para golpear los Centros de Gravedad del enemigo. La limitada libertad de acción del Despliegue ocasionada por las restricciones que el encubrimiento requiere es solamente una limitación temporal. Si es que la fuerza logró desplegarse inadvertida, se podrá contar con una mayor libertad de acción que el enemigo en la Aproximación y -con mayor importancia- en el Choque. Se puede decir que si ya estamos ingresando a la Aproximación con un Despliegue sin haber sido detectados, habremos sometido de alguna manera a nuestro contrincante a nuestra voluntad, ya lo habremos maniobrado hacia una situación desfavorable para éste.

c. La Aproximación

Corresponde al avance de las fuerzas sobre los Objetivos Estratégicos Operacionales Principales o Secundarios establecidos. Es la oportunidad de conseguir la ofuscación en su mayor amplitud con ataques en todo nivel y dirección de proveniencia contra centros críticos del enemigo. La aproximación puede considerar a diferentes direcciones de proveniencia para mantener al oponente en la incertidumbre sobre nuestras intenciones y a la vez para que le sea más difícil poder lograr una orientación completa de la situación existente, ya que le tomará mayor esfuerzo y tiempo detectar sucesivamente partes de la fuerza en Aproximación y poder entender nuestras acciones e intenciones. También podremos elegir una sola dirección de aproximación minimizando las posibilidades de detección y maximizando los principios de masa y sorpresa.

El conocimiento de la ubicación y composición de la fuerza enemiga es de vital importancia antes de separar a la fuerza en partes para la Aproximación. Con ello se evita que la fuerza propia pueda ser batida al encontrase involuntariamente con componentes del la fuerza opositora con mayor movilidad, cantidad de medios o poder de fuego. Igualmente es elemental que los grupos que proceden en Aproximación eviten encontrarse en organizaciones aisladas sin adecuada autosuficiencia y apoyo mutuo, o sin posibilidad de contar con el apoyo de otro grupo cercano. Ello solamente aumenta las probabilidades que estos elementos de nuestra Fuerza Organizada terminen batiéndose ante una parte de la fuerza enemiga que los aventaje en medios, o lo que es peor, enfrentándose con el grueso de la Fuerza Organizada opositora.

La finalidad de la Aproximación es colocar a las fuerzas propias en situación ventajosa para el Choque. De nada habrá servido encontrarse en la Ofensiva

Estratégica y haber logrado una Maniobra Estratégica Operacional impecable y estar a punto de sorprender al enemigo para golpear sus Centros de Gravedad si la Aproximación no logra que, en el Choque, la Fuerza Organizada propia no pueda aplicar todo su poder en el punto deseado y lograr el efecto esperado. Es especialmente en la Aproximación, ante la inminencia del Choque, donde debe existir disciplina de emisiones y comunicaciones, lo que exige que la capacidad de comando y control sea lo suficientemente flexible para permitir al comandante operacional y a su estado mayor mantenerse al tanto de la situación operacional existente.

d. El Choque

Corresponde la aplicación del poder de fuego sobre el objetivo, el inicio del enfrentamiento entre las fuerzas contendientes en disputa del Objetivo Estratégico o ambos sucesos a la vez. No necesariamente significa el encuentro entre ambas Fuerzas Organizadas o entre las partes componentes de la misma. El Choque puede darse de acuerdo a lo planeado como parte de la Maniobra Estratégica Operacional luego de la Aproximación, como también puede suceder de manera inesperada en la misma Aproximación o en las otras partes anteriores de la Maniobra. Dependiendo del Objetivo Operacional, si corresponde a la Posición, a las Líneas de Comunicación Marítimas, a la Fuerza Organizada o al Territorio enemigos, el choque será diferente, aunque siempre será la Fuerza Organizada del Comandante Operacional con la iniciativa y la ofensiva estratégica quien sea la encargada de aplicar el poder en el objetivo. Sin embargo, siempre estará presente la posibilidad que ambas Fuerzas Organizadas se enfrenten entre sí, sea el grueso de alguna de ellas, o solamente elementos de las mismas.

En todo caso, debe tenerse en cuenta que el choque no es un fin en sí mismo sino un medio destinado a conseguir los Objetivos Estratégicos Operacionales, los cuales constituyen el fundamento y razón de ser de la Maniobra. Es por ello que no debe de perderse el enfoque en la finalidad de la Guerra en la Mar que es el poder interdecir las Líneas de Comunicación Marítima del oponente y poder emplear las líneas propias, tanto para fines comerciales como para militares, así como poder proyectar el poder contra el territorio enemigo en apoyo a Objetivos Operacionales de otras áreas de responsabilidad y otros Comandos Operacionales. Sin embargo, la aparición sorpresiva de la Fuerza Organizada enemiga puede no solamente interferir con la obtención de nuestro objetivo principal, sino también colocarnos en un situación apremiante y decisiva. Para ello, los comandantes subordinados al Comandante Operacional deben conocer cuáles son las intenciones del Comando Operacional en dicha situación.

En la Campaña del Pacifico contra las fuerzas japonesas, los Estados Unidos iniciaron una Maniobra Estratégica Operacional basada en la obtención de la posición. Dicha Maniobra fue defensiva hasta la Batalla de Midway, cuyo resultado inclinó la balanza hacia el lado Norteamericano. En dicha Batalla, al acontecerse el Choque, en cuestión de minutos la Fuerza Organizada al

mando del Almirante Nimitz destruyó parte importante del centro de gravedad de la flota Combinada japonesa al mando del Almirante Yamamoto. Luego de Midway, los Estados Unidos pudieron asumir la ofensiva estratégica e incrementar el tempo operacional de la maniobra en pos de la posición.

La Posición se fue alcanzando gradualmente mediante una estrategia de ir obviando algunas islas ocupadas por los japoneses, cuya relevancia no era significante ya que, además de ser estáticas por naturaleza, no aportaban a la verdadera razón de ser de la Posición: el Control del Mar. Es por eso que se puede decir que la Posición puede ser disputada paralelamente con el Control del Mar. Al no tener los nipones el Control del Mar localizado en el área de influencia de las islas que eran dejadas de lado por los americanos, nada podían hacer los japoneses para que sus medios y recursos ubicados en esas islas pudiesen aportar en la disputa por el Control del Mar a través de la Posición.

Con la Posición, al igual que otros Objetivos diferentes a la Fuerza Organizada, el Choque no corresponde siempre a la Batalla Naval. Sin embargo, como ya se mencionó, en el Choque debe tenerse en cuenta siempre la posibilidad de la presencia de la Fuerza Organizada opositora. Igualmente, se debe conocer las intenciones del comando operacional en esta situación y estar en condiciones de enfrentarla exitosamente con un mínimo costo. La Fuerza Organizada debe ser lo suficientemente flexible para poder concentrarse en caso una acción decisiva.

Un concepto importante en el Choque corresponde al ***Punto de Contacto*** y el ejemplo más emblemático de la relevancia de este concepto corresponde a la rápida destrucción de los portaviones del Almirante Nagumo, subordinado a Yamamoto, por parte del poder destructivo de los bombarderos de los portaviones de los Almirantes Fletcher y Spruance, a órdenes de Nimitz en Midway. Si bien es cierto que los errores tácticos y técnicos de Nagumo fueron desencadenantes para el resultado final, los errores al nivel operacional por parte de Yamamoto también fueron causales para que la Fuerza Organizada bajo su Comando Operacional, muy superior a la americana, sea derrotada decisivamente en cuestión de minutos.

El Punto de Contacto corresponde al área determinada por el alcance de detección e identificación entre las Fuerzas en oposición, complementado por la distancia a la cual pueden aplicar el poder de fuego de manera sostenida y eficaz las plataformas involucradas en el Choque. En la determinación del Punto de Contacto debe considerarse los medios de exploración, incluyendo los medios submarinos. En el caso de Midway, al nivel operacional, el Almirante Yamamoto dividió sus portaviones entre dos objetivos: las Islas Aleutianas al Norte y Midway al sur, por lo que para el Choque en Midway, pese a aún mantener alguna superioridad de medios, esa división de fuerzas hizo que solamente cuente en Midway con cuatro portaviones de línea contra tres unidades similares americanas.

Dicha decisión fue tomada por el almirante japonés al considerar erróneamente que el grueso de la Fuerza Organizada americana constaba entonces en solamente dos portaviones de línea: el USS Enterprise y el USS Hornet, ya que el USS Saratoga estaba en reparaciones y creyó que habían podido hundir previamente en la Batalla del Mar de Coral al USS Yorktown y al USS Lexington. Yamamoto no sabía que el primero solamente había sido averiado y posteriormente reparado en tiempo récord en Pearl Harbor, ante la insistencia y supervisión del mismo Nimitz.

En adición al error de dividir sus fuerzas para lograr un objetivo intrascendente en las Aleutianas, Yamamoto diseñó una organización operacional con elementos excesivamente dispersos y especializados y, en consecuencia, carentes de autosuficiencia y flexibilidad. Adicionalmente, planeó una Aproximación muy fragmentada y complicada que -en adición a la poca autosuficiencia de sus diversos elementos generada por la inexistencia de apoyo mutuo al interior de cada grupo- redujo la flexibilidad y limitó la libertad de acción de toda su Fuerza Organizada. Por ello fue imposible para los japoneses poder lograr la concentración cuando se suscitó inesperadamente la acción decisiva.

Igualmente, pese a que Yamamoto planeó la toma de Midway como un Apremio contra los americanos para obligarlos a enfrentar sus portaviones contra la superior Fuerza Organizada japonesa en una batalla decisiva, el almirante nipón no incluyó en las ordenes a sus elementos de ataque subordinados cuáles eran sus intenciones en el caso de encontrarse con el grueso o con parte de la Fuerza Organizada norteamericana durante la invasión de Midway. Como resultado del desconocimiento de las intenciones específicas del Comandante Operacional, el Almirante Nagumo, no respondió adecuadamente al enterarse, en medio de su ataque a las instalaciones terrestres de Midway, de la presencia de la Fuerza norteamericana que se había mantenido encubierta al noroeste de citada isla.

Como resultado de todo ello, pese que Yamamoto contaba con medios muy superiores que su contrincante en su área de responsabilidad, en Midway la superioridad en el Punto de Contacto fue obtenida por Nimitz. El Comandante Operacional americano, cuyos Comandantes subordinados sí conocían las intenciones y prioridades de su Comando Operacional, supo capitalizar su fortaleza en el Punto de Contacto en el Choque de manera fulminante, neutralizando rápida e irremediablemente tres de los cuatros portaviones de línea japoneses mediante oleadas de bombarderos de los portaviones americanos. El cuarto portaviones japonés fue hundido posteriormente ese mismo día por una oleada de bombarderos provenientes del USS Enterprise.

El resultado del Choque en Midway permitió a los Estados Unidos asumir indiscutidamente la Ofensiva Estratégica por el resto de la mencionada campaña hasta lograr el Control del Mar. Ello finalmente les hizo posible proyectar decisivamente el Poder hacia el Territorio de las Islas Japonesas

mediante el bombardeo estratégico de sus ciudades, quebrando la voluntad de lucha del pueblo nipón.

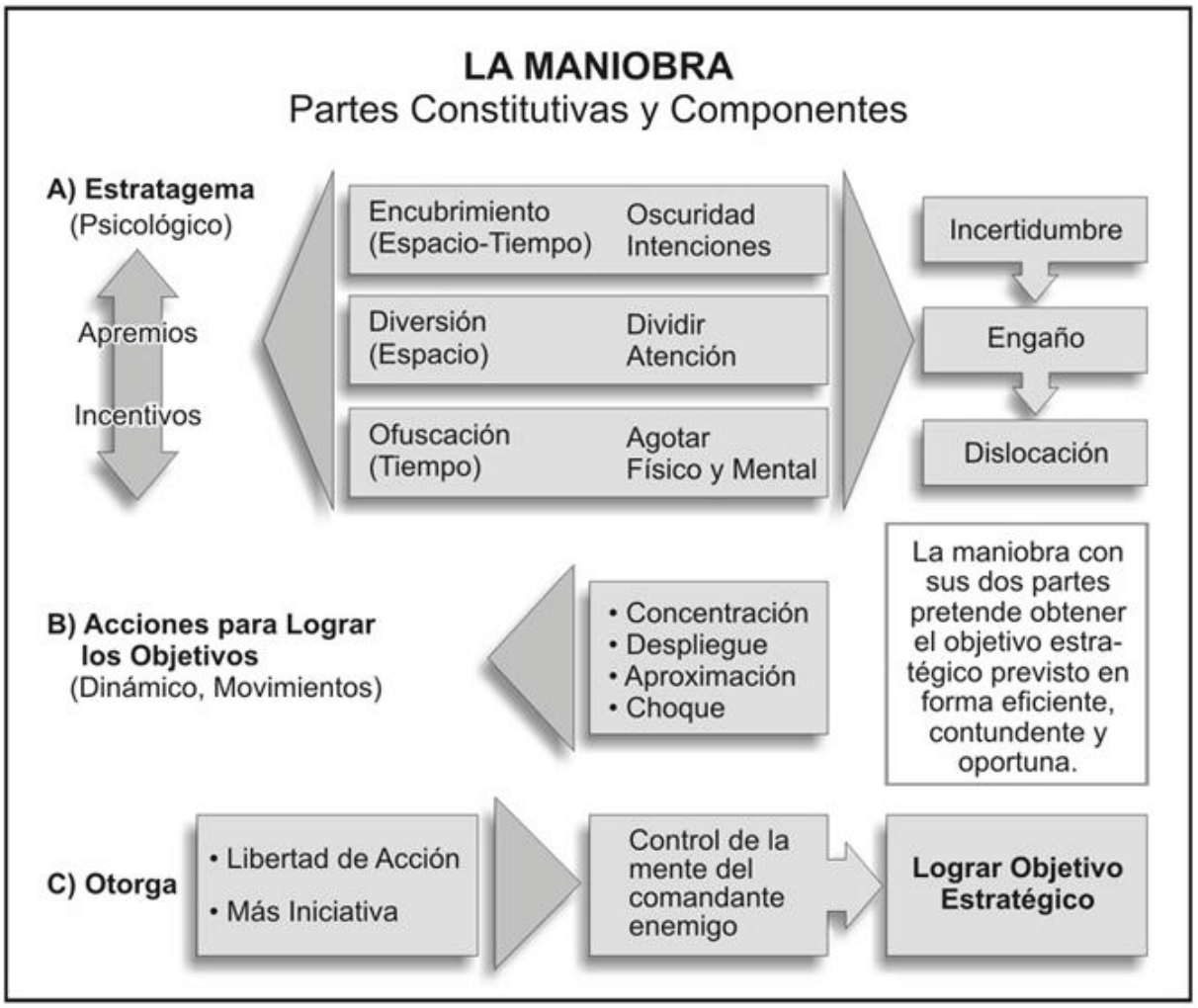


Figura 9. La Maniobra: Partes Constitutivas y Componentes. (Solís 2006: 253)

E. ELEMENTOS DEL DISEÑO DE LA MANIOBRA

Según Solís, para la elaboración de la Maniobra Estratégica Operacional en la Mar, en adición a los Principios de a Guerra, existen elementos que deben ser aprovechados y empleados tanto para la Estratagema, como para las Acciones para Obtener el Objetivo. Dichos elementos son: Escenario, Fuerza, Objetivo, Espacio, Tiempo, Entrenamiento, Personalidad del Jefe e Idiosincrasia (Solís 2006: 255).

1. Escenario

El Escenario Marítimo es determinante en el desarrollo del Concepto Estratégico Operacional y el diseño de la Maniobra. Existen consideraciones naturales y artificiales que influyen de manera importante en los Objetivos Operacionales relacionados con la Posición, Fuerza Organizada, Línea de Comunicaciones Marítimas y Territorio. Igualmente debe tenerse en cuenta cómo influye de diferente manera en los diferentes Objetivos perseguidos por el Comandante Operacional y por el Comandante oponente.

Es así que el Escenario facilita poder atacar las Líneas de Comunicación Marítima enemigas debido a la presencia de una variedad de puntos focales y áreas de tránsito obligado, mientras que a la vez le permite el enemigo explotar su Posición mejor que a las fuerzas propias. Muchas veces el Escenario favorece más a una de las partes contendientes que a la otra. Un ejemplo de ello es el Escenario del Mar del Norte, que se presentaba más favorable a Gran Bretaña que a los alemanes en ambas guerras, de la misma manera que el del Mar Báltico era más favorable a los germanos que a los aliados.

El análisis del escenario debe considerar las características naturales del espacio marítimo, la extensión del mismo, sus condiciones meteorológicas, batitermográficas y de mareas. Igualmente debe considerarse las costas circundantes, accidentes geográficos del litoral, islas cercanas a costa, desembocadura de ríos, estuarios y aguas interiores. También debe ser de interés la presencia de islas y archipiélagos y las características de los mismos, así como puntos o áreas de paso forzado para las Líneas de Comunicación Marítima.

Los aspectos artificiales existentes, o los que puedan desarrollarse y puedan influir en los objetivos propios y los del enemigo, que deben considerarse son los puertos, bases y estaciones navales y aéreas, áreas costeras de apoyo y puntos críticos.

2. Fuerza Organizada

Debe analizarse la organización y las capacidades de la Fuerza Organizada enemiga y propia, y cómo estas Fuerzas pueden ser conformadas de acuerdo al Objetivo Estratégico y Objetivos Operacionales que pueden ser asumidos prioritariamente por el enemigo según las fases de la Campaña.

De acuerdo a las características de las diferentes unidades navales del enemigo, uno puede determinar cuáles unidades pueden ser destinadas para conformar Grupos de Tarea para el control del mar, para defensa de costa, como medios para las líneas de comunicación marítimas, protección de convoyes, proyección de poder e interdicción de las líneas de comunicación marítimas. Igualmente según las unidades navales, aeronavales y aéreas, tanto a flote como en tierra, se puede estimar cuáles son las capacidades de la Fuerza Organizada en cada una de los grupos y tareas mencionados. Cada Comandante Operacional conformará los diversos grupos dando mayor cantidad de medios posibles a uno u otro grupo según a la prioridades o

secuencia de su Plan de Campaña resultante de la comparación de las diferentes Posibilidades del Enemigo con los Cursos de Acción propios.

Normalmente, aquel país que cuente con una Fuerza Organizada más poderosa destinará mayor cantidad de unidades de batalla para el control del mar en vez de interdicción de las líneas de comunicación del enemigo o la protección de las líneas propias. En ese caso, es más probable que la Fuerza Organizada cuente con una mayor asignación de medios a los Grupos de Tarea para el Control del Mar sobre otras tareas y que la Maniobra Estratégica Operacional sea diseñada para aprovechar la ventaja material para destruir a la Fuerza Organizada Enemiga en una acción decisiva, o forzar a su oponente a dar batalla mediante apremios e incentivos (Solís 2006: 260). También puede suceder que el objetivo prioritario inmediato no sea logra el Control del Mar y que, pese a contar con superioridad material y de capacidades, decida asignar mayor cantidad de medios a otras tareas en vez de forzar una acción decisiva. En estos casos lo que se busca es que los diferentes Choques que se vayan suscitando en búsqueda de otros objetivos, -a excepción de la Fuerza Organizada- siempre se logre estar en superioridad de medios y capacidades e ir logrando una mayor superioridad de las unidades de combate sobre el enemigo, de tal manera de garantizar indirectamente un ejercicio indisputado del Control del Mar.

3. Objetivo Estratégico

En el diseño de la Maniobra, al determinar los Objetivos Operacionales, sean éstos correspondientes a la Posición, la Fuerza Organizada, las Líneas de Comunicación Marítimas o el Territorio, no debe perderse de vista que la finalidad de la Guerra en la Mar es lograr quebrar la voluntad de lucha del enemigo mediante el estrangulamiento del flujo de abastecimiento crítico necesario para el esfuerzo de la guerra del oponente con la interdicción de sus líneas de comunicaciones marítimas, sean éstas comerciales o militares. Igualmente, también es finalidad el proyectar el poder propio sobre el territorio del enemigo en apoyo a la Estrategia Operacional de otros teatros, o a la Estrategia Militar, mientras se defiende las costas propias contra posibles ataques e invasión. Estos fines se pueden perseguir indirectamente obteniendo previamente el Control del Mar para luego explotarlo, como también pueden ser buscadas directamente durante la Disputa por el Control del Mar.

En una guerra, la obtención del Control del Mar es deseada por aquellos Comandante Operacionales que cuentan con una Fuerza Organizada más poderosa que su adversario, ya que es sabido que quien obtiene este control logrará una ventaja estratégica decisiva sobre el enemigo. El obtener el Control de Mar mediante la neutralización y desorganización de la flota enemiga, o una parte importante de la misma, asegura automáticamente al vencedor en el mar el estrangulamiento del esfuerzo de la guerra del contrincante y permite escoger por cuál ubicación de las costas enemigas se materializará la invasión. Además, el obtener el Control del Mar no solamente otorga la Iniciativa y Ofensiva Estratégica al vencedor, sino que también obliga a quien ha perdido el Control del Mar a colocarse en inferioridad de condiciones al tener que fragmentar sus medios de defensa contra la invasión y

distribuirlos a lo largo de los diferentes posibles puntos de desembarco de la fuerza invasora.

Es por este temor a quedar en inferioridad de medios para la Disputa del Control del Mar, o a perderlos repentinamente, que la Batalla Decisiva muchas veces es evitada por aquellos bandos en inferioridad de capacidades de sus Fuerzas Navales. A veces, por similares razones la acción decisiva a gran escala tampoco es ávidamente perseguida por los Comandantes Operacionales con superioridad de medios que ya se encuentran ejerciendo el Control del Mar. Un ejemplo representativo de la evasión a la Batalla Decisiva corresponde a la Batalla de Jutlandia durante la Primera Guerra Mundial.

Durante la mencionada guerra, debido a la inferioridad de medios y capacidades de la Fuerza Organizada alemana, el Almirante alemán Scheer había diseñado una Maniobra Estratégica Operacional que le permitiese el Choque del grueso de su Flota de Alta Mar con grupos aislados de la Gran Flota británica y así ir batiéndola en detalle hasta lograr equiparar los números y capacidades de ambas fuerzas organizadas. Con esa estrategia, en la tarde del 31 de Mayo de 1916 en el Mar del Norte, Scheer se encontraba operando con su Flota de Alta Mar en búsqueda de la situación ansiada. Sin embargo, Scheer encontró la situación menos deseada al toparse involuntariamente con la totalidad de la Gran Flota británica al mando del Almirante Jellicoe, siendo inevitable el Choque en desventaja para Scheer.

Pese a ello, la batalla naval que se suscitó –y que duró hasta el día siguiente- significó el doble en pérdidas tanto en tonelaje como en bajas de personal para los británicos en relación con los germanos. En el transcurso de esa noche, Scheer pensó que ya había combatido lo suficiente en una batalla naval no deseada y desigual -del tipo de una Guerra de Desgaste- y se escabulló de Jellicoe hacia la costa alemana para retornar a la seguridad de su puerto. Como resultado de esa batalla naval a gran escala -pese a haber infligido mayor castigo a los británicos- los alemanes no pudieron destruir una parte sustancial de la Gran Flota Británica, tal como era su intención, y así equiparar a ambas fuerzas organizadas.

Al término de la Batalla de Jutlandia, la ventaja numérica en acorazados a favor de los británicos se mantuvo y el poder combatiente relativo entre ambas Escuadras no sufrió mayor alteración. En una semana luego de la batalla, la Gran Flota británica ya se encontraba operando nuevamente y continuaba ejerciendo el Control del Mar del Norte en beneficio de los aliados. Mientras tanto, pese a la aparente victoria táctica, luego de Jutlandia la Flota de Altamar alemana desistió de asumir disputar o por lo menos negar el Control del Mar y debió asumir por el resto de la guerra la postura de Flota en Potencia.

El resultado de Jutlandia resalta la importancia del Control del Mar -no como un fin, sino como un medio- para lograr la finalidad de la Guerra en la Mar. Pese a que Jellicoe fue duramente criticado por haber permitido escapar a los alemanes y por no forzarlos a una batalla decisiva y lograr el Control del Mar absoluto y el inicio del fin de la guerra, Gran Bretaña mantuvo el Control del Mar localizado en ese Teatro de Operaciones obligando que los alemanes sigan sin poder hacer uso de sus líneas de

comunicación marítimas, debiendo contentarse con una Flota en Potencia en el Mar del Norte. Como consecuencia de ello, mientras que en Alemania la población sufría carestías y racionamientos forzados -y las tropas germanas en el frente occidental sufrían la falta de abastecimientos-, en Gran Bretaña, los británicos podían comer carne, pescado y verduras frescas, y sus tropas, junto con los aliados en el continente estaban bien avitualladas y equipadas. Fue finalmente la población alemana, antes que su gobierno y Fuerza Armada, quien perdió definitivamente la voluntad de seguir luchando, precipitando la rendición de su gobierno.

Dependiendo del Objetivo Político de la Guerra y de los Objetivos al Nivel Militar, dependerá la prioridad del Objetivo Principal que se escoja al Nivel Operacional. La acción del Almirante francés De Grasse en la Bahía del Chesapeake durante la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos es un claro ejemplo de este argumento. En setiembre de 1781, pese a encontrarse en superioridad de medios que su opositor, el Almirante inglés Graves, De Grasse no buscó una acción decisiva, por lo que fue criticado. Sin embargo De Grasse sabía que manteniendo maniobrada por una semana a la Escuadra de Graves lejos de la bahía protegería las líneas de comunicación marítimas de los revolucionarios al permitir que el Almirante francés De Barras ingrese a la bahía con artillería y equipo vital para mantener el sitio de Yorktown y lograr su rendición. A la vez. De Grasse evitó que la Armada inglesa emplee las líneas de comunicación y reabastezca a las fuerzas inglesas al mando de Lord Cornwallis sitiadas en Yorktown, o que las pueda evacuar. Como resultado de la Maniobra Estratégica Operacional de De Grasse, Cornwallis finalmente tuvo que rendir a su ejército luego del asedio de Yorktown. Esta rendición fue decisiva para que Inglaterra ceda ante las aspiraciones de los independentistas y se inicien las negociaciones para la paz, que finalmente concluyeron con el Objeto Político de los americanos: la independencia de los Estados Unidos de Norte América (Lewis 1945: 201-203)

Por todo lo expuesto, en el diseño de la Maniobra, los Objetivos Estratégicos -sean éstos Posición, Fuerza Organizada, Línea de Comunicaciones o Territorio- deben de ser priorizados y determinados solamente según como éstos influyan en los esfuerzos de protección de las líneas de comunicación propias, la interdicción o corte de las líneas de comunicación enemigas, la proyección del poder hacia el territorio, o si facilitan la obtención del control del mar y al ejercicio del mismo como medio para llegar a cumplir exitosamente los esfuerzos antes mencionados. Cómo se escogen y priorizan estos esfuerzos debe ser el paso previo a la determinación de los objetivos.

4. Espacio-Tiempo

Las Consideraciones de Espacio son las mismas que las descritas en el elemento Escenario Marítimo. Según Solís, las consideraciones de Espacio y Tiempo son necesarias para diseñar una maniobra que explote el principio de sorpresa y seguridad. El Tiempo Operacional, como medio para lograr la ofuscación del enemigo, es determinado por estos dos elementos, aunque con mayor importancia el elemento Tiempo. Asimismo, la estratagema, que persigue dislocar a la Fuerza Organizada contraria y a su Comandante Operacional emplea prioritariamente el Espacio (Solís 2006: 264).

5. Personalidad del Almirante

Según Solís, este elemento interviene en el diseño de la Estratagema dentro de la Maniobra Estratégica Operacional. Ésta es parte imprescindible de la Maniobra, por lo tanto para asegurar el éxito de la Estratagema es necesario conocer el perfil psicológico del Comandante Operacional oponente así como de sus Estado Mayor y Comandantes de Fuerzas componentes. La personalidad del Comandante Operacional opuesto se encarna en su Estado Mayor y su Puesto de Comando. Conociendo la personalidad del Almirante oponente permite poder desarrollar una Estratagema que distorsione su percepción de la realidad y menoscabar su lucidez, permitiendo que caiga en el engaño, que es el paso previo a la dislocación mediante la Sorpresa (Solís 2006: 266, 267).

Uno de los ejemplos históricos más conocidos en el empleo de este elemento en el diseño de la Estratagema corresponde al engaño al que fue atraído el Almirante Halsey durante el Desembarco en el Golfo de Leyte en las Filipinas en octubre de 1944 durante la Campaña del Pacífico contra el Imperio Japonés. Halsey estaba el mando de la Tercera Flota y tenía la misión, junto con el Almirante Kinkaid al mando de la Séptima Flota, de dar cobertura y apoyo en un esfuerzo operacional conjunto cuyo objetivo de Posición era la invasión y conquista las Islas Filipinas. Durante el exitoso desembarco de unos sesenta mil efectivos y cien mil toneladas de abastecimiento y equipos, Halsey y Kinkaid protegían el área de desembarco al Oeste de la Islas Filipinas. Kinakaid lo hacía al sur, vigilando que componentes de la Flota Combinada japonesa no ingresen del Suroeste en dirección a Leyte a través del Estrecho de Surigao. De la misma manera, Halsey protegía el noroeste y centro de Leyte, cuidando que Fuerzas Navales japonesas al oeste no atacasen desde el norte bordeando Luzón por Cabo Engaño, o penetrando por el Estrecho de San Bernardino.

Por reportes de los submarinos americanos que se encontraban al este de las Islas Filipinas se sabía que la Flota Combinada japonesa se encontraba dividida en dos grupos, uno al centro que amenazaba con pasar por el Estrecho de San Bernardino, o bordear Luzón al Norte por Cabo Engaño; y otro grupo por el sur que se encontraba en dirección oeste en demanda del Estrecho de Surigao para luego dirigirse al Golfo de Leyte de sur a norte. Posteriormente, aviones exploradores de la Tercera Flota habían detectado otro grupo de unidades navales al noroeste de Leyte. Dicho grupo constaba de portaviones y otros buques de superficie cuya intención era lograr una Diversión al atraer hacia ellos parte de las fuerzas americanas que protegían el oeste de la Filipinas y así facilitar el paso del grupo centro de unidades navales japonesas desde el este por el Estrecho de San Bernardino.

Halsey, confiado en reportes recibidos sobre daños sufridos por el grupo centro japonés infligidos por unidades aeronavales americanas, pensó que dicho grupo había desistido de transitar por el Estrecho de San Bernardino para atacar las fuerzas americanas en el Golfo de Leyte. Consecuentemente, ávido de una acción decisiva mediante una Batalla Naval de superficie, enrumbó con toda su Tercera Flota hacia el norte para destruir al grupo japonés en el noroeste dejando sin

resguardo alguno la salida este del Estrecho de San Bernardino. De esta manera, Halsey cayó en el engaño nipón y permitió que el grupo centro japonés al mando del Almirante Kurita penetre por dicho estrecho y se dirija sin oposición alguna, empleando la Sorpresa, hacia las indefensas unidades que se encontraban en el Golfo de Leyte.

Tácticamente, Halsey mordió el anzuelo japonés debido a su personalidad vehemente y su conocida excesiva proclividad a la acción decisiva, permitiendo que Kurita al mando de un poderoso grupo de tarea de acorazados, entre ellos el superacorazado Yamato, tome por sorpresa a los inferiores medios de la Séptima Flota de Kinkaid, le ocasione serios daños y destruya algunas de sus unidades. Por suerte para los americanos, la reacción suicida de los pequeños destructores de la Séptima Flota, que se inmolaron al enfrentarse decididamente a las superiores unidades de Kurita, le hicieron pensar a éste que se encontraba enganchando con un contrincante con iguales o superiores medios y poder de fuego, por lo que decidió dar media vuelta y regresar por la misma derrota en que vino para huir por el Estrecho de San Bernardino.

Si bien es cierto, el Comando Operacional, que era el Almirante Nimitz, no fue inducido al engaño a nivel operacional, sí lo fue uno de sus Comandantes de Fuerza, el Almirante Halsey, poniendo en peligro el Objetivo de la Operación. De este ejemplo, se puede concluir que la Personalidad del Comandante Operacional enemigo no es la única consideración en el diseño de la Maniobra, sino que también debe verificarse la calidad de su Liderazgo Operacional y el estilo de su comando. Igualmente, es imperioso también tener en cuenta las mismas consideraciones de los Almirantes subordinados que actúan como Comandantes de las Fuerzas Componentes.

6. Entrenamiento

En la consideración del Entrenamiento de nuestros oponentes y propio como elemento de diseño de la Maniobra, debe verificarse si la organización de las Fuerzas Navales en tiempo de paz guarda similitud con la posible organización durante el conflicto. Si este es el caso uno debe esperar un Fuerza Organizada cuyas relaciones de comando ya han sido experimentadas y afianzadas. Asimismo, uno puede esperar que el enemigo cuente con planes debidamente perfeccionados y ensayados tanto en la carta, en el simulador como en la mar.

El nivel de capacitación de su personal y comandos en todos los Niveles de la Guerra, puede ser útil para hacerse una idea de la eficacia en las habilidades básicas, dominio del empleo de las armas, conocimiento a cabalidad de sus equipos, sistemas y el empleo del potencial de sus unidades.

Igualmente debe evaluarse el grado de entrenamiento, capacitación e instrucción a nivel de cada individuo, unidad, elemento y grupo y fuerza específica o conjunta, así como del nivel y la cantidad de ensayos a Nivel Militar, Operacional y Táctico de sus unidades como de sus Comandos Operacionales y sus Estados Mayores. Igualmente se debe tomar en cuenta la cantidad de participación de unidades en operativos

multinacionales y en operaciones de paz, así como el involucramiento de personal clave del sector de relaciones exteriores en los juegos de guerra y ensayos de los planes.

Todo lo mencionado no solamente puede ser un indicador del nivel de alistamiento de las unidades que conforman la Fuerza Organizada, sino que también sirve para inferir la prioridad y orden secuencial de cumplimiento de los diferentes Objetivos Estratégicos, y los posibles conceptos operacionales que adoptará su Fuerza Organizada en la consecución de dichos objetivos.

7. Idiosincrasia

En el análisis de este elemento debe considerase el carácter del a clase política, sus relaciones con los altos mandos de las Fuerzas Armadas y la calidad y funcionalidad de esta relación en el transcurso su historia, tanto en conflicto como en tiempo de paz. Debe determinarse si el apoyo a la Fuerza Armada, su equipamiento y preparación corresponde a una coherente Política de Estado o si simplemente es algo temporal debido a un gobierno de turno inclinado a favor de las Fuerzas Armadas.

Una evaluación similar debe efectuarse de su misma Fuerza Armada, su trayectoria histórica, su relación con el resto de la sociedad y su involucramiento en los asuntos políticos. Debe prestarse especial atención al análisis del desempeño de la Fuerza Armada en conflicto, su capacidad de revertir situaciones desfavorables y su relación con la conducción política de las crisis y guerras, tanto externas como en internas, tanto en aquellas victoriosas como en las que terminaron en derrotas.

Por último, debe hacerse una evaluación del pueblo, y como ha sido su comportamiento en los conflictos externos e internos, si ha habido apoyo moral a su Fuerza Armada y cómo se ha movilizado la población en caso de haber sido requerido.

CAPÍTULO 15

LA CONCEPCIÓN DEL EMPLEO DE LAS ARMADAS MODERNAS

A. NUEVO ORDEN MUNDIAL, MAYORES AMENAZAS

Durante las últimas décadas, el mundo ha sido testigo de dramáticos cambios en el entorno internacional en el ámbito de Defensa y Seguridad. Ha llegado a su fin el antiguo Orden Mundial, caracterizado por un contexto geoestratégico bipolar protagonizado por dos superpotencias en pugna: los Estados Unidos y la Unión Soviética, enfrentadas en un conflicto de Estrategia Indirecta aunque con conflictos bélicos a través siempre de terceros. Dicha pugna, bautizada como Guerra Fría llegó a su final con la caída del Muro de Berlín en 1989 como resultado de la implosión de la Unión Soviética, estableciéndose un nuevo orden mundial unipolar por quedar como la única superpotencia indiscutida los Estados Unidos de Norteamérica. Este nuevo panorama internacional será el escenario geoestratégico de la mayor parte del Siglo XXI.

El antiguo equilibrio entre dos superpotencias había servido de factor estabilizante durante la Guerra Fría al ocasionar que todos los actores beligerantes, medianos o chicos, internos o externos se alineasen con una de las dos partes. Ahora, la desaparición de esta confrontación de bipolar les ha quitado a los países menos desarrollados el valor geoestratégico que a estas naciones les otorgaban las superpotencias. La disminución -o en muchos casos finalización- del interés y del apoyo directo por parte de las potencias -y de la conveniente tolerancia hacia los asuntos internos de sus antiguos pequeños aliados- ha permitido que se liberen y salgan a flote antiguos conflictos, al interior de los estados y entre ellos. En el caso de Checoslovaquia y Yugoslavia, significó la formación de nuevos estados y la amplificación y elevación de viejos conflictos al nivel interestatal. Antes de la caída del viejo orden, estos conflictos se encontraban controlados y enmascarados por las mayores fuerzas estabilizantes propias de las estructuras de poder del bipolarismo.

Esta alteración de las reglas de juego en las relaciones entre los países se ha llevado a cabo dentro de un efervescente entorno caracterizado -y a la vez catalizado- por

nuevas y cambiantes condiciones políticas, sociales y económicas. Dichas condiciones han sido, al mismo tiempo, causa y efecto del acelerado avance de la tecnología de las comunicaciones y de la información, así como del incremento del tránsito de las personas y de los capitales. Esta revolución ha traído consigo un cambio en las relaciones de poder entre las naciones y al interior de las mismas, principalmente entre los gobiernos y los diferentes grupos domésticos. Esto también ha significado la depreciación del concepto de la soberanía nacional, y que el poder de los Estados-Nación, se vean disminuidos ante el fortalecimiento de actores no estatales tales como las organizaciones multinacionales así como el surgimiento de las Organizaciones No Gubernamentales (ONG), entre otras.

Mientras tanto, en el aspecto económico la Globalización ha permitido a aquellos países con superiores capacidades competitivas para el intercambio internacional que vean incrementado sus niveles de vida con mayor facilidad. Sin embargo, otros países y regiones que aún no desarrollan las competencias necesarias para interactuar favorablemente con sus pares en el mercado internacional, se ven cada vez más relegados, y en términos relativos ven incrementar la distancia entre los niveles de vida de su población con el de los países más adelantados. Al mismo tiempo, se observa que esta desigualdad se replica e incrementa al interior de la gran mayoría de las naciones, siendo más intensa la desigualdad en los países menos desarrollados por diversos, motivos, políticos, culturales, económicos e históricos. Los pobladores de estos países, al ver a través de los medios de comunicación la abismal diferencia en términos de calidad de vida y de disfrute de la riqueza entre sus países y aquellas naciones que han logrado el desarrollo, han tenido diferentes actitudes.

En los países menos desarrollados, pero que a lo largo de su historia han podido llegar a alcanzar libertades políticas, sociales y económicas, sus poblaciones han identificado a este nuevo orden como una oportunidad para elevar sus niveles de vida y bienestar. De manera inversa, los habitantes de aquellos países con largas historias de gobiernos autocráticos que por décadas han mantenido a sus poblaciones en el retraso y la postergación de sus derechos esenciales, se han sumido en la frustración y desesperanza. En medio de esta precaria situación social, estos grupos humanos han buscado diferentes justificaciones que puedan determinar la causa de sus males, y las conclusiones a las que han llegado son las mismas que recurrentemente se observan en la historia de la humanidad: la generación de pseudo ideologías que culpan a otros por su precaria situación, en este caso a los países más desarrollados, así como la cultura, religión y política exterior de las naciones hegemónicas, percibidas como intrusas y dominantes. La desigualdad creada por el impacto de la globalización, hace que ésta sea resistida y combatida, en especial a las culturas y países que más se han beneficiado de este fenómeno mundial. Las poblaciones relegadas perciben a otros grupos humanos étnica, cultural y religiosamente diferentes como los causantes de su atraso e impedimentos de su progreso. Es así como existen grupos y poblaciones que han abrazado las banderas de fundamentalismos religiosos y nacionalismos exagerados, al igual que de intolerancias racistas y xenofóbicas.

Estos sentimientos, sumados a la frustración por la inveterada falta de libertades y oportunidades al interior de las naciones que albergan a estas poblaciones, han generado la eclosión de grupos sociales violentos que persiguen pseudo ideologías intolerantes y destructivas. Los grupos armados que se han formado cuentan ahora con las facilidades que les brinda la globalización y la tecnología para multiplicar su capital y su arsenal -y como consecuencia incrementar a escalas logarítmicas su capacidad destructiva. A la vez, esto grupos facilitan y fortalecen al crimen organizado internacional, del cual se alimentan y financian. En muchos casos cuentan con la permisividad y apoyo de sus gobiernos, o de gobiernos de otros países, también de corte autocrático. Para esos gobiernos, estos movimientos son vistos como instrumentos de una Estrategia Indirecta contra el país hegemónico y contra otras naciones rivales. En otros casos, estos grupos criminales emplean como refugio las denominadas "Zonas No Gobernadas", o áreas con poca presencia del Estado en diferentes lugares del Tercer Mundo. En la totalidad de los casos, el financiamiento proveniente de las actividades ilícitas y del lavado de activos alimenta ingente y constantemente a las cuentas bancarias de estas organizaciones violentas.

En el aspecto de seguridad, los adelantos tecnológicos de carácter comercial y de fácil acceso el ciudadano común, tales como los teléfonos celulares, equipos portátiles de comunicaciones satelitales, equipos de encriptación, computadoras de bolsillo con GPS y redes informáticas –incluyendo a la Internet–, dispositivos de visión nocturna, información de planos e instrucciones para la construcción de armas de destrucción masiva, entre otros, han provisto a estos grupos armados de medios y capacidades nunca antes imaginados en el campo militar. Similarmente, existe un imponente incremento cada vez más barato del poder destructivo de armamento portátil individual tales como los misiles antiaéreos, lanzacohetes antitanque, lanzagranadas automáticos y otras armas portátiles de alto poder destructivo obtenidas por estos grupos a través del creciente y barato tráfico ilícito de armas. Ello ha alterado aun más al nuevo contexto de defensa y seguridad y ha aumentado el peso relativo de organizaciones criminales y de grupos violentos, dándole una nueva escala e importancia a las consecuencias de la destrucción de estas fuerzas asimétricas.

El ataque a las Torres Gemelas en Nueva York y al Pentágono en Washington, no solamente fue la primera manifestación a gran escala de este fenómeno sino que sus repercusiones al nivel político y Estratégico han afectado considerablemente el panorama internacional. La Segunda Guerra del Golfo es un resultado directo de este atentado. Otro ejemplo reciente al nivel operacional en el mar fue ataque exitoso mediante el impacto de un misil tierra-mar disparado por el grupo Hezbollah contra una Corbeta Misilera Israelí en Julio 2006 durante la invasión al Líbano. La Inteligencia israelí ha hecho conocer que el gobierno Iraní se encontraba detrás de este ataque (Schiff: 2006).

B. NUEVOS Y VIEJOS CONFLICTOS

Estas nuevas amenazas, también denominadas amenazas no tradicionales, provienen por un lado de la conjunción de las fuerzas puestas en libertad por la repentina desaparición del formato bipolar del antiguo orden mundial, y, por otro lado del incremento del crimen organizado ante mayores facilidades tecnológicas en un ambiente globalizado. Como resultado de ello estamos expuestos a amenazas tales como el terrorismo global, terrorismos locales y regionales, el empleo de armas de destrucción masiva, el crimen organizado global -cuyos exponentes más perniciosos son el narcotráfico, tráfico de personas y el lavado de activos- y el narcoterrorismo.

Estas amenazas pueden materializarse como conflictos bélicos entre naciones cuya causa serán fundamentalismos religiosos y totalitarismos nacionalistas, aunque lo más probable es que sean conflictos de Estrategia Indirecta entre los gobiernos de los países que albergan o subvencionan a estos grupos violentos. Esta Estrategia Indirecta incluye a Estados que fomentan el descontento y desprestigio de los gobiernos de otros países procurándole fondos y facilidades a grupos opositores antidemocráticos o a grupos humanos auto-relegados e inconformes. Esta estrategia puede significar la agresión soslayada fomentando o subsidiando el avance del terrorismo, el narcotráfico y otros tráficos ilícitos en otros países. Las áreas fronterizas de los países que fomentan a estos grupos suelen servir de refugio a organizaciones criminales para evadirse de las fuerzas de la ley del país que atacan Dichas agresiones adquieren una nueva relevancia debido que tienen la capacidad de golpear a una sociedad de manera más nociva que en un conflicto interestatal tradicional, Estos nuevos ataques indirectos apuntan hacia en donde las Fuerzas Armadas en una guerra tradicional nunca podrían hacerlo: Al mismo núcleo de valores de los países atacados, en su sentido de integridad como sociedad e identidad nacional, así como en la confianza que tienen los pobladores en el Estado de Derecho, en sus Instituciones Democráticas y en sus Fuerzas Armadas.

En adición a estos posibles conflictos generados por las nuevas amenazas del nuevo orden mundial, no pueden descartarse en el Siglo XXI a los posibles conflictos interestatales tradicionales. Las posibles causas de estos conflictos tradicionales en este siglo siguen siendo las mismas de siempre: Carreras armamentistas, excesivo desbalance de capacidades y medios entre las Fuerzas Armadas de países vecinos o cercanos, así como la sobrepoblación y disputas por delimitaciones territoriales. Igualmente son importantes y posibles causas económicas de conflicto la protección de la inversión nacional directa en el extranjero, y con mayor probabilidad las disputas por el control de fuentes de recursos básicos que se encuentran en disminución, tales como petróleo, gas y fuentes hídricas.

A lo largo de la historia, los diferentes países han transitado repetidas veces desde el aislacionismo más absoluto hacia la integración más cercana y entusiasta. Pero pese a las fuertes e interrelacionadas ataduras económicas, comerciales y sociales que pudieron haber surgido entre las naciones como resultado de la integración regional o mundial, siempre han surgido conflictos armados entre estados; la Primera Guerra Mundial es un buen ejemplo de ello. En el caso de discordia entre países, sea por crisis económicas o por escasez de recursos, la alta interdependencia existente

entre naciones para el mantenimiento del nivel de progreso y bienestar de las poblaciones dará paso a nuevos aislacionismos y al choque de intereses entre naciones. Una vez más, ello construirá los escenarios clásicos para el inicio de los conflictos bélicos entre naciones.

C. NUEVOS Y VIEJOS CONFLICTOS EN LA MAR

Es así como entrando a la segunda década del Siglo XXI se puede vislumbrar que, al igual que en el ámbito terrestre, la probabilidad de conflictos interestatales siempre seguirá existiendo, y que en adición deberá considerarse el componente no tradicional y sus complicaciones al Nivel Estratégico y Operacional de la Guerra en el Mar. Las naciones siguen y seguirán dependiendo del tráfico marítimo internacional para intercambiar casi todos sus bienes y asegurar el nivel de vida de sus poblaciones; igualmente, este tráfico se realiza y seguirá realizando a través de buques. No se vislumbra en el futuro otro medio de transporte que permita la movilización de mercancías y materias primas en la cantidad, oportunidad y costo necesarios, más aún ante la reducción de las reservas mundiales de petróleo y gas. Por ello podemos concluir que la finalidad de la Guerra en el Mar seguirá siendo el empleo del Control del Mar como medio para la protección y explotación de las Líneas de Comunicaciones Marítimas comerciales y militares propias y la interdicción de las del enemigo.

Adicionalmente, vemos que los conflictos no tradicionales no son ajenos al ámbito marítimo. El narcotráfico, tráfico de personas, contrabando y otros tráficos ilegales no tienen por qué no seguir las mismas modalidades que el comercio internacional. No es coincidencia que la mayor cantidad de droga que sale del Perú sea a través del mar, y que una parte muy importante del tráfico internacional de estupefacientes sea llevado a cabo por la vía marítima. Igualmente, la introducción y empleo de armas de destrucción masiva en buques y puertos, y la inutilización de facilidades portuarias mediante estas armas pueden significar demoras y costos adicionales muy perjudiciales de graves consecuencias en las economías de los países afectados.

El tráfico ilegal de personas también emplea la vía marítima para evadir los estrictos controles migratorios existentes en los aeropuertos o en las carreteras. Este tráfico ilegal es el más lucrativo después del narcotráfico, ya que las organizaciones criminales no requieren invertir en insumos, en laboratorios, en procesamiento, o en adquirir la droga en los países productores. Los inmigrantes ilegales son captados sin mayor costo para estas organizaciones y en adición éstos deben pagarles altas sumas dinero. Lo dramático de este ilícito es que los criminales muchas veces aprovechan que los inmigrantes deben pasar a la clandestinidad y se tienen que someter a estos grupos para poder llegar a sus destinos, y en este sometimiento parte de los inmigrantes incluyendo menores de son derivados a las redes de prostitución y otros tipos de esclavitud. Inclusive, muchas veces debido a que los grupos criminales ya obtuvieron la ganancia esperada al cobrar directamente de los inmigrantes que trafican, estos grupos los abandonan o asesinan impunemente.

El fenómeno de la piratería en las costas del Cuerno de África es una amenaza real por parte de bandas criminales refugiadas en las Zonas No Gobernadas de las costas de Somalia. Empleando lanchas rápidas y armas automáticas, explosivos, lanzagranadas y lanzacohetes, del 2007 al 2009 se han producido cientos de ataques contra buques pesqueros y mercantes, y se han suscitado decenas de secuestros de naves con sus respectivas tripulaciones. Aparte del botín robado a las embarcaciones, los armadores ya han pagado a las bandas criminales decenas de millones de dólares por el rescate de sus dotaciones y embarcaciones. Las pérdidas para los armadores y para la industria pesquera de la zona han sido cuantiosas (Comité de Investigación del Congreso de los EE. UU. de N. A. 2009: 8-9).

D. CONSIDERACIONES ESTRATÉGICAS

Desde el Nivel Estratégico podemos avizorar que las armadas seguirán siendo conceptualizadas para contar con los medios y capacidades que permitan llevar a cabo operaciones navales en conflictos tradicionales. Es decir, para disputar el Control del Mar, defender nuestras costas, defender y emplear nuestras Líneas de Comunicación Marítima, interdecir las líneas correspondientes del enemigo y proyectar el poder desde el mar hacia el territorio de nuestros adversarios. A ello se suma las operaciones navales en conflictos no tradicionales. Estas operaciones se centran en la represión de los tráficos ilícitos en las aguas costeras, en nuestra Zona Económica Exclusiva y en Altamar en esfuerzos nacionales o multinacionales combinados con países de la región.

Varios autores prevén que la mayoría de las operaciones navales se realizarán en cercanías de costa, más que en altamar o en la Zona Económica Exclusiva. Milan Vego apuesta que la Guerra en el Mar en el futuro se realizará con mayor ocurrencia en cercanías de costa que en aguas abiertas. Según dicho autor, ello se debe a que la importancia política, económica y militar de las zonas costeras se han venido incrementando en las últimas décadas. Un 80% de los países limitan con los océanos y aproximadamente un 95% de la población mundial vive a unas 600 millas de la línea costera. Alrededor del 60% de las áreas urbanas políticamente significativas del planeta se ubican dentro de 60 millas de la costa y un 70% dentro de las 300 millas. Un 80% de las capitales del mundo se sitúan dentro de las 345 millas de la playa (Vego: 2009: 220-221). Geoffrey Till menciona adicionalmente que en estas áreas es donde se cruzan las principales rutas comerciales y contienen fuentes energía y recursos minerales por lo que su importancia estratégica y económica aumentará cada vez más. Ello será uno de los motivos principales para que sea en estas áreas donde e susciten los problemas más importantes de la humanidad (Till 2007: 304).

Para llevar a cabo operaciones navales no tradicionales y en cercanías de costa, las Fuerzas Navales deben contar con capacidades operativas diferentes a las clásicas necesarias para el negar, disputar o conquistar el Control del Mar, así como para poder explotar este control. Las unidades difieren de aquellas empeñadas en conflictos tradicionales en que es prioritaria la velocidad por encima de la autonomía y el tamaño. La posibilidad de poder encontrarse en puerto le permite a las unidades

costeras prescindir de ambientes espaciosos para el confort de su dotación. No requieren de misiles, ni artillería antibuque y antiaéreo de mediano alcance, ya que principalmente requiere de artillería de corto alcance y medios de abordaje eficaces. La decisión más importante al Nivel Estratégico será la cantidad de medios que se asignarán para poder operar en cercanías de costa, mientras se mantienen las capacidades necesarias para los conflictos tradicionales.

Para conflictos tradicionales, el rol de las unidades costeras y de alta mar está claramente definido. Las unidades que operan alejadas de costa conforman grupos de tarea cuyas capacidades son la conjunción y complemento mutuo de las capacidades de las unidades que los integran. Estas capacidades permiten alcanzar la finalidad de la Guerra en el Mar para este tipo de conflictos. El acondicionamiento de algunos equipos y la fácil y relativamente barata inclusión de otros permite a estas unidades incursionar en aguas cercanas a costa para operaciones no tradicionales; sin embargo, dicha medida –por más económica que parezca- resta libertad de acción a los grupos de alta mar. Adicionalmente, hace perder valiosas horas de entrenamiento en el mar en operaciones que no corresponden a la misión principal, reducen la capacidad detección temprana y de reacción debido a las constreñidas características geográficas de las zonas cercanas a costa, y exponen a los peligros del complejo escenario costero a unidades de primera línea, que son muy difíciles de reemplazar en caso sean dañadas o destruidas. Por ello, no debe caerse en el facilismo de evitar incurrir con el gasto de inversión que significa contar con unidades patrulleras especializadas, costeras y oceánicas, y suplir esta deficiencia mediante el empleo de las unidades de alta mar o de sus aeronaves embarcadas para operaciones en conflictos no tradicionales en áreas costeras.

Más fácil que caer en la tentación de emplear unidades de alta mar en operaciones costeras no tradicionales es echar mano a los medios para Defensa de Costa, tales como lanchas y corbetas misileras para combatir ilícitos en zonas costeras, y a la vez esperar que cumplan con su rol tradicional. Al igual que las unidades de alta mar, el empleo indebido de estos medios los distrae de su misión, les reduce libertad de acción, abarrota sus compartimentos de habitabilidad y bienestar al tener que embarcar grupos especializados en búsqueda y registro, y los expone a riesgos innecesarios. Las operaciones no tradicionales complican tácticamente a este tipo de unidades para emplear el encubrimiento con los accidentes naturales en las áreas costeras para garantizar el principio de la “Seguridad”, y así restarle la iniciativa y libertad de acción al enemigo a la vez que prepara el escenario para el empleo de la “Sorpresa”. Por estas razones, y otras adicionales que se explicarán posteriormente el empleo de Unidades Navales para conflictos no tradicionales resultará ser contraproducente.

De todas formas, las unidades navales destinadas para los conflictos tradicionales deben contar con medios para poder tomar parte en conflictos no tradicionales. Esto significa que deben contar con artillería de pequeño calibre para repeler ataques no tradicionales en encuentros a muy corta distancia, así como medios para poder ejecutar operaciones de búsqueda y registro en caso sea requerido. Sin embargo ello debe ser para situaciones excepcionales y de carácter temporal. Es por ello que en el Nivel de la Estrategia Militar, debe considerarse en el planeamiento de Mediano y

Largo Plazo el empleo de unidades guardacostas con adecuada capacidad oceánica, con buena autonomía, apropiado poder de fuego y alta velocidad. Estas características deben permitir a estas unidades contar con la iniciativa y mantener libertad de acción mediante la permanencia prolongada en el área de operaciones, en vez de esperar en puerto ser blancos de oportunidad para recién reaccionar.

En otras palabras, debe emplearse la esencia de la Guerra de Maniobras al negarle a los elementos criminales en el mar conocer la posición o las intenciones de las unidades guardacostas, apuntando con el apoyo de la Inteligencia al Centro de Gravedad de estos grupos, que es la captura de sus líderes, fuentes de financiamiento y apoyo de la población. De esta manera se puede explotar los principios de la Ofensiva, el Secreto, la Sorpresa y la Maniobra. Así, asumiendo la Ofensiva Estratégica al Nivel Estratégico mediante el empleo de medios móviles y de permanente presencia en el área de operaciones y con un ciclo O.O.D.A. que disloque a los grupos criminales, podrá apoyarse de manera eficaz desde el Dominio Militar a la Estrategia Integral en los conflictos no tradicionales.

El terrorismo, narcoterrorismo y otras organizaciones criminales emplean métodos para llevar a cabo acciones violentas, y persiguen objetivos que encajan como conflictos de Baja Intensidad. En el Nivel Estratégico Militar, la historia ha demostrado que la adopción de una Estrategia de Guerra de Maniobras contra este tipo de conflictos ha resultado ser mucho más eficaz que las Estrategias de Desgaste adoptadas por los gobiernos. Igualmente, el empleo excesivo de medios es percibido por la población como un exceso por parte de las Fuerzas Armadas contra un grupo que es militarmente mucho más débil y por lo tanto éstas terminan siendo rechazadas por la población, que les niega su apoyo, el cual es trasladado hacia los grupos criminales (Bowdish 2002: 92-94). Es por ello que el empleo de unidades navales de alta mar o de Defensa de Costa, ante los ojos de la población, le quita legitimidad a las Fuerzas Armadas en este tipo de conflictos, debido a que el armamento de las unidades navales, diseñado para enfrentamientos con unidades navales enemigas de similares capacidades, es percibido como inmensamente superior y excesivo.

Al igual que en el ámbito terrestre, una de las consideraciones más importantes a tener en cuenta para los conflictos no tradicionales es la imposibilidad de aislar los ámbitos Económico, Psicosocial e Informacional en las operaciones militares. En este tipo de conflictos en el mar, más allá que buscar infligir daños físicos en las fuerzas e infraestructura del enemigo, y así quebrarle su voluntad de lucha, debe asegurarse que la población costera y la gente de mar -sean pesqueros o mercantes- no preste apoyo a los criminales brindándoles inteligencia y facilidades logísticas a las operaciones ilícitas. Más bien, debe persuadirse a esta población en dar inteligencia a las fuerzas del orden sobre las intenciones, ubicación y accionar de los grupos delincuenciales. Ello solamente es posible mediante una Estrategia Integral al nivel de Gran Estrategia, donde no debe diseñarse una Estrategia Militar pura, sino interrelacionada y supeditada aspectos de los Dominios Psicosocial, Económico, Político e Informacional.

Si bien es cierto, que en el Nivel Estratégico ello requiere de una constante coordinación intersectorial para efectos de *planeamiento*; la necesidad y complejidad de las coordinaciones e intercambio de inteligencia con otros sectores en este nivel de la guerra durante la *conducción de las operaciones* no debería ser tan demandante. Quien sí debe lidiar con la complejidad de la persistente presencia de aspectos psicosociales, económicos, políticos e informacionales en las operaciones en conflictos no tradicionales, así como la dificultad del aprovechamiento y coordinación de la inteligencia entre diferentes sectores gubernamentales es el Comandante Operacional.

E. CONSIDERACIONES OPERACIONALES

Se prevé que el Nivel Operacional de la Guerra en los futuros conflictos sea cada vez más complejo. En adición a contar con la habilidad para lograr los objetivos operacionales propios de los conflictos tradicionales entre dos Fuerzas Organizadas, el Comandante Operacional deberá ser competente en poder combatir a elementos operativos de grupos criminales, al mismo tiempo que se obtiene y mantiene la adhesión de la población. En adición, como se mencionó anteriormente, se estima que el área de mar cercana y muy cercana a costa sea el teatro de operaciones de estos nuevos conflictos, y en alguna medida también suceda lo mismo para los conflictos tradicionales entre Estados. La cercanía a costa en las guerras tradicionales acarrea el peligro para las unidades navales de ser fácilmente detectados por radares costeros y atacados por unidades navales enemigas de Defensa de Costa enmascaradas en accidentes geográficos tales como islas y estuarios, al igual que por unidades aéreas de ala fija y rotatoria basadas en tierra, por submarinos convencionales o por baterías móviles de misiles antibuque tierra-mar. Lo apretado del teatro restringe libertad de acción, limita las capacidades de vigilancia, dificulta la alarma temprana y, por lo tanto, reduce considerablemente la capacidad de reacción de las Fuerza Organizada.

1. Los Principios de la Guerra en los Conflictos No Tradicionales

El Nivel Operacional de la Guerra es el eslabón que articula el Nivel Estratégico con el Nivel Táctico y Técnico de la Guerra. Esta apreciación es válida también para los conflictos relacionados con las amenazas no tradicionales. Las tácticas y técnicas de los grupos terroristas y criminales para destruir o neutralizar a las unidades navales, o simplemente para poder pasar inadvertidos y continuar con su actividades delincuenciales, deben ser analizadas a la luz de las capacidades técnicas y tácticas, cómo estas tácticas permiten capacidades operativas para poder cumplir con los objetivos operacionales para este tipo de conflicto. Finalmente, todo ello debe evaluarse teniendo en cuenta las repercusiones que pueden ocasionar al nivel Estratégico Militar, Político, Psicosocial y Económico.

Nunca será repetitivo recalcar que en estos conflictos, es imprescindible que las organizaciones delincuenciales no cuenten con el apoyo de la población. El Comandante Operacional que no logre revertir ese apoyo civil en beneficio propio, por más indirecto que sea este apoyo, se verá enfrentado contra fuerzas invisibles,

imposibles de ubicar, con la capacidad de desplazarse en el más absoluto secreto para constituirse, sin previo aviso y de manera indetectada, en los lugares y circunstancias menos esperados, y así golpearlo en las situaciones menos deseadas y en sus zonas más débiles y vulnerables. Por ello, uno de los Objetivos Estratégicos del ámbito psicosocial es lograr el apoyo de la población al gobierno y a sus Fuerzas Armadas. Ello se logra con Objetivos Estratégicos en los diferentes Dominios que hace mucho más complicada la conducción de las operaciones en el Nivel Operacional. En el Dominio Militar ello significa una comprensión adecuada de los Principios de la Guerra de Masa y Economía de Esfuerzo.

En ese orden de ideas, al Nivel Estratégico es contraproducente asignar al Comandante Operacional Unidades Navales para conflictos tradicionales para reprimir tráficos ilícitos o para operaciones contrasubversivas; para ello deberá emplearse unidades guardacostas. Al nivel Operacional y Táctico es también perjudicial para la adhesión de la población el empleo de excesivo número de unidades, el exagerado poder de fuego o el uso indiscriminado de armas excesivamente letales. El efecto deseado en las unidades de los grupos criminales en el mar normalmente debe ser el de neutralización mediante abordaje por el grupo de búsqueda y registro. Mediante el planeamiento y asignación de adecuadas Reglas de Enfrenamiento, el Comandante Operacional deberá ser claro con los Comandantes de sus Fuerzas Componentes que solamente en situaciones excepcionales se deberá destruir o infligir daños que puedan causar bajas indeseadas o elevada destrucción del material que puedan ser percibidos por las poblaciones costeras como abusos de poder por parte de las Fuerzas Navales.

Debido a la característica multidimensional de las amenazas no tradicionales, al igual que en el nivel de la Gran Estrategia y la Estrategia de Dominio, la Estrategia Operacional diseñada para poder combatir este tipo de amenazas debe ser integral. En los conflictos tradicionales, los aspectos de otros dominios son inexistentes al Nivel Operacional de la Guerra donde el aspecto operacional es exclusivamente militar; sin embargo, esta situación es completamente opuesta en los conflictos no tradicionales. En consecuencia, durante la conducción de las operaciones en conflictos no tradicionales, la interacción y relaciones con la población civil, las autoridades locales o representantes del poder ejecutivo de otros sectores tienen una importante incidencia en el logro de los Objetivos Operacionales.

2. Organización Operacional en los Conflictos No Tradicionales

En los conflictos no tradicionales, en el Nivel Operacional existen una serie de actores que tratan de lograr sus objetivos en los diferentes Dominios de su competencia para el logro de los Objetivos de la Estrategia Integral. Si bien es cierto que el planeamiento establece objetivos en diferentes Dominios que son coherentes ente sí y, en el plan, apuntan a la consecución de los Objetivos Políticos del Gobierno, durante la conducción de las operaciones en el Área de Operaciones del Comandante Operacional, la complejidad de los conflictos no tradicionales muchas veces hace que colisiones entre sí las prioridades entre los diferentes actores, tales como gobiernos locales y regionales, sindicatos de pescadores, y otros.

Es por ello que, con la finalidad de garantizar la Unidad del Objetivo, es preciso que las diferentes acciones para el logro de los diferentes objetivos en los diversos Dominios, los diversos operadores de la Estrategia Integral al Nivel Operacional se encuentren bajo las órdenes de un Comando o Dirección Político Militar (ahora llamado Jefe Político-Civil). Las experiencias exitosas han demostrado que la subordinación de los diferentes elementos del Poder Ejecutivo bajo el Comandante Operacional ha servido para mantener el Principio de Unidad de mando que ha garantizado la Unidad de Objetivo y la victoria en estos conflictos.

Dicha complejidad también es replicada al interior de la Organización Operacional, debido a que dentro de las Fuerzas Componentes deben incluirse a elementos operativos de diferentes sectores del gobierno, y que en algunos de estos sectores de proveniencia debe considerarse la presencia de elementos representantes de diferentes dependencias. Es así que dentro de las Fuerzas Componentes, en adición a miembros de los diferentes Instituciones Armadas, podrán existir miembros de las Policías Antidrogas, Antiterrorismo y Anticontrabando, así como agentes de Control Migratorio, elementos del Ministerio Público, al igual que miembros de Capitanías y Guardacostas.

Con la finalidad de mantener la Unidad de Mando, los elementos de los diferentes sectores deben ser destacados bajo el Comando Táctico del Comandante de Fuerza, quien dependerá operacionalmente del Comandante Operacional. El destaque de estos elementos representantes de diferentes dependencias o agencias de la administración del Estado permite una descentralización orgánica que evita los obstáculos burocráticos que se encuentran cuando se requiere llevar a cabo coordinaciones intersectoriales. Estas Fuerzas de Tarea han sido denominadas Fuerzas de Tarea Interagenciales y vienen dando resultados positivos en la lucha contra el Narcotráfico Internacional en los Estados Unidos. Dicha organización puede ser igualmente útil en la lucha contra otros ilícitos.

F. CONSIDERACIONES AL NIVEL TÉCNICO Y TÁCTICO

El impresionante avance tecnológico, cada vez más rápido y revolucionario, ha generado una ola de entusiasmo sobre las oportunidades que este fenómeno representa para desarrollar prototipos o adquirir armas y medios, y así desarrollar tácticas que puedan equiparar y contrarrestar a amenazas externas superiores sin mayores esfuerzos presupuestales. Lo que se cree haber encontrado es la manera rápida, fácil y barata de alcanzar niveles de riesgo aceptables en el balance estratégico que muchas naciones pueden tener en relación a sus vecinos o potenciales enemigos.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que si bien el dominio del nivel Táctico y la superioridad técnica son imprescindibles para alcanzar la victoria en las guerras, un excesivo enfoque en la Técnica y en la Táctica puede hacernos perder de vista que por sí solas, éstas no ayudan en el cumplimiento de los Objetivos al Nivel Estratégico de la Guerra, ya que la distancia entre la Estrategia y la Táctica es muy grande para ser cubierta y articulada entre sí con meros duelos o comparaciones entre armas,

plataformas y procedimientos de combate. También no debe perderse de vista que los prototipos traen consigo el inherente riesgo de no responder en el demandante y rudo ambiente existente en la conducción de las operaciones en un conflicto armado, y que la historia nos previene que las invenciones portentosas no han podido revertir decisivamente la lógica esencial de la Guerra.

1. La elusiva arma maravillosa

Del estudio de la historia en el desarrollo de las Plataformas, Sensores y Armas podemos sacar como conclusión que, pese a la aceleración constante del desarrollo tecnológico, los Niveles Táctico y Técnico no han desarrollado medios o procedimientos que hayan significado un cambio radical o revolucionario en la esencia de la Guerra, o que haya sido decisiva en los últimos siglos, tanto en operaciones terrestres como en el mar. En el caso de las guerras continentales, se ha observado que el desarrollo de los explosivos, el rifle de repetición, la ametralladora, la artillería de retrocarga con ánima estriada, el motor de combustión interna, los tanques de batalla, la infantería blindada y los misiles antitanque han podido ser contrarrestados mediante el desarrollo de elementos y tácticas de contra-contramedidas, manteniéndose la naturaleza esencial de los conflictos armados.

El ejemplo más saltante en la Guerra Terrestre es destacado por Edward Luttwak como el desarrollo y empleo de las armas portátiles antitanque, primero con el proyectil de ojiva hueca y luego con los misiles antitanque. Dichas armas fueron consideradas como desarrollos portentosos que ocasionarían la desaparición de los tanques principales de batalla y de la infantería blindada como medios principales de la ofensiva de maniobra en la Guerra Terrestre. Sin embargo algunas pequeñas modificaciones en los vehículos blindados y algunos cambios en las tácticas en el empleo de la artillería y armamento de los vehículos significó la anulación casi completa de le eficacia del misil antitanque y sus métodos de empleo (Luttwak 1992: 32-38).

Según Milan Vego, en la Guerra en el Mar igualmente la experiencia ha demostrado que los nuevos avances tecnológicos no han cambiado tampoco la naturaleza de los conflictos armados, lo que ha cambiado son los métodos del empleo de las Fuerzas Navales en combate. Pese al advenimiento de las plantas a vapor, el motor de combustión interna, el telégrafo, el cable submarino, las minas, el torpedo, las radiocomunicaciones, el submarino, la aeronave o el misil, no se ha trastocado la constante esencia del enfrentamiento de Fuerzas Organizadas en el mar. El futuro no será diferente a lo observado en el pasado, donde el desarrollo de una tecnología radicalmente nueva indujo a muchos observadores a pensar que este nuevo descubrimiento maravilloso dejaría en la obsolescencia al resto de las tecnologías existentes. Cada vez que esto ha sucedido, sea mediante la introducción de una nueva plataforma, sea mediante un novedoso sistema de armas, los cambios en la conducción de la guerra fueron lejanamente mucho menores de los que los propulsores del portentoso descubrimiento había predicho (Vego 2009: 223).

Luttwak también destaca como ejemplo emblemático de la Guerra en el Mar, el desarrollo del torpedo y su empleo por pequeñas y rápidas embarcaciones

torpederas contra unidades capitales. Este desarrollo fue considerado el final de la preponderancia de los acorazados como buques principales de las flotas. Inclusive, el empleo de esta arma considerada maravillosa fue el iniciador de toda una nueva corriente de pensamiento en Francia: la "Jeune Ecole", la cual también tuvo adeptos en la Real Marina Británica y en los círculos de Defensa de países menos desarrollados que veían con beneplácito la obsolescencia del acorazado como una oportunidad de recortar los presupuestos destinados las Marinas de Guerra en sus países. Sin embargo pequeñas modificaciones en el armamento y blindaje de los acorazados, así como la introducción del destructor y las tácticas defensivas y ofensivas contra las lanchas torpederas, le restaron la importancia e impacto al empleo del torpedo como arma revolucionaria (Luttwak 1992: 34).

Es justamente en el empleo del torpedo como supuesta arma revolucionario donde se observa la única victoria decisiva debido a su uso. El exitoso empleo sorpresivo de lanchas torpederas por los japoneses frente a los rusos en Puerto Arturo en febrero de 1904 fue más un anacronismo que el uso de una novedosa y portentosa arma. Las armadas más importantes ya habían desarrollado técnicas y tácticas para contrarrestarlo, por lo que lo que le significó la derrota a los rusos fue más su falta de preparación que el empleo del torpedo por parte de sus enemigos (Luttwak 1992: 33-34).

2. Plataformas: Tipos y Tamaños

Dependiendo de cada país y de sus Intereses Marítimos, empleando la clasificación de las armadas usada por Till, este podrá poseer una armada desde Proyección de Fuerza Global, Regional o Local, hasta una armada de Defensa Territorial, sea esta Marítima o Costera (Till 2007: 153). Todas ellas, a excepción de las Armadas de Defensa Costera y más pequeñas deberán encontrarse en capacidad de poder llevar a cabo Operaciones Navales para poder lograr los Objetivos Estratégicos de negar o disputar el control del mar en un posible conflicto tradicional, y poder dar protección y emplear comercial y militarmente las líneas de comunicación marítimas propias mientras se destruyen las del enemigo. No se vislumbra mejor medio que los grupos de tarea de alta mar conformados por *buques capitales de superficie* para poder lograr Objetivos Operacionales, sean estos la fuerza organizada, posición, línea de comunicaciones o territorio enemigos, que permitan el logro de los Objetivos Estratégicos antes mencionado.

Solamente con estos medios, se puede asegurar capacidades operacionales tales como eficacia ofensiva y defensiva antisuperficie, antisubmarina y antiaérea que permitan enfrentar a otra fuerza organizada a lo largo de una campaña naval mediante una estrategia de maniobra, disputando la iniciativa estratégica. La capacidad de permanecer operando eficazmente por largos períodos en alta mar así como la cantidad de equipos, aeronaves, sensores, armas y municiones que requieren una fuerza de alta mar para poder llevar lograr los Objetivos Operacionales propuestos, obliga a que cuente con *buques de superficie capitales* como las plataformas individuales que conforman sus grupos de tarea de alta mar. Dependiendo del tamaño y capacidades de la Fuerza Organizada que se le enfrente, de las capacidades económicas de los países, así como las características de los

teatros de operaciones en las que operen estas armadas, estos buques de superficie capitales podrán ser desde portaviones hasta fragatas oceánicas. Es casi imposible lograr los Objetivos Estratégicos antes referidos solamente con el empleo de unidades de defensa de costa, aeronaves de ala fija y rotatoria basadas en tierra o mediante baterías móviles terrestres de misiles antibuque. Por ello es que el empleo del buque de superficie capital seguirá siendo fundamental en el futuro.

Las dimensiones que se espera del buque de superficie de alta mar se encuentran en una tendencia creciente. Se espera que los desplazamientos mínimos para estas plataformas, inclusive para aquellas Armadas de Defensa Territorial Marítima, sea alrededor de las 3,500 a 4,500 toneladas. Till prevé que muchos buques capitales de estas dimensiones cuenten con plantas diesel-eléctricas con la finalidad de ser más silenciosos (Till 2007: 164). Las dimensiones que se esperan para este tipo de buque deberán ser las suficientes para poder instalar los sistemas de armas y electrónica, telecomunicaciones, comando y control, armamento, munición. Estas dimensiones son adecuadas para montar equipos y sensores adicionales como resultado de mayores avances tecnológicos en telecomunicaciones, o en armas y electrónica. Además, el tamaño de estas unidades debe permitir mantener el nivel de desempeño de la tripulación en condiciones de mar adversas. En adición, una de las razones de mayor importancia para el tamaño del buque de superficie capital es la necesidad de contar con helicópteros embarcados como medio de exploración y de ataque.

El helicóptero se perfila como el más versátil de los medios para el empleo tanto en alta mar como en cercanías de costa. Este medio permite el alargamiento del brazo de acción de los grupos de tarea de alta mar de manera ofensiva y defensiva, y en adición es de mucha utilidad basado en tierra en apoyo de los grupos de tarea de defensa de costa y es un buen complemento en el esfuerzo de las unidades guardacostas en la represión de ilícitos. En el caso de conflictos de baja intensidad en aguas costeras, es un excelente medio para el transporte de los grupos de búsqueda y registro. Debe considerarse que debido a la estrecha relación entra superioridad aérea y control del mar, se prevé que hayan helicópteros embarcados y en tierra que, en adición a sus capacidades antisubmarinas y antisuperficie, apoyen directamente en la destrucción de aeronaves enemigas.

Debido a la capacidad de mantenerse indetectados, los submarinos convencionales han sido empleados para diferentes tipos de operaciones. Esta flexibilidad ha permitido su empleo por Armadas de Proyección de Fuerza hasta Armadas de Defensa Territorial Costera. Estas plataformas pueden emplearse para negar el control del mar defendiendo puntos críticos o puntos focales propios, y maximizando su potencial pueden ser proyectados sobre los puntos focales del enemigo o en operaciones de sabotaje sobre el territorio del adversario. La ventaja del empleo del submarino en Operaciones de Proyección es que obliga al enemigo a dividir sus medios al tener que empeñar unidades de superficie a la protección de sus líneas de comunicaciones marítimas. Aquellas unidades que el enemigo destine para defender sus tráfico marítimo o para tratar de detectar y destruir los submarinos de su contrincante, son aquellas unidades se encontrarán ausentes en un enfrentamiento decisivo con parte o con el grueso de la fuerza organizada opuesta.

Por ello es que el submarino seguirá constituyendo una plataforma de empleo por parte de las armadas. Las armadas que no busquen estar en la categoría de Proyección de Fuerza Global o Regional emplearán los submarinos convencionales, mientras que el empleo de las plataformas nucleares será buscado por potencias navales o antiguas potencias que aspiran a contar con Armadas con Proyección de Fuerza Global. Para submarinos nucleares y convencionales se espera que cuenten con medios de comunicaciones que les permita estar conectado con el resto de la fuerza naval sin necesidad de elevar sus mástiles por encima de la superficie. Ello permitiría a los submarinos operar cercanamente con la Fuerza de Tarea de Alta Mar y reducir las tasas de indiscreción de los submarinos convencionales. Igualmente se espera que la construcción de estos últimos empleen plantas de propulsión anaeróbicas tales como las celdas de combustible a base de hidrógeno. Se espera que el tamaño de los submarinos convencionales siga siendo un compromiso entre velocidad y peso, teniendo en cuenta que, a diferencia de los buques de superficie, por razones obvias el armamento, los sensores y sus mástiles –en adición a los tanques de lastre- deben encontrarse al interior de la plataforma.

3. Otros desarrollos técnicos

Se espera que cada vez más países empleen la Guerra de Minas, debido a que resulta un medio eficaz y relativamente económico para negar el Control del Mar de manera muy localizada. Durante la Campaña de las Malvinas, el Comandante de las Fuerzas Expedicionaria Británica se sorprendió al darse cuenta que la Armada Argentina no había aprovechado las características del teatro, que se prestaba para el minado en las aguas circundantes a las mencionadas islas, en especial en el Estrecho de San Carlos. De acuerdo a Till, actualmente la Guerra de Minas ha avanzado y existen 50 armadas que pueden emplearlas, hay 32 países que las producen y son 24 las naciones que las exportan (Till 2007: 171). Lo que aparentemente sucede es que muchos países prestan mayor atención a aquellos desarrollos tecnológicos ligados con la revolución de la electrónica y de la información.

Es por ello que la atención de los países se ha enfocado más en desarrollos tales como las redes y los sistemas de comando y control, así como los sistemas misilísticos, de defensa antimisil y la munición inteligente. Es así que se prevé el empleo cada vez mas difundido de aeronaves no tripuladas para la búsqueda, detección y designación de blancos. No se descarta la presencia de estas aeronaves portando armas antibuque. Igualmente, se espera la presencia de misiles antibuque y antiaéreos con cada vez mayor alcance y procedimientos de ataque y guerra electrónica que dificulten los medios antimisil hard-kill y soft-kill, respectivamente. Se espera también la multiplicación de estos misiles lanzados desde estaciones móviles de tierra, así como la presencia de mayor cantidad sistemas de vigilancia electrónica costera con unidades fijas y móviles en tierra.

El perfeccionamiento del empleo de las redes de información para conectar los sistemas de *comando y control* de toda la fuerza tal vez sea el desarrollo con mayores implicancias operacionales y hasta estratégicas. Al igual que la *guerra de minas*, este no es un concepto novedoso ya que desde la época de la vela -donde se

podía apreciar claramente los movimientos de la flota contraria- el sueño de todo Almirante era alcanzar un nivel de entrenamiento tal que permita a la flota a su mando responder de manera rápida y disciplinada a sus órdenes y señales. Igualmente, se puede apreciar que muchas de los sistemas de radares y baterías de defensa de costa han empleado y emplean el concepto de redes para poder obtener resultados eficaces.

Ante estos desarrollos basados en la tecnología de la información, hay que tener en cuenta lo mencionado por Till. Este tratadista nos advierte que la revolución de los equipos telemáticos ha puesto en el foco de la atención de los profesionales más en el uso que las armadas pueden hacer de esta nueva tecnología en vez de los efectos que al nivel operacional esta tecnología pueda significar. Existe un pensamiento peligroso cuando hay una obsesión por la perfección de la "guerra centrada en redes", más que en las capacidades adicionales que un Comandante Operacional puede contar gracias al empleo compartido de la información por toda su organización operacional (Till 2007: 464).

Debemos recordar que la naturaleza de la Guerra en el Mar es de movimientos y de maniobra. Con la finalidad de mantener la iniciativa, es necesario que los comandantes subordinados cuenten con libertad de acción y posean la capacidad de tomar decisiones basadas en las intenciones del Comandante Operacional. El empleo de la nueva tecnología de la información puede ser una tentación para terminar con la descentralización de las toma de decisiones, inclusive es una puerta abierta para que el Nivel Estratégico interfiera nocivamente en las decisiones del Nivel Operacional. Ello daría paso a un asfixiante control centralizado, haciendo que el Ciclo O.O.D.A. propio sea cada vez más lento, hasta que éste sea superado por el Ciclo O.O.D.A. enemigo.

BIBLIOGRAFÍA

ANGELL, Norman
2002 *La Gran Ilusión*. São Paulo: Imprenta oficial del Estado de São Paulo.

ARON, Raymond
1988 *Pensar la Guerra, Clausewitz: la era europea*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

ARON, Raymond
1997 *Estudios Políticos*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.

BEAUFRE, André
1970 *Estrategia de la Acción*. Río de Janeiro: Bloch Editores.

BEAUFRE, André
1977 *Introducción a la Estrategia.* Buenos Aires: Rioplatense.

BONZO, Héctor
2004 *1093 Tripulantes*. Buenos Aires: Asociación amigos del Crucero General Belgrano.

BOOTH, Ken
1980 *Las Armadas y la Política Exterior*.Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

BOWDISH, Randall G.
2002 *Terrorism, Strategy and Naval Forces; en Globalization and Maritime Power.* EditorSam J. Tangredi, National Defense University Press, Washington DC.

BRODIE, Bernard
1965 *A Guide to Naval Strategy*. Nueva York: Praeger.

BUSCH, Harald
2008 *Así Fue la Guerra Submarina*. Sexta edición. Barcelona: Editorial Juventud.

CAEN (CENTRO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES)
2008 *Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos del Desarrollo, la Seguridad y la Defensa Nacional*. Chorrillos, Lima: Centro de Altos Estudios Nacionales.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves
1983 *Delineamientos de la Estrategia Vol III*. Río de Janeiro: Biblioteca del Ejército.

CARELL, Paul
2007 *Afrika Korps.* Barcelona: Inédita Editores, S.L.

CASTEX, Raoul
1938 *Teorías Estratégicas Vol. I*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval.

CASTEX, Raoul
1938 *Teorías Estratégicas Vol. II*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval.

CASTEX, Raoul
1939 *Teorías Estratégicas Vol. III*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval.

CASTEX, Raoul
1940 *Teorías Estratégicas Vol. IV*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval.

CASTEX, Raoul
1974 *Teorías Estratégicas Vol. V-1*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval.

CHAIRMAN OF THE JOINT CHIEFS OF STAFF
2006 *Joint Publication 3-0 Joint Operations*. September 2006

CLAUSEWITZ, Carl von
2005 *De La Guerra*. Madrid: La Esfera de los Libros.

CESEDEN (Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional)
2006 Boletín de información Núm. 293. Colaboración *La decepción en las Operaciones*, Teniente Coronel del Ejército de Tierra Juan López Martín. Madrid: Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional.

COMITÉ DE INVESTIGACIÓN DEL CONGRESO DE LOS EE. UU. DE N. A.
2009 *Piratería en el Cuerno del África*. Informe a los Miembros del Congreso, Setiembre 2009

CORBETT, Julian S.
2000 *Algunos Principios de Estrategia Marítima*. Valparaíso: Academia de Guerra Naval.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé
1989 El *Poder Marítimo: Castex y la Estrategia Naval.*Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

CUSHMAN, John
1995 *Comando y Control de las Fuerzas en el Teatro de Operaciones*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

DAT (DE IZCUE Carlos, ARRIARÁN Andrés y TOLMOS Yuri)
2009 *Apuntes de Estrategia Operacional*. Edición Noviembre. Lima: Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina.

DE LA SIERRA, Luis
1998 *La Guerra Naval en el Pacífico*. Tercera edición. Barcelona: Editorial Juventud.

DE LA SIERRA, Luis
2005 *La Guerra Naval en el Mediterráneo (1940-1943).* Tercera edición. Barcelona: Editorial Juventud.

DE LA SIERRA, Luis
2006 *El Mar en la Gran Guerra*. Segunda edición. Barcelona: Editorial Juventud.

DE LA SIERRA, Luis
2008 *La Guerra Naval en el Atlántico*. Quinta edición. Barcelona: Editorial Juventud.

DÖNITZ, Karl
2005 *Diez Años y Veinte Días*. Madrid: La Esfera de los Libros.

DOUHET, Giulio
1930 *El Dominio del Aire*. Buenos Aires: Biblioteca del Oficial de Marina.

ECCLES, Henry
1989 *Conceptos Militares y Filosóficos*. La Punta: Escuela Superior de Guerra Naval.

EGN (ESCUELA DE GUERRA NAVAL)
2004 *Nociones de Estrategia Naval.* Río de Janeiro: Escuela de Guerra Naval.

ESUP (ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL)
1989 *Fundamentos de Estrategia*. La Punta: Escuela Superior de Guerra Naval.

FOURNIER, Eduardo
1996 *Tiwinza con Zeta.* Tercera edición. Lima: Oficina de Información del Ejército.

FUKUYAMA, Francis
1999 *El Fin de la Historia y el Último Hombre.* Segunda edición. Lisboa: Gradiva.

GROOS, Otto
1935 *La Doctrina de la Guerra Marítima*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval.

GUDERIAN, Heinz
2007 *Recuerdos de un Soldado.* Segunda edición. Barcelona: Inédita Editores, S.L.

GUITTON, Jean,
1972 *El Pensamiento y la Guerra*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

HILL, J.R.
1990 *Estrategia Marítima para Potencias Medianas.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

HUGHES, Wayne P. Jr.
2002 *Táctica de Flota y Combate Costero.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

HUNTINGTON, Samuel P.
1998 *El Choque de Civilizaciones*. Río de Janeiro: Biblioteca del Ejército.

JUSTINIANO Aguirre, Horacio
2000 *Temas de Estrategia Naval.* Valparaíso. Academia de Guerra Naval.

KLAUER, Alfonso
2000 *El Mundo Pre-Inka: Los Abismos del Cóndor.* Internet: Nuevahistoria.com, Lima.

LEWIS, Charles Lee
1945 *Admiral De Grasse and American Independence*. United States Naval Institute, Annapolis Md.

LIDDELL HART, Basil Henry
1974 *Estrategia de Aproximación Indirecta*. Buenos Aires: Rioplatense.

LIND, William S.
1985 *Maneuver Warfare Handbook*. Westview Press, Boulder, CO.

LUTTWAK, Edward N.
1992 *Estrategia, la Lógica de Guerra y Paz*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

MAHAN, Alfred Thayer
1935 *Estrategia Naval Tomo I*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval.

MAHAN, Alfred Thayer
2000 *Influencia del Poder Naval en la Historia 1660-1783.* Valparaíso: Academia de Guerra Naval.

MATHENY, Michael R.
2001 *The Roots of Modern American Operational Art*. USAWC Selected Readings Course 4, Implementing National Military Strategy, Volume I. Carlisle Barracks: U.S. Army War College.

MILIA, Fernando
1965 *Estrategia y Poder Militar*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

MÜLLENHEIM-RECHBERG, Burkard
2003 *El Acorazado "Bismarck"*. Tercera edición. Barcelona: Editorial Juventud.

MUÑOZ, Jorge
2008 *Ataquen Río Grande: Operación Mikado*. Segunda edición. Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales.

MUSASHI, Miyamoto
2004 *Sabios Guerreros*. São Paulo: Editora Claridade.

ORTEGA Y GASSET, José
2007 *La Rebelión de las Masas*. Cuadragésima primera edición. Madrid: Espasa Calpe, S. A.

OWENS, William
2000 *Altamar*. Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales.

PARET, Peter
2001 *Creadores de la Estrategia Moderna, de Maquiavelo a la Era Nuclear Vol. 1*. Rio de Janeiro: Biblioteca del Ejército.

PERTUSIO, Roberto
1997 *Entre la Guerra y la Paz: ese corto trecho.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

PERTUSIO, Roberto
1998 *Una Marina de Guerra ¿para hacer qué?* Tercera edición. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

PERTUSIO, Roberto
2005 *Estrategia Operacional*. Tercera edición. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

PERTUSIO, Roberto
2005A *Diseño de una Armada Posible para la República Argentina para los Próximos 25 Años.* Buenos Aires: Centro Naval.

PERTUSIO, Roberto y Montenegro, Guillermo
2004 *El Poder Naval y el Entorno Geopolítico (1890-1945).* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

PROENÇA, Domício
1999 *Guía de Estudios de Estrategia*. Río de Janeiro: Jorge Zahar editor.

REYNOLDS, Clark
2000 *Las Armadas en la Historia*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

ROSINSKI, Herbert
2000 *El Desarrollo del Pensamiento Naval.* Valparaíso. Academia de Guerra Naval.

SCHIFF, Ze'ev
2006 *Israel's War With Iran*. Foreign Affairs November/December 2006 (http://www.foreignaffairs.com/articles/zeev-schiff/israels-war-with-iran)

SOLÍS Oyarzún, Eri
1997 *Manual de Estrategia Tomo I y II.* Valparaíso: Academia de Guerra Naval.

SOLÍS Oyarzún, Eri
2006 *Reflexiones Político-Estratégicas*. Valparaíso: Academia de Guerra Naval.

SUN ZI (SUN TSU)
2000 *El Arte de la Guerra de Sun Zi*. China: Casa Editora Hua Yi.

SWEETMAN, Jack
1999 *Los Grandes Almirantes: comando en el mar (1587-1945).* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

TILL, Geoffrey
1988 *Estrategia Marítima y la Era Nuclear.* Segunda edición. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

TILL, Geoffrey
2007 *Poder Marítimo: Una Guía Para el Siglo XXI.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

TOFFLER, Alvin
1995 *Guerra y Anti-Guerra.* Río de Janeiro: Biblioteca del Ejército.

TOSTA, Octavio
1984 *Teorías Geopolíticas*. Río de Janeiro: Biblioteca del Ejército.

VEGO, Milan
2009 *Operational Warfare at Sea, Theory and Practice.* Routledge 2009, Nueva York, USA.

WEGENER, Wolfgang
1935 *La Estrategia Naval en la Guerra Mundial*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval.

WOODWARD, Sandy
1992 *Los Cien Días*. Londres: Harper Collins.

YÁBAR, Francisco
2001 *Las Fuerzas Sutiles y la Defensa de Costa durante la Guerra del Pacífico*. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos.

Este libro se imprimió en los talleres gráficos de
CONTIPAPER S.A.C.
Situado en: Jr. General Varela N° 433 Breña • Lima 05
R.U.C. 20508843764
Diciembre, 2014